

DPF mit Additiv?

Beitrag von „mike“ vom 27. Februar 2005 um 20:27

Hallo TF Gemeinde!

Im Handbuch "3.4 Rat und Tat" (Ausgabe deutsch 11.2004) finde ich auf der Seite 10 einen Abschnitt für Fahrzeuge mit Dieselpartikelfilter. Hierbei wird zwischen dem V6 und dem V10 unterschieden und beim V10 darauf hingewiesen, dass dieser am Ende jedes Tankvorgangs dem Diesel automatisch ein Additiv zusetzt, welches die Zündtemperatur des Rußes senkt, was es dann erleichtert oder ermöglicht, den DPF freizuhalten.

Frage 1: Ist die Additiv Sache nicht "alte" Technologie, als man das mit dem "selbstreinigenden" DPF (ab und zu heisseres Abgas usw.) noch nicht im Griff hatte?

Frage 2: Ist das nicht eher für Länder mit schlechter Dieselqualität (so hatte ich das mal irgendwo im Netz gelesen)?

Frage 3: wo sitzt der Behälter? wer füllt das Additiv nach?

Verwirrung 🤔

Beitrag von „adke“ vom 27. Februar 2005 um 21:09

Das scheint ja so wie Peugeot zu sein. Die machen das auch mit additiv. Wir eingespritzt um die abgastemp auf ca 500 Grad zu boosten und den ruß wegzuzaubern. 😊 Additivmenge soll wohl so ca 100000 Km halten und dann vom händler auffüllen.

Beitrag von „derberstyle“ vom 1. März 2005 um 20:47

Zitat von mike

Hallo TF Gemeinde!

Im Handbuch "3.4 Rat und Tat" (Ausgabe deutsch 11.2004) finde ich auf der Seite 10 einen Abschnitt für Fahrzeuge mit Dieselpartikelfilter. Hierbei wird zwischen dem V6 und dem V10 unterschieden und beim V10 darauf hingewiesen, dass dieser am Ende jedes Tankvorgangs dem Diesel automatisch ein Additiv zusetzt, welches die Zündtemperatur des Rußes senkt, was es dann erleichtert oder ermöglicht, den DPF freizuhalten.

Frage 1: Ist die Additiv Sache nicht "alte" Technologie, als man das mit dem "selbstreinigenden" DPF (ab und zu heisseres Abgas usw.) noch nicht im Griff hatte?

Frage 2: Ist das nicht eher für Länder mit schlechter Dieselqualität (so hatte ich das mal irgendwo im Netz gelesen)?

Frage 3: wo sitzt der Behälter? wer füllt das Additiv nach?

Verwirrung 🤔

Alles anzeigen

hi,

also der v10tdi soll den additiv-behälter im tank selbst beinhalten und der additivbehälter wird im service-intervall (90.000 - 120.000km) befüllt über den händler..

der v6tdi soll den additiv-behälter für den dpf hinten links haben, wo das warndreieck sitzt.. ? wobei ich das noch nie dort gefunden habe..

gruß
derberstyle

Beitrag von „owolter“ vom 2. März 2005 um 09:12

Zitat von derberstyle

hi,

also der v10tdi soll den additiv-behälter im tank selbst beinhalten und der additivbehälter wird im service-intervall (90.000 - 120.000km) befüllt über den

händler..

der v6tdi soll den additiv-behälter für den dpf hinten links haben, wo das warndreieck sitzt.. ? wobei ich das noch nie dort gefunden habe..

gruß
derberstyle

Alles anzeigen

der V10 TDI hat noch additiv
der V6 TDI hat kein additiv

Beitrag von „mike“ vom 3. März 2005 um 18:58

Zitat von owolter

der V10 TDI hat noch additiv
der V6 TDI hat kein additiv

So passts dann auch zum Handbuch. Danke für die Infos. Gibts auch ne Erklärung, warum der V10 das braucht?

Beitrag von „owolter“ vom 4. März 2005 um 07:47

Zitat von mike

So passts dann auch zum Handbuch. Danke für die Infos. Gibts auch ne Erklärung, warum der V10 das braucht?

ich denke mal bauraum

die dpf's müssen zum regenerieren auf temperatur gebracht werden. wenn der jetzige bauraum keinen motornahen verbau erlaubt, könnte die regenerationstemperatur des dpf's durch die nacheinspritzung eventuell nicht erreicht werden. man kann durch das additiv die zur regeneration notwendige temperatur senken.

wenn man sich den motorraum des v10 mal ansieht, bekommt man ja fast keine hand mehr irgendwo dazwischen geschoben.

ich gehe aber davon aus, dass man das additiv in nächster zukunft durch andere technik ersetzen wird.

