




# Pumpe Düse TDI und DPF

Beitrag von „bell407“ vom 26. März 2007 um 13:09


Ich war am Samstag bei BMW zur Vortstellung des neuen X5 eingeladen (schönes Wägelchen, halt nix fürs Gelände) und hatte dort Gelegenheit mit ein paar Technikern und Ingenieuren zu "fachsimpeln". Ich hab dann mal auch hinterfragt, wie die DPF bei BMW so halten und ob es Probleme gibt. Die Antwort war recht klar und deutlich, bisher null Probleme. Ich wollts genau wissen und hab dann mal von meinen Erfahrungen mit dem V10 berichtet, was den Herrn BMWlern ein sanftes Lächeln ins Gesicht zauberte. Dann wurde mir erklärt warum der DPF im V10 nicht problemfrei funktionieren kann (mir verging das Lächeln  

Moderne Common Rail Diesel haben so ca. 950bar Einspritzdruck, was zu einem optimierten "Sprühbild" der Kraftstoffpartikel führt und eine sehr effektive Verbrennung ermöglicht. Was wiederum den Partikelausstoss und den Ausstoss unverbrannter Komponenten reduziert. Ein Pumpe Düse Diesel wie alle R5 und V10 haben so um die 2000bar Einspritzdruck, was sehr feine Dieselpartikel erzeugt, die bei weitem nicht so optimal verbrennen und deshalb mehr Partikel und vor allem unverbrannte Bestandteile durch den Auspuff bläst. somit belegt sich der Filter deutlich schneller und bremst die Effektivität des Motors... der Biofusel verschlimmert das Ganz noch etwas...

Also heute beim  angerufen, hinter vorgehaltener Hand bestätigte er mir diese Theorie, die leider Tatsache ist und deshalb von VW wohl lieber untern Teppich gekehrt wird.

So und was nu ??? Das System ist nicht ausgereift und wird immer Ärger machen, man kann die Auswirkungen mildern indem man diese Supersonderdiesel tankt, was aber Geld kostet (bei mir wären knapp 400EUR im Jahr).

Frage an Euch: Seht Ihr in der beschriebenen Problematik einen Grund für eine Wandlung ???

Nächste Woche kommt der Chef von meinem  wieder ausm Urlaub, da werd ich mal ein Gespräch führen müssen...

Viel Spass und gute Fahrt mit dem Dicken sofern er keinen DPF hat oder ein V6TDI ist, die Benziner haben ja eh kein Problem.....

Grüsse

Christian

---

### **Beitrag von „Franks“ vom 26. März 2007 um 13:47**

Diese Aussage der BMW Leute wundert mich doch sehr, widerspricht sie doch so ziemlich allem, was ich in den letzten Jahren über CR gelesen/gehört habe.

Ich bin immer davon ausgegangen, dass der Einspritzdruck auch bei CR mittlerweile wesentlich höher als 950bar liegt, 1600bar waren schon lange Standard und durch eine Erhöhung auf 2000-2500bar konnte eine noch feinere Zerstäubung des Kraftstoffs erreicht werden, der dann wesentlich effizienter verbrennen kann (insgesamt größere Oberfläche, bessere Anlagerung des zur Verbrennung nötigen Sauerstoffs), allerdings bringt diese feinere Zerstäubung dann auch einen größeren Anteil an Feinstaub-Partikeln.

Dass ein höherer Einspritzdruck mehr unverbrannte Partikel zur Folge hat, kann ich mir beim besten Willen nicht vorstellen.

Gruß,

Frank

---

### **Beitrag von „bell407“ vom 26. März 2007 um 14:22**

Hallo Frank,

die Frage ist, mit welchem Druck wird in die Zylinder eingespritzt, die CR Systeme haben mittlerweile schon gut 1800bar im Rail, aber was machen die Injektoren draus bzw. welchen Druck bauen die im Zylinder auf....

Irgendwas muss an der Story ja dran sein, warum hat der V10 dieses FAP Harnstoffsystem für den DPF und der V6TDI kann drauf verzichten ?

Wie ist es denn beim R5, hat der auch ein Additiv oder kommt der ohne aus (im Serviceheft nachzulesen) ??

Fakt ist, wenn ich handelsüblichen Diesel tanken kann ich drauf warten das der sch... Filter dicht macht, bei einem Bekannten (auch V10 mit DPF) ist sogar noch krasser, der hat knapp 65.000km runter (4 Liter Harnstoff Additiv waren weg, der Tank dafür leer) und hat Vibrationen

im Leerlauf, Leistungsverlust bis hin zum Absterben des Motors an der Ampel. Er tankt jetzt auch den teuer Superdiesel und siehe da, schon nach einer Tankfüllung ist das Thema erledigt.

