

R5 Aschebelastung DPF , einige Fragen

Beitrag von „schosch“ vom 26. November 2016 um 01:18

[Zitat von mark1](#)

Da ich ja einen "doppelten V5" mit je einem Steuergerät und DPF pro Zylinderbank habe, vermute ich, dass die Messwertblöcke die gleichen sind. Ich habe mir gerade mal mein VCDS geschnappt und ein paar Werte ausgelesen (ich war jetzt auch neugierig..):

die Messwertblöcke sind:

Adresse 01: Motorelektronik (070 ABT 016 DH)

20:42:11 Block 073: Partikelfilter (Fahrzeugdaten)

33.2 l Verbrauch seit Regeneration

280 km Strecke seit Regeneration

312.0 Zeit seit Regeneration

20:42:11 Block 067: Partikelfilter Bank 1 (Abgaswerte I)

162.0°C Temperatur vor Abgasturbolader B1

126.0°C Temperatur im Partikelfilter B1

20.40 Druckdifferenz Partikelfilter B1

-10.20 Differenzdruck Offset B1

20:42:11 Block 068: Partikelfilter Bank 1 (Abgaswerte II)

30.0 % Beladungs- koeffizient B1

207.0 Partikelfilter B1 Aschemasse

0.0 % Partikelfilter B1 Aschelernwert

2.812 V Spannung

Die Hilfsfunktion im VCDS sagt zu den Grenzwerten:

Beladungskoeffizient:

- bis 50% normale Regeneration
- über 50% Zwangsregeneration
- über 75% Motornotlaufprogramm

Grenzwert der Aschebelastung 150 Gramm

Zusätzlich habe ich mal versucht, die "normalen" Differenzdrücke herauszufinden und bin im Dieselschrauber-Forum fündig geworden:

Der Differenzdruck für einen frisch gereinigten DPF bewegt sich im Leerlauf zwischen 5 und 20 mBar, bei Volllast zwischen 300-400 mBar je nach DPF-/Motortyp. Ich habe unter Volllast ca. 320 mBar gemessen- das sieht für mich ganz gut aus. Da meine rechnerische Aschebelastung schon bei 207 g liegt (übrigens exakt gleich dem DPF der anderen Zylinderbank), hatte ich viel mehr befürchtet.

Meine Sorgenfalten glätten sich...

Gruss

Mark

Alles anzeigen

Hi Mark,

das ist sehr, sehr hilfreich, vielen Dank, habe hier nun mal nachgemessen:

Adresse 01: Motorelektronik

Block 073: Partikelfilter

19 l Verbrauch seit Regeneration

200 km Strecke seit Regeneration

348.0 Zeit seit Regeneration

Block 067: Partikelfilter

143.0°C Temperatur vor Abgasturbolader

121.0°C Temperatur im Partikelfilter

5,1 Druckdifferenz Partikelfilter -nach kurz Gas geben fiel der Wert teilweise auf 0, auf der Autobahn Volllast max. 237, danach im Stand 2,55, bei Fahrt mit 1500U/min ca. 25, bei 2000 U/min ca. 37

0 Differenzdruck Offset

Block 068: Partikelfilter

0 % Beladungs- koeffizient

92 Partikelfilter Aschemasse

0.0 % Partikelfilter Aschelernwert

-da gab es keinen Wert

vorläufiges Fazit: wohl alles im tiefgrünen Bereich, der DPF fast wie neu, oder?

Ich weis ja nicht ob es eine Rolle spielen kann, den Wagen habe ich als 3-jährigen Leasing-Rückläufer mit 150.000 km übernommen, der Vorbesitzer war Geschäftsführer einer Firma aus dem Automotive-Bereich und vermutlich überwiegend auf der Autobahn unterwegs. Der

ungereinigter Zustand des Fahrzeugs war sehr gut, mit professioneller Reinigung wäre er wie neu gewesen. Da keine Mikrokrater von Steinschlägen an Motorhaube und Windschutzscheibe zu finden waren, ist der Vorbesitzer wohl eher sinnig gefahren.

Gleichwohl hatte ich Probleme mit Ölverdünnung durch Diesel bemerkt, seither fahre ich ausschließlich Aral-Ultimate-Diesel, weil der keinen Biodiesel-Anteil hat, der sich im Öl anreichern würde.

Angesichts dessen frage ich mich, was der rechnerische Aschelastwert soll, der Druckdifferenzwert nach Regeneration sollte IMHO der entscheidendere Wert sein. Vor allem sollte der auch bei der Berechnung der Aschebelastung ein deutliches Wörtchen mit zu reden haben.

Muß gerade auch zur HU, bin gespannt wie die Abgaswerte da ausfallen.

Mit besten Grüßen

Georg