

Auspuffendrohr verrußt

Beitrag von „Brauni1995“ vom 8. Oktober 2024 um 17:35

Guten Tag,

mein Touareg 2 7P mit dem 262PS Diesel war vor kurzem zum Ölwechsel und Inspektion in der Werkstatt. Dabei fiel dem Mechaniker auf, dass meine Auspuffendrohre sehr verrußt sind, welche wohl normalerweise blitzblank sein sollten. Habe das Auto erst ein halbes Jahr und bin der Meinung, dass es da bereits auch schon so war. Auto läuft und fährt normal, Fehler sind auch keine vorhanden, wesshalb der Mechaniker nun erst keine weiteren Maßnahmen ergriffen hat. Wie sieht das bei euch aus und was könnte die Ursache sein?

Beitrag von „Eddy-65“ vom 8. Oktober 2024 um 21:08

Hey,

normal ist die Rußbildung am Endrohr nicht.

Schau mal, ob der DPF noch verbaut ist oder ein Leerrohr oder Attrappe montiert wurde.

Bei zu viel Ruß müsste auch der DPF permanent versuchen sich freizubrennen, denn der Ruß/Partikel sollen ja durch den DPF angeblich "eliminiert" werden. Ruß zeugt von schlechter Verbrennung, sprich zu wenig Luft, Falschluf, Turbolader, zu viel Diesel oder extremer Ölverbrauch.

Schlechtes Chiptuning ist ausgeschlossen???

Dieses müsste sich jedoch von einer halbwegs kompetenten Werkstatt messen lassen.

Ich würde das zeitnah untersuchen lassen, bevor Folgefehler kommen.

Beitrag von „haimik“ vom 8. Oktober 2024 um 21:08

Ich dachte dass ich das Problem auch habe, rein optisch ist das so. Wenn ich aber mit dem Finger den "Russ" abwische, stellt sich heraus dass die Rohre sauber sind. Hast du das versucht?

Beitrag von „coala“ vom 8. Oktober 2024 um 21:16

Servus,

dass die Endrohrblende innen mattschwarz lackiert ist, das ist bekannt? Also tatsächlich Ruß oder optische Täuschung?

Grüße

Robert

Beitrag von „Hollowman“ vom 9. Oktober 2024 um 00:19



[Zitat von coala](#)

Servus,

dass die Endrohrblende innen mattschwarz lackiert ist, das ist bekannt? Also tatsächlich Ruß oder optische Täuschung?

Grüße

Robert

Das wäre dann aber ein Armutszugnis für den Mechaniker  

Gruß, Michael

Beitrag von „pe7e“ vom 9. Oktober 2024 um 05:34

Hi,

Beim 7P sind die Blenden nicht von Werk aus matt schwarz lackiert. Habe die regelmäßig mit Neverdull auf Hochglanz gebracht (auch innen). Als mir das zu wider wurde habe ich meine Blenden auch lackiert (so wie viele andere auch)

Also: erst mal prüfen ob es tatsächlich Ruß ist. Wenn es Ruß ist, dann bin ich bei [Eddy-65](#). Der DPF ist dann vermutlich nicht mehr an Board. Das müsstest du dann auch beim Verbrauch feststellen können. Der sollte nämlich gut 1 Liter weniger sein.

Gruß Peter

Beitrag von „coala“ vom 9. Oktober 2024 um 09:05

[Zitat von pe7e](#)

[...] Der DPF ist dann vermutlich nicht mehr an Board. Das müsstest du dann auch beim Verbrauch feststellen können. Der sollte nämlich gut 1 Liter weniger sein. [...]

Servus Peter,

woher stammt denn diese erstaunliche These? Doch nicht etwa aus eigener Erfahrung...? 🤖 Um diesen (vermeintlichen) Unterschied feststellen zu können, müsste der Themenersteller ja zudem ein, bis hin zur identischen Bereifung, absolut baugleiches Fahrzeug zur Verfügung haben. Das dürfte alleine für sich schon eher unwahrscheinlich sein. Ein (sehr geringer) Mehrverbrauch ergibt sich alleine durch die zyklischen Regenerationszyklen, bei denen durch zusätzliche Nacheinspritzungen Sprit benötigt wird. Das allerdings hängt dann auch mengenmäßig sehr vom Fahrprofil ab und ebenso von der Qualität des Sprits.

Zu den Auspuffblenden: Beschwören kann ich es nicht, aber ich meine schon, dass sowohl die ovalen Endrohre als auch die trapezförmigen vom Facelift innen lackiert waren. Sieht zumindest auch auf meinen Fotos so aus, aber da könnte jemand mit einem entsprechendem Fahrzeug ja mal flugs nachsehen.

Grüße

Robert

Beitrag von „pe7e“ vom 9. Oktober 2024 um 17:11

Hi,

Von mir. Sicher eigene Erfahrung. VFL 7P CJMA ca. 1 Liter weniger, FL CVVA ca. 1,5 Liter weniger - für mich nicht gerade unwesentlich.

Gruß Peter

Beitrag von „coala“ vom 9. Oktober 2024 um 17:43

Servus und wie bitte, du entfernst die DPF aus deinen Fahrzeugen?

