

# Rückruf Aktionsnummer 23FE

Beitrag von „best62“ vom 4. Februar 2025 um 19:03

Hallo zusammen,

**ich habe heute von VW eine Einladung für ein Software-Update für das Motorsteuergerät meines Touareg 7I (EZ 12/2005; Motor 3.0 V6 TDI; MKB: BKS) erhalten:**

"...für Ihr oben genanntes Fahrzeug muss ein Software-Update des Motorsteuergeräts zur Sicherstellung der Konformität durchgeführt werden. Bitte setzen Sie sich dazu zeitnah mit einem Volkswagen-Partner in Verbindung, um einen Termin zu vereinbaren.

Das Software-Update wird die Stickoxid-Emissionen Ihres Fahrzeugs im realen Fahrbetrieb verbessern. Neueste technische Erkenntnisse haben eine Überarbeitung der Motorsteuergeräte-Software ermöglicht, die bei der ursprünglichen Entwicklung des Fahrzeugs noch nicht vorlagen. Diese Maßnahme wurde vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) überprüft und freigegeben. Sie ist nach Bewertung des KBA notwendig, um die Konformität Ihres Fahrzeugs sicherzustellen.

Vorbereitend zum Software-Update wird eine Prüfung der Luftmassendifferenz durchgeführt. Sollte das Prüfprogramm nicht die technisch notwendigen Rahmenbedingungen bestätigen, müssen entsprechend verantwortliche Bauteile ersetzt oder ertüchtigt werden. Das kann unter anderem folgende Komponenten betreffen:

Druckrohr

Saugrohr

Drosselklappenstutzen

Verbindungsrohr AGR (kein Ersatz, Reinigung im Ultraschall)

Verschiedene Dichtungen

Die Maßnahme wird sich weder auf Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionswerte, Motorleistung, maximales Drehmoment und Geräuschemissionen noch auf die Dauerhaltbarkeit des Motors oder des Abgasnachbehandlungssystems negativ auswirken.

Das Software-Update, sowie die ggf. notwendigen Arbeiten an der Hardware, wird bei Ihrem Volkswagen Partner durchgeführt. Ein reines Software-Update dauert ca. eine

halbe Stunde. Die unter Umständen notwendigen Hardware-Maßnahmen wurden...."

**Dazu habe ich in der "warmen" Jahreszeit Probleme mit dem AGR-System (Log aus 03/2024):**

Fahrzeug-Ident.-Nr.: WVGZZZ7LZ6D019330 Kilometerstand: 286500km

-----  
Adresse 01: Motorelektronik Labeldatei: DRV\059-907-401-ASB.clb

Teilenummer SW: 7L0 907 401 HW: 8E0 907 401 AB

Bauteil: 3.0L V6TDI G000AG 0110

Revision: --H02--- Seriennummer: VWZ3Z0E1384413

Codierung: 0011775

Betriebsnr.: WSC 80093 222 69422

VCID: 68884DBE8E640D9A872-5184

VINID: 9E65EAAAA1DCA865000490C300A5343ECD

1 Fehler gefunden:

001025 - Abgasrückführungssystem

P0401 - 002 - Durchsatz zu klein

Umgebungsbedingungen:

Fehlerstatus: 01110010

Fehlerpriorität: 0

Fehlerhäufigkeit: 60

Verlernzähler: 255

Kilometerstand: 283401 km

Zeitangabe: 0

Umgebungsbedingungen:

Drehzahl: 1449 /min

Drehmoment: 66.3 Nm

Geschwindigkeit: 57.1 km/h

Tastverhältnis: 78.7 %

Tastverhältnis: 20.9 %

Luftmasse/Hub: 428.9 mg/H

Tastverhältnis: 26.8 %

Readiness: 1 1 0 0 0

**Hat sonst noch jemand solch eine "Einladung" erhalten?**

**Ich gehe mal davon aus, daß der Fehlereintrag im Zusammenhang mit der Rückrufaktion Steht. Was meint ihr dazu?**

**Grüsse**

**Bernd**

---

**Beitrag von „donadi“ vom 4. Februar 2025 um 20:37**

Der Fehler hat nichts mit dem Rückruf zu tun, aber lass den mal schön da stehen. Damit bekommst du vermutlich auf VW Kosten eine Reinigung der Atemwege.

Ich habe den gleichen Motor, Bj. 11/2006 und bisher noch nichts, wird dann aber sicher auch kommen.

---

**Beitrag von „Bonifer“ vom 5. Februar 2025 um 09:27**

Diese Schreiben habe ich auch bekommen.

---

### **Beitrag von „NewGP“ vom 5. Februar 2025 um 15:00**

Hatte ich heute auch im Briefkasten. Scheint aber auf den ersten Blick eine freiwillige Aktion zu sein.

Ich bin da eigentlich kein Freund von.

Never touch a running system ! 😊

---

### **Beitrag von „mister g“ vom 5. Februar 2025 um 20:30**

Hallo.

Das Schreiben habe ich heute auch erhalten. Werde das Update nicht durchführen

---

### **Beitrag von „pe7e“ vom 5. Februar 2025 um 21:47**

Hi, nicht machen heißt: Stilllegung. Es ist ein verpflichtender Rückruf. Die illegale Abschaltung der AGR Funktion (Stichwort Thermofenster) wird dadurch entfernt. Habe das Theater schon mal durch - irgendwann stehen die vor deinem Fahrzeug und kratzen die Plaketten runter

Gruß Peter

---

### **Beitrag von „manuelbayerl“ vom 6. Februar 2025 um 11:51**

Hallo, habe gestern genau das selbige Schreiben bekommen.

werde dann wohl nächste Woche mal einen Termin vereinbaren.

## **Beitrag von „donadi“ vom 6. Februar 2025 um 14:13**

Ist alles etwas seltsam bisher - der Code 23FE ist gemäß KBA für den Phaeton registriert. Wenn ich meine FIN direkt bei VW abfrage, bekomme ich auch die Antwort, dass ich nicht betroffen bin.

Ich denke ich warte erst mal ab, bis die Daten in allen Quellen konsistent sind und die ersten die Aktion hinter sich gebracht haben. Mit 320tkm bin ich da ungern early adopter

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 „Maik30952“ vom 6. Februar 2025 um 16:12**

Moin moin

Habe gerade ebenfalls so ein Schreiben bekommen. Bin mir nicht sicher ob ich dieses „Update“ wirklich durchführen lassen soll. Hab ja schon einige Berichte, dass die Motoren danach mehr verbraucht haben oder gar andere Probleme aufgetreten sind. Weiß jemand mehr über dieses Update?

Gruß

Maik

---

## **Beitrag von „donadi“ vom 6. Februar 2025 um 17:15**

Datenlage ist relativ dünn im moment - ich vermute, die AGR Rate wird erhöht, viel mehr Steuerungsmöglichkeiten sind bei einem Euro4 Diesel nicht drin um an die Stickoxide ranzugehen. Deswegen wird auch erst mal der halbe Ansaugtrakt gereinigt.

---

### **Beitrag von „Deutsches Automobil“ vom 8. Februar 2025 um 09:21**

AM besten bei den Anwalt und durchziehen, kenn jemanden der ist Rentner, der hat über 3 Jahre gegen VW geklagt deswegen,

er bekam am Schluss recht und hat gewonnen, aber ihm wurde auferlegt es nicht an die grosse Glocke zu hängen,

weil wenn jeder der Betroffen ist damit, dann zum Anwalt gehen würde und es teuer wird für VW wird.

Im schreiben steht ja verpflichtet.

Angenommen man hat einen 3.TDI mit vollem DPF, defekten AGR oder anderen Hardware schaden,

machen die dann kostenslos alles neu ?

---

### **Beitrag von „coala“ vom 8. Februar 2025 um 10:11**

#### [Zitat von Deutsches Automobil](#)

AM besten bei den Anwalt und durchziehen, kenn jemanden der ist Rentner, der hat über 3 Jahre gegen VW geklagt deswegen, [...]

Servus,

gegen was willst du oder die von dir hier angestachelten Leute denn klagen? Weißt du denn (als scheinbarer Hellseher) bereits vorab, dass dieses Update irgendwelche negativen Folgen hat?

Der Großteil deiner restlichen Beiträge besteht ja aus Fragen über Fragen zu technischen Dingen, insbesondere zur Reparatur deines Motors mit gerissener Steuerkette. Hier ist überall

schnell ersichtlich, dass du von Technik - sorry - keinerlei Ahnung hast. Und nun gibts du zunächst schlaue Ratschläge und garnierst das dann zum Schluss aber wieder mit einer Frage:

#### Zitat von Deutsches Automobil

[...] Angenommen man hat einen 3.TDI mit vollem DPF, defekten AGR oder anderen Hardware schaden,

machen die dann kostenlos alles neu ? [...]

Das zeigt doch nichts anderes, als dass du dir die Reparatur deines Fahrzeugs nicht leisten kannst oder willst und nun auf irgendeine bauernschlaue Art möglichst alles von VW kostenlos repariert haben möchtest, egal auf welchen Wege.

Siehe auch hier in deinem weiteren "Beitrag" von heute:

Beitrag

#### **RE: Heute Steuerkettenschaden am 3.0TDI BKS Motor, benötige Hilfe !**

Habe die Tage ein schreiben bekommen, ich lasse bei VW kostenlos die Kette machen, dank Abgas Rückruf 😊

Deutsches Automobil

8. Februar 2025 um 09:29

Schämst du dich ja eigentlich überhaupt nicht?

Grüße

Robert

---

#### **Beitrag von „Siebeneller“ vom 8. Februar 2025 um 12:14**

Hallo zusammen. Habe diese Woche auch das Schreiben bekommen. Mein Bekannter hat ein identisches Fahrzeug, auch der hat den Schrieb diese Woche bekommen. Er hat gute Verbindungen in die VW-Vertragswerkstatt, weil selbst KFZ-Meister mit eigenem Betrieb. Es wurden angeblich schon ein paar Fahrzeuge "behandelt", was nicht ganz so reibungslos abgelaufen sein muss.

Wir werden die Lage erst mal in Ruhe beobachten und dann natürlich auch das Update machen lassen. Warum sollte man für so etwas mit einem Anwalt zu Felde ziehen? Wenn der Hobel anschließend nicht mehr anständig läuft, steht der halt postwendend wieder beim Freundlichen auf dem Hof. Meiner ist im Moment ohne Fehlereinträge und läuft prima. Ich will es aber nicht verschreien, sonst brennt morgen garantiert die MKL.



Wäre schön, wenn hier mal einer sachlich von der erfolgten Updateaktion berichten könnte.

mfg

---

## Beitrag von „coala“ vom 8. Februar 2025 um 14:04

### Zitat von Siebeneller

[...] Wäre schön, wenn hier mal einer sachlich von der erfolgten Updateaktion berichten könnte. [...]

Servus,

genau das wäre sinnvoll, anstatt bereits im Vorfeld irgendetwas Vermutungen in den Raum zu stellen, die zum Teil eher als wundersam zu bezeichnen sind. Ein bisschen Vorsicht ist freilich immer geboten bei so was, das braucht man auch gar nicht gänzlich in Abrede stellen. Mir persönlich ist allerdings auch kein einziger TG-Fahrer, gleich welcher Generation des Fahrzeugs persönlich bekannt, der nach einem Update tatsächlich irgendwelche negativen Veränderungen bemerkt hätte oder bei dem gar Schäden auftraten. Klar, habe ich ein zwanzig Jahre altes ungepflegtes und runter gerittenes Auto mit 300.000 km auf dem Buckel und 14 Tage nach dem Update geht irgendwas kaputt, dann *kann* es ja nur daran gelegen haben. (Buuuuh!)

