Diesel Reiniger und Diesel Additive - macht das Sinn?

Beitrag von „AndiHH“ vom 6. Januar 2020 um 10:30

Moin,

ich hätte mal ne Frage, irgendwo hatte ich es auch schon hier gelesen, war aber eher beiläufiges Thema:

Was haltet ihr von Diesel-Reiniger und Diesel Additiven zur Vorbeugung von Verkokung der AGR-Ventile, Injektoren usw?

Macht da einer was von euch und wenn ja, was nimmt ihr? Erfahrung?

Unser fährt hauptsächlich in der Stadt rum, nur bei Urlauben wird er gefordert....

VG

Andi

Beitrag von „coala“ vom 6. Januar 2020 um 11:04

Servus Andi,

das ist wohl eine ähnlich kontrovers diskutierte Frage wie das Tanken von sogenannten Premium-Dieselkraftstoffen. Das Netz ist voll von unterschiedlichen Auffassungen über die Wirkungen, welche das nun sind oder nicht und welches Produkt das beste sei.

Ich selber gehe, bei einem "guten" Produkt schon von einer Wirkung aus, das merkt(e) man schon beim Zuheizer/der Standheizung, wo die Geruchs- und Rauchentwicklung beim vorzeitigen Abstellen mit Premium-Diesel im Tank spürbar geringer war*. Die oft zitierten Verbrauchsvorteile konnte ich jedoch bei keinem meiner bisherigen Touareg nachvollziehen**, obwohl ich jede Tankfüllung akribisch in spritmonitor.de eintrage. Da war nie ein Unterschied ersichtlich, was sich auch mit seriösen Tests weitgehend deckt.

Bei reinen Additiven "Kraftstoffverbesserern" dürfte es nicht viel Unterschied machen, ob du die Additive nun dosenweise in den Tank kippst, oder gleich Premium-Diesel tankst. Vom

Preisvergleich, den man hier natürlich anstellen kann, mal abgesehen.

Additive mit spezieller Reinigungswirkung werden durchaus eine Wirkung haben, zumindest was die Themen Einspritzdüsen, Ventile und Kolbenringe betrifft. Hierzu werden sie durchaus auch von Werkstätten eingesetzt. Eine (nachträgliche) "reinigende Wirkung" beim AGR-System würde ich allerdings ausschließen. Hierzu müsste bereits im normalen Fahrbetrieb und von Anfang an die allmähliche Bildung der Ruß- und Ölkohleschicht unterbunden werden. Inwiefern ein Additiv den Aufbau diese lästigen Verunreinigungen im AGR-Trakt verhindern kann, würde einen relativ aufwändigen Praxistest mit zwei identischen Fahrzeugen und exakt gleichen Fahrprofilen über lange Zeit erfordern. Da müsste man mal recherchieren, ob es so einen (seriösen) Versuch schon gab.

Vernünftige klingende Quellen geben ja zunehmend den Tipp, bei ca. jeder dritter Tankfüllung Premium-Dieselkraftstoff zu tanken, um schädliche Ablagerung bereits im Ansatz durch die hier zugesetzten Additive wieder zu lösen und damit der Entstehung schon im Ansatz entgegen zu wirken***. Das Gleiche wird auch mit Kraftstoffzusätzen funktionieren. Aber sicher nicht beim AGR-System.

Grüße
Robert

*Ich schreibe hier, war, da dieser Positiv-Effekt durch die zwischenzeitlich erfolgten baulichen Anpassungen der Zuheizer/Standheizungen seitens der Hersteller immer weniger spürbar ist. Rauchte und stank beim 7L der Zuheizer noch wie wild, wenn man nach ein paar Kilometern das Fahrzeug abstellte, war das beim 7P schon deutlich weniger schlimm. Und nun fahre ich seit August 2018 den CR, wo - unabhängig vom Kraftstoff - überhaupt keine Rauchfahne oder eine signifikante Geruchsbelästigung mehr auftritt. Das Ganze ist in Teilen also durchaus auch bezüglich des Fahrzeugalters zu betrachten, ob für manche Dinge sinnvoll oder nicht.