Grüße

Robert

Beitrag von „pe7e“ vom 9. Oktober 2024 um 18:03

Hi,

nein, das mache ich nicht. Ist nur eine These ... die auf Fahrzeugen weiche sich im außereuropäischen Ausland befinden beruht.

Bei mir ist es ganz im Gegenteil. Habe die Tage erst das AGR System von meinem R5 in Stand gesetzt...

Gruß Peter

Beitrag von „coala“ vom 9. Oktober 2024 um 18:28

[Zitat von pe7e](#)

[...] nein, das mache ich nicht. Ist nur eine These ... die auf Fahrzeugen weiche sich im außereuropäischen Ausland befinden beruht. [...]

[Zitat von pe7e](#)

[...] Von mir. Sicher eigene Erfahrung. VFL 7P CJMA ca. 1 Liter weniger, FL CVVA ca. 1,5 Liter weniger - für mich nicht gerade unwesentlich. [...]

Aaah ja, so schnell wird aus "eigener Erfahrung" eine "These". Gerade du als langjähriges Forenmitglied weißt ganz genau, dass für illegale Machenschaften, Anleitungen hierzu oder "schlaue Hinweise" in diese Richtung eine absolute Nulltoleranz bei den Touareg-Freunde gilt. Derlei Blödsinn a la "Fahrzeug im außereuropäischen Ausland" macht das nicht besser.

Weitere Kommentare in diese Richtung werden wir ohne weitere Ankündigung ins Nirwana verschieben. Sozusagen in den "außereuropäischen Teil des Forums".

Grüße

Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 9. Oktober 2024 um 19:40

Ich habe mir gerade an meinem Touareg die Endrohre angesehen (meiner hat die gleichen und ist ein Baujahr 2016), die sind innen schwarz.

MfG

Hannes

Beitrag von „Mailo12“ vom 9. Oktober 2024 um 19:58

Servus,

Die Endrohre wirken nur schwarz wenn du mit den Finger darüber gehst sollte dein Finger sauber bleiben. Sollten die Finger dreckig sein ist mit hoher Wahrscheinlichkeit der DPF nicht mehr vorhanden oder beschädigt.

LG

Beitrag von „Brauni1995“ vom 20. Oktober 2024 um 13:43

[Zitat von Mailo12](#)

Servus,

Die Endrohre wirken nur schwarz wenn du mit den Finger darüber gehst sollte dein Finger sauber bleiben. Sollten die Finger dreckig sein ist mit hoher Wahrscheinlichkeit der DPF nicht mehr vorhanden oder beschädigt.

LG

Ist schön verrußt, da ist garnichts sauber leider. Würde ein defekter DPF nicht als Fehler im Fehlerspeicher oder Bordcomputer anzeigen?

Beitrag von „coala“ vom 20. Oktober 2024 um 14:09

Servus,

dann ist da definitiv was faul. Bei keinem meiner Touareg war jemals Ruß an den Endrohren abgelagert. Man sieht das hier auch ganz gut an den drei Bildern (Nr. 2, 4 und 5) aus meinem Album vom 7l V6 TDI, aufgenommen 09/2011 bei etwa 50.000 Laufleistung, dass auch im Bereich des Endschalldämpfers noch alles blitzblank ist. Das sollten sich gerne auch mal die "Feinstaubkritiker" ansehen, dass Fahrzeuge mit Partikelfilter die Luft sogar reinigen und eben nicht mit Partikeln belasten.

Technik "im Detail" Touareg I (7L, V6 TDI)



Ein Blick mit dem Endoskop in einen der Kühlkanäle der innbelüfteten Bremsscheiben an der Vorderachse. Blickrichtung: Von der Außenseite in Richtung Nabenmitte. (Diese Bremsscheibe ist noch relativ neu, rund 500 km am Fahrzeug montiert, daher sieht das



Ein Blick via Endoskop in den Endschalldämpfer, Position 110 cm ab Auspuffendrohr rechts. Auch hier ist - nach immerhin mehr als 50.000 km Laufleistung - gut erkennbar, daß keinerlei Rußablagerungen vorhanden sind. Weder im eigentlichen Auspuffendrohr.



Ein Kühlkanal der Bremsscheibe an der Hinterachse. Im Gegensatz zu den thermisch höher belasteten Bremsscheiben an der VA sind die Kühlkanäle hier nicht rückwärts gegen die Rotationsrichtung gekrümmt, sondern gerade ausgeführt. (Blickrichtung: Von der Auß



Ein endoskopischer Blick in den Endschalldämpfer am Übergang Abgasendrohr / Endschalldämpfertopf. Das Endoskop wurde ca. 105 cm tief (gerechnet ab dem rechten Endrohr) eingeführt. Man sieht im Vordergrund unten und links im Bild noch das Abgasendrohr u



Auspuff-Endrohr rechts. Aufnahme von innen in der ersten Krümmung nach links Richtung Endschalldämpfer. Fahrzeug-Laufleistung zum Zeitpunkt der Aufnahme etwas über 50.000 km.