Mir geht echt die Düse das der V10 grobe Probleme machen wird, lass mal den Biodiesel Anteil weiter steigen und das Ultimate oder V-Power vom Markt verschwinden, dann kann ich den Dicken verschrotten . VW gibt die Pumpe-Düse Technik nicht ohne Grund auf... die Nummer mit den höhern Kosten kauf ich denen nicht ab !!!

Christian

---

## Beitrag von „owolter“ vom 26. März 2007 um 15:07

### [Zitat von bell407](#)

Hallo Frank,

die Frage ist, mit welchem Druck wird in die Zylinder eingespritzt, die CR Systeme haben mittlerweile schon gut 1800bar im Rail, aber was machen die Injektoren draus bzw. welchen Druck bauen die im Zylinder auf....

Irgendwas muss an der Story ja dran sein, warum hat der V10 dieses FAP Harnstoffsystem für den DPF und der V6TDI kann drauf verzichten ?

Wie ists den beim R5, hat der auch ein Additiv oder kommt der ohne aus (im Serviceheft nachzulesen) ??

Fakt ist, wenn ich handelsüblichen Diesel tanke kann ich drauf warten das der sch... Filter dicht macht, bei einem Bekannten (auch V10 mit DPF) ists sogar noch krasser, der hat knapp 65.000km runter (4 Liter Harnstoff Additiv waren weg, der Tank dafür leer) und hat Vibrationen im Leerlauf, Leistungsverlust bis hin zum Absterben des Motors an der Ampel. Er tankt jetzt auch den teuer Superdiesel und siehe da, schon nach einer Tankfüllung ist das Thema erledigt.

Mir geht echt die Düse das der V10 grobe Probleme machen wird, lass mal den Biodiesel Anteil weiter steigen und das Ultimate oder V-Power vom Markt verschwinden, dann kann ich den Dicken verschrotten . VW gibt die Pumpe-Düse Technik nicht ohne Grund auf... die Nummer mit den höhern Kosten kauf ich denen nicht ab !!!

Christian

Alles anzeigen

der einzige grund für harnstoff beim touareg V10 ist das package. die DPF´s sind nicht anders unterzubringen. sie liegen ziemlich weit hinten in der abgasanlage. mit dem harnstoff wird die notwendige temperatur für den start der regeneration herunter gesetzt.  
beim R5TDI und V6TDI ist der platz für DPF´s weiter vorne vorhanden.

ich glaube eher, dass der beschriebene V10 nicht den kraftstoff bekommen hat, für den er auch gemacht wurde.

der grund für den umstieg auf CR sind die kosten. schöner nebeneffekt ist die dann variablere gestaltung des einspritzverlaufes. dies ist für die einhaltung zukünftiger abgsvorschriften sehr nützlich.

---

## Beitrag von „Blackhawk“ vom 26. März 2007 um 15:19

[Zitat von bell407](#)

Moderne Common Rail Diesel haben so ca. 950bar Einspritzdruck, was zu einem optimierten "Sprühbild" der Kraftstoffpartikel führt und eine sehr effektive Verbrennung ermöglicht. Was wiederum den Partikelausstoss und den Ausstoss unverbrannter Komponenten reduziert.

Hallo,

Das ist so nicht ganz richtig

Der V6 TDI (Common Rail) arbeitet je nach Betriebszustand mit 230 bis zu 1600 bar im Hochdruckbereich!

Rücklauf im Niederdruck arbeitet mit 10 bar

Also die von der Blau-Weiss Fraktion kennen sich doch nicht so richtig aus



---

## Beitrag von „moose“ vom 26. März 2007 um 16:04

### [Zitat von Blackhawk](#)

Hallo,

Das ist so nicht ganz richtig

Der V6 TDI (Common Rail) arbeitet je nach Betriebszustand mit bis zu 1600 bar!

Also die von der Blau-Weiss Fraktion kennen sich doch nicht so richtig aus



Alles anzeigen

Nicht mal mit ihren **eigenen** Motoren - BMW wirbt nämlich sogar mit den hauseigenen "CR-Motoren der 3.Generation", die jetzt endlich auch mit 1600 Bar einspritzen. Das sieht man dort als Fortschritt in Sachen Verbrauch und Schadstoffausstoß an.