**Möglicherweise hinkt da mein Vergleich in der Richtung, dass ich die Fahrzeuge alle drei Jahre tausche und diese dann jeweils max. 60.000 km auf der Uhr haben. Zudem beziehen sich alle meine persönlichen Erfahrungen auf den V6 TDI 3.0 in seinen unterschiedlichen Generationen. Ich könnte mir durchaus vorstellen, dass ein Motor, welcher bereits Ablagerungen an z.B. Injektoren und Ventilen aufweist, von einer Additiv-Kur profitiert.

***Das werde ich jetzt bei meinem neuen Fahrzeug auch wieder so halten, alle 3 - 5 Tankfüllungen, mir persönlich erscheint das vernünftig im Bezug auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Beitrag von „2.5Ranfänger“ vom 6. Januar 2020 um 14:27

Hallo Andi,

wie von Robert schon geschrieben, Du bekommst sehr wahrscheinlich unzählige Meinungen und auch Statistiken um die Ohren..

Ich fülle zu jeder Tankfüllung ca. 300ml teil syn. 2Takt Öl dazu, bei all meinen TDi´s, jetzt habe ich mal von LM einen anibakteriellen Zusatz dazugegeben, weil die Diesel gerade nicht so viel bewegt werden und der Karftstoff lange im Tank verbleibt. Muss im Frühjahr mal wieder die Dieselfilter tauschen.

Nach meinem subjektivem Empfinden starten die Motoren besser, nach 2 Tankfüllungen. Gut der Dicke hat inzwischen auch schon um die 225.000 KM und der Sharan unseres Sohn´s geht in Richtung 300.000KM. Beide Fahrzeuge laufen noch mit den ersten Injektoren(hoffe löse hiermit nicht wieder eine Welle der Empörung aus), allerdings wurde bei beiden schon das AGR Ventil getauscht. Schließe mich Robert an denke das bei namenhaften Herstellern gute Produkte in den Flaschen & Tuben sind, aber Wunder solltest Du nicht erwarten, mit den Zusätzen kannst Du nicht alles auf Anfang drehen.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 7. Januar 2020 um 07:14

> Zitat von 2.5Ranfänger
>
> Ich fülle zu jeder Tankfüllung ca. 300ml teil syn. 2Takt Öl dazu

Das würde ich aber auf keinem Fall bei einem Wagen mit DPF machen, da das Öl die Lebensdauer des Filters massiv reduzieren wird. Das mag bei älteren Modellen was bringen bzw. sicher nicht schaden, aber hier haben fast alle Modelle einen DPF!

MfG

Hannes

Beitrag von „pe7e“ vom 7. Januar 2020 um 07:36

Was reduziert denn da die Lebensdauer? Das Zeug verbrennt doch vollständig und aschefrei... Für mich stellt sich eher die Frage nach Garantie - was macht VW wenn sie mal eine Probe

ziehen weil was getauscht werden soll. Außerdem stellt sich mir die Frage nach der Wirkung.

Meine persönliche Erfahrung im 7P:

Mit 2 Takt Öl läuft er etwas ruhiger in der Kaltstartphase. Er nagelt weniger. Wenn er warm ist kann ich keinen Unterschied feststellen.

Mit LM Dieselsystemreiniger - mache ich vor und nach jedem KF Wechsel - läuft er auch ruhiger und nagelt weniger - noch besser als bei 2 Takt Öl. Wenn er warm ist kann ich auch hier keinen Unterschied feststellen.

Außderdem bekommt meiner vor dem Ölwechsel immer einen neuen Ölfilter und eine Motorspülung. Das Öl was da raus kommt ist richtig derbe schwarz und versifft. Ich hoffe dadurch Ablagerungen vermeiden zu können.

Ich bin mir bewußt, dass das bei der relativ kurzen Nutzungsdauer meiner Fahrzeuge (meist maximal 5 Jahre / 180 tKM) wenig ins Gewicht fallen wird, da der Touareg für deutlich höhere Fahrleistungen - auch ohne Zusätze - ausgelegt ist. Trotzdem bin ich von der postiven Wirkung überzeugt, da die Kaltstarts deutlich ruhiger ablaufen und beim Ölwechsel mehr Dreck raus kommt.