Eine Fehlermeldung gäbe es dann, wenn der Staudruck des DPF zu groß wird. Also wenn ein Regenerationszyklus fehlgeschlagen ist, die maximale Aschebelastung überschritten wurde (Ende der Lebensdauer) oder durch Bruch eine Engstelle im Abgasstrom entsteht. Der Fraktion, welche den DPF aus Geiz für ein Ersatzteil oder eine Aufbereitung entfernt, bieten zwielichtige "Tuning-Services" entsprechende Lösungen an, entsprechende Fehlermeldungen zu unterdrücken.

Erkennbar ist das leicht für jeden von außen, da derart modifizierte Fahrzeuge wieder die früher typische Rußfahne bei jeder stärkeren Beschleunigung aus dem Auspuff blasen und auch entsprechend nach altem Dieselauto riechen.

Grüße

Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 20. Oktober 2024 um 17:50

[Zitat von Brauni1995](#)

Würde ein defekter DPF nicht als Fehler im Fehlerspeicher oder Bordcomputer anzeigen?

Wenn den jemand rauscodiert hat, dann nicht. Aber bei der nächsten Abgasuntersuchung fällt der Wagen durch und es gibt keine Plakette mehr. Wann wurde den die letzte Abgasuntersuchung gemacht?

MfG

Hannes

Beitrag von „Brauni1995“ vom 20. Oktober 2024 um 19:20

Zitat von Hannes H.

Wenn den jemand rauscodiert hat, dann nicht. Aber bei der nächsten Abgasuntersuchung fällt der Wagen durch und es gibt keine Plakette mehr. Wann wurde den die letzte Abgasuntersuchung gemacht?

MfG

Hannes

Im Juli 23...habs heut mal bisschen sauber gemacht. Viel war es jetzt nicht, aber dennoch vorhanden.

Beitrag von „Brauni1995“ vom 31. Oktober 2024 um 17:20

Kann man mit VCDS auslesen wie voll der DPF ist? Vllt liegt auch hier die Ursache.

Beitrag von „mikabrs“ vom 4. November 2024 um 13:14

Servus,

klar - du kannst mit VCDS die gerechnete Füllung und den Differenzdruck anzeigen lassen.

Sollte der Wagen den DPF in der Software entfernt haben, so ist der Differenzdrucksensor auch nicht mehr angeschlossen und gibt dort auch keine Werte aus. Damit solltest du es recht schnell erkennen.

Viele Grüße

Mika

Beitrag von „Brauni1995“ vom 8. November 2024 um 17:24

Habe jetzt nochmal Zeit gefunden den Fehlerspeicher und die Messwerte via VCDS auszulesen mit folgendem Resultat, vielleicht kann es ja hier jemand übersetzen:

Motorsteuergerät Fehlerspeicher:

3 Fehlercodes gefunden:

9567 - Geber 2 für NOx Bank 1

P229F 00 [01100101] - unplausibles Signal

unbestätigt - geprüft seit letzter Löschung

Umgebungsbedingungen:

Fehlerpriorität: 2

Fehlerhäufigkeit: 1

Kilometerstand: 206147 km

Datum: 2024.11.07

Zeit: 12:05:26

Motordrehzahl: 1988.00 /min

Normierter Lastwert: 0.0 %

Fahrzeuggeschwindigkeit: 44 km/h

Kühlmitteltemperatur: 88 °C

Ansauglufttemperatur: 17 °C

Umgebungsluftdruck: 1010 mbar

Spannung Klemme 30: 14.580 V

Verlernzähler nach OBD: 40

Exh r N Ox Pres Comp No Cat2 Ds: 642 ppm

NOx-Sensor 2: O2-Konzentration: 0.20322

Lambdasonde 1 Bank 1: Spannungsrohwert O2-Signal: 1267.4 mV

Gemessener NOx-Umsatz: 0.307

Ventil für Abgasrückführung: Istwert: 99.93 %

Mittlere Einspritzmenge: 0.00 mg/stroke

Abgastemperatursensor 4: 336.7 °C

9691 - Geber für NOx (G295)

P1033 00 [01100000] - Signal zu klein

Sporadisch - unbestätigt - geprüft seit letzter Löschung

Umgebungsbedingungen:

Fehlerpriorität: 2

Fehlerhäufigkeit: 2

Kilometerstand: 205279 km

Datum: 2024.10.11

Zeit: 13:16:11

VCDS

Eigendiagnoseprotokoll

Steuergerät-Teilenummer: 7P1 907 401 E

Seite 2

Motordrehzahl: 1716.00 /min

Normierter Lastwert: 82.4 %

Fahrzeuggeschwindigkeit: 87 km/h

Kühlmitteltemperatur: 87 °C

Ansauglufttemperatur: 32 °C

Umgebungsluftdruck: 990 mbar

Spannung Klemme 30: 14.640 V

Verlernzähler nach OBD: 19

Luftmasse: Istwert (mg/Hub): 640.2 mg/stroke

NOx Emission NOx-Sensor 2: 284 ppm

NOx Emission NOx-Sensor: 44 ppm

Berechnete NOx-Konzentration hinter Turbolader: 641 ppm

Ventil für Abgasrückführung: Istwert: 91.97 %

Mittlere Einspritzmenge: 37.23 mg/stroke

Außentemperatur: 17.0 °C

17277 - SCR NOx Katalysator Bank 1

P20EE 00 [01100101] - Wirkungsgrad zu niedrig

unbestätigt - geprüft seit letzter Löschung

Umgebungsbedingungen:

Fehlerpriorität: 2

Fehlerhäufigkeit: 4

Kilometerstand: 205086 km

Datum: 2024.10.06

Zeit: 13:03:50

Motordrehzahl: 1503.50 /min

Normierter Lastwert: 85.1 %

Fahrzeuggeschwindigkeit: 76 km/h

Kühlmitteltemperatur: 93 °C

Ansauglufttemperatur: 12 °C

Umgebungsluftdruck: 1010 mbar

Spannung Klemme 30: 14.560 V

Verlernzähler nach OBD: 40

SCR Effizienzprüfung gesamt: 0.00 %

SCR Fehlerschwelle der Effizienzprüfung: 0.00 %

SCR Effizienzprüfung 2: -1.000

SCR Effizienzprüfung 1: -0.536

Partikelfilter: unverbrannter Kraftstoff berechnet: 0.000

Mittlere Temperatur des SCR-Katalysators: 302.3 °C
Langfristige Anpassung der Reduktionsmitteldosierung: 1.00
Readiness: 0 0 0 0 0

Messwerte des Partikelfilters:

IDE00427 Partikelfilter: Differenzdruck 0 hPa
IDE00428 Partikelfilter: Offset für Differenzdruck 0 hPa
IDE00430-ENG188621 Partikelfilter: Feldregeneration Anforderungsstatus-Bits 0-7 0
IDE00431-ENG188621 Partikelfilter: Feldregeneration Sperrungsstatus-Bits 0-7 0
IDE00432 Partikelfilter: Zeit seit letzter Regeneration 7705 s
IDE00433 Partikelfilter: Ölaschevolumen 0.32 l
IDE00434 Partikelfilter: Rußmasse berechnet 17.47 g
IDE00435 Partikelfilter: Rußmasse gemessen 0.00 g
IDE00436 Partikelfilter: Kilometer seit letzter Regeneration 75501 m
IDE01407 Partikelfilter: Kraftstoffverbrauch seit letzter Regeneration 8.04 l
IDE03353 Differenzdrucksensor des Partikelfilters: Rohspannung 1001.8 mV
IDE03405-ENG188621 Partikelfilter Feldregeneration: Abbruchbedingungen-Bits 0-7 0

IDE03405-ENG188621 Partikelfilter Feldregeneration: Abbruchbedingungen-Bits 0-7 0
IDE04092 Partikelfilter Bank 1 0.00/---/--- kPa
IDE04263 Geber für Differenzdruck über Partikelfilter: Rohwert 0 hPa
IDE04272 Zähler der Regenerationszeit des Partikelfilters 0.00 s
IDE04652 Abgasvolumenstrom im Partikelfilter 0.0 m³/h
IDE04653 Simulierte Partikelfilter Oberflächentemperatur 19.7 °C
IDE05853 DPF Statistik: aktuelle mittlere Temperatur nach Partikelfilter 202.6 °C
IDE06060 Beladungsgrenze: Aschebeladung Partikelfilter 327.67 g
IDE07979 Partikelfilter: unverbrannter Kraftstoff berechnet 0.000
ENG106384 Differenzdruck Partikelfilter 0 hPa

Beitrag von „mikabrs“ vom 8. November 2024 um 17:38

Guten Abend,

ich würde jetzt zunächst den Stecker vom NOx Geber prüfen - wäre auch kein Einzelfall im Forum:

Thema

Geber 2 für NOx

Hallo zusammen,

ich bin Besitzer eines Touareg 7P, BJ 2016, 204PS, 56000km

Nachdem plötzlich die Warnleuchte für das Motorsteuergerät an ging, habe ich den Fehlerspeicher auslesen lassen.

Ergebnis --> Geber 2 für Nix Bank 1, P229F 00(232) umplausibles Signal.

Habe mir den Sensor neu besorgt und getauscht. Gleich nach dem Motorstart, war die Warnlampe erloschen, ohne den Fehler vorher zu löschen.

Nach ca. 15 km ging sie wieder an. Habe nochmals mit VCDS den Fehler gelöscht, dieses mal war für ca....

Mars701

13. September 2021 um 16:02

Ansonsten sehen die Werte auf den ersten Blick in Ordnung aus und ich vermute bisher keine Manipulation am DPF.

Grüße

Mika

Beitrag von „haimik“ vom 11. November 2024 um 19:24

Hallo, ich habe zwar mit dem TREG noch keine NOx Geber Probleme aber wohl mit dem Vorgänger: Sharan, 2.0, SCR, 177PS, Bj.2015 bei ca. 205.000Tkm.

