

# Diesel Additive Liqui Moly 5120

**Beitrag von „samson22“ vom 25. Dezember 2013 um 11:20**

**Touareg VIO 230ffDIA6A Baujahr 10-2007 160T km**

Hallo, zu allererst allen noch ein recht Frohes Weihnachtsfest.

Mir hat jemand gesagt der Dieselizeusatz soll den Wagen leiser und geschmeidiger machen. Ist das so?? Kann man das einsetzen??

Zweite Frage zum Tanken. Tanke im Moment "normalen" Diesel. Ist es vielleicht besser den Super Diesel zu tanken?

Bisher wurden meine Fragen super beantwortet. Finde das Forum ganz große Klasse

Gruß samson22

---

**Beitrag von „coala“ vom 25. Dezember 2013 um 11:33**

Servus,

der Zusatz erhöht die Cetanzahl des Kraftstoffs. Du kannst damit rechnen, dass sich das in einem etwas geringeren "Nageln" bemerkbar macht. Den selben Effekt kannst du allerdings auch mit den Premium-Kraftstoffen erzielen. In beiden Fällen stellt sich allerdings die Frage, ob sowohl das eine wie auch das andere tatsächlich Sinn macht 😞

Ich habe die Premium-Dieselmkraftstoffe schon interessehalber durchgetestet und konnte, außer einem etwas leiseren Motorlauf und dies allerdings auch nur in bestimmten Teillastbereichen, weder eine spürbare Leistungssteigerung, geschweige denn gar eine Kraftstoffeinsparung verzeichnen. In meinen Augen, zumindest bei meinem Fahrzeug mit dem 180 kW V6TDI, also hinausgeschmissenes Geld. Mit dem von dir angesprochenen Zusatz wird es sich meiner Einschätzung nach wohl nicht recht viel anders verhalten...

Grüße  
Robert

---

**Beitrag von „balgenbruder“ vom 25. Dezember 2013 um 12:04**

Ich fahre im Winter NUR Aral Superdiesel in erster Linie weil die Standheizung damit so gut wie nicht stinkt und ohne Qualmwolke anspringt.

Ich bin Vielfahrer [40tkm p.a.] und fuer mich hat der Superdiesel von Aral nur Vorteil, mal vom Preis abgesehen.

Frostfest bis -30C

Extrem weicher und leiser Lauf. Keinerlei Nageln innen zu hoeren. Motor hört sich wie ein grosser Benziner an.

Ich meine ein besseres Ansprechen beim Beschleunigen zu "erfahren". Jedenfalls dreht er extrem willig hoch.

Verbrauch ist jedenfalls nicht hoeher.

Bei ca. 10 Cent Unterschied sind das bei einer 100l Tankfuellung 10 Euro.

Damit komme ich 1100km weit. Mach bei 40.000km im Jahr 360 Euro pro Jahr, oder 30 Euro im Monat.

Ehrlich gesagt, bei monatlichen Unterhaltskosten [inkl. Wertverlust] die bereits im Bereich 2000 Euro liegen ist das fuer mich vernachlaessigbar.

Der Superdiesel schont die Umwelt und haelt die Einspritzduesen und Brennraeume sauber.

Moderne Diesel profitieren definitiv von einer hoeheren Cetanzahl, also von einem zuendwilligeren Treibstoff.

Alerdings muss man schon erstmal zwei Tankfuellungen damit fahren um den Effekt zu merken. Ich vermute dass sich die Motorelektronik dann auf den Sprit eingestellt hat.

Inwieweit ein sauberer Brennraum und evtl. weniger Reparaturen oder laengere Haltbarkeit, bzw. ein leiser Motor rausgeschmissenes Geld sind muss aber letztlich jeder selber entscheiden. Mir ist es das Geld alleine schon wg. des runden Motorlaufs wert.

---

## **Beitrag von „samson22“ vom 25. Dezember 2013 um 12:15**

Hallo, ich fahre auch so 30T im Jahr. Das Thema Kosten ist da nicht relevant. Wenn das das Problem ist fahre ich Lupo. Ich werden den Superstoff tanken. Mene Frau tankt Superdiesel im Kia und sagt, der Wagen ist ruhiger geworden.