Beitrag von „2.5Ranfänger“ vom 7. Januar 2020 um 07:57

Moin,

ich wollte sicher keine Grundsatzdiscussion anstoßen, lediglich meine Erfahrung wiedergeben. Das Öl verbrennt ohne Rückstände.

Garantie, vernachlässige ich da ich ältere Fahrzeuge fahre. Wenn jemand einen Dicken mit Garantie fährt wäre ich auch vorsichtig.

Das mit dem 2T Öl haben mir mehrere Werkstätten empfohlen, ich hab dies auch bei 4T Motoren benutzt ohne jeden Schaden.

Die Theorie ist folgende das Öl schmiert zusätzlich die Einspritzanlage, da die meisten ja Diesel mit 8-10% Bio fahren und pflegt und schützt die Dichtungen. Zur Motorspülung kann ich nichts sagen habe ich noch nie gemacht, wäre aber interessiert wie man das richtig macht.

2T Öl war für mich auch von Preis her eine gute Alternative. Wichtig hier teilsythetisch. In der 20l Kanne gekauft kostet der Liter um die 8€ also durchaus vertretbar.

Beitrag von „AndiHH“ vom 7. Januar 2020 um 16:12

Moin,

erst einmal vielen Dank für die Antworten. Ich glaube, zuerst erstmal gar nichts, was so angepriesen wird, doch ihr habt mich überzeugt, dass mal zu testen. Dies habe ich auch gleich gemacht und bin gestern noch zur Aral und habe an sich gegen meiner Überzeugung das Ultimate Diesel getankt. Vielleicht bilde ich es mir ein, aber ich meine das der Dicke jetzt weniger aus den Rohren stinkt und jetzt schon ruhiger läuft. Natürlich kann es auch nur Einbildung sein, weil ich mir das Wünsche. Wobei ich öfters schon den Eindruck vorher hatte, dass er ganz schön stinkt, wenn der Motor läuft. Ich werde mir wohl einen 5l Kanister LM 5140 Super Diesel Additiv ordern. Ist unterm Strich günstiger, als das Ultimate zu tanken.

VG

Andi

Beitrag von „2.5Ranfänger“ vom 7. Januar 2020 um 18:33

Jamoin,

dann berichte doch mal. Würde mich interessieren.

Beitrag von „AndiHH“ vom 7. Januar 2020 um 19:55

Moin,

werde ich machen. Habe ich vorhin bestellt. Wird wohl am WE kommen. Wird aber sicher ein paar Wochen dauern, bis ich wirklich was erzählen kann.....

VG

Andi

Beitrag von „coala“ vom 7. Januar 2020 um 20:00

Eine sehr gute Einstellung! Erst vernünftig testen, nicht nur als Momentaufnahme, dann echte Erfahrungen schildern

Grüße

Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 7. Januar 2020 um 21:04

> Zitat von pe7e
>
> Was reduziert denn da die Lebensdauer? Das Zeug verbrennt doch vollständig und aschefrei...

Woher beziehst du die Informationen, dass 2-Takt Öl, das für einen 2-Takter-Benziner konzipiert wurde, im Dieselmotor vollständig und aschefrei verbrennt? Ist das Öl dezidiert für Dieselmotoren mit DPF freigegeben? Steht das irgendwo?

MfG

Hannes

Beitrag von „pe7e“ vom 8. Januar 2020 um 07:27

Hi, die Frage geht ja in eine wissenschaftliche Richtung bzw. ist rhetorischer Natur.

Das Öl ist natürlich NICHT dediziert für Dieselmotoren mit DPF freigegeben. Da würde es diese Frage ja auch nicht mehr geben

Aber man kann die Frage physikalisch/chemisch betrachten: Die Verdichtung, die Verbrennungstemperatur, und die Abgastemperatur sind bei einem modernen Dieselmotor deutlich über den Werten, die ein 2 Takter Prinzipbedingt überhaupt erreichen kann. Unter der

Annahme, dass die Verbrennung um Lambda 1 stattfindet, sollte das Öl also vollständig verbrennen. Wenn ich nun hierzu die vom Hersteller garantierte aschefreie Verbrennung des Öls (im 2 Takt Motor) in Relation stelle, dann sollte das Öl durch die höhere Temperatur, und den höheren Druck auf jeden Fall aschfrei verbrennen. Hinzu kommt die Zerstäubung durch die Injektoren - es sollten dabei eine wesentlich bessere Gemischaufbereitung als bei einem 2 Takter vorhanden sein, sodass die Größe der Öltröpfchen deutlich geringer als beim 2 Takter ist. Diese sollten wiederum auch besser verbrennen.