Am Ende habe ich einen neuen NOx Sensor einbauen müssen. Diese Sensoren sind aufgrund der geringen Signalstärke mit der Auswerteelektronik kombiniert und richtig teuer, um die 300€. Da half nichts, der neue musste rein und die Probleme waren weg. Deine DPF Daten sehen i.O. aus.

LG

Beitrag von „haimik“ vom 11. November 2024 um 20:02

Ergänzung: der CVVA Motor hat zwei Sensoren: vor und nach dem Kat, der erste direkt hinter dem Turbo (059 907 807 AA) und der zweite ganz hinten, es heißt "nach dem Kat" (059 907 807 AB). Wenn ich Zeit habe schreibe ich Genaueres. Es gilt zu suchen welcher von den beiden spinnt bzw. welcher Stecker evtl. korrodiert ist.

Beitrag von „haimik“ vom 11. November 2024 um 20:06

G295 ist direkt hinter dem Turbo.

Beitrag von „haimik“ vom 11. November 2024 um 20:07

NOx-Geber 2 -G687 befindet sich weiter hinten unter dem Fahrzeug.

Beitrag von „Brauni1995“ vom 18. November 2024 um 14:50

Hätte nun eher mit dem Nox Geber unter dem Auto gerechnet und nicht mit im Motorraum. Könnte ein defekter Nox Geber aber die Ursache für Rußbildung an den Auspuffblenden sein?

Beitrag von „desmo0815“ vom 18. November 2024 um 19:11

Ich lese gespannt mit, denn mein neuer 7P V8 TDI rußt auch, beim Kaltstart riecht es manchmal kurz nach altem Dieselauto.

(Hatte vorher 7 Jahre lang einen V6 TDI ohne jeglichen Ruß)

Beitrag von „Brauni1995“ vom 21. November 2024 um 17:42

Woher soll ich jetzt aber wissen welcher Geber betroffen ist, wenn beide einen Fehler anzeigen? Heute ging dann auch die gelbe Motorkontrollleuchte an. Die sind ja im Grunde einfach zu wechseln, würde eig. ungern deswegen in eine Werkstatt fahren

Beitrag von „haimik“ vom 24. November 2024 um 07:04

Das ist eine gute Frage. Ich würde erstmal die Fehler löschen (zuerst abspeichern) und schauen was danach kommt. Einige können Folgefehler sein.

Beitrag von „Brauni1995“ vom 15. Dezember 2024 um 09:43

Die gelbe Motorkontrollleuchte ist nun wieder an. Gestern auf der Autobahn auch plötzlicher Leistungsverlust und die gelbe Glühwendel blinkte. Nach neustarten des Autos gings wieder. Injektoren sind auch mind 5/6 hoffentlich nur undicht. Werde wohl um einen Werkstattbesuch nicht drumherum kommen

Beitrag von „haimik“ vom 22. Januar 2025 um 06:34

Wie ist es ausgegangen?

Beitrag von „Brauni1995“ vom 22. Januar 2025 um 16:07

Ist noch in der Werkstatt. Bis jetzt wurde festgestellt, dass 3 Injektoren lose waren und der Kraftstofffilter nicht wie von einer anderen Werkstatt angegeben gewechselt wurde. Mal

abwarten. Außerdem ist wohl der DPF in ca 14000km gesättigt. Hat jmd Erfahrung mit ausbrennen gemacht?

Beitrag von „Franks“ vom 22. Januar 2025 um 17:55

Hallo Brauni

Zitat von Brauni1995

[...] Außerdem ist wohl der DPF in ca 14000km gesättigt. Hat jmd Erfahrung mit ausbrennen gemacht? [...]

ist nicht "ausbrennen" genau das, was eine normale Regeneration macht, bei der Russ in Asche verbrannt wird?

wenn dann der Filter irgendwann mit Asche gesättigt ist, hilft Ausbrennen nicht mehr und die Asche muss mechanisch entfernt werden - ?

Gruß

frank

Beitrag von „haimik“ vom 23. Januar 2025 um 07:21

Zum Ausbrennen: es gibt drei Stufen der "Sättigung":

1. Normale Verrußung: Auto brennt selbständig aus, bei VW scheint die Philosophie "kümmere nicht drum" zu sein weil keinerlei Meldungen erfolgen, ist m.E. einigermaßen akzeptabel. Manche Modelle verhalten sich dabei während der Fahrt etwas auffällig.
2. Mehr Ruß: verursacht z.B. durch häufigen Kurzstreckenverkehr oder ständig fast leeren Tank. Rußwerte steigen, bis zu einer gewissen Grenze kann über VCDS oder in der Werkstatt ein Brennprogramm im Stand ausgelöst werden. Der Motor brennt dann selbständig aus bis 0% Ruß, dauert ca. 45 Minuten.
3. Ist eine gewisse Schwelle überschritten hilft nur noch austauschen oder Reinigung nach Ausbau.

Mit VCDS kann auch festgestellt werden in welchem Zustand der DPF ist und entsprechend agieren.