---

## Beitrag von „bell407“ vom 26. März 2007 um 16:39

Is ja alles recht und schön, lasst es 4000bar sein, deswegen klappt das beim V10 anscheinend trotzdem nicht mit dem Filter, .

Zitat

Der V6 TDI (Common Rail) arbeitet je nach Betriebszustand mit 230 bis zu 1600 bar im Hochdruckbereich!

Rücklauf im Niederdruck arbeitet mit 10 bar

Genau meine Rede, der Druck im CR Einspritzventil ist nicht ident. mit dem im Common Rail (der wird immer angegeben). Wahrscheinlich hat der BMWler das mal so als Mittelwert

ausgedrückt. Die kennen sich mit Ihren Motoren eigentlich ganz gut aus, drum funktionieren die auch, im Gegensatz zu VW, denen man erst sagen muss was zu tun ist (TF sei Dank)...

Zitat

ich glaube eher, dass der beschriebene V10 nicht den kraftstoff bekommen hat, für den er auch gemacht wurde.

Naja Diesel sollte gleich Diesel sein, aber ich geb Dir insofern recht dass der Biodiesel eigentlich nix im normalen Diesel zu suchen hat...

Christian

---

### **Beitrag von „FrankP“ vom 26. März 2007 um 19:46**

[Zitat von bell407](#)

Naja Diesel sollte gleich Diesel sein, aber ich geb Dir insofern recht dass der Biodiesel eigentlich nix im normalen Diesel zu suchen hat...

Na ja, wenn da nicht die Zwangsbeimischung wäre...

---

### **Beitrag von „morpheus“ vom 26. März 2007 um 19:55**

Mann, Ihr macht mir ja Angst. Weiss jetzt echt nicht mehr ob der V10 die richtige wahl gewesen ist 😞.

sorry, aber wenn es in Zukunft kein DPF für den V10 geben wird, der mit diesem Motor richtig funktioniert, dann habe ich das Gefühl dass der V10 niemand mehr kaufen will und den Verkaufspreis nicht mehr hält..

nicht??

---

### **Beitrag von „bluwe“ vom 26. März 2007 um 20:26**

Einen schönen Guten Abend

sagt mal,was ich hier lese betrifft das eigentlich auch die V10 die momentan ausgeliefert werden???

Noch 12 Tage,dann ist mein neuer da,LECHZ.....:D

Gruss MARKUS

---

### **Beitrag von „bell407“ vom 26. März 2007 um 21:01**

Zitat

Einen schönen Guten Abend

sagt mal,was ich hier lese betrifft das eigentlich auch die V10 die momentan ausgeliefert werden???

Noch 12 Tage,dann ist mein neuer da,LECHZ.....:D

Gruss MARKUS

ich denke mal das trifft auf alle V10 zu, am Motor und Abgasstrang änderte sich ja nix

Christian

---

### **Beitrag von „bluwe“ vom 26. März 2007 um 21:08**

D.h. ich nehm besser gleich den guten(teuren Saft) und erspare mir unnötige Werkstattbesuche(Diskussionen,Ärger usw)???

Gruss MARKUS

---

### **Beitrag von „Ex-Audifahrer“ vom 26. März 2007 um 21:31**

Zitat

D.h. ich nehm besser gleich den guten(teuren Saft) und erspare mir unnötige Werkstattbesuche(Diskussionen,Ärger usw)???

Gruss MARKUS

Hallo Markus,

das nenne ich mal eine richtige Einstellung 😄 . Ich denke, wer sich einen V10 TDI leistet, der wird auch den Aufpreis beim Sprit für ein funktionierendes Fahrzeug gerne investieren. Ich denke z. Zt. nicht daran, dass der Touareg in der Zukunft unverkäuflich ist. Darum habe ich mir trotz aller CO<sup>2</sup>-Diskussionen einen bestellt (noch 4 Wochen durchhalten 🤖 ).

Grüße  
Michael

---

### Beitrag von „bluwe“ vom 27. März 2007 um 14:13

Hallo

Ich denke mal solange wie die Händler Neuwagen verkaufen werden Sie auch immer einen Wagen wie den Touareg zurücknehmen.

Natürlich kommt es auch nicht zuletzt darauf an für was für ein Neufahrzeug Du dich Interessierst.

Ich mein Autofahren kostet Geld und der Touareg ist nun mal nicht der günstigste und schon längst nicht der Wertstabilste....

Aber er hat halt auch einen der besten Dieselmotoren der Welt:D 😄 😄 !