OK, vielen Dank, samson22

[Zitat von balgenbruder](#)

Ich fahre im Winter NUR Aral Superdiesel in erster Linie weil die Standheizung damit so gut wie nicht stinkt und ohne Qualmwolke anspringt.  
Ich bin Vielfahrer [40tkm p.a.] und fuer mich hat der Superdiesel von Aral nur Vorteil, mal vom Preis abgesehen.

Frostfest bis -30C

Extrem weicher und leiser Lauf. Keinerlei Nageln innen zu hoeren. Motor hört sich wie ein grosser Benziner an.

Ich meine ein besseres Ansprechen beim Beschleunigen zu "erfahren". Jedenfalls dreht er extrem willig hoch.

Verbrauch ist jedenfalls nicht hoeher.

Bei ca. 10 Cent Unterschied sind das bei einer 100l Tankfuellung 10 Euro.

Damit komme ich 1100km weit. Mach bei 40.000km im Jahr 360 Euro pro Jahr, oder 30 Euro im Monat.

Ehrlich gesagt, bei monatlichen Unterhaltskosten [inkl. Wertverlust] die bereits im Bereich 2000 Euro liegen ist das fuer mich vernachlaessigbar.

Der Superdiesel schont die Umwelt und haelt die Einspritzduesen und Brennraume sauber.

Moderne Diesel profitieren definitiv von einer hoeheren Cetanzahl, also von einem zuendwilligeren Treibstoff.

Alerdings muss man schon erstmal zwei Tankfuellungen damit fahren um den Effekt zu merken.

Ich vermute dass sich die Motorelektronik dann auf den Sprit eingestellt hat.

Inwieweit ein sauberer Brennraum und evtl. weniger Reparaturen oder laengere Haltbarkeit, bzw. ein leiser Motor rausgeschmissenes Geld sind muss aber letztlich jeder selber entscheiden. Mir ist es das Geld alleine schon wg. des runden Motorlaufs wert.

Alles anzeigen

---

**Beitrag von „samson22“ vom 25. Dezember 2013 um 12:16**

[Zitat von coala](#)

Servus,

der Zusatz erhöht die Cetanzahl des Kraftstoffs. Du kannst damit rechnen, dass sich das in einem etwas geringeren "Nageln" bemerkbar macht. Den selben Effekt kannst du allerdings auch mit den Premium-Kraftstoffen erzielen. In beiden Fällen stellt sich allerdings die Frage, ob sowohl das eine wie auch das andere tatsächlich Sinn macht



Ich habe die Premium-Dieselmkraftstoffe schon interessehalber durchgetestet und konnte, außer einem etwas leiseren Motorlauf und dies allerdings auch nur in bestimmten Teillastbereichen, weder eine spürbare Leistungssteigerung, geschweige denn gar eine Kraftstoffeinsparung verzeichnen. In meinen Augen, zumindest bei meinem Fahrzeug mit dem 180 kW V6TDI, also hinausgeschmissenes Geld. Mit dem von dir angesprochenen Zusatz wird es sich meiner Einschätzung nach wohl nicht recht viel anders verhalten...

Grüße  
Robert

Hallo, vielen Dank. Werde beides Probieren und feststellen ob ich einen Unterschied bemerke.

Grüße samson22

---

### **Beitrag von „samson22“ vom 25. Dezember 2013 um 12:36**

Hallo, ich wollten den Dicken auch mal zeigen. Nach Verlassen der Baustelle in Herford.

Grüße samson22

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

---

### **Beitrag von „coala“ vom 25. Dezember 2013 um 12:43**

[Zitat von samson22](#)

Hallo, ich wollt den Dicken auch mal zeigen. Nach Verlassen der Baustelle in Herford.  
[...]

Servus,

und da machst du dir noch Gedanken, ob der Motor vielleicht minimal leiser laufen könnte? 🙄  
Investiere lieber in ein Ticket für die Waschanlage, anstatt in das Wundermittel in der Dose. Da werden zwar die Brennräume nicht (zumindest angeblich...) sauberer davon, wohl aber der liebe Lack - und zwar sicht- und nachvollziehbar 😄

Grüße  
Robert

---

### **Beitrag von „coala“ vom 25. Dezember 2013 um 12:49**

[Zitat von samson22](#)

[...] Ich werden den Superstoff tanken. Mene Frau tankt Superdiesel im Kia und sagt, der Wagen ist ruhiger geworden. [...]