Beitrag von „Franks“ vom 23. Januar 2025 um 15:30

Zitat von haimik

Zum Ausbrennen: es gibt drei Stufen der "Sättigung":

das ist prinzipiell schon richtig, allerdings bezieht sich die Sättigung auf verschiedene Dinge:

1 ist die normale Verrußung, wie sie während der Fahrt entsteht. diese wird durch regelmäßige Regeneration beseitigt, indem die Abgastemperatur erhöht wird und so der Russ im Filter in Asche verbrannt wird. Asche hat ein kleines Volumen als Russ, so wird der Filter wieder "frei", also frei von Russ, die Asche bleibt weiterhin im Filter.

2 da für die normale Regeneration (1) bestimmte Bedingungen erfüllt sein müssen (warmer Motor/warmes Öl, kein leerer Tank) und zudem eine gewisse Strecke zurückgelegt werden muss, damit eine Regeneration vollständig erfolgen kann, kann es bei regelmäßigem Kurzstreckenverkehr dazu kommen, dass keine oder zumindest keine vollständige Regeneration erfolgen kann. Ob man nun eine Regeneration im Stand per VCDS durchführt oder einfach mal 30 Minuten auf der Autobahn fährt mag jeder selber entscheiden. Fakt ist aber, dass der Abstand zwischen Regenerationen (automatisch oder manuell) sicher keine 14.000km beträgt.

3 da bei jeder Regeneration Asche entsteht, die im Filter verbleibt, ist irgendwann der Filter voll - voll Asche - und die kann dann eben nicht mehr durch Freibrennen beseitigt werden. die Asche ist ja genau das Produkt der vorangegangenen Freibrenn- Aktionen. Darauf bezog sich meine Aussage weiter oben. Da Brauni schrieb "*ist wohl der DPF in ca 14000km gesättigt*" kann es sich nicht um eine Sättigung mit Russ handeln, die per Freibrennen beseitigt werden kann. Es kann nur um die Asche- Beladung gehen, die nur mechanisch oder auch chemisch beseitigt werden kann und nicht mit Bordmitteln.

Gruss

frank

Beitrag von „haimik“ vom 24. Januar 2025 um 08:03

Ich möchte eigene Erfahrungswerte ergänzen.

Ich habe einen EOS Diesel 2.0 (2007) und einen Sharan Diesel 2.0 7N (2015) bis 260Tkm bzw. 205Tkm gefahren, letztes Jahr verkauft. Beide waren Dienstwagen (mir Privatnutzung) und Langstreckenfahrzeuge. Keines davon hat DPF Schwächen gezeigt. Der A6 V6 Diesel meiner Schwägerin hatte 300Tkm als sie mit der obigen Kategorie zwei zu mir kam (Kurzstrecke). Ich habe mit VCDS den DPF im Stand ausgebrannt und alles war OK.

Dieselfahrzeuge sind keine Kurzstreckenfahrzeuge. Zum Bäcker um die Ecke nimmt man einen e-Up. Dafür bieten sie Drehmoment und niedrigen Verbrauch. Ich möchte damit sagen dass bei entsprechender Pflege und Behandlung die DPF sehr robust sind und keineswegs mit deren frühen Ausfall zu rechnen ist.

Beitrag von „Brauni1995“ vom 24. Januar 2025 um 13:52

Hab ihn heut wieder bekommen mit der Diagnose, dass wohl der Inkektor auf Zylinder 4 nagelnde Geräusche macht und vermutet wird das dieser nicht mehr richtig funktioniert, da wohl auch die Einspritzmengenabwechung zu hoch ist. Außerdem solle man dann wohl alle Injektoren austauschen mit der Begründung, dass sich die Druckverhältnisse verändern würden und die anderen Injektoren dann auch auffällig werden könnten. Kostenpunkt pro Injektor 1100€ zzgl. Montage bei einem Stundenlohn von 200/Std. Istn guter Start ins neue Jahr

Beitrag von „pe7e“ vom 24. Januar 2025 um 22:43

Hi,

In Kurzform: such dir eine andere Werkstatt.

Gruß Peter

Beitrag von „Brauni1995“ vom 27. Januar 2025 um 08:18

[Zitat von pe7e](#)

Hi,

In Kurzform: such dir eine andere Werkstatt.

Gruß Peter

Mit welcher Begründung?

Beitrag von „pe7e“ vom 27. Januar 2025 um 16:20

Hi,

Druckverhältnisse ändern sich nicht - absoluter Quatsch. Wenn du vorn links keine Luft auf dem Reifen hast, musst du nicht gleich alle 4 Reifen aufpumpen... oder? Genauso sinnlos ist es, wenn man einen defekten Injektor hat, dass man alle tauscht. Noch dazu bei dem Preis, der mehr als nur Wucher ist. Ein Injektor für einen 7P liegt bei ca. 300€ (neu) und 150 - 170 € als revidierter Injektor (damit habe ich sehr gute Erfahrungen gemacht). Mit Lohn in einer ehrlichen Werkstatt sind 1500 - 2000€ realistisch.