MARKUS

---

### Beitrag von „Günther“ vom 27. März 2007 um 18:38



Das ist schon heftig, was sich VW da erlaubt im Premium-Segment, wie sie es ja selbst gerne nennen....lächerlich, die sollen mal zu Porsche gehen, dann sehen sie was ein Premium-Segment ist.

Aber vielleicht werden sie ja bald teilübernommen und dann kommt da eine andere Kultur rein.

Diese DPF Lösung im V10 ist doch Murks und noch frecher ist, den vor 2005 V10 Kunden dauernd zu erzählen, "selbstverständlich bekommen sie eine DPF Nachrüstung für ihren V10 sobald der Zuschuß vom Gesetzgeber geregelt ist"

Die wußten schon immer, dass es niemals einen Nachrüst-DPF, ausser den Trockensystemen, die aber immer eine Nachrüstschlüsselnummer bekommen, geben wird.

Der Preisverfall für den V10 ist vorprogrammiert, wenn dann noch Umweltzonen kommen, für die er nur die gelbe Plakette bekommt als Euro-3 ohne DPF.

Ich war immer ein Benziner-Fan und habe es immer gehalten wie Porsche, "mir kommt kein Diesel-Traktor in die Garage". Nun habe ich mich doch nach langem hin und her letztes Jahr für den V10 entschieden.

Ich mag das Auto sehr, aber diese ganze Diesel-Sch...., angefangen bei DPF, diesem stinkenden Zuheizler, der eine wahre Zumutung ist usw. nervt mich mittlerweile gewaltig.

Und ich bereue sehr nicht den Cayenne S genommen zu haben, wo ich schon so kurz davor war 😞

Günther

---

### **Beitrag von „FrankS“ vom 27. März 2007 um 19:05**

Als nicht direkt Betroffener habe ich die ganze DPF- und Umweltzonen- Diskussion vielleicht nicht so ganz im Detail mitverfolgt, mir scheint es aber so, als wären viele der umweltpolitischen Entscheidungen erst in den letzten Wochen/Monaten gefallen, und dass es jetzt schlecht für den V10 TDI aussieht, konnte man vor 1 - 1 ½ Jahren noch nicht absehen, zumal viele (alle?) Entscheidungen mehr auf Hysterie und Gesellschaftsdruck basieren als auf technischen Notwendigkeiten.

Der V10 TDI war/ist in vieler Hinsicht eine technische Sonderlösung, genau das macht zum einen die Faszination aus, birgt aber auf der anderen Seite auch Risiken, von denen manche leider nicht von Anfang an bekannt waren. Dass eine spezielle Motorvariante aufgrund des

aktuell herrschendem, politischen Klimas einem stärkeren Preisverfall ausgesetzt ist als eine andere Variante ist zwar im Einzelfall bedauerlich, kann aber meiner Meinung nicht dem Hersteller angelastet werden.

Gruß,

Frank

---

### **Beitrag von „Heinz“ vom 27. März 2007 um 19:48**

Das Problem in Deutschland ist, dass bei der Politik angefangen den Menschen hier bis vor gut einem Jahr gebetsmühlenartig erklärt wurde, dass Dieselfahrzeuge super umweltfreundlich sind und das der Rest der Welt keine Ahnung hat, aber wir lösen hier im Handumdrehen alle Energieträgerprobleme mit Dieselmotoren. Hierfür wird Dieseltreibstoff nach wie vor steuerlich subventioniert, was in Verbindung mit dem geringeren Verbrauch auch aus rein wirtschaftlicher Sicht den Diesel als Nonplusultra hingestellt hat. Das Erschrecken war gross, als es plötzlich um das Thema Feinstaub ging (Inzwischen wissen wir ja Dank TÜV Bayern, dass die maximale Feinstaubbelastung in Deutschland in verräucherten Diskotheken zu finden ist. 😊). Dem Hersteller kann man dies nur bedingt anlasten. Zu Zeiten der Dieseleuphorie hatte der Hersteller ja kaum eine andere Chance. Mit einem V8 galt man in Deutschland lange als verrückter Exot, während ein V10TDI mit seinem geringeren Verbrauch durchaus gefallen hat. Die Zulassungszahlen sprechen Bände. Das Problem mit extrem motorisierten Dieseln haben aber auch fast alle anderen, z.B. BMW und DC. Nur Porsche konnte es sich leisten bei seiner Klientel auf einem Mega-Diesel zu verzichten. Das ist aus jetziger Sicht sicher ein historischer Glücksfall, aber eher als Zufall, denn als strategische grosse Leistung zu bezeichnen. Was den Wiederverkaufswert für die V10TDI angeht hätte ich keine zu grossen Bedenken. Logischerweise sind die Phantasiewerte zu Beginn nicht mehr zu erzielen, aber die waren sowieso niemals marktgerecht. Im normalen Rahmen gibt es für diese Fahrzeuge sicher einen Markt, wenn auch nicht im Inland. Der Markt für hochwertige Gebrauchtfahrzeuge im Osten dürfte, ohne den Propheten spielen zu müssen auch in den nächsten Jahren intensiv wachsen.