Servus,

zu den Erfahrungen mit den Premium-Spritsorten gibt es hier bereits einen recht umfangreichen Thread inkl. Umfrageergebnis. Vielleicht hilft das weiter: [KLICK](#)

Grüße  
Robert

---

### **Beitrag von „samson22“ vom 25. Dezember 2013 um 12:57**

[Zitat von coala](#)

Servus,

zu den Erfahrungen mit den Premium-Spritsorten gibt es hier bereits einen recht umfangreichen Thread inkl. Umfrageergebnis. Vielleicht hilft das weiter: [KLICK](#)

Grüße  
Robert

Danke, scheint mit fast eine Glaubensfrage zu sein. Sollte als Zusatz mal im Vatikan nachfragen  
Gruß samson22

---

### Beitrag von „alevuz“ vom 25. Dezember 2013 um 12:58

Hallo,

- Ein R5/V10 läuft mit Premium Diesel oder auch mit diesem Zusatz auf jeden Fall ruhiger/weicher!

Nachfolgend nur für Premium Diesel:

- Mehrleistung - vernachlässigbar!
- Schlechter für die Innereien ist es sicher nicht.
- Bei einem CR Motor jedoch ist es völliger Quatsch da Vor und Nachinjektion möglich! - Reine Gefühlssache.
- Verbrauchsreduzierung: Etwas
- Im Winter: Von Vorteil - speziell beim BLE Motor da der Dieselfilter kleiner ist und an einem peripheren "kälteren" Ort verbaut ist wie beim AYH (im V-Raum)

SG  
Alevuz

---

### Beitrag von „balgenbruder“ vom 25. Dezember 2013 um 14:39

[Zitat von coala](#)

Servus,

und da machst du dir noch Gedanken, ob der Motor vielleicht minimal leiser laufen könnte? 🙄 Investiere lieber in ein Ticket für die Waschanlage, anstatt in das Wundermittel in der Dose. Da werden zwar die Brennräume nicht (zumindest angeblich...) sauberer davon, wohl aber der liebe Lack - und zwar sicht- und nachvollziehbar 😊

Grüße

Robert

Ja, oder in die beliebten 21 Zoll Felgen da wird es jede Menge Antworten und Zustimmung geben. 🙄

Meiner läuft jedenfalls nicht MINIMAL leiser sondern deutlich.

Mit normalem Winterdiesel ist innen besonders auf Kurzstrecken Nageln zu hoeren im Teillastbereich

Wenn wir dann ueber saubere Brennräume reden, was ist nageln den technisch? 😊

Einfach mal WIKI bemuehen, dann versteht man das ein LEISERER Motor mit weniger Nageln auch SAUBERER läuft.

Ähnliche Effekte (Bezeichnung: **Nageln**) treten auch beim [Dieselmotor](#) auf, bei dem die Selbstzündung jedoch das grundlegende Zündungsprinzip darstellt.

Hintergrund kann sein:

- [Zündverzug](#) bei der Verbrennung
- Düsenfehler, wenn beispielsweise die Zerstäubung nicht mehr ausreichend ist und statt eines Strahls mit kontinuierlicher Verteilung der Tröpfchengrößen mehr große Tröpfchen entstehen
- Ungünstige Motorparameter (z. B. Kaltlauf, Kraftstoff mit zu niedriger [Cetanzahl](#))

**In diesen Fällen brennt das Gemisch aus eingespritztem Diesel und Luft nicht gleichmäßig durch, sondern größere Mengen des eingespritzten Kraftstoffes zünden gleichzeitig, so dass ein plötzlicher steiler Druckanstieg als Geräusch hörbar wird. Dieser Druckanstieg führt auch zu hoher mechanischer Belastung.**

---

**Beitrag von „alevuz“ vom 25. Dezember 2013 um 14:52**

Hallo,

V6 TDI = CR  
R5/V10 = PD

Klar läuft auch ein CR Motor in der Warmlaufphase damit ruhiger, danach ist es von geringer(er) Bedeutung wie bei einem PD Motor weil Vor und nach Einspritzung des CR Motors weitgehend diese Auswirkungen unterbinden können.