Derartige Behauptungen liest man wundersamerweise aber immer nur im Internet und dort dann meist noch garniert mit gar abenteuerlichen Schilderungen a la, das Fahrzeug wäre jetzt plötzlich 10 oder 20 km/h langsamer als vorher, braucht 2,5 l mehr Sprit auf 100 km, hat 20 % weniger Leistung und ähnlichen Mumpitz. Da darf man auch mal sagen, dass die (alte) NEFZ ja überhaupt nur Geschwindigkeiten bis 120 km/h erfasst, die neue WLTP endet im Prüfzyklus nun bei 131 km/h. Alles was darüber geht ist nun mal komplett irrelevant, hier darf das Fahrzeug nämlich emittieren was es mag. Das klingt erstmal komisch, verhält sich aber tatsächlich so. Es gibt deshalb überhaupt keine Begründung oder gar Notwendigkeit, warum ein Hersteller die



Bereiche bezüglich Maximalleistung und Höchstgeschwindigkeit, sowie die AGR-Rate oberhalb 120 km/h überhaupt antasten sollte.

Ganz anders sieht das hingegen im Bereich Nutzfahrzeuge aus, die eben mit ihrer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, bzw. 100 km/h bei Bussen, sehr wohl über ihren gesamten Geschwindigkeitsbereich - und dann eben auch bis hin zur Vollast - die vorgeschriebenen Emissionswerte einhalten müssen. Dort greifen diese Mechanismen über den gesamten Betriebsbereich, aber man darf hier eben nichts durcheinander bringen, mit den Sektoren Nutzfahrzeuge und Pkw. Das sind halt mal zwei paar Schuhe und man kann das nicht so einfach 1:1 übertragen.

Leider schreien diejenigen, die am allerwenigsten Ahnung haben, gemeinhin immer am lautesten und verbreiten ihre Fehlinformationen dann oft sehr beharrlich dort, wo sie es unkontrolliert und kostenlos eben ganz einfach können: Im Internet. Wird der gleiche Blödsinn dann von Gleichgesinnten, Allesgläubern und Verschwörungstheoretikern nur oft genug in verschiedenen Foren und anderen Plattformen "geteilt" (ich liebe dieses Wort...), so gewinnt er immer mehr an Gewicht, je öfter er eben verbreitet wird. ("Es kann ja nur stimmen, man liest das ja ständig"). Und irgendwann wird es dann eben zur "Wahrheit", völlig unabhängig von fehlenden eigenen oder anderen belastbaren Erfahrungen.

Das ist leider allerdings zwischenzeitlich nicht nur bloß im Bereich Kfz-Technik so, sondern - viel schlimmer in der Auswirkung - in vielen Aspekten der Politik. Gottseidank (und auch ganz bewusst) bleiben wir hier bei den Touareg-Freunden hiervon verschont und geben uns nicht als Plattform für wirre Behauptungen und Meinungsmache, ganz gleich in welche Richtung, her. Wir sollten aber bitte auch bei Kfz-spezifischen Dingen immer mal ein bisschen logisch denken, ob denn irgendwelche eigenartigen und meist zu 90 + % unbelegten, einfach mal so behaupteten "Fakten", denn überhaupt realistisch sein können.

Und es ist ja auch nicht anzunehmen, dass beim aktuell größten Autohersteller der Welt (Stand 2025) just die unfähigsten Motorentwickler Dienst tun. Auch andere Fabrikate haben dieselben Abgasnormen einzuhalten und auch denen steht hierfür nur die momentan oder eben damals verfügbare Technik hierfür zur Verfügung, mit natürlich allen potenziellen Nachteilen und Unleidlichkeiten, welche diese aufwändige Technik zweifellos mit sich bringt.

Grüße

Robert

---

**Beitrag von „moeterxl“ vom 9. Februar 2025 um 10:45**

Hallo Kollegen,

ich kann das mal von der techn. Seite etwas darstellen:

Der EA896 hat ein Hochdruck- AGR- System, das die Abgase vor dem DPF abnimmt und damit auch den Ruß in den Ansaugtrakt eingibt. Der Ruß kann den geregelten AGR- Kühler (Umschaltklappe mit / ohne Kühlung) und das AGR- Ventil, was alles zusammen in einem Bauteil sitzt, zusetzen. Wenn der Ruß mit der Ladeluft zusammentrifft, die auch Motorölnebel enthält, bildet sich eine rußig- klebrige Pampe, die bei Wärme / Hitze zu einer festen Masse verbäckt. Diese Masse setzt die Einlasskanäle, Drallklappen zu und haftet auch an den Einlassventilen. Damit passen irgendwann die Luft- und AGR- Massen nicht mehr und es kommt zu verändertem Motorlauf / Fehlern in der Motorsteuerung. Spätere Motorengenerationen haben die AGR- Abnahme nach dem DPF, damit kein Rußproblem und damit weniger die o.g. Probleme. Soweit zum System...

Die SW- Anpassung zu den NOx- Reduktionen kann nur eine Anpassung der AGR- Rate und den Randbedingungen für AGR sein, da dieser Motor kein DeNOx- System hat. D.h. die AGR- Rate wird erhöht, es wird beim Warmlauf eher und auch außerhalb dem ursprünglich entwickelten "Thermofenster" AGR gefahren. Das heißt in Summe mehr Kondensat- und mehr Rußeintrag in die Luftstrecke, je nachdem in welchem Betriebspunkt der Motor gefahren wird.

In wieweit sich das auf die schnellere Alterung / Zusetzen des Systems auswirkt, ist aber eben auch maßgeblich vom Betrieb des Aggregates abhängig. Ständiger Kaltstart, Kurzstrecken, Teillastbetrieb, billige Kraftstoffe und lange Ölwechselintervalle sind hier eher Treiber der Probleme als Langstrecken, höherlastiger Betrieb mit hochwertigen Kraftstoffen und Motorölen sowie kürzeren Ölwechselintervallen.

Deshalb kann man zur Frage: Was passiert, was geht kaputt, ist das schlecht usw...? keine pauschale Antwort geben. Es wird aber sicherlich für die bekannten Probleme des Motors bzgl. der Luftstrecke und Verrußungen keine Entspannung, sondern eher das Gegenteil bewirken.

Jetzt kann sich jeder mal Gedanken machen, wie er den Motor betreibt und pflegt und ob das gut für diesen Motor ist.

Das sollte man meiner Meinung nach aber immer tun, denn das hat maßgeblichen Einfluss auf die Haltbarkeit eines Aggregates.

Ich hoffe, damit niemand auf den Schlips getreten zu haben... 😊

Gruß - Kay

---

**Beitrag von „mikabrs“ vom 10. Februar 2025 um 08:23**

Servus zusammen,

ich habe kommende Woche einen Termin für das "Update" und werde die Software analysieren. Anschließend gebe ich euch eine kurze Rückmeldung dazu, was sich tatsächlich geändert hat.

Grundsätzlich hat Kay recht - viele Stellschrauben hat VW an dieser Stelle nicht. Ich vermute, dass die Aktivierungsschwelle für die Akustikmaßnahme in einen Bereich verschoben wurde, in dem sie nicht mehr aktiv ist, und dass möglicherweise das AGR geringfügig angepasst wurde. Diese Akustikmaßnahme war ja auch das große Problem bei den Motoren, da sie ohne eingelegten Gang bzw. ohne Fahrstufe über ein anderes Kennfeld laufen. Dadurch werden in einer Abgasuntersuchung verfälschte Emissionswerte gemessen.

Kurzum: Ich melde mich, sobald mein "Dicker" mit der neuen Software läuft. Ich erwarte lediglich ein anderes Verhalten im Standgas.

Grüße  
Mika 😊

---

### Beitrag von „Siebeneller“ vom 10. Februar 2025 um 08:37

#### [Zitat von mikabrs](#)

Ich vermute, dass die Aktivierungsschwelle für die Akustikmaßnahme in einen Bereich verschoben wurde, in dem sie nicht mehr aktiv ist, und dass möglicherweise das AGR geringfügig angepasst wurde. Diese Akustikmaßnahme war ja auch das große Problem bei den Motoren, da sie ohne eingelegten Gang bzw. ohne Fahrstufe über ein anderes Kennfeld laufen.

Interessant, höre ich auch zum ersten Mal. Das bedeutet, dem Motor wurde via Software ein ruhigeres Laufverhalten im Standgas beigebracht? Von mir aus kann der nach dem Update richtig ordentlich "dieseln", das gefällt mir nämlich sehr gut.



---

### Beitrag von „pe7e“ vom 10. Februar 2025 um 08:54

### [Zitat von mikabrs](#)

Servus zusammen,

ich habe kommende Woche einen Termin für das "Update" und werde die Software analysieren. Anschließend gebe ich euch eine kurze Rückmeldung dazu, was sich tatsächlich geändert hat.

Grundsätzlich hat Kay recht - viele Stellschrauben hat VW an dieser Stelle nicht. Ich vermute, dass die Aktivierungsschwelle für die Akustikmaßnahme in einen Bereich verschoben wurde, in dem sie nicht mehr aktiv ist, und dass möglicherweise das AGR geringfügig angepasst wurde.

Hi,

kurz: AGR ist m.E.n. dauerhaft an. Thermofenster somit entfernt.

Gruß Peter

---

### **Beitrag von „coala“ vom 10. Februar 2025 um 09:01**

Servus zusammen,

der "Geräuschkomfort" war (und ist m. E. noch) bei den V6 TDI im CR (Touareg III) im Teillastbereich ein Thema. Liegt daran, dass man zu Gunsten der Abgas- und Verbrauchswerte auf mehrere Teileinspritzungen verzichtet, was sich leider dann akustisch als Nageln bemerkbar macht.

Dass es beim 7L eine ähnliche Thematik gegeben hat, das wäre mir jetzt völlig neu und ich konnte das auch nie selber feststellen. Woher stammt denn diese Information bezüglich der "Akustikmaßnahme"?

Grüße

Robert

---

### **Beitrag von „best62“ vom 10. Februar 2025 um 14:00**

Hallo Robert,

in der SSP 351 ist der Einspritzvorgang beschrieben (Seite 23). Ich vermute, dass die Voreinspritzungen angepasst wurden, um die Gräuschbildung des Motors anzupassen und das dann als "Akustikmaßnahme" seitens VW verkauft wurde.

Auch hier könnte VW mit dem Softwareupdate ins Motormanagement eingreifen, um die Abgasemissionen zu senken.

Ich hoffe, dass sich VW dann auch meinen AGR-Kühler vornimmt. Den und das Wellrohr habe ich noch nicht getauscht. 😊

Grüße

Bernd

---

### **Beitrag von „coala“ vom 10. Februar 2025 um 15:08**

Servus Bernd,

das ist mir schon alles geläufig, allerdings ist es ja beim CR V6 TDI genau konträr, hier opfert man bewusst Geräuschkomfort zu Gunsten der Schadstoffminimierung. Und beim betagten 7L dann plötzlich beides gemeinsam verbessert? Hmm...

Aber möglicherweise hat man ja in den 20 Jahren neue Erkenntnisse gewonnen, die sich zumindest auf den "alten" Motor und die damals gültige, viel laschere Abgasnorm anwenden lassen. Und nun warte ich geradezu darauf, dass nun jemand kommt und sagt "Baaaahhh, das mag ich nicht machen lassen, weil mir der Motor dann zu leise ist". Alternativ die vermutete These, dass die Akustikmaßnahme irgendwie schlecht für dem Motor oder die Injektoren sein könnte. Oder beides.