Gruß

Heinz

---

### **Beitrag von „Ex-Audifahrer“ vom 27. März 2007 um 20:54**

Zitat

Mann, Ihr macht mir ja Angst. Weiss jetzt echt nicht mehr ob der V10 die richtige wahl gewesen ist 😞.

sorry, aber wenn es in Zukunft kein DPF für den V10 geben wird, der mit diesem Motor richtig funktioniert, dann habe ich das Gefühl dass der V10 niemand mehr kaufen will und den Verkaufspreis nicht mehr hält..

nicht??

Gruss Omar

Hallo,

ich habe aufgehört, mir das Argument des Wiederverkaufswertes anzuhören. Beim Kauf der Fahrzeuge ist immer alles bestens ("der lässt sich später wieder gut verkaufen"), bei der Inzahlungnahme ist das Fahrzeug nahezu unverkäuflich (falscher Motor, zu viel, zu wenig oder die falsche Ausstattung). Daher fahre ich nun meine nach Wunsch bestellten Fahrzeuge um die 5 Jahre und erfreue mich an den Extras. Der Wiederverkaufswert ist sowieso besch...en . Ein V10 TDI wird sich auch meiner Meinung immer verkaufen lassen (und wenn es der wachsende Ost-Europa-Markt ist, dank mobile.de auch keine echte Hürde mehr 🤖 ). Hier allerdings ein besseres Verhältnis Restwert zu Anschaffungswert zu erwarten, halte ist für illusorisch. Nach 5 Jahren hat die Kiste auch mind. 60-70% v. Listenpreis verloren. Das ist auch beim V6 TDI nicht anders.

Grüße

Michael

---

### **Beitrag von „Kong Racer“ vom 27. März 2007 um 21:00**

VW hat einen V10 im Angebot, na und ! Mercedes und BMW haben viel, viel größere PS Schleudern im Angebot.

Der Wertverlust dieser Fahrzeuge ist mit oder ohne Partikelfilter hoch. Mein Bruder fährt einen Mercedes V8, CDI mit Partikelfilter (EURO 4). Meint ihr wirklich, dass auch nur ein einziger Händler sich dieses Fahrzeug bei 200 tkm (wir fahren immer so lange unsere Fahrzeuge) bei

Inzahlungnahme auf den Hof stellen würde, natürlich nicht, ab ins Ausland. Nun nochmal zum Thema, der Mercedes hatte nie Ärger mit dem Filter. Wieso eigentlich Panikmache wegen dem V10, mir ist persönlich niemand bekannt, der als V10 Fahrer einen Schaden am DPF hatte.

Gruß   
Niels

---

## Beitrag von „bell407“ vom 27. März 2007 um 22:33

Zitat

Wieso eigentlich Panikmache wegen dem V10, mir ist persönlich niemand bekannt, der als V10 Fahrer einen Schaden am DPF hatte.

und wie viele V10 Fahrer mit DPF kennst Du ???

einen Schaden hab ich ja noch nicht (noch) nur funktionieren tut das Filterteil nicht so wie es soll mit dem Euronorm Panschdiesel...

Und warum VW beim Passat TDI mit DPF flux noch schnell die neuen Piezoventile reingebaut hat, weil sonst das Filterlein nicht funzen will ist also auch Panikmache...

Tatsache ist, die PD TDIs können nicht so reagieren wie ein Common Rail Diesel um die Temperatur für den Filter zur Regeneration zu erreichen. Ist einfach aus technischen Gründen nicht möglich. Die Piezoventile geben da etwas mehr Spielraum.

Beim V10 sitzen die Filter auch noch elends weit weg vom Motor, drum der Harnstoffkram. Beim Phaeton V10 hat man wohl umrissen das diese Kombination nicht so gut ist und hats deshalb gelassen.. weil aus Platzgründen nicht vernünftig machbar.