Na dann mach dich mal schlau was das CR Prinzip dem PD Injektionsverfahren welche Vorteile hat!

Wenn du richtiges Nageln vorliegen hast ist etwas defekt und es liegt nicht an deinen Ohren, weil einen Vorkammer/Wirbelkammer Diesel oder einen mit einem Flammstarter / Heizwendel wirst du (vermutlich) nie gestartet haben, da hast du dann in den ersten Minuten richtiges Nageln mit unvollständiger Verbrennung usw.

Betreffender User fährt einen V10, somit sollte man hier jetzt keinen Äpfel mit Birnen vergleichen.

Bei diesem System wird ja eh wegen dem DPF Satacen 25 dem Treibstoff zugesetzt welches ja auf einer Cer Verbindung aufbaut und somit ebenfalls einen Additiv Anteil enthält der ua. die Verbrennungstemperatur des Russes herabsetzt und reinigende Bestandteile enthält.

Verbleibt somit eigentlich nur mehr die Temperaturfestigkeit als einiger der wenigen positiven Aspekte zu erwähnen.

SG  
Alevuz

---

## Beitrag von „balgenbruder“ vom 25. Dezember 2013 um 15:03

### [Zitat von alevuz](#)

Hallo,

V6 TDI = CR  
R5/V10 = PD



Klar läuft auch ein CR Motor in der Warmlaufphase damit ruhiger, danach ist es von geringer Bedeutung.

Na dann mach dich mal schlau was das CR Prinzip dem PD Injektionsverfahren welche Vorteile hat!

Betreffender User fährt einen V10, somit sollte man hier jetzt keinen Äpfel mit Birnen vergleichen.

SG

Alevuz

Das liebe ich an diesem Forum, der Umgangston ist einfach super freundlich. Wenn einem die Meinung nicht passt, dann ist man einfach un-schlau.

Ich bin bereits beides gefahren und ja ich hab mich bereits vor zehn Jahren schlau gemacht dazu.

Beide Motoren habe keine Wirbelkammer sondern sind Direkteinspritzer.

Der Unterschied ist dass die Einspritzpumpe nicht ZENTRAL sitzt sondern direkt am Zylinder.

Warum sollte jetzt bei einem PD der Superdiesel nichts bringen?

Ich bin damals PD gefahren und gerade bei diesem Auto war der Unterschied noch eklatanter als bei meinem derzeitigen V6 Tdi

Es ging um Superdiesel und ob dieser von Vorteil ist, keiner hat hier Motoren verglichen.

---

## Beitrag von „alevuz“ vom 25. Dezember 2013 um 15:25

Hallo...

Du solltest einfach mein wirres Geschriebene genauer durchlesen und nochmals genau über die Vor und Nacheinspritzung des CR Motors nachdenken wobei ich anfangs eigentlich schon mal

- *Ein R5/V10 läuft mit Premium Diesel oder auch mit diesem Zusatz auf jeden Fall ruhiger/weicher!*

geschrieben habe.

Vor und Nacheinspritzung gibt es einfach bei PD Motoren nicht - somit kommen die Vorteile wie: Verbesserter Kaltlauf, weichere Verbrennung, "ruhiger" Motorlauf, Reduzierung der Verbrennungsgeräusche, DPF Vorteile durch größere Russ Partikel, besseres Emissionsverhalten bei CR Motoren besser zur Geltung. Dies alles war auch ein Grund warum VAG sich von dem PD Prinzip abgewendet hat!

Deshalb habe ich auch "*Klar läuft auch ein CR Motor in der Warmlaufphase damit ruhiger, danach ist es von geringer(er) Bedeutung wie bei einem PD Motor*" von mir gegeben!

Und übrigens: Sofern einer deiner Parameter welche du aus Wikipedia heraus kopiert hast, bei einem modernen Diesel der heutigen Zeit auftritt bekommst du umgehend die Motor Kontrollleuchte präsentiert!