Aber noch mal: Akustikmaßnahme bedeutet ja per se nicht zwingend, dass der Motor damit leiser wird. (Auch wenn das zu hoffen wäre). Oder wurde das irgendwo in diesem Anschreiben so erwähnt, dass der Motor damit tatsächlich in irgendwelchen Betriebszuständen *leiser* läuft oder gar im Anschluss nach R50 und 351 PS klingt? 🤔

Grüße

Robert

---

## Beitrag von „Siebeneller“ vom 10. Februar 2025 um 15:16

Ich sehe das recht entspannt, wie bereits beschrieben. Ich halte jetzt erst mal den Ball noch flach, beobachte die Lage im realen Leben und auch hier und dann werde ich einen Termin machen und den Softwareupdate selbstverständlich machen lassen.

Ich sehe meinen Fahrradträger wieder zum Einsatz kommen, damit ich von der Vertragswerkstatt wenigstens auf die Arbeit radeln kann und abends wieder zurück. So wie damals, als bei meinem ollen, 20 Jahre alten Nissan T30 der Beifahrerairbag ausgetauscht wurde. Einerseits völlig korrekt und notwendig, andererseits schon heftig, bei so einer alten Hütte.

mfg

---

## Beitrag von „coala“ vom 10. Februar 2025 um 15:24

### [Zitat von Siebeneller](#)

[...] Ich sehe meinen Fahrradträger wieder zum Einsatz kommen, damit ich von der Vertragswerkstatt wenigstens auf die Arbeit radeln kann und abends wieder zurück.  
[...]

So ändern sich die Zeiten. Seinerzeit hat man als stolzer 7L Eigner noch selbstverständlich einen Touareg als kostenloses Ersatzfahrzeug bekommen, wenn irgendwelche Garantiereparaturen oder Nachbesserungen anstanden. Das war noch Kundenservice.

Grüße

Robert

---

## Beitrag von „Siebeneller“ vom 10. Februar 2025 um 16:02

na ja, ein 7L Eigner ist für VW wahrscheinlich heute nicht mehr als ein Alteisentreiber. Ein armer Schlucker, der sich keinen 100.000 Euro Neuwagen leisten kann/will.

Bei Ersatzteilen macht das dann aber keinen Unterschied, ob sie für einen Jahreswagen oder für so einen alten Hobel sind. Doch, die Ersatzteile kriegt man dann, wenn überhaupt, nur noch bei Classic Parts. Aber hey, ich will den Faden/Thread/Beitrag hier nicht ins OT ziehen. Wie sagt man hier bei den Touareg-Freunden richtig? Thread? Beitrag? Faden? Ich will mich ja zu 100% assimilieren.



mfg

---

### **Beitrag von „coala“ vom 10. Februar 2025 um 16:18**

#### [Zitat von Siebeneller](#)

na ja, ein 7L Eigner ist für VW wahrscheinlich heute nicht mehr als ein Alteisentreiber. Ein armer Schlucker, der sich keinen 100.000 Euro Neuwagen leisten kann/will. [...]

Ich will mich ja zu 100% assimilieren. [...]

Von hinten nach vorne:

- 1.) "Widerstand ist zwecklos!"
- 2.) Ich meinte das allgemeinbezogen, denn es ist ja eben keineswegs so, dass du heute als Neufahrzeugkäufer oder Leasingnehmer eines CR diesen damals selbstverständlichen Service bekommst.

Zu Punkt 2.) darf ich aber sogar ganz im Gegenteil verraten, dass man es seitens VW durchaus mit Wohlwollen sieht, dass hier bei uns alle Generationen des Touareg gleichermaßen versorgt und behandelt werden. Und das wird natürlich auch so bleiben.

Grüße

Robert

---

### **Beitrag von „Siebeneller“ vom 10. Februar 2025 um 21:29**

Den letzten Beitrag hab ich ehrlich gesagt nicht ganz verstanden.

Mfg

---

### **Beitrag von „PaBo85“ vom 13. Februar 2025 um 18:47**

Das wird ein ähnliches Update wie damals beim dieselskandal sein.

Zu derzeit habe ich bei einer Firma die Blockheizkraftwerke wartet gearbeitet. Wir mussten die LKW Motoren auch neue Nox Werte einprogramieren. Da BHKWs immer konstant eine Drehzahl haben, musste dafür nur unter volllast der zündwinkel verstellt werden. Es war ohne Probleme möglich den nox Ausstoß zu halbieren. Allerdings stieg dadurch der Verbrauch und die Zylinder verbrannten heißer. Ähnlich war das Update bei VW, nur etwas umfangreicher durch die Drehzahl und lastschwankungen. Das agr leidet ja wie wir mittlerweile wissen bei den \*geupdateten\* Fahrzeugen am meisten. Das resultiert halt aus der höheren Temperatur und das es fast permanent offen ist. Im Vorfeld wird natürlich gesagt das es nicht Schädlich ist und sich nichts am Verbrauch ändert. Aber machen wir uns nichts vor, wenn was am Motor den Geist aufgibt dann wird es auf das Alter und Verschleiß geschoben. Also ich würde es drauf ankommen lassen was bei der nächsten HU ohne Update passiert.

---

### **Beitrag von „coala“ vom 13. Februar 2025 um 19:39**

#### [Zitat von PaBo85](#)

Das wird ein ähnliches Update wie damals beim dieselskandal sein.

[...] und die Zylinder verbrannten heißer. Ähnlich war das Update bei VW, nur etwas umfangreicher durch die Drehzahl und lastschwankungen. Das agr leidet ja wie wir mittlerweile wissen bei den \*geupdateten\* Fahrzeugen am meisten. Das resultiert halt aus der höheren Temperatur und das es fast permanent offen ist. [...]

Servus,



wenn ich so was lese, dann schüttelt es mich immer. Erstens steigt der Stickoxidanteil im Abgas bei heißerer Verbrennung an, nicht umgekehrt, dann verbrennen Zylinder (Gottseidank) nicht und vor allem sorgt eine Abgasrückführung für die Senkung der Verbrennungstemperaturen. Alles was du hier geschrieben hast, ist leider so nicht zutreffend.

Aber immer wenn es über so was geht, schießen die Spekulationen nur so wie die Pilze aus dem Boden, völlig bar jeder Fakten und dann oft auch noch genau verkehrt "erklärt". So wie beim AGR-Ventil, das halt keinesweg unter den (gar nicht vorhandenen) hohen Temperaturen leidet, sondern hingegen seine Probleme bei niedrigen Temperaturen hat, wenn Ruß an noch kühlen Oberflächen ausfällt und damit eine Rußschicht aufbaut. Mit steigender Last und höherer Drehzahl wird hingegen die AGR-Rate zwangsweise zurückgefahren.

Grüße

Robert

---

### **Beitrag von „pe7e“ vom 13. Februar 2025 um 20:29**

Hallo,

vielen Dank an [coala](#) für die Korrektur!

Ich möchte das Thema noch etwas genauer erläutern:

Durch höhere Verbrennungstemperaturen entstehen vermehrt Stickoxide. Diese höheren Temperaturen werden durch einen erhöhten Sauerstoffanteil begünstigt. Das AGR-System (Abgasrückführung) reduziert den Sauerstoffgehalt im Gemisch, indem es bereits verbrannte Abgase erneut zuführt. Eine ähnliche, wenn auch begrenzte, Temperaturabsenkung kann durch eine Anpassung des Zündwinkels erreicht werden. Wird dieser in Richtung „spät“ verschoben, sinkt die Temperatur ebenfalls, da die an der Verbrennung beteiligte Luft nicht mehr genügend Zeit hat, um sich stark zu erhitzen, bevor sie durch die Auslassventile abgeführt wird. Allerdings geht dies in der Regel mit einem deutlichen Wirkungsgradverlust einher.

Robert hat zudem vollkommen recht mit der Problematik der AGR-Verschmutzung, die vor allem in der Kaltlaufphase auftritt. Besonders gut lässt sich das an Fahrzeugen beobachten, die überwiegend Langstrecke fahren – bei ihnen sind die Ablagerungen deutlich geringer als bei Fahrzeugen mit vergleichbarer Laufleistung, die häufig auf Kurzstrecken unterwegs sind. Leider reicht regelmäßiges Fahren auf längeren Strecken nur begrenzt aus, um das AGR-System sauber zu halten. Früher oder später setzt sich jedes AGR-System zu.

Robert hat auch einen weiteren wichtigen Punkt angesprochen: Bisher war es üblich, die AGR-Rate bei hoher Lastanforderung (z. B. über 65 % der verfügbaren Leistung) schrittweise zu reduzieren. Unter Volllast wurde das AGR-System vollständig geschlossen. Mit den neuen Software-Updates ändert sich dies nun – selbst unter Volllast bleibt das AGR-System teilweise geöffnet und führt einen Teil der Abgase erneut zu. Bei einem meiner Fahrzeuge konnte ich diese Veränderung deutlich beobachten: Der AGR-Kühler, der zuvor stets gräulich war, hat nun eine blau-bräunliche Verfärbung. Zudem wird die Kühlmitteltemperatur schneller erreicht, da der AGR-Kühler mehr heiße Luft kühlen muss (Stichwort „Temperaturfenster“). Dieses Temperaturfenster wurde bislang auch für die Kaltlaufphase genutzt. Zur Erinnerung: Während der Kaltstartphase lagert sich Ruß im System ab. Um dies zu vermeiden, wurde das AGR-System früher erst bei betriebswarmer Temperatur aktiv.

Ein ergänzender Punkt: Die Ablagerungen im AGR-System sind im kalten Zustand extrem hart. Gelegentlich brechen kleine Partikel ab und können in den Brennraum oder zu den Ventilen gelangen, was potenziell Schäden verursachen kann. Im heißen Zustand hingegen sind die Ablagerungen eher teerartig und damit weniger problematisch. Deshalb halte ich es für nicht ausreichend, lediglich das AGR-System zu reinigen. Bei meinen betroffenen Fahrzeugen führe ich zusätzlich regelmäßig eine Reinigung des Ansaugsystems (ab AGR) bis hin zur Bedienung der Ventile mit Walnussgranulat durch.

Viele Grüße


Peter

---

### Beitrag von „moeterxl“ vom 13. Februar 2025 um 22:49

Wenn man ein paar Wochen wirklich aktiv hier im Forum unterwegs ist, merkt man schnell, wer techn. bewandert ist und wer nur seinen Senf dazu gibt.

Musste das jetzt einfach mal schreiben - sorry.

Peter + Robert: 

---

### Beitrag von „haimik“ vom 14. Februar 2025 um 08:40

 [Zitat von pe7e](#)

Bei meinen betroffenen Fahrzeugen führe ich zusätzlich regelmäßig eine Reinigung des Ansaugsystems (ab AGR) bis hin zur Bedi-Reinigung der Ventile mit Walnussgranulat durch.

Auch von mir vielen herzlichen Dank an Peter und Robert für die lehrreichen Beiträge: kurz, knapp, verständlich, zum Punkt.

Ich fahre einen CVVA 2015 mit mittlerweile 111000 km, Kurzstrecke kaum, Wohnwagen. Die Wartung nehme ich durchaus ernst, habe auch vor, den Wagen lange zu fahren.