Man hat hier auf bestehenden Tatsachen schnell was gemacht, sprich DPFs eingebaut was ja lobenswert ist, nur hat man das Problem "erneuerbare" Energien wohl unterschätzt bzw. übersehen.

Wenn keine Biodieselbeimischung im Diesel ist funktioniert das ja ganz gut, leider gibts nur noch diese "Wunderdiesel" ohne den Fusel vom Rapsfeld (der energetisch eher Murks als Wunderwaffe ist). Wenn die Produktion dieser Spezialsorten mangels Nachfrage (weil zu teuer)

eingestellt wird gehen die Probleme wieder los.

Über die Mehrkosten reden wir jetzt mal nicht, wer V10 fährt muss leiden 😊 .

P.S. schaut mal was Land Rover für nen Dieselchen im grossen Range hat, 3,6L V8 Common Rail, 272 PS 640Nm, 🇩🇪🇩🇪 demnächst auch mit DPF (Euro 4 hat er auch ohne).

Der läuft wie ein Benziner, da is der V10 echt nen Traktor dagegen, nur mehr Bumms hat der V10....

Christian

---

## Beitrag von „owolter“ vom 28. März 2007 um 08:56

### [Zitat von bell407](#)

und wie viele V10 Fahrer mit DPF kennst Du ???

einen Schaden hab ich ja noch nicht (noch) nur funktionieren tut das Filterteil nicht so wie es soll mit dem Euronorm Panschdiesel...

Und warum VW beim Passat TDI mit DPF flux noch schnell die neuen Piezoventile reingebaut hat, weil sonst das Filterlein nicht funzen will ist also auch Panikmache...

Tatsache ist, die PD TDIs können nicht so reagieren wie ein Common Rail Diesel um die Temperatur für den Filter zur Regeneration zu erreichen. Ist einfach aus technischen Gründen nicht möglich. Die Piezoventile geben da etwas mehr Spielraum.

Beim V10 sitzen die Filter auch noch elends weit weg vom Motor, drum der Harnstoffkram. Beim Phaeton V10 hat man wohl umrissen das diese Kombination nicht so gut ist und hats deshalb gelassen.. weil aus Platzgründen nicht vernünftig machbar.

Man hat hier auf bestehenden Tatsachen schnell was gemacht, sprich DPFs eingebaut was ja lobenswert ist, nur hat man das Problem "erneuerbare" Energien wohl unterschätzt bzw. übersehen.

Wenn keine Biodieselbeimischung im Diesel ist funktioniert das ja ganz gut, leider gibts nur noch diese "Wunderdiesel" ohne den Fusel vom Rapsfeld (der energetisch eher Murks als Wunderwaffe ist). Wenn die Produktion dieser Spezialsorten mangels Nachfrage (weil zu teuer) eingestellt wird gehen die Probleme wieder los.

Über die Mehrkosten reden wir jetzt mal nicht, wer V10 fährt muss leiden 😄 .

P.S. schaut mal was Land Rover für nen Dieselchen im grossen Range hat, 3,6L V8 Common Rail, 272 PS 640Nm, 🇩🇪🇩🇪 demnächst auch mit DPF (Euro 4 hat er auch ohne). Der läuft wie ein Benziner, da is der V10 echt nen Traktor dagegen, nur mehr Bumms hat der V10....

Christian

Alles anzeigen

AUDI Q7 4.2 TDI, 240kW (326PS) 760Nm sticht

---

### Beitrag von „bell407“ vom 30. März 2007 um 11:27

Zitat

AUDI Q7 4.2 TDI, 240kW (326PS) 760Nm sticht

Stimmt, aber da pass ich mit meinen 2,04m an Körpergrösse nicht rein, die Kuh 7 is da echt nur was für Kleine mit großem Geldbeutel... 🤔

wie man ein 5,07m langes Auto mit so wenig Platz bauen kann..... is mir echt nen Rätsel

Christian

---

### Beitrag von „Jürgen-Mak“ vom 8. April 2007 um 10:08

[Zitat von bell407](#)

Und warum VW beim Passat TDI mit DPF flux noch schnell die neuen Piezoventile reingebaut hat,  
Christian

Hallo

Nur eine kurze Anmerkung von mir: Das sind keine Piezo Ventile! Der Piezo sitzt im Injektor und steuert ob Nadel auf oder zu. Durch seine Geschwindigkeit ermöglicht er x Voreinspritzungen, Haupteinspritzung und y Nacheinspritzungen pro "Zündvorgang".