Weiterhin kann ich coala nur zustimmen: "Erst vernünftig testen, nicht nur als Momentaufnahme, dann echte Erfahrungen schildern".

Beitrag von „Chimera“ vom 2. Februar 2020 um 21:46

Moin,

Ich hatte mal eine Zeitlang das Problem, dass der Motor morgens beim Kaltstart etwas unrund lief. Habe dann 2 Runden Liqui Moly Kur gemacht (siehe Link unten), danach war das Problem weg und ist bisher nicht wieder gekommen.

Grüsse

https://forum-liqui-moly.de/index.php/foru...8-5144-und-5156

Beitrag von „IGOR_V10“ vom 17. Mai 2020 um 23:58

Ich kann Roberts Aussage bestätigen. Seit dem Kauf und der Umstellung auf Ultimate Diesel qualmt der zuheizer nach der dritten Tankfüllung überhaupt nicht mehr und ich habe auch das Gefühl das er allgemein weniger rußt. Zumindest haben sich die Autowasch-Intervalle vergrößert. Ich habe auch das Gefühl das er ruhiger läuft, könnte aber auch Einbildung sein.

Ob sich verbrauchstechnisch was geändert hat kann ich nicht sagen da meine erste Tankfüllung schon Ultimate war nachdem die Tankfüllung vom Vorbesitzer aufgebraucht war. Ich denke die 14-15 Liter im Durchschnitt würde ich genauso auch mit normalem Diesel brauchen.

Gruß

Igor

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 18. Mai 2020 um 08:52

Hallo,

ich habe Andys Frage meinem Serviceberater bei Volkswagen gestellt:

"Das können sie sicher machen. Schaden wird das den Aggregaten nicht. Den selbst Effekt erreichen Sie aber auch, wenn Sie jede 5. Tankfüllung Premium Diesel tanken.

Darin sind die gleichen Additive enthalten, die auch in den Dosen sind."

Diese Empfehlung deckt sich mit Roberts Hinweis.

Daran halte ich mich seit einiger Zeit und habe bisher bei unseren Fahrzeugen keine Probleme festgestellt.

Gruß

Hannes

Beitrag von „Claus-963“ vom 30. Mai 2020 um 08:52

Es gibt im erwin das Hinweisblatt, dass beim Tanken in Märkten mit hohem Verkokungsrisiko (China, Indien und Russland, die meisten afrikanische Länder) ein spezielles Additiv von VW bei jedem Ölwechsel zugegeben werden sollte.

Der dritte Punkt im Text ist für dich interessant: das Additiv kann überall angewendet werden, es schadet nicht. Aber zwischen den Zeilen steht wohl, das wir es in Europa nicht brauchen, da in dem Diesel den es bei uns gibt, diese Additive bereits enthalten sind.

Originaltext aus dem Hinweisblatt:

Empfehlung zur Verwendung von Mehrzweckadditiv

für Dieselkraftstoff

Hinweis

- In den folgenden Märkten mit hohem Verkokungs- und

Ablagerungsrisiko wird die Zugabe des Mehrzweckadditives

aufgrund der geringeren Additivierung im Dieselkraftstoff empfohlen.

- Es dürfen nur Additivzusätze entsprechend der Norm VW 505 26 (**Mehrzweckadditiv G 001 790 M3**) verwendet werden!

- Nach Zugabe des Additivs muss das Fahrzeug zwingend vollgetankt werden, um die optimale Wirkung des Additivs zu erreichen.

- Das Mehrzweckadditiv **kann** auch in allen anderen Märkten, welche nicht in der Tabelle aufgeführt sind, angewendet werden.

– Eine komplette Flasche Mehrzweckadditiv für Dieselkraftstoff dem regulären Kraftstoffbehälter bei jedem Ölwechsel-Service zugeben.

Gruß, Claus