Zum o.a. Zitat: was bedeutet das, etwas genauer erklärt: was, wie oft? Ich frage nicht wie, dass kann ich sicherlich herausfinden.

LG

---

### **Beitrag von „haimik“ vom 14. Februar 2025 um 09:10**

Mir war bisher der Begriff Bedi-Reinigung nicht geläufig, jetzt schon. Auch dafür Dankeschön!

Eine Frage dazu: wenn die Ansaugbrücke und Co. abgebaut sind werden im Reinigungsprozess einige Ventile offen sein und die Walnusschalen finden ihren Weg ins Zylinderinnere. Ist das bedenkenlos?

Sonstige Bemerkungen?

Ich werde jetzt die Suchfunktion natürlich auch bemühen.

VG

---

### **Beitrag von „moeterxl“ vom 14. Februar 2025 um 10:05**

Also ich würde die Reinigung nach Bedarf machen oder wenn der Motorlauf nicht sauber ist, wie z.B. Ruckeln, Meldungen im Fehlerspeicher oder Probleme mit den Drallklappen. Es ist ja schon ein gewisser Aufwand, den Motor dafür vorzubereiten. Der Ansaugbereich am Zylinderkopf muss runter / freigelegt werden. Ist schwer zu Sagen, in welchem Zustand die Bauteile sind. Das ist immer Abhängig von den Randbedingungen, wie ich im Beitrag Nr. #15 geschrieben

habe. Da hilft oft nur: Reinschauen mit einem Endoskop oder einer Rohrkamera.

Kleines Beispiel: Ich habe noch einen VW Jetta V mit dem 2.0 FSI (Otto - homogen - hat auch AGR). Im Zuge von kleinen Reparaturen habe ich bei 100Tkm und 200Tkm die Einlasskanäle angeschaut und auf Grund der Umstellung von Stadt- auf Überland- und später nur Langstreckenbetrieb ist die "normale" Verkokung auf "gering" zurückgegangen - also kein Handlungsbedarf.

Wenn man seinen Motor etwas kennengelernt hat, Ab und Zu mal reinschaut, kann man das dann besser beurteilen, was wann nötig ist. Manchereiner macht das alle 50Tkm, Mancher nach Bedarf, Mancher nie. Wie gesagt, schwierig, hier eine pauschale Aussage zu Treffen.

Zu den Nusschalen: Beim Strahlen müssen die Ventile unbedingt geschlossen sein. Dazu muss der Motor dementsprechend weitergedreht werden und per Endoskop die Ventilposition geprüft werden, bevor man strahlt. Zwei, drei Krümel sind nicht das Problem, aber wenn die Ventile offen sind, wird das mehr. Versuche mal, Nusschalen zu verdichten -> Motorschaden...

Für die Bastler:

Die Reinigung kann man mit einem selbstgebauten Gerät auch selber machen. Strahlpistole mit etwas Rohr vorne dran, Nusschalen, Staubsauger (kein Spielzeug, sondern einen SAUGER) und einen 32er Kühlwasserschlauchbogen 90°. An das eine Ende des KW- Schlauches den Sauger anschließen, im Bogen einen Durchbruch für die Strahlpistole machen und diese Richtung der anderen Öffnung einsetzen und dann auf den Einlasstrakt aufsetzen. Los geht`s.

Gruß - Kay

---

## **Beitrag von „haimik“ vom 14. Februar 2025 um 18:54**

An die Moderatoren: wir sind streng genommen vom Thema 23FE abgewichen. Ich habe nichts dagegen wenn Ihr ein neues Thema aufmacht oder wenn die Beiträge verschoben werden. Mir fällt aber im Moment nichts besseres ein.

Ich habe gerade mit dem Endoskop in das Luftrohr bis zur ersten Krümmung des Saugrohres geschaut und es sieht nicht gut aus. Es waren viele Anläufe notwendig da die Kamera sofort mit dieser schmierigen Ablagerung zusetzt aber genug um zu sehen dass Handlungsbedarf ist. Der Motor läuft aber (noch) ruhig. Die Kontouren des Drosselklappenstutzens z.B., lassen sich nur noch mit Phantasie erahnen.

Jetzt ist die Frage: Selbstbau oder Reinigungsgerät? Die Preise sind hoch, mal sehen.

## Beitrag von „coala“ vom 14. Februar 2025 um 20:39

[Zitat von haimik](#)

An die Moderatoren: wir sind streng genommen vom Thema 23FE abgewichen. Ich habe nichts dagegen wenn Ihr ein neues Thema aufmacht oder wenn die Beiträge verschoben werden. [...]

Servus,

Ich meine, der Zusammenhang ist hier durchaus noch gegeben, immerhin ist ja das Thema Zustand AGR auch eins bei besagter Update-Maßnahme. Aber danke, dass du dir hierzu Gedanken machst 🙏.

Grüße

Robert

---

## Beitrag von „Targi08“ vom 15. Februar 2025 um 14:39

Hallo zusammen, mein Touareg steht seit Montag bei VW Händler. Abgasrückführungsrate wurde geprüft. Dieser Wert war zu gering. Daraufhin wurden beide Ansaugstutzen, das Ansaugrohr und der AGR-Drosselkappen-Stutzen ersetzt. Das Rohr zum AGR-Kühler gereinigt. Das Update für das Motorsteuergerät konnte nicht durchgeführt werden. Ist noch in Klärung.

Bin gespannt wie es weitergeht.

Grüße

Markus

---

## Beitrag von „Maik30952“ vom 15. Februar 2025 um 16:20

[Targi08](#)

Hast du für die Zeit wenigstens ein Ersatzauto vom Freundlichen bekommen?

---

### **Beitrag von „Targi08“ vom 15. Februar 2025 um 16:25**

Ja...das war kein Problem ☐☐.

---

### **Beitrag von „bejai“ vom 18. Februar 2025 um 07:52**

Moin

Das KBA fordert ein Softwareupdate für Das Motorsteuergerät wegen unzulässiger Abschaltung der Emmisionssteuerung. Bin grade beim 😊 . der macht nun das x Update und kein MSG hat überlebt. Der Hof steht mit 10 T1 mit CATA und BHS voll. VW hat keine Steuergeräte mehr alles geht zur Reparatur nach Bosch.

Vorsprung

---

### **Beitrag von „Horsti“ vom 18. Februar 2025 um 14:25**

Den Termin habe ich morgen. Ich werde berichten.

---

### **Beitrag von „Horsti“ vom 19. Februar 2025 um 17:58**

Ich war heute beim freundlichen, um die Feldaktion 23FE durchführen zu lassen. Da die Abgasemissionswerte außerhalb der Toleranz waren, wird auch bei meinem BKS erstmal ein Austausch einiger Motorteile erfolgen. Die Teile sind bestellt und ich warte auf einen neuen Termin.

Auf meine Nachfrage, ob es denn bisher zu Problemen während oder nach dem Softwareupdate kam, wurde mir gesagt das dies nicht der Fall ist. Keine "abgeschossenen" Motorsteuergeräte oder ähnliches. Laut Werkstattleiter wurden schon mehrere Dutzend Fahrzeuge, erfolgreich upgedatet.

An die Admins: Macht es vielleicht Sinn, diesen Thread mit dem "23FE"-Thread zu verknüpfen, oder meinen Beitrag dorthin zu verschieben.

---

## **Beitrag von „Linx“ vom 19. Februar 2025 um 20:02**

### [Zitat von Horsti](#)

An die Admins: Macht es vielleicht Sinn, diesen Thread mit dem "23FE"-Thread zu verknüpfen, oder meinen Beitrag dorthin zu verschieben.

Hallo Stefan,

Der Ansicht bin ich auch. Das Thema "KBA update V6 TDI. MKB BKS 2006" habe ich eben in diesen Thread integriert.

Viele Grüße

Andreas

---

## **Beitrag von „bejai“ vom 20. Februar 2025 um 09:34**

Hey meiner steht nach update beim freundlichen. ist nun der 11 in der reihe. nach 46% und 1.5h update Zeit sprang die Weitere Zeit auf 19h hoch und abbruch. ein neustart erfolgte ohne erfolg. da hatte meiner auch schon die Fahrgestellnummer und auch vergessen das es ein MSG gibt. Dauer Bosch nach aussage ca 2 bis 3 Wochen. Nun fahre ich Passat so lange.

Gerald

---

## **Beitrag von „bejai“ vom 20. Februar 2025 um 09:53**

Sorry eben vergessen. Bei der Vorabprüfung Ansaugseite AGR ..... war alles i.O. Und im Fehlerspeicher nur eine defekte Glühkerze Zyl6. Die tausche ich nach Rückerhalt. weil 280eur plus Steuer dafür nö. Dafür schraube ich zu viel.

Gerald

---

### **Beitrag von „donadi“ vom 20. Februar 2025 um 14:13**

Und deiner ist jetzt auch von einem Ausfall des Steuergerätes betroffen, oder ging bei dir alles gut?

---

### **Beitrag von „Siebeneller“ vom 20. Februar 2025 um 17:34**

Eieiei, das liest sich zum Teil nicht sehr vertrauenserweckend!

Wo sitzt eigentlich das MSG? Hab mich beim Touareg noch nicht damit auseinandergesetzt, weil noch nicht notwendig.

Hab auch eine defekte Glühkerze. Die tausche ich aber vorher noch. Ölwechsel ist auch fällig. Den machen die bei der Aktion nicht zufällig eh?



Mfg

---

### **Beitrag von „bejai“ vom 20. Februar 2025 um 18:57**

[Zitat von donadi](#)



Und deiner ist jetzt auch von einem Ausfall des Steuergerätes betroffen, oder ging bei dir alles gut?

jep meiner steht. und wartet auf die Steuergerät Reparatur. Weil neue gibt es nicht mehr.

---

### **Beitrag von „bejai“ vom 20. Februar 2025 um 19:00**

#### [Zitat von Siebeneller](#)

Eieiei, das liest sich zum Teil nicht sehr vertrauenserweckend!

Wo sitzt eigentlich das MSG? Hab mich beim Touareg noch nicht damit auseinandergesetzt, weil noch nicht notwendig.

Hab auch eine defekte Glühkerze. Die tausche ich aber vorher noch. Ölwechsel ist auch fällig. Den machen die bei der Aktion nicht zufällig eh?



Mfg

Alles anzeigen

Das MSG sitzt unter der schwarzen Wasserkasten Verkleidung im Motorraum Beifahrerseite  
Liegt der rechte Scheibenwischer drüber

---

### **Beitrag von „PaBo85“ vom 21. Februar 2025 um 12:25**

#### [Zitat von coala](#)

Servus,

wenn ich so was lese, dann schüttelt es mich immer. Erstens steigt der Stickoxidanteil im Abgas bei heißerer Verbrennung an, nicht umgekehrt, dann verbrennen Zylinder

(Gottseidank) nicht und vor allem sorgt eine Abgasrückführung für die Senkung der Verbrennungstemperaturen. Alles was du hier geschrieben hast, ist leider so nicht zutreffend.

Aber immer wenn es über so was geht, schießen die Spekulationen nur so wie die Pilze aus dem Boden, völlig bar jeder Fakten und dann oft auch noch genau verkehrt "erklärt". So wie beim AGR-Ventil, das halt keinesweg unter den (gar nicht vorhandenen) hohen Temperaturen leidet, sondern hingegen seine Probleme bei niedrigen Temperaturen hat, wenn Ruß an noch kühlen Oberflächen ausfällt und damit eine Rußschicht aufbaut. Mit steigender Last und höherer Drehzahl wird hingegen die AGR-Rate zwangsweise zurückgefahren.