Grüße

Jürgen

---

### **Beitrag von „gts2“ vom 10. April 2007 um 20:48**

fahre einen v10 mit dpf (modelljahr 2006), tanke IMMER nur das NORMALE, "billige" diesel und habe keinerlei probleme....

---

### **Beitrag von „bell407“ vom 10. April 2007 um 21:52**

servus gts2,

klings ja mal positiv, wieviele km hast Du mittlerweile runter und welches Fahrprofil hast Du so im Durchschnitt, eher viel Stadt oder mehr BAB ??

Christian

---

### **Beitrag von „gts2“ vom 12. April 2007 um 12:09**

habe 11'km drauf und fahre leider meistens kurzstrecke (stadt und landstrasse)

---

### **Beitrag von „bell407“ vom 15. April 2007 um 16:57**

Zitat

gts2habe 11'km drauf und fahre leider meistens kurzstrecke (stadt und landstrasse)

Na dann warte mal ab, ich hab 38.000 runter und der Kollege mit grossen Problemen hat 72.000km runter....

Evtl. hat man bei Die auch was geändert....

Christian

---

### **Beitrag von „Hoppelchen“ vom 4. April 2014 um 23:04**

jaja, ich weiß 2007, aber ich finde diesen Thread bis hierher kompetent, überschaubar und (leider) immernoch on-Topic, da VWAG es ja (noch) nicht geschafft hat alle vor-GP-R5 von den deutschen Straßen zu "tilgen", aber inzwischen die meisten zumindest DPF-nachgerüstet sein dürften.

Da wir uns höchstwahrscheinlich auch zu den o.g. "Opfern" zählen dürfen, u.a. zu dem o.g. Sachverhalt und uns mit ca. 120 tkm sozusagen der 1. Zylinder von insgesamt fünfem 2012 um die Ohren flog....

Die Probleme fingen beim Vorbesitzer ab Nachrüstung (HJS-Cityfilter) seit ca. 2008 an, insbesondere die in einem anderen Thread schon oftmals beschriebene wundervolle Ölvermehrung und der wiederholte zusätzliche mechanische Reinigungsbedarf des DPFs.



Meine Frage, die uns bis heute keiner mit Sicherheit beantworten konnte (oder wollte):  
wird bei den nachgerüsteten offenen Filtern überhaupt die Nacheinspritzung  
aktiviert/angepasst  
oder findet der Selbstreinigungseffekt etwa gar nicht statt und wenn doch, mit fixem Intervall  
oder  
dynamisch nach welchen echten Sensorwerten ?

Denn der Ascheintrag lt. VCDS o.ä. scheint sich ja eher zu "errechnen" und die Einspritztimings  
beim  
PD-TDI sind ja im Gegensatz zu anderen TDIs (CR o.a.) nicht variabel per VCDS codierbar....

Vielleicht geht es ja hier ebenso kompetent und unvoreingenommen weiter wie oben im  
Thread.

MfG  
Hoppelchen

---

## Beitrag von „Hannes H.“ vom 5. April 2014 um 09:30

### [Zitat von Hoppelchen](#)

Meine Frage, die uns bis heute keiner mit Sicherheit beantworten konnte (oder wollte):  
wird bei den nachgerüsteten offenen Filtern überhaupt die Nacheinspritzung  
aktiviert/angepasst  
oder findet der Selbstreinigungseffekt etwa gar nicht statt und wenn doch, mit fixem  
Intervall oder  
dynamisch nach welchen echten Sensorwerten ?

Bei nachgerüsteten offenen Systemen kommt es zu keiner aktiven Regeneration, daher kommt  
es zu keinen Nacheinspritzungen. Die Reinigung wird auch keiner Weise gesteuert, sondern der  
Dieselruß wird nur bei Langstrecken und warmen Motor abgebrannt. Das Abgas kann aber bei  
einem solchen offenen System auch den Filter im Nebenstrom umgehen, daher ist die  
Wirkungsweise auch um einiges geringer als bei Filter die ab Werk verbaut wurden und die über  
eine aufwändiges System aktiv regeneriert werden.

Eine wundersame Ölvermehrung kommt wohl eher von defekten PD-Elementen, und hat mit  
dem Filter selbst nichts zu tun.

