

R5 Aschebelastung DPF , einige Fragen

Beitrag von „mark1“ vom 26. November 2016 um 20:26

Ich habe noch etwas weiter geforscht und auch ein paar Erkenntnisse gewinnen können. Die Differenzdrucksensoren (zumindest meine) haben eine Messobergrenze von ca. 320 mbar (das war zunächst ein Schock, siehe mein Vorpost). Ich habe dann meine beiden DPF verglichen und festgestellt, dass DPF 1 bei ca. 30% Beladungskoeffizient war, DPF 2 bei ca. 10%. DPF 2 hatte auch bei Vollast nur ca. 200 mbar Differenzdruck gegenüber den 320 mbar von DPF 1.

Also habe ich mich auf eine längere Testfahrt begeben und ein bisschen geloggt (das VCDS Update kam auch heute :-)). Glücklicherweise haben bei Vollast beide DPF regeneriert und ich konnte dann ganz gut vergleichen.

Nach Regeneration stand DPF 1 bei 3.9%, DPF 2 bei 0%- die Differenzdruckwerte bei folgenden den Messfahrten zeigen dies analog (muss ja so sein)- DPF 1 ist also momentan nicht mehr auf 0 zu bringen und hat jeweils ca. 50% mehr Differenzdruck als sein Kollege...(s. Diagramme). Die x-Achse ist jeweils in Minuten, 2000 U/min entsprechen ca. 120 km/h, beim "Vergleich der Bänke" sind die letzten 5 Minuten im Standgas vor der Garage.

Weiterhin habe ich aus der SSP 330 ein Diagramm abgeleitet, dass die Grenzbereiche zwischen 0...100% in "mbar über Drehzahl" zeigt, berechnet für den V5/V10. Andere Hubräume kann ich gerne zur Verfügung stellen bzw. das Excel Sheet hochladen.

Im Vergleich mit diesem Diagramm sind wir noch auf der "tiefgrünen Seite"- für mich ist nur die Frage, ob mein DPF 1 jetzt bald auf eine rapide Verstopfung zusteuert oder beim nächsten Regenerieren wieder näher an die 0% rückt... ich werde weiter beobachten(berichten).

@ Georg: was das Fahrprofil deines Vorbesitzers angeht, kann man es ja kaum besser treffen... das sind "gute Kilometer"...

Vielleicht ist der DPF aber auch schon mal getauscht worden ? Könntest Du bei VW in der Fahrzeughistorie herausfinden..

Zum Thema Asche sehe ich das folgendermassen: Die Asche ist ja der Rest der Russregeneration, der nicht mehr brennbar ist. Die Asche verstopft dann (nach und nach) die feinen Kanäle des DPF. Das geht solange gut, wie noch genug offene Kanäle da sind, um den Druck abbauen zu können. Ab einem bestimmten Anteil verstopfter Kanäle wird dann der Druck vermutlich überproportional zunehmen- bis kurz vorher merkt man halt nichts (oder wenig) und die Differenzdrücke sind noch o.k....

Gruss

Mark

[Differenzdruck in Abhängigkeit Drehzahl für V5 V10.jpg](#)[Log DPF Bank 1 vor Regeneration.jpg](#)[Log DPF Bank 1 nach Regeneration.jpg](#)[Log DPF Bank 2 nach Regeneration.jpg](#)[Log DPF Vergleich](#)

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/22313-r5-aschebelastung-dpf-einige-fragen/?postID=286757#post286757>

[beide Bänke.jpg](#)