Beitrag von „mike“ vom 4. März 2005 um 12:08

Das mit dem V10 Motorraum kann ich nur bestätigen (siehe Bild).

[owolter](#): danke für die Erläuterungen.

Beitrag von „agroetsch“ vom 4. März 2005 um 12:38

Hallo,

es muss ja seinen Grund haben dass die 120.000km Inspektion beim V10 mehrere Arbeitstage dauert und ca. 5000 Euro kostet (so habe ich es zumindest in Erinnerung, hat mein 😊 mal erzählt).. Da muss wohl einiges raus!

Beitrag von „Fat Frank“ vom 4. März 2005 um 13:03

Hai,

habe letztens im Fernsehen einen Testbericht über DPF gesehen. Die mit additiv sind genausogut wie die ohne gewesen. Von daher ist die Technik offensichtlich bei beiden Systemen ausgereift. Welchem man den Vorzug geben würde ist wohl eher eine Frage des persönlichen Geschmacks.

Würde mir wohl ein System ohne Additiv wünschen, da es läuft und läuft und läuft und nicht aufgefüllt werden muß. Aber letztendlich egal.

Gruß

Frank

Beitrag von „owolter“ vom 4. März 2005 um 13:58

Zitat von Fat Frank

Hai,

habe letztens im Fernsehen einen Testbericht über DPF gesehen. Die mit additiv sind genausogut wie die ohne gewesen. Von daher ist die Technik offensichtlich bei beiden Systemen ausgereift. Welchem man den Vorzug geben würde ist wohl eher eine Frage des persönlichen Geschmacks.

Würde mir wohl ein System ohne Additiv wünschen, da es läuft und läuft und läuft und nicht aufgefüllt werden muß. Aber letztendlich egal.

Gruß

Frank

wie oben geschrieben ist es nicht eine frage des geschmacks, sondern der gegebenheiten im fahrzeug.

vw hatte die meinung vertreten, dass man zur erfüllung von EU4 keinen dpf benötigt (was auch richtig so ist). da die öffentlichkeit voll auf den dpf-zug aufgesprungen ist, mußte man ihn jetzt nachträglich (ohne den ganzen rohbau zu ändern und große kosten zu verursachen) in das fahrzeug bekommen. dadurch war anscheinend nur ein motorferner dpf möglich. dafür benötigt man entweder ein additivsystem oder eine zusätzliche möglichkeit zur temperaturerhöhung (z.b. beheizen oder zusätzliches einspritzsystem vor dem dpf)

Beitrag von „Thomas TDI“ vom 4. März 2005 um 16:33

Zitat von owolter

wie oben geschrieben ist es nicht eine frage des geschmacks, sondern der gegebenheiten im fahrzeug.

vw hatte die meinung vertreten, dass man zur erfüllung von EU4 keinen dpf benötigt (was auch richtig so ist). da die öffentlichkeit voll auf den dpf-zug aufgesprungen ist, mußte man ihn jetzt nachträglich (ohne den ganzen rohbau zu ändern und große kosten zu verursachen) in das fahrzeug bekommen. dadurch war anscheinend nur ein motorferner dpf möglich. dafür benötigt man entweder ein additivsystem oder eine zusätzliche möglichkeit zur temperaturerhöhung (z.b. beheizen oder zusätzliches einspritzsystem vor dem dpf)

Grundsätzlich richtig, allerdings hätte VW es beim Touareg wohl kaum mit innermotorischen Maßnahmen geschafft die EURO 4 zu erfüllen. Ich bleibe dabei: Da hat einer geschlafen (übrigens nicht nur bei VW).

Thomas

Beitrag von „Fat Frank“ vom 4. März 2005 um 17:22

Zitat

von Thomas TDI:

Grundsätzlich richtig, allerdings hätte VW es beim Touareg wohl kaum mit innermotorischen Maßnahmen geschafft die EURO 4 zu erfüllen. Ich bleibe dabei: Da hat einer geschlafen (übrigens nicht nur bei VW).

Yips,

ich hätte den DPF bestellt wenn es ihn für den R5 gegeben hätte, Technik egal.
Guten Morgen auch in Wolfsburg 🌍🇩🇪

Frank