


Dieselpartikelfilter

Beitrag von „ecki50“ vom 7. März 2011 um 11:46

Hallo,

bin "relativ" neu im Forum und habe gleich auch mal eine Frage und bitte um Hilfe 

Habe seit Nov. 2009 einen T. 2,5 - TDI, Bj. 7/2008.


Nach Ablauf der Werksgarantie bekam ich eine Gebrauchtwagengarantie v. 12 Monaten von VW.

Jetzt: Km-Stand 23500, zeigte er keine Leistung und schwarze Wolken aus dem Auspuff.:D

Werkstattangerufen-T. abgeholt - vermtl. Turbolader -

War aber dann der DPF


Wurde auf Kulanz ersetzt.

Aber Arbeitskosten muß ich tragen. 

Nach 23500 km DPF kaputt? Ich kann es nicht glauben

Woran kann das liegen???

Hat jemand schon ähnliches - bei dieser Km-Leistung- DPF kaputt- erlebt?

Ich bin jedenfalls stinksauer  darüber, dass ich etwas dazu zahlen musste.

Würde mich freuen, wenn aus dem Forum Tipps oder Hinweise hierzu kommen würden, bevor ich mich direkt an VW wende.

Beitrag von „Ezios“ vom 7. März 2011 um 13:48

Ähnliches vermutet man bei meinem Dicken ebenso, wird am Aschermittwoch - welch passendes Wortspiel - abgeholt und gründlich untersucht.

Warum wieso weshalb - nun das ist eigentlich ganz simpel, der R5 ist ein Pumpe-Düse Aggregat und bekannt dafür nicht wirklich reinlich zu sein. Ein CommonRailDiesel ist nun mal wesentlich sauberer. Wir schweiften ab. Es gibt eine Aktive und Passive Regeneration:

- Bei der passiven Regeneration, z.B. Autobahnfahrt werden hohe Temperaturen erzielt und somit brennt der Filter frei.

- Bei aktiven Regeneration fehlen diese Temperaturen, z.B. Stadtverkehr oder Landstraße unter 2000 Touren, dann wird die Abgastemperatur erhöht und der DPF freigebrannt, sollte alle 1000 - 1500 Kilometer passieren.

Sollte eine der beiden Regenerationen fehlschlagen, dann überlädt der Filter bzw. der Monolith bricht **oder** verstopft. Verstopfung geht einher mit Leistungsabfall (wie bei Dir), ein Bruch mit stark verrußten Endrohren (wie bei mir). Um vor dieser Gefahr zu warnen sollte der Fahrer im MFD gewarnt werden, übersieht man oder ignoriert man diese Warnung oder bleibt sie aus, wird es teuer.

Soviel zum Technischen. Dein 😊 sollte auf jeden Fall die Funktion der Differenzdrucksenoren prüfen. Liegt ein Schaden am DPF vor, sollte man den Turbo prüfen, da sich Stücke des Monolith auf Pilgerschaft begeben haben könnten und in ein paar KM den die Turbinenradschaufeln zerstören könnten.

Grundsätzlich covert die VVD PerfectCar aber keine DPF, daher herzlichen Glückwunsch, berichte doch mal bitte, was da kostenmäßig ansteht.



Beitrag von „ecki50“ vom 8. März 2011 um 18:07

Hallo,

vielen Dank für die schnelle Antwort.

Habe auch heute gerade mit der Post die Rechnung bekommen:

muss mich also doch mit 199,90 € bei dem:)an den Lohnkosten beteiligen.

DPF und Kleinteile wurden auf Kulanz übernommen.

Auf Nachfragen erklärte man mir, dass Turbo usw. i. O. sei aber warum der DPF nach 23500 km schon defekt ist, könne man sich auch nicht erklären (vermtl. Materialfehler).

Werde mich wohl damit abfinden. 😊

Aber vielleicht hat noch ein anderer T.-Fahrer

(2,5 TDI Bj. 7/2008) ähnlich Probleme.

Alle 1000 bis 1500 km eine Autobahnfahrt machen zu müssen wäre dann wohl eine Fehlkonstruktion und der Umwelt auch nicht gerecht.

Normal wird der T. von uns fast genau im Drittmix genutzt.
Ich hoffe daher, das dies wirklich nur ein Materialfehler war.

Vielleicht erhalte ich aus dem Forum noch an dere Hinweise. 😞

Beitrag von „Goka“ vom 7. September 2014 um 08:46

Hallo liebe TF,
bei der aktiven Regeneration (aR) des DPF meines TII 150kW Bj 04/2011 ist mir aufgefallen, dass wenn man kurz nachdem die aR gestartet ist den Motor abstellt (z.B. weil man angekommen ist), die aR beim Neustart nicht weitergeht.

Wenn man das provoziert, kann man so zwei mal die aR "abbrechen". Erst typisch beim dritten mal geht es rasch nach dem Neustart wieder in die aR. Der typische km Abstand zur Einleitung der aR ist im Bereich 500 - 1000km.

Kann jemand das Verhalten erklären? Gruß Volker