Gruß Peter

Beitrag von „Brauni1995“ vom 18. Februar 2025 um 18:00

Habe nun vor kurzem den defekten Injektor auf Zylinder4 ausgetauscht. Das war vor ca 2 Wochen. Heute ist nun die MKL wieder angegangen mit folgendem Fehler:

17277 - SCR NOx Katalysator Bank 1

P20EE 00 [11101101] - Wirkungsgrad zu niedrig

Warnleuchte EIN - bestätigt - geprüft seit letzter Löschung

Umgebungsbedingungen:

Fehlerpriorität: 2

Fehlerhäufigkeit: 1

Kilometerstand: 207863 km

Datum: 2025.02.14

Zeit: 05:13:56

Motordrehzahl: 1693.00 /min

Normierter Lastwert: 85.9 %

Fahrzeuggeschwindigkeit: 103 km/h

Kühlmitteltemperatur: 94 °C

Ansauglufttemperatur: 3 °C

Umgebungsluftdruck: 1000 mbar

Spannung Klemme 30: 14.500 V

Verlernzähler nach OBD: 40

SCR Effizienzprüfung gesamt: 0.00 %

SCR Fehlerschwelle der Effizienzprüfung: 0.00 %

SCR Effizienzprüfung 2: -0.046

SCR Effizienzprüfung 1: 0.338

Partikelfilter: unverbrannter Kraftstoff berechnet: 0.000

Mittlere Temperatur des SCR-Katalysators: 345.0 °C

Langfristige Anpassung der Reduktionsmitteldosierung: 1.00

Von den anderen Injektoren kann es ja eigentlich nicht kommen oder? Messwerte für NOx Versorgungsspannung war komischerweise bei beiden Sensoren 0mV und der Wirkungsgrad des SCR Katalysators war bei 0.081. Könnte der Fehler auch davon kommen, dass ich im 8. Gang manuell ziemlich niedrige Drehzahl gefahren bin anstatt runter zu schalten? Gefühlt hat danach die MKL angefangen zu leuchten. Oder vllt. eine mögliche Regeneration unterbrochen?

Beitrag von „Brauni1995“ vom 19. Februar 2025 um 19:38

Hier nochmal die Einspritzmengenabweichungen im kalten Zustand der Injektoren, vllt kennt sich damit ja jemand aus und kann mir sagen ob die Werte passen.

Beitrag von „haimik“ vom 20. Februar 2025 um 07:34

[Zitat von Brauni1995](#)

Hier nochmal die Einspritzmengenabweichungen im kalten Zustand der Injektoren, vllt kennt sich damit ja jemand aus und kann mir sagen ob die Werte passen.

Habe dir im anderen Thread geantwortet.

Beitrag von „haimik“ vom 20. Februar 2025 um 19:06

Address 01: Engine (7P1 907 401 E)

09:25:12

IDE00365 Injection quantity deviation cylinder 1 0.26 mg/stroke

IDE00366 Injection quantity deviation cylinder 2 0.73 mg/stroke

IDE00367 Injection quantity deviation cylinder 3 0.01 mg/stroke

IDE00368 Injection quantity deviation cylinder 4 -0.37 mg/stroke

IDE00369 Injection quantity deviation cylinder 5 -0.37 mg/stroke

IDE00370 Injection quantity deviation cylinder 6 -0.25 mg/stroke

Beitrag von „Brauni1995“ vom 6. März 2025 um 14:45

Tag Leute,

Das leidige Thema mit der Fehlermeldung 17277 SCR NOx Katalysator Bank 1 P20EE 00 [01100101] - Wirkungsgrad zu niedrig. Nun habe ich die Werte von den Nox Sensoren ausgelesen und dabei bemerkt, dass der Sensor 2 keinerlei Werte liefert. Könnte das der Übeltäter sein?

Beitrag von „haimik“ vom 10. März 2025 um 07:41

Es wird zunehmend schwierig dir zu folgen weil du für dasselbe Thema wiederholt neue Threads öffnest.

Ich werde heute diese Werte bei Meinem aufzeichnen und sie hier für dich posten aber bleib bei EINEM Thread bitte.

Beitrag von „coala“ vom 10. März 2025 um 09:10

[Zitat von haimik](#)

Es wird zunehmend schwierig dir zu folgen weil du für dasselbe Thema wiederholt neue Threads öffnest. [...]

Servus,

das ist allerdings richtig, macht alles sehr unübersichtlich. Danke für den Hinweis, ich habe das neu eröffnete Thema deshalb hier eingegliedert.

Grüße

Robert

Beitrag von „Brauni1995“ vom 10. März 2025 um 19:19

Welche Hersteller für Nox Sensoren sind zu empfehlen?

Beitrag von „haimik“ vom 10. März 2025 um 20:44

Wie versprochen hier die Bilder.

Ich habe den 1. und 2. Sensor getrennt aufgenommen und dazu die Readiness Werte als Beweis dafür dass alles OK ist.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Beitrag von „haimik“ vom 10. März 2025 um 21:11

Zum Sensor 1:

Thema

[Geber für NOx \(G295\) P1033 00 \[237\] - Signal zu klein](#)

Servus,

habe schon seit einiger Zeit ein Problem mit dem Geber für NOx (G295) bei meinem Dicken 2016/262PS,

Nach löschen des Fehlers kann ich 600-1000km fahren und der Fehler kommt zurück, kein Notlauf etc. nur die geliebte Motorleuchte nervt...