SG  
Alevuz

PS:  
Vorkammer/Wirbelkammer Diesel oder einen mit einem Flammstarter / Heizwendel war eigentlich nur als Beispiel für richtiges Nageln gedacht!

---

### **Beitrag von „balgenbruder“ vom 25. Dezember 2013 um 15:53**

Ich kapituliere in Ehrfurcht vor dem geballten Wissen.  
Da du ja einen CR Toureg faehrst weisst du ja was du schreibst.

Wie ich bereits schrieb der Umgangston in diesem Forum ist einmalig.  
Ob das bestimmten Landsmannschaften geschuldet ist kann ich nicht beurteilen.

---

### **Beitrag von „Sittingbull“ vom 25. Dezember 2013 um 16:00**

[Zitat von alevuz](#)

Hallo...

Du solltest einfach mein wirres Geschriebene genauer durchlesen und nochmals genau über die Vor und Nacheinspritzung des CR Motors nachdenken ...

[Zitat von balgenbruder](#)

Ich kapituliere in Ehrfurcht vor dem geballten Wissen.

Da du ja einen CR Toureg faehrst weisst du ja was du schreibst.

Wie ich bereits schrieb der Umgangston in diesem Forum ist einmalig.

Ob das bestimmten Landsmannschaften geschuldet ist kann ich nicht beurteilen.

Hallo zusammen,

Leute, es ist Weihnachten - "reist euch alle mal ein wenig am Riemen", lasst jedem seine eigene Meinung und diskutiert mit entsprechendem Respekt voreinander 😊

Grüße von Stephan 🤖

---

## Beitrag von „alevuz“ vom 25. Dezember 2013 um 16:03

[Zitat von balgenbruder](#)

Da du ja einen **CR Toureg** faehrst weisst du ja was du schreibst.

Hallo,

Genau, soviel (Motorenprinzip und Namen meines Fahrzeugs) weiß ich Bescheid !

Ich werde mir wegen dir aber jetzt sicher kein Loch in die Erde graben und mich reinsetzen.

War eigentlich gar nicht böse gemeint, eher als keiner Hinweis ( wegem **meinem wirren** Geschriebenen ) weil ganz durchschaut hast du es immer noch nicht oder?

Und wenn es zu deiner Beruhigung (etwas) beitragen sollte: Ich fahre auch seit geraumer Zeit unseren ÖMV Maxx Motion.....und kann deinen Ausführungen (bis auf dass ein V10 immer noch ein PD Motor ist) eigentlich nur zustimmen.

Schöne Grüße

Manfred

@[Sittingbull](#) : Sorry, ich weiß dass ich keine kursive Schrift und auch keine Fettschrift verwenden soll!

---

## Beitrag von „jamesbond“ vom 25. Dezember 2013 um 16:51

### Zitat von Sittingbull

Hallo zusammen,

Leute, es ist Weihnachten - "reist euch alle mal ein wenig am Riemen", lasst jedem seine eigene Meinung und diskutiert mit entsprechendem Respekt voreinander 😊

Grüße von Stephan 🤖

Hallo,

Es gibt schon seltsame Meinungen, die sich eher nach "rechthaberischem Wiki-Wissen" anhören.

Respekt habe ich vor dem Fachwissen von alevuz ... auf diesem Weg mal ein weihnachtliches Danke für deine immer fundierten Beiträge

LG  
james

---

## Beitrag von „Bernd S“ vom 25. Dezember 2013 um 22:49

So, jetzt mal meine Erfahrungen zu dem Thema....

Ich fahre beides, nämlich einen CR-Diesel, und einen PD.

Und beide kriegen den normalen Diesel zu schlucken, allerdings mit dem Unterschied, daß ich pro Tankfüllung ca. 0,5 Liter mineralisches Zweitaktöl in den Tank kippe.

Und ja, BEIDE laufen merklich ruhiger.

Der PD-Diesel springt auch zusätzlich noch sagenhaft gut an.

Probleme hatte ich bisher noch keine, im Gegenteil, ich bilde mir ein, daß ich daraus nur Vorteile habe.

Beim Dicken (3,0TDI) ist der Unterschied nicht so sehr spürbar, aber sehr wohl beim "kleinen" (Audi A4 1,9TDI) Wobei der Audi ja auch schon ein paar Jährchen auf dem Buckel hat, und auch schon 200tkm gelaufen ist.

