

Problem DPF Regeneration

Beitrag von „Mariadttrch“ vom 11. März 2024 um 17:27

Hallo Zusammen,

mein Freund und ich haben uns einen VW Touareg gekauft 3.0 V6 Diesel in Oktober 2023. Im November-Januar ging immer nach rund 500km die DPF-Lampe an und wir sind dann auf die Bahn und er hat sich regeneriert. Im Februar ging sie wieder an, er hat sich aber nicht regeneriert und war dann im Notlauf. Wir haben ihn dann Zwangsregenieren lassen und den DPF reinigen (45g Asche wurden rausgeholt und die Messung ging von 87 auf 24 runter) lassen und haben den Sensor ausgetauscht. Jetzt hat er 1500km „gehalten“ und die DPF Leuchte ist wieder an und er will sich wieder nicht regenerieren. Wir wissen jetzt nicht mehr weiter. Man muss dazu sagen, er ist Leistungsgesteigert von 204ps auf 280ps. Kann es an irgendeinem Sensor liegen oder liegt es an der Leistungssteigerung? Wir wissen wirklich nicht mehr weiter.

Beitrag von „donadi“ vom 12. März 2024 um 11:10

Hallo Maria(?),

ein paar Grundlegende Angaben wären interessant. Das Alter und die Gesamtleistung hilft bei der Einschätzung.

Wie wurde der DPF gereinigt?

Gruß, Adrian

Beitrag von „coala“ vom 12. März 2024 um 12:09

[Zitat von Mariadttrch](#)

[...] Man muss dazu sagen, er ist Leistungsgesteigert von 204ps auf 280ps.
Kann es an irgendeinem Sensor liegen oder liegt es an der Leistungssteigerung? Wir wissen wirklich nicht mehr weiter.

Servus,

ob das nun daran liegt, ist schon in Ermangelung grundlegender Angaben zum Fahrzeug nicht einzuschätzen. Kann genauso gut an der (leider unbekannt) Laufleistung liegen. Fakt ist aber in jedem Fall, dass derartige "Tuningmaßnahmen" in höchst verschiedenen Qualitäten auf dem Markt sind. Viele davon (speziell einzuschleifende Black-Boxes) arbeiten nicht etwa - wie gern vollmundig von diesen Spezialisten angepriesen - mit eigenen Kennfeldern für die Motorsteuerung, sondern manipulieren lediglich mittels billigster Bauteile einzelne Sensorwerte. So wird zum Beispiel dem Motorsteuergerät vorgegaukelt die Kraftstofftemperatur läge viel höher als tatsächlich, um den vermeintlichen Dichteunterschied dann durch eine Kraftstoff-Mehreinspritzung zu kompensieren. Da gibt es mehrere Ansatzpunkte, um mit Bauteilen im einstelligen Euro-Bereich "Tuning" zu betreiben. Die teuerste Komponente ist da noch meist das Gehäuse und die Steckverbinder.

Wenn so etwas verbaut ist, passt natürlich nichts mehr wirklich zusammen und der Motor arbeitet in Betriebspunkten, die zwar vielleicht sogar ein paar Zehntel Sprit sparen, dafür aber in Bezug auf einzelne Schadstoffemissionen katastrophal sind. Und genau deshalb können die wenigsten "Tuner" auch eine ABE für ihre Zauberboxen vorlegen.

Eins ist so oder so klar: Mehr Sprit in die Brennräume ohne exakte Anpassungen bedeutet natürlich auch eine unvollständigere Verbrennung, also mehr Ruß. Bei Fahrzeugen mit DPF führt das dann in Folge zu häufigeren Regenerationszyklen und entsprechend mehr Aschebelastung.

Grüße

Robert

Beitrag von „Mariadtrch“ vom 12. März 2024 um 13:56

Entschuldigung, habe ich vergessen dazuschreiben. Das Auto ist von 2015 und hat 155.000km drauf.

Beitrag von „donadi“ vom 12. März 2024 um 17:26

Und was hat es mit der Reinigung auf sich?

In der Regel wird nach einer vernünftigen Reinigung der Aschewert in der Software wieder auf 0 gesetzt.

Durch das Tuning wird dir hier vermutlich kaum jemand helfen können, denn damit ist das Auto eine Blackbox. Keiner weiß was da genau gemacht wurde.

Normales Vorgehen wäre somit erstmal alles zurück zu bauen was vom Werkszustand abweicht.

Beitrag von „dogfather“ vom 14. März 2024 um 20:23

Hast du es mal ausgelesen? Ich finde hier die VAG DPF - App ganz brauchbar....habe ich heute auch mal wieder rüber laufen lassen und ihn direkt bei der Regenerierung erwischt...

[Screenshot 20240314 070734 VAG DPF.jpg](#)[Screenshot 20240314 071821 VAG DPF.jpg](#)
[Screenshot 20240314 072618 VAG DPF.jpg](#)