VCDS meldet wie folgt:

9691 - Geber für NOx (G295)

P1033 00 [237] - Signal zu klein

Warnleuchte EIN - bestätigt - geprüft seit letzter Löschung

Umgebungsbedingungen:

Fehlerstatus: 00000001

Fehlerpriorität: 2

Fehlerhäufigkeit: 1

Kilometerstand: 136932 km

Datum:...

maggi2005

24. Februar 2022 um 16:30

.

Zum Sensor 2: SSP 428 von Audi erklärt die Funktion.

Beitrag von „Brauni1995“ vom 10. März 2025 um 21:22

Hab ja leider nur die NOx Katalysator Bank 1 P20EE 00 [01100101] - Wirkungsgrad zu niedrig. Sonst taucht nichts mehr auf im Speicher von Nox Geber oder ähnlichen

Beitrag von „haimik“ vom 10. März 2025 um 21:30

[Zitat von Brauni1995](#)

Das leidige Thema mit der Fehlermeldung 17277 SCR NOx Katalysator Bank 1 P20EE 00 [01100101] - Wirkungsgrad zu niedrig. Nun habe ich die Werte von den Nox Sensoren ausgelesen und dabei bemerkt, dass der Sensor 2 keinerlei Werte liefert. Könnte das der Übeltäter sein?

War eine Antwort auf deine Frage!

Beitrag von „haimik“ vom 10. März 2025 um 21:53

[P20EE00 - SCR NOx Katalysator - Wirkungsgrad zu niedrig : Audi A4 B9 \(motor-talk.de\)](#)

Beitrag von „Brauni1995“ vom 13. März 2025 um 13:14

Danke für den Tipp. Heute ist nun auch die MKL angegangen mal wieder. Nox Sensor 1 lieferte letztens noch Werte, nun garkeine mehr. Ich werde diesen jetzt mal tauschen. Gerne würde ich erstmal aufs Zubehör zutückgreifen, hat da jemand Empfehlungen für einen Nox Sensor Hersteller?

Beitrag von „Brauni1995“ vom 13. März 2025 um 13:43

Oder ist evtl die Lambdasonde kaputt? Diese sitzt ja genau neben den Nox Sensoren. Die Symptomatik mit dem Ruß im Endrohr besteht weiterhin

Beitrag von „haimik“ vom 13. März 2025 um 18:19

Es gibt:

- NOx1 G295
- Nox2 G687

wie auch eine Reihe Temperatursensoren.

Verfolge den Signalverlauf mit VCDS während einer Testfahrt, diese kannst du wunderbar alle aufzeichnen und darstellen. Sonst kommst du nie auf einen grünen Zweig.

Der Ruß ist (wenn der noch da ist) der nächste Schritt.

Beitrag von „haimik“ vom 13. März 2025 um 18:37

Die Lambdasonde GX10 ist die erste nach dem Turbolader (Lambda->NOx1->Temperatur). Die solltest du auch aufnehmen.

Die Sonden brauchen alle eine gewisse Temperatur. Lass dich nicht verwirren durch Null direkt nach dem Kaltstart.

Beitrag von „haimik“ vom 13. März 2025 um 18:58

[Zitat von Brauni1995](#)

hat da jemand Empfehlungen für einen Nox Sensor Hersteller?

Sind alle (FEBI, NGK, Bosch, Valeo, Hella, etc.) ok, habe mit allen gute und auch weniger gute Erfahrungen gemacht. Verdächtig günstige sind immer ein Risiko. Die s.g. Tophersteller sind i.d.R. auch direkt verfügbar.

Beitrag von „haimik“ vom 25. März 2025 um 08:57

Gibt es neue Erkenntnisse oder gar eine Lösung?

Beitrag von „Brauni1995“ vom 25. März 2025 um 19:59

Habe mir jetzt beide Nox Sensoren bestellt. Sensor 1 vorne im Motorraum war kein Thema, der Sensor 2 nach dem Kat hat sich jedoch so festgefressen, sodass ich die Muffe mit dem Brenner heiß machen musste um mit viel Kraftaufwand den Sensor raus zu bekommen. Leider hat das M20x1.5 Gewinde stark gelitten, ich hoffe ich bekomme es nochmal nachgeschnitten. Wenns blöd läuft müsste ich das ganze Rohr ausbauen. Weiß jemand ob und welche Dichtung zwischen den Flanschen mit den 3 Schrauben ist? Es handelt sich um den Rohrabschnitt in dem auch der DPF dran ist...miese Sache

Beitrag von „haimik“ vom 26. März 2025 um 07:41

Vor dem DPF:

7L0 253 115 A Dichtung

Nach dem DPF:

7L5 253 115 C Dichtung

Beitrag von „haimik“ vom 26. März 2025 um 19:40

[Zitat von Brauni1995](#)

Habe mir jetzt beide Nox Sensoren bestellt.

Berichte wie's ausgegangen ist. Bin neugierig.