Wer sich dafür interessiert, oder mich als Scharlatan sieht, kann ja gerne mal im Netz nachschauen....

Mich kommt diese Methode billiger als der "Superdiesel", und bis jetzt habe ich nur gute Erfahrungen damit gemacht.

---

### Beitrag von „alevuz“ vom 26. Dezember 2013 um 05:29

Guten Morgen,

An sich beim PD Motor OHNE DPF eine gute Entscheidung, es funktioniert und zudem werden die PDE Einheiten "besser" geschmiert!

Beim 3.0 TDI mit DPF wäre ich jedoch vorsichtig: Wenn du ca. 500 ml 2T Öl pro 100 Liter zusetzt, verbrennst du eben 0.5 Liter Öl was einem zusätzlichen rechnerischen Ölverbrauch von !!! 12.5 Liter !!! pro Warungsintervall von 25Tkm bedeuten würde!🙄

Etwas an Asche wird da schon zurückbleiben obwohl auch das 2T Öl vermutlich auch Asche arm sein wird!

Das Motorstg. "weiß" jedoch nichts von deinen "Geschenken" und es wird dich vermutlich früher als normal mit einer Warnmeldung überraschen.

Ich persönlich würde da den Premiumdiesel, speziell im Winter der 2T Öl Geschichte bevorzugen.

#### [Zitat von Bernd S](#)

Der PD-Diesel springt auch zusätzlich noch sagenhaft gut an.

Sei froh dann sind wenigsten die PDE noch dicht !! Ob mit oder ohne 2T Öl wird dem Rumpel Düse die ersten Sekunden völlig wurscht sein, Hauptsache selbstzündendes Material ist vorhanden und ausreichend Druck auf den PDE's und Kompression da brauchst du dann bei normalen Temperaturen nicht mal ansatzweise vorglühen biggrin: found or type unknown

Schöne Grüße

Alevuz

---

### Beitrag von „Bernd S“ vom 26. Dezember 2013 um 11:20

Ich hatte Anfangs auch Bedenken wegen des DPF's.

Aber laut Dieselschrauber Community und mehreren anderen Motorenprofis verbrennt gerade das Mineralische Zweitaktöl sehr Aschearm.

Beim letzten Auslesen war auch die Aschebelastung absolut im grünen Bereich.

Und der PD-Diesel hat keinen DPF, ist also von daher völlig unbedenklich.

Angeblich wird das auch von MB-Werkstätten praktiziert..

---

## Beitrag von „alevuz“ vom 26. Dezember 2013 um 12:00

### Zitat von Bernd S

Beim letzten Auslesen war auch die Aschebelastung absolut im grünen Bereich.

Hallo Bernd,

Die Frage dabei ist meiner Ansicht (wobei ich mich jetzt damit nicht besonders auskenne !) woher soll das Stg den etwas von deiner externen Ölzugabe wissen?

Der theoretische Aschewert ist ja eigentlich nur berechnet (aus den ganzen LL Daten) ?

Wenn überhaupt dazu ein Trend feststellbar wäre dann meiner Ansicht nach über den Differenzialdruck der im Trend (sofern so etwas vorhanden ist) steiler ansteigen müsste und somit nicht mehr auf das Ausgangsniveau zurückkommen dürfte.....

Wenn wir jetzt mal annehmen das der DPF beim V6 so etwa 200Tkm durchhält bei einem durchschnittlichen Ölverbrauch von 2,5 Liter auf 25.000 km dann müsste bei deiner Dosierung und zusätzlich "Normaler Ölverbrauch" (~ 15 Liter / 25.000 km) schon etwas mehr zusammenkommen weil restlos verbrennt das 2T Öl sicher nicht.....

Obiges ist halt mein bescheidener Denkansatz dazu.....

SG

Manfred

---

## Beitrag von „Bernd S“ vom 26. Dezember 2013 um 18:27

Hallo Manfred,

Deine Denkweise hat natürlich auch was für sich.

Ich bin seither immer davon ausgegangen, daß der Aschebelastungswert anhand der Werte des Differenzdrucksensors ermittelt wird, was ja die tatsächliche Beladung anzeigen würde.

