

Diesel Additive Liqui Moly 5120

Beitrag von „alevuz“ vom 27. Dezember 2013 um 09:38

Zitat von Bernd S

daß der Aschebelastungswert anhand der Werte des Differenzdrucksensors ermittelt wird

Hallo Bernd,

Wenn dem so ist dann würde man ja keinen dieser beiden Sensoren benötigen, bestenfalls einen vor dem DPF um den irgendwann steigenden Staudruck durch die zunehmende Aschemenge zu messen!

Ich denke da eher das die Differenzdrucksensoren den Beladungszustand mit Russpartikeln anhand des Druckdifferenz erfassen und bei einem bestimmten Schwellenwert die Regeneration einleitet.

Dass diese Ölmengen ohne mittel bis langfristige negative Auswirkungen auf den DPF abgeht, kann / will / und mag ich mir jetzt nicht ganz zusammen reimen wollen.

Den Begriff "Ölkohle auf den Kolbenböden" möchte ich jetzt nur noch nebenbei einwerfen, nur soviel, Benziner ohne Klopfsensor würden "Klingeln" - bei Dieseln würde es sich eher wie "Nageln" anhören, beides ist auf eine nicht mehr zeitlich optimal ablaufende Verbrennung zurückzuführen!

Detto bekommt der Turbo immer zusätzlichen Ölschmauch zu fressen, die VTG verklebt / verkockt schon bei normalen Bedingungen oft / sehr früh!

Auch ist zu bedenken dass selten bis überhaupt keine Langzeiterfahrungen gemacht werden, die 2T Geschichte gibt es sicher schon 15 Jahre (ursprünglich ging es um die Frage "Schmierung der PDE" und der Verteilereinspritzpumpe - VEP die durch den damals oft verwendeten Biodiesel (RME) ohne Viton Dichtungen schnell den Geist aufgab) und wird von vielen ausprobiert und oft schnell wieder vergessen und ob der Turbo/DPF jetzt bei 100 oder 200 Tkm hoch geht werden viele sowieso nicht preisgeben, die wirklichen Spezialisten wechseln es eh selber und haben oft schon Schwierigkeiten die möglich Ursache aus den ganzen Änderungen und veränderten Parametern heraus zu filtern.....:D

Bei einem DPF Motor wäre ich dann doch eher für den Premiumdiesel.....

(Obiges ist jedoch alles mein wirres Denken und muss nicht vollinhaltlich korrekt sein!)

SG
Manfred