Grüße

Robert

Kling nach viel Meinung bei wenig Ahnung. Sorry wenn ich das so schreibe. Fakt ist das wenn man den zündwinkel verstellt der Nox wert sinkt oder steigt. Und wenn wir die Werte zum Beispiel von 1800mg auf 1000mg gestellt haben. Wurden die Zylinder Temperaturen höher. Und da bei Stationären Motoren jeder Zylinder einen eigenen Temperaturfühler hat konnten wir direkt vergleichen zwischen vorher und nachher. Warum vermutest du gibt es AGR Kühler? Bestimmt nicht weil die Temperaturen am AGR egal sind. Und wenn die abgastemperaturen höher sind dann ist natürlich auch die Temperatur im AGR höher. Und wenn dieses nicht gekühlt wird dann ergibt sich automatisch Verschleiß. Zusätzlich ändert sich auch der Verbrauch drastisch wenn der zündwinkel verstellt wird. Bei einigen Anlagen von 13m³/h auf bis zu 17m³/h.

---

### **Beitrag von „donadi“ vom 21. Februar 2025 um 15:15**

Ich würde mir wünschen, dass man sich in diesem Thread auf Unmittelbare Informationen rund um die Aktion 23FE beschränkt. So ganz ohne Augen auskratzen und so.

---

### **Beitrag von „Targi08“ vom 21. Februar 2025 um 16:46**

Kurzes Update...

Es wurde ein Batteriereset über Nacht durchgeführt und das Update nochmal versucht durchzuführen. Ohne Erfolg. Das Update für das Motorsteuergerät startet erst gar nicht. Hab jetzt mein Touareg wieder und warte auch eine Lösung

Bin gespannt wie es weiter geht.

Grüße

Markus

---

## Beitrag von „Linx“ vom 21. Februar 2025 um 21:03

### [Zitat von PaBo85](#)

Kling nach viel Meinung bei wenig Ahnung.

Klingt nach jemandem, der sehr von sich überzeugt ist, und sich auch von Erklärungen nicht beeindrucken lässt. Trotzdem kann man diese Aussagen im Interesse unserer Mitglieder und Mitleser nicht unkommentiert stehen lassen.

Ein einfaches Diesel-Blockheizkraftwerk mit einem modernen Common-Rail Diesel und dessen Motorsteuerung zu vergleichen, und dann auch noch Rückschlüsse auf den VW Motor zu ziehen, ist für sich genommen schon ein starkes Stück. Wir haben hier im Forum den Anspruch, unseren Besuchern fachlich korrekte Beiträge zu bieten.

### [Zitat von PaBo85](#)

Fakt ist das wenn man den zündwinkel verstellt der Nox wert sinkt oder steigt.

Der Satz erinnert mich an eine alte Bauernregel: Wenn der Hahn kräht auf dem Mist, ändert sich das Wetter oder es bleibt wie es ist. Der Einspritzverlauf ("Zündwinkel") hat auf so einiges Einfluß.

### [Zitat von PaBo85](#)

Und wenn wir die Werte zum Beispiel von 1800mg auf 1000mg gestellt haben. Wurden die Zylinder Temperaturen höher. Und da bei Stationären Motoren jeder Zylinder einen eigenen Temperaturfühler hat konnten wir direkt vergleichen zwischen vorher und nachher.

Bei unseren Fahrzeugen sinkt die Temperatur, wenn weniger Kraftstoff verbrennt wird, was ja auch logisch ist. Man kann allerdings mit Voreinspritzungen die Spitzenverbrennungstemperatur senken.

Wir reden beim Auto von vielleicht max. 100 mg Einspritzmenge. Die kleinsten Mengen in Vor- und Nacheinspritzung liegen im Bereich von ca. 1-3 mg, und die Toleranzen bei ca. 0,5 mg.

#### Zitat von PaBo85

nicht weil die Temperaturen am AGR egal sind. Und wenn die abgastemperaturen höher sind dann ist natürlich auch die Temperatur im AGR höher. Und wenn dieses nicht gekühlt wird dann ergibt sich automatisch Verschleiß.

Das Abgas wird gekühlt, da der Sinn der Abgasrückführung ist, die Verbrennungstemperatur zu senken, um damit die Stockoxidbildung zu reduzieren. Hauptmechanismus für die verringerte Verbrennungstemperatur ist der fehlende Sauerstoff im Abgas, im Gegensatz zur Umgebungsluft.

Zudem ist eine niedrige Temperatur der Ansaugluft ohnehin strebenswert, um eine größere Dichte der Luft zu erreichen, also die Zylinderfüllung zu verbessern.

Gruß Andreas

---

### **Beitrag von „moeterxl“ vom 23. Februar 2025 um 13:22**

Muss jetzt auch mal meinen "Senf" dazugeben...

Ich habe 12 Jahre für die 2,0 TDI- Entwicklung für VW / Audi gearbeitet.

Mit Begriffen wie "Zündwinkelverstellung" (kenne ich nur von Fremdzündungsverfahren) an sich als Begriff beim Diesel und dazu "Zylinder verbrannt dann heißer" kann ich in diesem Bezug nichts anfangen. Liegt wahrscheinlich an meinen Bildungslücken als Dipl. Ing. Kfz und dem Verständins für die Otto- und Diesel- Brennverfahren.

Hier werfen 1 bis 2 Leute mit Begriffen, Behauptungen und Schlussfolgerungen um sich - es ist nicht mehr feierlich.



Es gibt schon mehrere Möglichkeiten, die Bildung für NOx zu steuern, aber jedem Brennverfahren gibt es immer den Zielkonflikt zwischen Abgasqualität und der abgegeben Leistung, damit auch dem Wirkungsgrad.

Wenn die Einspritzung auf "spät" verstellt wird, was mit "Zündwinkel spät" wahrscheinlich gemeint wird, kommt es zu einer unvollständigen Oxidation vom Brennstoff und Ruß im Brennraum, niedrigeren Spitzentemperaturen, geringeren NOx- Bildungen aber dafür höheren Abgastemperaturen am Auslass, Verbrauch, Ruß und HC- Emissionen, da quasi mehr in den Auslasstakt verbrannt wird und Zeit fehlt. Den Effekt nutzt man mit Nacheinspritzungen zur aktiven Regeneration für DPF`s. Es gibt auch noch viele weitere Möglichkeiten, wie Gestaltung der Mehrfacheinspritzung, Einspritzdruck und das Lambdaverhältnis, womit man spielen kann und was Resultate u.a. beim Abgas zur Folge hat.

So einfach ist es dann doch nicht, wie es dargestellt wurde und der Absatz zuvor ist auch nur ein kleiner Abriss der Thematik, die weitaus komplexer ist.

-> Thema Flammfrontbildung, lokale Spitzentemperatur, stöchiometrische Gemischbildung usw. usw.

Zu diesem Thema gibt es viele Diplomarbeiten und Dissertationen...

Also bleiben wir doch lieber bei den Erfahrungen zum Rückruf Aktionsnummer 23FE und den technischen Raffinessen des EA896.



Gruß - Kay

---

## Beitrag von „Siebeneller“ vom 24. Februar 2025 um 14:50

### [Zitat von moeterxl](#)

Wenn die Einspritzung auf "spät" verstellt wird, was mit "Zündwinkel spät" wahrscheinlich gemeint wird,

Gruß - Kay

Früher hätte man von "Förderbeginn" gesprochen.



Mal was anderes: Hat jemand die Steuergerätenummer zur Hand? Ich spreche von der GRUNDNUMMER, nicht von der Nummer, die das STG mitsamt der Software bei VW hat. Ich hab da ne Idee...

mfg

---

## Beitrag von „donadi“ vom 24. Februar 2025 um 15:20

Zur Nummer - das habe ich mal irgendwo gefunden:

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

Gibt übrigens bei Bosch ein Service für das Problem - was bedeutet, dass das Gerät nicht unwiederbringlich gebricked ist, sondern sich vermutlich mit einem "bulk flash" wieder hinbekommen lässt.

[Bosch Electronic Service | Produktdetailseite](#)

---

## Beitrag von „Siebeneller“ vom 24. Februar 2025 um 16:28

Danke! Scheint leider kein Allerweltssteuergerät zu sein. Grundnummer = STG-Nr.

In meinem R36 werkelt jetzt ein Steuergerät von einem 5 Zyl. Golf. Natürlich umgeflasht. Kurze Info: Ich kann das nicht!



---

## Beitrag von „moeterxl“ vom 24. Februar 2025 um 16:35

Also das wird schwierig. Ich weiß, dass nach der Entwicklung die Rohling- TNr. nirgends mehr auftaucht, sondern nur noch das MSG in Verbindung mit der SW als TNr. Die Frage ist aber auch gleich, ob der Rohling mit dieser TNr. überhaupt beschaffbar ist, was ich nicht glaube.

Was gibt denn der Gebrauchtteilemarkt hier her? Hat da mal jemand nachgeschaut?  
Außerdem: Was ist der Hintergrund der Frage?

Zum Flashen: Soweit ich weiß, kann man das Bosch- EDC- MSG direkt über die interne DeBug-Schnittstelle wieder flashen, wenn es von außen nicht mehr erreichbar ist. Dazu braucht man aber Wissen, Equipment und Daten.

Gruß - Kay

---

### **Beitrag von „Siebeneller“ vom 24. Februar 2025 um 16:45**

#### [Zitat von moeterxl](#)

Was gibt denn der Gebrauchtteilemarkt hier her? Hat da mal jemand nachgeschaut?  
Außerdem: Was ist der Hintergrund der Frage?

Gebraucht sauteuer, wie mir scheint.

Die Idee war, sich ein geklontes STG hinzulegen, falls etwas in die Hose geht 😊 Aber nee, Idee verworfen.

mfg

---

### **Beitrag von „donadi“ vom 24. Februar 2025 um 16:51**

Ja aber was soll schon passieren - das Ding wird von VW geflasht. Für den Fall von Misserfolg gibt es einen Prozess bei VW/Bosch. Das muss den Endkunden eigentlich gar nicht kümmern.

---

### **Beitrag von „Siebeneller“ vom 24. Februar 2025 um 16:58**

#### [Zitat von Siebeneller](#)

Aber nee, Idee verworfen.

Sischer iss sischer.

Aber wie gesagt, Schwamm drüber. Wenn die es kaputt machen, sollen sie es auch wieder richten.

Gibt es Neuigkeiten von den Fahrzeugen, die im Moment stehen/standen?

Wie lange hat das KBA Geduld, bis sie mit die Plakette abkratzen?

---

### **Beitrag von „moeterxl“ vom 24. Februar 2025 um 17:11**

Ich sehe das auch so: Verursacherprinzip - brauchen wir nicht zu diskutieren - liegt bei VW. Es gibt auch "Dieseltuner", wo nach Tuning alles wieder wie vorher ist - nur so am Rande.

Das interessiert mich auch, was dann passiert, wenn man nicht updated. Kommt wirklich die Stilllegung? Angedroht wird ja immer viel und schnell in dieser Gesellschaft. Meine Schwester ist mit dem EA189 drumrum gekommen - Auffahrunfall von hinten - Totalschaden. Sie wollte es auch drauf ankommen lassen. Ein Kumpel von mir hat auch den 7L mit EA896 und fragt mich, was er tun soll...

Ich hab gesagt, er solle hier doch mitdiskutieren.