Wie ich darauf komme.... Nachdem sich letztes Jahr besagter Sensor bei mir verabschiedet hatte, haben wir über VcDs gleich mal die Beladung abgefragt.

Sollte es sich aber doch um einen Kilometer - und Verbrauchsabhängigen Wert handeln, hast Du natürlich Recht.

\*Grübel\*

Vielleicht weiß hier jemand näheres?

---

## Beitrag von „Juergen72“ vom 26. Dezember 2013 um 22:36

### [Zitat von balgenbruder](#)

Ich fahre im Winter NUR Aral Superdiesel in erster Linie weil die Standheizung damit so gut wie nicht stinkt und ohne Qualmwolke anspringt.

Ich bin Vielfahrer [40tkm p.a.] und fuer mich hat der Superdiesel von Aral nur Vorteil, mal vom Preis abgesehen.

Frostfest bis -30C

Extrem weicher und leiser Lauf. Keinerlei Nageln innen zu hoeren. Motor hört sich wie ein grosser Benziner an.

Ich meine ein besseres Ansprechen beim Beschleunigen zu "erfahren". Jedenfalls dreht er extrem willig hoch.

Verbrauch ist jedenfalls nicht hoeher.

Bei ca. 10 Cent Unterschied sind das bei einer 100l Tankfuellung 10 Euro.

Damit komme ich 1100km weit. Mach bei 40.000km im Jahr 360 Euro pro Jahr, oder 30 Euro im Monat.

Ehrlich gesagt, bei monatlichen Unterhaltskosten [inkl. Wertverlust] die bereits im Bereich 2000 Euro liegen ist das fuer mich vernachlaessigbar.

Der Superdiesel schont die Umwelt und haelt die Einspritzduesen und Brennraeume sauber.

Moderne Diesel profitieren definitiv von einer hoeheren Cetanzahl, also von einem zuendwilligeren Treibstoff.

Alerdings muss man schon erstmal zwei Tankfuellungen damit fahren um den Effekt zu merken.

Ich vermute dass sich die Motorelektronik dann auf den Sprit eingestellt hat.

Inwieweit ein sauberer Brennraum und evtl. weniger Reparaturen oder laengere Haltbarkeit, bzw. ein leiser Motor rausgeschmissenes Geld sind muss aber letztlich jeder selber entscheiden. Mir ist es das Geld alleine schon wg. des runden Motorlaufs wert.

Alles anzeigen

Bin am überlegen ob ich als RichtigVielfahrer mit rund 70-80tausend Km pro Jahr mal einen Gegenvergleich starte.

Bei den mtl Unterhaltskosten machts das, eh nicht mehr Fett und wenss der Motor bestenfalls danken würde...

Am 6.1. gehts wieder 550km nach H und Standheizung läuft bei Auswärtseinsatz mit ohne Garage auch täglich.

Wenn ich es nicht vergesse werde ich berichten \*floet\*

---

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

### [Zitat von Bernd S](#)

daß der Aschebeladungswert 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

---

## **Beitrag von „samson22“ vom 29. Dezember 2013 um 09:21**

Hallo Leute,

ich bin beeindruckt, was meine Frage so ausgelöst hat. Aber ich werde meinen V10 auf den Superdiesel umstellen. Mal sehen ob es was bringt, was ich mit meinen 5 Sinnen feststellen kann. Vielen Dank.

Übrigens mein erster Diesel war ein Kaebler 200 PS LKW. Baujahr 1953. Habe ich als 40 t Zug (mit damals Berliner Ausnahmegenehmigung) 1959 im Fernverkehr gefahren. Alle 2500 km Ölwechsel mit 28 l. Jede Woche abschmieren Hänger und Maschine mit zusammen 96 Schmiernippel. Im Winter starten bis -5 Grad. 2 min Vorglühen, 1 min Warten, noch 1 min vorglühen und dann starten. Ging so bei 50%. Und alles wiederholen. Bei unter - 5 Grad Blechdose mit Lappen und Diesel unter die Ölwanne und mind. 15 min heizen. Übrigens Verbrauch 68 l/100km.

Da habe ich es heute leichter.

Grüße samson22