

# dieselpartikelfilter für r5 nachrüsten?

**Beitrag von „Thomas TDI“ vom 3. Januar 2006 um 20:15**

Also beim T5 mit dem R5-Motor scheint es zu funktionieren:

*Hannover, 27. Dezember 2005 - Nach dem Caddy erfüllt ab der zweiten Kalenderwoche 2006 auch der VW Bus mit allen Motorisierungen die Euro 4-Norm. Dazu kommt beim Fünfzylinder-TDI ein Dieselpartikelfilter (DPF) serienmäßig zum Einsatz. Für die Vierzylinder-TDI-Motoren ist der DPF optional bestellbar.*

*Ab Januar 2006 erfüllen alle Motoren der Caddy- und T5-Baureihe die Euro 4-Norm - neun Monate vor der gesetzlichen Pflicht. Mit Einführung des LT-Nachfolgers, dem Crafter, betrifft das ab dem Frühjahr dann die gesamte Motorenpalette von Volkswagen Nutzfahrzeuge.*

*Bei den Fünfzylinder-Dieselmotoren kommt dazu ein Dieselpartikelfilter (DPF) serienmäßig zum Einsatz. Die Vierzylinder-Dieselmotoren erfüllen die Euro 4-Norm ohne DPF, können aber weitestgehend optional mit einem Filtersystem bestellt werden. Das gilt für den 1,9 Liter großen TDI, der im Caddy nach wie vor 77 kW (105 PS) leistet und im VW Bus nunmehr 62 kW (84 PS) beziehungsweise in der stärkeren Ausführung 75 kW (102 PS) zur Verfügung stellt. Der Preis des DPF beläuft sich beim Caddy inklusive der gesetzlichen Mehrwertsteuer auf 568,40 Euro und beim VW Bus auf 597,40 Euro.*

*Strengere Zulassungsvorschriften und ein geändertes Umweltbewusstsein in der Bevölkerung haben in der Vergangenheit dazu geführt, technische Komponenten zum Thema Abgasreinigung zu entwickeln. Jüngstes Ergebnis neben Abgasrückführung und Katalysator: der Dieselpartikelfilter (DPF). Lange Zeit war jedoch der enorme Bedarf an Dieselpartikelfiltern kaum zu decken. Erst seit kurzem können auch Fahrzeuge aus dem Volumenmarkt mit entsprechenden Komponenten versorgt werden.*

*Das System definiert sich durch eine passive und eine aktive Regenerationsphase, in der der DPF ohne Einsatz von Additiven, und ohne dass es der Fahrer merkt, regeneriert wird. Vorausgesetzt: Das Fahrzeug wird mit handelsüblichen Diesel betrieben. Absolut ungeeignet für den DPF sind Biodiesel und ähnliche Treibstoffe. Sie bilden bei der Verbrennung Asche, die das System nachhaltig schädigt.*

*Die passive Regeneration des Dieselpartikelfilters wirkt in erster Linie bei Fahrten auf der Autobahn in einem Abgastemperaturbereich von 350 bis 500 Grad. Der im Filter eingelagerte Ruß wird dabei kontinuierlich und ohne besondere technische Zusatzmaßnahmen zu CO2 umgewandelt.*

*Die aktive Regeneration setzt dagegen in Betriebsphasen ein, in denen der Motor überwiegend im Teillastbereich arbeitet, wie es vor allem im Stadtverkehr die Regel ist. Alle 400 bis 500*

*Kilometer wird die Abgastemperatur durch innermotorische Verfahren auf etwa 600 Grad erhöht und der eingelagerte Ruß in CO2 umgewandelt. Auch bei dieser Art der Filterregeneration fällt der Mehrverbrauch an Dieselkraftstoff gering aus, da die Regenerationsphasen durch die motornahe Filterposition vergleichsweise kurz sind.*

*Volkswagen Nutzfahrzeuge / Produktkommunikation*

Thomas