Gruß - Kay

---

### **Beitrag von „coala“ vom 24. Februar 2025 um 18:39**

#### [Zitat von moeterxl](#)

[...] Es gibt auch "Dieseltuner", wo nach Tuning alles wieder wie vorher ist - nur so am Rande.

Das interessiert mich auch, was dann passiert, wenn man nicht updated. Kommt wirklich die Stilllegung? Angedroht wird ja immer viel und schnell in dieser Gesellschaft. Meine Schwester ist mit dem EA189 drumrum gekommen - Auffahrunfall von hinten - Totalschaden. Sie wollte es auch drauf ankommen lassen. [...]

Servus,



so langsam ist hier jetzt ein "Niveau" erreicht, wo das Maß langsam voll ist 🤖. Wir diskutieren hier keine schlaunen Tipps, wie man sein Fahrzeug in illegale Zustände versetzt oder am schnellsten auf fragwürdige Weise los wird. Und allgemeingültige Unzufriedenheiten mit bzw. "in dieser Gesellschaft" gehören in ein "Ich bin grundsätzlich gegen alles und auch alle Regeln Forum" , aber nicht in das unsere.

Grüße

Robert

---

### **Beitrag von „moeterxl“ vom 24. Februar 2025 um 19:43**

Hi Robert,

ich möchte noch ein kurzes Statement dazu abgeben, danach schreibe ich zu dem Thema nichts mehr.

Bzgl. dem Dieseltuning hab ich das von einem Bekannten gehört, der das bei einem Transporter gemacht hat, wessen Aggregat für AGR- Probleme, schon vor dem Update, bekannt war. Das ist einfach nur eine Erfahrung, von der ich gehört habe. Bewertet habe ich das nicht.

Meine Schwester wollte ihr Fahrzeug auf keinen Fall loswerden, ihr ist wirklich jemand hinten drauf gefahren, weil er am Handy gespielt hat. Sie wollte es auf die Updateverweigerung ankommen lassen, weil auch ihr Aggregat für generelle AGR- Probleme, schon vor dem Update, bekannt war. Am Ende hätte sie vor der Stilllegung das Update doch gemacht. Auch eine Erfahrung von mir, die aber nichts aussagt.

Bezüglich dem Ersatz- MSG ging mir es einfach um den Ersatzteilgedanken, falls das Update schief läuft (wurde ja auch berichtet) und man dann erstmal ein Ersatzgerät hat, womit man weiterfahren kann und das Fahrzeug nicht wochenlang irgendwo herumsteht, bis VW in die Spur kommt. So habe ich die Frage aufgefasst und deshalb auch geantwortet.

Also ich will hier niemanden verleiten, irgendwas zu tun.

Das muss jeder selber wissen und obliegt auch in jedem seiner Verantwortung.

Sorry für die Unannehmlichkeiten.

Gruß - Kay

---

### **Beitrag von „Siebeneller“ vom 24. Februar 2025 um 19:51**

Mich interessiert einzig und allein:

- Ist mein Fahrzeug nach dem Update schlechter als vorher? In der Werkstatt, in der ich mich öfter rumtreibe, wurde mir von ähnlichen AGR-Problemen berichtet, gerade bei Fahrzeugen mit höheren Laufleistungen.
- Geht das Softwareupdate glatt über die Bühne, oder flashen die mein Steuergerät zu einem Ziegelstein und ich muss mehrere Wochen auf mein Fahrzeug verzichten?
- Wie lange kann ich das hinauszögern, bis mich das KBA ermahnt? Ich möchte auf keinen Fall etwas künstlich in die Länge ziehen, aber ich muss auch nicht immer der Erste sein, das Versuchskarnickel quasi.

Das mit dem Dieseltuner war mir übrigens bekannt. Dass das in einem Forum nicht debattiert werden darf, ist mir auch bekannt. Aber ich war es ja auch nicht.



mfg

---

### **Beitrag von „Remo“ vom 24. Februar 2025 um 20:46**

Moin,

das ist wahrscheinlich mein erster Beitrag hier im Forum. Ich heiße Remo und besitze zwei Touaregs, einen 7L aus 2005 mit V6 TDI und einen 7P aus 2012 mit V8 TDI.

Beide mit weit über 200 tkm. Der V6 mit 390 tkm wobei der bei 140 tkm einen Austauschmotor von Volkswagen bekommen hat, weil der Erstbesitzer (Erstliga Fußballspieler) einen kapitalen Motorschaden hatte.

Für meinen 7L habe ich benanntes Schreiben erhalten und vergangene Woche das Update durchgeführt.

Zunächst wurde keine Hardware getauscht, weil nach erster Prüfung alles in Ordnung gewesen sein soll.

Nach dem Update habe ich nicht unbedingt feststellen können, dass der V6 sich anders fahren lässt. Ich habe zwar den Eindruck, dass auch die Schaltpunkte geändert wurde, aber wenn dann nur minimal. Wie gesagt einfach mein subjektiver Eindruck.

Allerdings kam nach bereits 2 Tagen die Abgaslampe. AGR Durchsatz zu gering.

Ich bekomme nun auf Kosten von Volkswagen neue Saugrohre und sicherlich wird der AGR Kühler noch im Ultraschallbad gereinigt.

Als Ergänzung möchte ich noch erwähnen, dass das Auto nahezu nur Langstrecke bewegt wird auf der Landstraße und auch regelmäßig 2t+ Anhänger ziehen muss.

Ich bin gespannt, ob nun eine Odyssee auf mich zu kommt oder ob nach dieser Aktion wieder alles in Ordnung ist.

Bei meinem V8 TDI wahr im Übrigen auch ein Software Update drauf, ich habe dafür auch diesen KBA Sticker im Einstieg Bereich B-Säule drauf. Nun ist jedoch eine Leistungssteigerung von \*\*\* **edit coala: Werbelink entfernt** \*\*\* durchgeführt worden. Damit gibt es zumindest keine Probleme bisher.

Beste Grüße

Remo

---

### **Beitrag von „coala“ vom 24. Februar 2025 um 21:23**

Servus Remo,

da dieser "Spezialist" bei seinen sogenannten "Optimierungen" ausschließlich nicht eintragungsfähige und damit in D illegale Leistungssteigerungen, sowie diverse andere durchaus zwielichtige Machenschaften anbietet, habe ich den Link entfernt. Zur Info als Neuling. Wir diskutieren bei uns grundsätzlich keine Modifikationen, welche zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen und/oder mit Steuerbetrug, akustischen Belästigungen oder Umweltschweinereien einhergehen.

Grüße

Robert

---

### **Beitrag von „Remo“ vom 25. Februar 2025 um 09:52**

Servus, also einen Großteil der Optimierungen werden mit Eintragung angeboten, es kommt also perse nicht zum Erlöschen der Betriebserlaubnis. Das ist zumindest mein Kenntnisstand. Ich halte den Inhaber auch für kompetent, nicht ohne Grund laufen die Fahrzeuge ohne Beanstandungen im Feld und sein beruflicher Background gibt mir auch allen Grund zur Annahme, dass er sehr genau weiß, was er tut bei der Applikation.

Aber sei es drum, ich finde es muss sich jeder seine eigene Meinung machen dürfen und auch seine Eindrücke wiedergeben dürfen, wenn er Erfahrung gemacht hat, egal ob sie nun gut oder schlecht sind. Wichtig ist, dass man stets bei der Wahrheit bleibt.

Und nun gerne zurück zum Thema.

Ich werde gerne berichten, wie es für mich ausgeht mit meinem 7L nach dem Hardware Tausch.

Beste Grüße

Remo

---

### **Beitrag von „Bigfoot 07“ vom 25. Februar 2025 um 10:14**

Hallo zusammen habe einen Touareg 7L.

Hatte den Rückruf auch erhalten.

War dann eine Stunde beim freundlichen.

Ergebnis Update konnte nicht durchgeführt werden. Mein Touareg verweigert die Annahme. Der freundliche muss sich jetzt erst mit VW Kurzschliesen warum es nicht geht. Nächster Termin 5.3. mal sehen was dabei rauskommt. Werde dann wieder berichten. ☐

Mfg Rene

---

### **Beitrag von „coala“ vom 25. Februar 2025 um 10:27**

#### [Zitat von Remo](#)

Servus, also einen Großteil der Optimierungen werden mit Eintragung angeboten, es kommt also perse nicht zum Erlöschen der Betriebserlaubnis. [...]

Aber sei es drum, ich finde es muss sich jeder seine eigene Meinung machen dürfen und auch seine Eindrücke wiedergeben dürfen, wenn er Erfahrung gemacht hat, egal ob sie nun gut oder schlecht sind. [...]

Servus Remo,

hast du denn die Eintragung deiner "Optimierung" vorliegen? Wenn ja, dann gerne hier ein Foto davon posten.

Genau dieser Anbieter ist übrigens seit Jahren bekannt dafür, dass er speziell auch an an abgasrelevanten Bauteilen (AGR z. B.) Modifikationen vornimmt. Dort würde man sagen "Optimierungen". Du brauchst dir nur mal deren Facebook-Seite ansehen. Hier wird sehr munter darüber diskutiert, allerdings nun bei derartigen Anfragen (oh Welch' Wunder) auf weitere Kommunikation via Mail verwiesen. Bis vor kurzem wurde damit auch noch öffentlich auf der Homepage damit geworben, bis es scheinbar und gottseidank mal eins auf den Deckel dafür gab. Nun wird es eben "unter der Hand" gemacht, das ist aber auch nicht besser. Also mal schön bei der von dir zitierten "Wahrheit" bleiben.

Ja, jeder darf hier seine Meinung sagen, solange die Themen und "Tipps" sich im legalen Rahmen bewegen. Hierzu haben wir auch ganz klar festgelegt, was geht und was nicht, bitte auch entsprechend beachten und nicht noch Werbung für solche Leute machen.

[Die Regeln - VW Touareg - Freunde](#)

Grüße

Robert

---

## Beitrag von „Remo“ vom 25. Februar 2025 um 11:53

[Zitat von coala](#)

Servus Remo,

da dieser "Spezialist" bei seinen sogenannten "Optimierungen" ausschließlich nicht eintragungsfähige und damit in D illegale Leistungssteigerungen, sowie diverse andere durchaus zwielichtige Machenschaften anbietet, habe ich den Link entfernt. Zur Info als Neuling. Wir diskutieren bei uns grundsätzlich keine Modifikationen, welche zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen und/oder mit Steuerbetrug, akustischen

Belästigungen oder Umweltschweinereien einhergehen.

Grüße

Robert

Also du schreibst hier er würde ausschließlich nicht eintragungsfähige Optimierungen anbieten. Diese Behauptung ist schlicht und ergreifend falsch. Er bietet sehr wohl für seine Dienstleistungen die Möglichkeit einer Eintragung an. Zitat des Leistungsumfangs der Homepage: „Eintragung der bei uns im Haus durchgeführten Optimierungen“. Nicht für jede, da stimme ich dir zu, aber für eine Vielzahl. Da wo es nicht möglich ist wird auch darauf verwiesen. Das meinte ich mit „bei der Wahrheit“ bleiben.

Zu Facebook etc. kann ich mich nicht äußern, da ich kein Facebook habe bzw in Social Media nicht vertreten bin.

Hätte ich geahnt damit so eine Diskussion loszutreten, hätte ich das unerwähnt gelassen. Soll mir auch nicht wieder passieren.

---

### **Beitrag von „coala“ vom 25. Februar 2025 um 21:41**

#### Zitat von Remo

Also du schreibst hier er würde ausschließlich nicht eintragungsfähige Optimierungen anbieten. Diese Behauptung ist schlicht und ergreifend falsch. Er bietet sehr wohl für seine Dienstleistungen die Möglichkeit einer Eintragung an. [...]

