

# Dieselpartikelfilter

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

Ähnliches vermutet man bei meinem Dicken ebenso, wird am Aschermittwoch - welches 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 schweifen 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.