MfG

Hannes

Hannes

---

### **Beitrag von „Hoppelchen“ vom 14. April 2014 um 22:40**

^^^jop, vielen Dank Hannes 😊

SOO habe ich mir das bisher auch gedacht, da sieht man mal wieder wieviel "kompetente" Märchen man sogar bei Vertrags-WS (und freien WS) als dumme Kunde erzählt bekommt.....;-/

Daß die Jungs in Blau nicht einfach zugeben können, daß die mal nichts wissen...in einer Großstadt fünf unterschiedliche Aussagen; obwohl der HJS-City-Filter sogar bei einer Vertragswerkstatt (Audi) eingebaut wurde....tsts

MfG

P.S.: Vielleicht findet sich ja noch jemand der mir mal den Ascheeintrag & Co erläutern kann (ohne DPF Sensor?)

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 15. April 2014 um 06:27**

#### [Zitat von Hoppelchen](#)

Vielleicht findet sich ja noch jemand der mir mal den Ascheeintrag & Co erläutern kann (ohne DPF Sensor?)

Der Ascheeintrag entsteht beim Abbrennen des Rußes (da ja auch immer wieder kleine Mengen von Motoröl in den Filter kommen), und dann gibt es einmal den Punkt wo die Asche einen kritischen Punkt erreicht und der Filter dann langsam verstopft.

DPF-Sensoren gibt es eigentlich keine, sondern nur Differenzdrucksensoren, d.h. der Druck wird vor und nach dem Filter gemessen, und damit dann bestimmt ob nun regeneriert werden muss.

Der Ascheeintrag wird über die Laufleistung und dem Verbrauch errechnet bzw. auch mit den Differenzdrucksensoren überprüft (wenn der Unterschied vor und nach dem Filter zu groß ist, dann schreit das System im Form der Anzeige im Cockpit).

Beim Nachrüstfilter gibt es das alles nicht, da kann das Abgas den Filter umströmen, daher kann der nicht verstopfen, aber dafür ist die Wirkung auch eher bescheiden... Das ganze System ist in keinsten Weise mit der Wirkungsweise eines ab Werk eingebaut Filter vergleichbar!

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „Break“ vom 15. April 2014 um 18:36**

Hallo Hannes,

Müsste dann der T (bei nachgerüsteten DPF) nicht irgendwann bei der AU durchfallen?  
Da die Abgase das Filtersystem umgehen, werden diese direkt ausgestoßen!?

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 15. April 2014 um 19:30**

#### [Zitat von Break](#)

Müsste dann der T (bei nachgerüsteten DPF) nicht irgendwann bei der AU durchfallen?  
Da die Abgase das Filtersystem umgehen, werden diese direkt ausgestoßen!?

Die Messung bei der AU entspricht nicht mehr dem heutigen Stand der Abgastechnik, eigentlich sollte sich das System ab Modelljahr 2004 selbst überwachen, dafür gibt es ja auch die Abgaskontrollleuchte.

Aber mit der Effizienz solcher nachgerüsteter DPFs gibt es mehr als genug Diskussionen, ob das wirklich sinnvoll ist. Das ganze ist aus meiner Sicht eher von den Medien und dann von der Politik gesteuert, die Rußwerte werden mit so einem System nicht wirklich langfristig nachhaltig reduziert.

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „Hoppelchen“ vom 9. Mai 2014 um 02:56**

Vielen Dank Hannes :-)) ABER das bedeutet also daß der "Ascheeintrag" den daß VCDS ausliest, ERRECHNET und nicht ausgelesen, gemessen wird ? Übrigens gibts weit und breit am Auspuff, bzw. DPF keine Diffdruckanschlüsse, soweit die nicht elendig klein und versteckt sind im eingebauten Zustand...? T1 Mj05 mit Nachrüst-HJS-Cityfilter (Kombisystem?) aus 2008 Mfg & gn8

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 9. Mai 2014 um 06:22**

#### [Zitat von Hoppelchen](#)

ABER das bedeutet also daß der "Ascheeintrag" den daß VCDS ausliest, ERRECHNET und nicht ausgelesen, gemessen wird ? Übrigens gibts weit und breit am Auspuff, bzw. DPF keine Diffdruckanschlüsse, soweit die nicht elendig klein und versteckt sind im eingebauten Zustand...? T1 Mj05 mit Nachrüst-HJS-Cityfilter (Kombisystem?) aus 2008 Mfg & gn8

Nachdem du ja ein Nachrüstsystem hast, gibt es keine Differenzdrucksensoren, ebenso wirst du über VCDS nichts über Ascheeintrag finden. Hier ist einfach ein Filter im Auspuff installiert, der vom Abgas auch umgangen werden kann, das war's schon. Daher ist ja auch der Wirkungsgrad eines Nachrüstsystems in keinster Weise mit einem originalen Filter vergleichbar.

MfG

Hannes