Na dann warte ich doch mal auf deine Eintragung. Die darfst du jederzeit gerne hier einstellen. Ich "behaupte" hier auch nichts so einfach, sondern stelle lediglich klar, dass der gute Mann ausgesprochen szenebekannt ist für allerlei illegale Modifikationen. Und für derlei Machenschaften + auch noch Werbung dafür, ist hier nun mal kein Platz bei uns im Forum, das dürfte bekannt sein und so ist es auch glasklar kommuniziert.

Das begreifen zwar immer wieder einige User nicht, es wird sich daran aber nichts ändern, dass wir keine Plattform für Steuer- und Versicherungsbetrüger, sowie rücksichtslose Umweltschädlinge bieten. Wer sich damit nicht abfinden kann, der ist eben im falschen Forum.

---

### **Beitrag von „donadi“ vom 26. Februar 2025 um 10:47**

Zuhause würde ich sagen: Kinder, jetzt ist gut, konzentriert euch wieder auf die Hausaufgaben.  
Aber hier sind ja schon alle groß.....

---

### **Beitrag von „m3113x“ vom 26. Februar 2025 um 22:10**

Hab heute das Update bekommen. BKS 307tkm. Konnte ihn Nachmittags wieder holen. Alles Problemlos. Getauscht wurde Nix denn der Motor ist noch genauso eingesaut (vom Off-road fahren) wie immer.

Beim fahren habe ich erstmal keine Veränderung gemerkt.

Mal schauen....

---

### **Beitrag von „bejai“ vom 27. Februar 2025 um 13:01**

#### Zitat von Siebeneller

Sischer iss sischer.

Aber wie gesagt, Schwamm drüber. Wenn die es kaputt machen, sollen sie es auch wieder richten.

Gibt es Neuigkeiten von den Fahrzeugen, die im Moment stehen/standen?

Wie lange hat das KBA Geduld, bis sie mit die Plakette abkratzen?

Meiner steht. Hat Amnesie weis nicht das er ein MSG hat. Das ist nun über VW an Bosch gegangen. Nachfrage ist angekommen und wartet auf bearbeitung. Aufgrund Auslastung und Krankhrit sollen wir der 😊 in 3 bis 4 Wochen anrufen und fragen. was defekt ist?

Gerald

---

## Beitrag von „Siebeneller“ vom 27. Februar 2025 um 13:13

Siehste, und genau davor graut mir, wenn ich ehrlich bin!

Kriege ich dann für 3-4 Wocgen von VW einen ähnlichen Ersatzwagen, oder ein E-Bike?

Mann, was für ein Mist, ehrlich. Warum kann man das bei den alten Fahrzeugen nicht sein lassen? Der Fahrzeugbestand dezimiert sich doch eh mit der Zeit von selbst.

---

## Beitrag von „Michael67“ vom 27. Februar 2025 um 16:57

Hallo TF

Möchte mich mal hier einklinken, da ich ja auch angeschrieben wurde.

In dem Schreiben steht doch, daß ein " Software-Update " gemacht werden muß!

Auf der Rückseite steht aber auch "...Verständnis und Ihre Unterstützung bei der Abwicklung dieser

**" vorsorglichen Maßnahme "**

Nachdem ich die selben Schritte wie in Beitrag #8 von donadi getätigt hatte, kam das selbe Ergebnis heraus.

Also nicht betroffen.

Ich werde jetzt erstmal abwarten und mich auf die "**vorsorglichen Maßnahme**" verlassen.

MfG

---

## Beitrag von „Björn“ vom 27. Februar 2025 um 17:28

Hallo zusammen,



nur als Info: Die Abfrage auf der VW-Seite (wie im Beitrag #8) hat mit der aktuellen Aktion nichts zu tun, also wird da immer "nicht betroffen" rauskommen.

Viele Grüße  
Björn

---

### **Beitrag von „Siebeneller“ vom 27. Februar 2025 um 17:29**

Ich bin mir nicht sicher, ob das Interpretationssache ist, mit der vorsorglichen Maßnahme. Es könnte ja auch bedeuten, dass keine Gefahr für Leib und Leben von dem Update (bzw. von der alten Software) ausgeht. Ich denke schon, dass es aber trotzdem gemacht werden muss, weil es eben eine Maßnahme ist und keine Empfehlung. Aber ich bin mehr Techniker als Jurist, kann mich also durchaus total irren.

Ich guck nachher noch einmal auf meinen "Wisch".

Mfg

---

### **Beitrag von „donadi“ vom 27. Februar 2025 um 17:50**

Inzwischen sind auch die Daten im KBA Register konsistent und hinter der Nummer ist neben dem Phaeton nun auch der Touareg drin. Die Aktion wird vom KBA verfolgt, somit ist es nicht relevant was VW auf seiner Homepage schreibt.

Fakt ist, es führt kein Weg am Update vorbei. Kein Update = Stilllegung.

---

### **Beitrag von „HUtoura“ vom 27. Februar 2025 um 17:55**

Ein Update habe ich schon mit meinem 2012/Q7 4.2 V8 durch. Ganz üble Nummer, auch weil der unruhig lief und auch Monate nach dem Update seitens dem Audi Vertragshändler nicht beruhigt werden konnte. War 2022 und ich bin froh den Ende 2023 doch an einen

HoffnungsvollenKäufer losgeworden zu sein.

Für den Touareg BKS 3.0L D habe ich das Schreiben nun auch erhalten und werde es soweit möglich ignorieren. Wenn der denn sich überhaupt noch einmal bewegen sollte und nicht gleich in der Schrottpresse sprich OstEuropaVerwerter landen wird.

Wenn mn so die SchauerHörensagen-Einträge hier verfolgt, der darf sich wohl mit dem Gedanken "letzter Halter" zu sein anfreunden. Aktuell gibt es leider keine gute Inzahlungnahme, so wie seinerzeit 2017 mal die "bis zu 10.000 Euro Abschrottprämie".

---

### **Beitrag von „Siebeneller“ vom 28. Februar 2025 um 09:25**

Guten Morgen. Hab mir mein Schreiben noch einmal angesehen und habe es gleich mal gescannt. Keine Rede von vorsorglich, eher von "notwendig" und "muss".

Habs mal angehängt.

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.

mfg

---

### **Beitrag von „mikabrs“ vom 28. Februar 2025 um 09:25**

Servus zusammen,

unser TREG war beim Update und alles ist soweit gut gelaufen.

Der neue Softwarestand ist 0090 vom 19.10.2022 - läuft Subjektiv genauso wie davor.

Sobald ich etwas Zeit finde schaue ich mir die Software mal genauer an. Aktuell ist bei uns etwas Land unter!

Grüße  
Mika

---

### **Beitrag von „Siebeneller“ vom 28. Februar 2025 um 11:05**

Jetzt würde mich mal interessieren, warum das bei dem einen reibungslos durchläuft und bei anderen gar nicht geht, bis hin zum Defekt des MSG.

Sind das etwa Fahrzeuge, bei denen zuvor schon "Optimierungen" an den Steuergeräten vorgenommen wurden? Ist das denkbar?

---

### **Beitrag von „donadi“ vom 28. Februar 2025 um 11:47**

Wir könnten ja eine Abfrage (Umfrage) im Forum machen zur Aktion 23FE um etwas ein Gefühl dafür zu bekommen wie hoch die Ausfallquote ist.

Im Grunde gibt es ja nur drei Varianten

- 1.) Das Einspielen des Updates hat funktioniert
- 2.) Das Update konnte nicht durchgeführt werden, Fahrzeug funktioniert weiterhin
- 3.) Beim Aufspielen gab es weitergehende Probleme, das Steuergerät muss repariert werden, Fahrzeug steht.

Hab nur keine Ahnung wie man hier im Forum so eine Umfrage starten kann in einem laufenden Thread.

---

### **Beitrag von „Gotikteufel“ vom 28. Februar 2025 um 11:53**

Hallo zusammen,

laut UBA wurden in 2024 alle Grenzwerte zu Stickoxyden in DE eingehalten, obwohl mein Dicker schon seit 2006 daran teilnimmt.

Hier koennte man den "Grossvater" also auch in Ruhe lassen.

Gruesse

---

### **Beitrag von „HUtoura“ vom 28. Februar 2025 um 11:54**

#### Zitat von Siebeneller

Jetzt würde mich mal interessieren, warum das bei dem einen reibungslos durchläuft und bei anderen gar nicht geht, bis hin zum Defekt des MSG.

Leider fehlt hier die Transparenz. Genaues Baujahr, Werkstatthistorie (in Bezug auf o.g. MSG) und so weiter. Ebenso die aktuelle Laufleistung bei den Hurra-Meldungen.

---

### **Beitrag von „Remo“ vom 3. März 2025 um 13:57**

Moin,

Update zu meinem 7L:

Angeliefert für die Nachbesserung habe ich am 24.02.2025. Nachdem bereits nach 2 Tagen die Abgaslampe kam mit „AGR Durchsatz zu gering“, sollten neue Saugrohre installiert werden und vermutlich weitere betroffene Komponenten.

Heute habe ich den Vertragspartner telefonisch nach einem Status zur Abarbeitung des Teiletausches gefragt.

Es wurden mehrere Neuteile verbaut, was alles im Detail konnte er mir adhoc am Telefon nicht sagen. Allerdings hat sich nach einer Probefahrt nun ein erheblicher Kühlmittelverlust herausgestellt. Vermutlich durch die Arbeiten im V, um unter anderem den AGR Kühler auszubauen und im Ultraschallbad zu reinigen.

Es folgt nun eine weitere Woche, um diesem Problem auf den Grund zu gehen und alles wieder zu zerlegen.

Fakt ist, vor der Aktion war das Kühlsystem zu 100% dicht.

Die Frage nach einem kostenlosen Leihwagen wird leider verneint. Ich müsste den Leihwagen bezahlen, wenn man dann überhaupt einen zur Verfügung hätte, denn auch das stellt wohl eine Herausforderung dar.

Schwierig, wenn man im Haushalt täglich zwei Autos braucht und ich einen Arbeitsweg von 240km täglich habe.

---

### **Beitrag von „Siebeneller“ vom 3. März 2025 um 14:13**

Oh jeh, das klingt alles nicht gut. Dass es keinen Leihwagen gibt, hab ich mir fast gedacht. Habe immer noch keinen Termin gemacht. Ich hab ein funktionierendes Fahrzeug, und das soll nach Möglichkeit auch so bleiben. Wenn ich aber all das hier lese, bezweifele ich, dass es so bleibt.

Wenn man doch die Teile für ein so altes Fahrzeug nicht beschaffen kann, warum macht man dann so eine Aktion überhaupt? Muss ich da nicht erst mal gucken, dass ich meine sieben Sachen beieinander habe? Ich verstehe es nicht. Ich meine, schon schlimm genug, dass man Steuergeräte kaputt flasht. Wenn man aber vorher schon weiß, dass man zusätzlich noch an die Hardware ran muss, dann kann man das doch nicht so diletantisch angehen?

Sorry, hab eh nen schlechten Tag heute. Vielleicht klinge ich morgen wieder anders.

mfg

---

### **Beitrag von „Maik30952“ vom 3. März 2025 um 17:13**

Moin moin,

Ich zögere aktuell auch noch einen Termin zu vereinbaren und das Update machen zu lassen. Und wenn ich höre das man dann noch nicht mal einen Werkstattwagen bekommt um weiterhin mobil zu sein und seinen Arbeitsweg auch gewährleisten zu können, finde ich das schon ziemlich mau. Es war ja nicht unsere Idee das Auto in die Werkstatt zu geben, sondern der Hersteller verlangt ja danach, also sollte er auch zusehen das man weiterhin mobil ist.

