

Pumpe Düse TDI und DPF

Beitrag von „owolter“ vom 26. März 2007 um 15:07

[Zitat von bell407](#)

Hallo Frank,

die Frage ist, mit welchem Druck wird in die Zylinder eingespritzt, die CR Systeme haben mittlerweile schon gut 1800bar im Rail, aber was machen die Injektoren draus bzw. welchen Druck bauen die im Zylinder auf....

Irgendwas muss an der Story ja dran sein, warum hat der V10 dieses FAP Harnstoffsystem für den DPF und der V6TDI kann drauf verzichten ?

Wie ists den beim R5, hat der auch ein Additiv oder kommt der ohne aus (im Serviceheft nachzulesen) ??

Fakt ist, wenn ich handelsüblichen Diesel tanke kann ich drauf warten das der sch... Filter dicht macht, bei einem Bekannten (auch V10 mit DPF) ists sogar noch krasser, der hat knapp 65.000km runter (4 Liter Harnstoff Additiv waren weg, der Tank dafür leer) und hat Vibrationen im Leerlauf, Leistungsverlust bis hin zum Absterben des Motors an der Ampel. Er tankt jetzt auch den teuer Superdiesel und siehe da, schon nach einer Tankfüllung ist das Thema erledigt.

Mir geht echt die Düse das der V10 grobe Probleme machen wird, lass mal den Biodiesel Anteil weiter steigen und das Ultimate oder V-Power vom Markt verschwinden, dann kann ich den Dicken verschrotten . VW gibt die Pumpe-Düse Technik nicht ohne Grund auf... die Nummer mit den höhern Kosten kauf ich denen nicht ab !!!

Christian

Alles anzeigen

der einzige grund für harnstoff beim touareg V10 ist das package. die DPF´s sind nicht anders unterzubringen. sie liegen ziemlich weit hinten in der abgasanlage. mit dem harnstoff wird die notwendige temperatur für den start der regeneration herunter gesetzt.
beim R5TDI und V6TDI ist der platz für DPF´s weiter vorne vorhanden.

ich glaube eher, dass der beschriebene V10 nicht den kraftstoff bekommen hat, für den er auch gemacht wurde.

der grund für den umstieg auf CR sind die kosten. schöner nebeneffekt ist die dann variablere gestaltung des einspritzverlaufes. dies ist für die einhaltung zukünftiger abgsvorschriften sehr nützlich.