## Beitrag von „bejai“ vom 4. März 2025 um 07:56

### Zitat von Siebeneller

Jetzt würde mich mal interessieren, warum das bei dem einen reibungslos durchläuft und bei anderen gar nicht geht, bis hin zum Defekt des MSG.

Sind das etwa Fahrzeuge, bei denen zuvor schon "Optimierungen" an den Steuergeräten vorgenommen wurden? Ist das denkbar?

Moin bei meinem kann ich sagen am MSG wurde nix gemacht alles Serie. BJ 02/2006. getauscht wurden vor 2 Jahren die Saugrohrklappen mit einigem Ärger hinterher. Laut VW war alles frei und i.o. ausser Glühkerze 6 nix im Speicher oder zum reinigen notwendig.

---

## Beitrag von „Remo“ vom 4. März 2025 um 15:54

### Zitat von Remo

Moin,

Update zu meinem 7L:

Angeliefert für die Nachbesserung habe ich am 24.02.2025. Nachdem bereits nach 2 Tagen die Abgaslampe kam mit „AGR Durchsatz zu gering“, sollten neue Saugrohre installiert werden und vermutlich weitere betroffene Komponenten.

Heute habe ich den Vertragspartner telefonisch nach einem Status zur Abarbeitung des Teiletausches gefragt.

Es wurden mehrere Neuteile verbaut, was alles im Detail konnte er mir adhoc am Telefon nicht sagen. Allerdings hat sich nach einer Probefahrt nun ein erheblicher Kühlmittelverlust herausgestellt. Vermutlich durch die Arbeiten im V, um unter anderem den AGR Kühler auszubauen und im Ultraschallbad zu reinigen.

Es folgt nun eine weitere Woche, um diesem Problem auf den Grund zu gehen und alles wieder zu zerlegen.

Fakt ist, vor der Aktion war das Kühlsystem zu 100% dicht.

Die Frage nach einem kostenlosen Leihwagen wird leider verneint. Ich müsste den Leihwagen bezahlen, wenn man dann überhaupt einen zur Verfügung hätte, denn auch

das stellt wohl eine Herausforderung dar.

Schwierig, wenn man im Haushalt täglich zwei Autos braucht und ich einen Arbeitsweg von 240km täglich habe.

Alles anzeigen

Update:

Habe den Wagen heute zurückbekommen. Wasserverlust hat sich nicht bestätigt. Das Wasser im V stammt von den Arbeiten, um die Saugrohre inklusive Drallklappen und -steller zu erneuern. Dabei muss das Kühlsystem zwangsläufig geöffnet werden und man hat schlicht und ergreifend vorher keine Kühlflüssigkeit abgelassen bzw. den Pegel nicht gesenkt. Das Wasser verdampft nun mit der Zeit bzw. schwapp bei schärferen Bremsmanövern vorne rechts aus dem V heraus und kleckert am Riementrieb herunter...ich hätte mir zwar gewünscht das Auto ohne Kühlmittelrückstände im V zurückzubekommen, aber bei dem alten Trecker kann ich darüber hinweg sehen.

Fazit bis hierher:

Software äußert sich nicht und wenn nur marginal der Motorcharakteristik.

Je nach Laufleistung, Pflege und Fahrprofil kann der Fehler auftreten, dass der AGR Durchsatz zu gering ist. In meinem Fall war es so und Volkswagen hat mir neue Saugrohre mit Drallklappen und Stellern eingebaut alles zu Lasten von Volkswagen.

Einziges Manko: ich musste mich für die 10 Tage selbst um einen Ersatzwagen kümmern.

Den AGR Kühler hat man entgegen meiner Annahme doch nicht demontiert und im Ultraschallbad gereinigt. Der könnte ggf. noch Ärger machen und bzgl. Durchsatz nun das Bottleneck sein.

Ich beobachte die Sache weiter, nehme aber an, dass nun vorerst keine neuen Fehler auftreten werden.

---

**Beitrag von „best62“ vom 4. März 2025 um 17:43**

[Zitat von Remo](#)

Je nach Laufleistung, Pflege und Fahrprofil kann der Fehler auftreten, dass der AGR Durchsatz zu gering ist. In meinem Fall war es so und Volkswagen hat mir neue Saugrohre mit Drallklappen und Stellern eingebaut alles zu Lasten von Volkswagen.

Wurde auch der Ansaugbereich im Zylinderkopf gestrahlt (Walnuss) ? Oder war das seitens VW zu Aufwendig bzw. nicht Nodwendig?

Gehört normalerweise dazu, würde ich sagen.

Ich gehe mal davon aus, dass du den MKB BKS hast. Wenn ich es richtig in Erinnerung habe, braucht man zum Austausch der Saugrohrober/-unterteile den Kühlkreislauf nicht öffnen. Kann mich aber auch irren. 😊

---

### **Beitrag von „Siebeneller“ vom 7. März 2025 um 10:26**

Gestern hab ich nen Ölservice durchgeführt, nachdem wie die rundgenudelte Ölablassschraube AUFGEMEISSELT hatten. Zusätzlich habe ich die ganzen Plastikverkleidungen untenrum mal gescheit befestigt. Da hatte der Vorbesitzer wohl ein paar Schrauben übrig, nach dem letzten Ölwechsel 😞

Außerdem hab es noch eine frische Glühkerze auf Zylinder #3. Die lag auch schon ein halbes Jahr in der Mittelablage bereit.

Jetzt ist das gute Stück wenigstens bereit für den TÜV im April. Anschließend schaun wir mal, wie das mit dem Rückruf weitergeht und dann werde ich halt mal einen Termin bei VW vereinbaren, mit großen Bedenken und Widerwillen im Kopf.

mfg

---

### **Beitrag von „Bonifer“ vom 7. März 2025 um 16:49**

Guten Tag, nach dem ich die Aufforderung 23FE von VW erhalten habe , machte ich einen Termin in meinem VW Autohaus.



Heute erhielt ich einen Anruf vom Autohaus, dass mein Touareg , nach 10 Minuten Probefahrt komplett abgebrannt ist.

Feuerwehr ,Polizei Krankenwagen und Umweltamt waren vor Ort.

Das Autohaus hat jetzt einen Brand-Meldebogen an VW gesendet . Mal sehen wie das alles ausgeht.

Mein Fahrzeug war Liebhabergepflegt. Das wird einem wohl nicht erstattet.

Einen rechtsanwalt habe ich schon beauftragt.

---

### **Beitrag von „Franks“ vom 7. März 2025 um 19:10**

hallo Bonifer

ach du Schreck, mein Beileid. Zum Glück hat das Autohaus die Probefahrt gemacht und es ist nicht auf deinem Heimweg passiert.

Und immerhin hat VW Wort gehalten, die zukünftigen Stickoxid- Emissionen deines Fahrzeugs werden wohl gegen Null gehen...

Halte uns mal auf dem Laufenden, wie die Geschichte weitergeht.

Gruss

frank

---

### **Beitrag von „donadi“ vom 7. März 2025 um 19:10**

Alter Falter, krass. Ich will jetzt nicht einen Zusammenhang konstruieren, denn den halte ich für unwahrscheinlich. Aber alleine die Story, dass dich deine Werkstatt anruft mit „wir müssen reden“ ....

---

### **Beitrag von „Siebeneller“ vom 8. März 2025 um 08:40**

Guten Morgen. Gestern hatte ich das ehrlich gesagt für einen schlechten Witz gehalten. Weiß gar nicht, ob da die Bilder schon angehängt waren. Leider ist es kein Witz.

Ist das bei einer Probefahrt NACH der Rückrufaktion in der Werkstatt passiert? Dann könnte es ja schon einen Zusammenhang geben.

Kriegt man in diesem Fall einen Ersatzwagen?

☐

Sorry! Super ärgerlich, alleine den ganzen Ärger, den man dann an der Backe hat, und ein anderes Auto braucht man ja jetzt auch noch, was man gar nicht wollte.

Mfg

---

### **Beitrag von „Bonifer“ vom 8. März 2025 um 09:56**

Also die Bilder oben von meinem Fahrzeug sind echt.

Das Fahrzeug ist total ausgebrannt. Die Motorhaube, Alu, hat sich aufgelöst. Ich werde noch andere Bilder einstellen.

Verlauf: Termin bei Werkstatt gemacht. Laut Werkstatt muss der Software-Eingriff gemacht werden ( nach der 3. Aufforderung wird das Fahrzeug stillgelegt).

Nach einem Tag ruft die Werkstatt an: Der Update war nicht erfolgreich es muss noch Hardware eingebaut werden muss.

Nach weiteren 2 Tage ruft die Werkstatt an und sagt ,dass mein Fahrzeug auf der Probefahrt ( nach ca. 10 Minuten) nach dem Update und der neuen Hardware total ausgebrannt ist.

Es wurde, von der Werkstatt eine Brandmeldung an das VW Werk erstellt. Unter der Hand sagt der Werkstattleiter er geht davon aus, dass ein Kabel oder das Steuergerät durch den Update sich erhitzt hat. Der Brandherd passt dazu.

Es soll jetzt ein Gutachter aus dem Werk kommen und den Schaden begutachten. Wie das ausgeht, kann man sich vorstellen. VW ist bestimmt nicht interessiert den Rückruf in Frage zu stellen.

Deshalb habe ich einen Rechtsanwalt beauftragt und der HUK den Schaden gemeldet.

Natürlich gibt es freiwillig keinen Leihwagen .Die Kundendienstannahme sagt : Wir haben keine Schuld!

ES IST EIN RÜCKRUF von dem VW- WERK.

Das ist Service von VW!!!

---

### **Beitrag von „bejai“ vom 9. März 2025 um 08:56**

Oh man . Tut mir echt Leid für Dich. Meiner steht immer noch bei VW . da macht man sich echt gedanken.

---

### **Beitrag von „Bonifer“ vom 9. März 2025 um 11:13**

Habe hier mal einen Auszug vom Anwalt :

#### ***Warum ist der Rückruf 23FE ein Problem?***

*Ein Software-Update, das eine unzulässige Abschalteneinrichtung wie das Thermofenster beseitigt, greift in die Software-Architektur ein, welche wiederum mit der „Hardware“, dem Motor abgestimmt ist. Beides wurde ja zusammen konstruiert. Das Thermofenster wiederum wurde programmiert, um letztlich bei Einhaltung der Emissionsvorschriften Geld bei Bauteilen sparen und dabei eine vergleichsweise höhere Leistung versprechen zu können. Es gilt: Je weiter das Thermofenster, desto mehr Kosten bei Bauteilen und um so höher der Aufwand, um Leistung zu erzeugen. Je enger das Thermofenster, desto geringer die Kosten und der Aufwand. Wird nun das enge Thermofenster beseitigt, wird sich dies auf den Verschleiß der darauf nicht ausgerichteten Bauteile und auch auf die Leistung auswirken.*

*So berichten viele Besitzer von Fahrzeugen, die solche Rückrufe bereits durchlaufen haben, von technischen Problemen, z.B. Ölverdünnung und vorzeitigem Verschleiß der Dieselpartikelfilter. Es ist sogar von höherer Brandgefahr die Rede.*

*Der Wert des Fahrzeugs sinkt.*