

was falsch war

Wenn man zurückschaut, was ab und an schon in Ordnung ist, dann stellt man ggf. fest, nicht immer alles zu 100% richtig gemacht zu haben.

So ist uns eine alte Broschüre aus dem Jahr 1998 noch einmal in die Hände gefallen, in der wir zwei Jahre nach der Rechtschreibreform offensichtlich immer noch TIP statt TIPP schrieben.

was gleich bleibt

Tipp mittlerweile mit zwei P zu schreiben ist uns gelungen. Kompromißlos werden wir weiter falsch schreiben und richtig handeln, denn der schon vor 18 Jahren eingeschlagene Weg „Wissen zu teilen“ bringt uns auch weiterhin nach vorn.

was sich ändert

Weil auch wir stetig hinzulernen und neben dem Basiswissen auch fahrzeugspezifische Dinge zu besprechen sind, haben sich zu den Turbo Tipps seit ein paar Jahren noch die TurboNews hinzugesellt.

Ja, seit 1998 haben sich bei den Turbos und deren Anwendungen eine Menge Änderungen ergeben. Die Technik ist zwar relativ gleich geblieben, wobei sich damalige Neuerungen wie die Variable-Turbinen-Geometrie mittlerweile fest als Standardtechnik etablieren konnten, aber Veränderungen gab es dennoch viele.

Insbesondere das was um den Turbolader herum „auftauchte“ war anfänglich nicht zwingend hinweisend, wenn es einmal zum Turboschaden kam. Heute wissen wir, dass nicht nur einem Ladeluftkühler Beachtung zu schenken ist, weil hier schon mal der ein oder andere Motor eigenständig hochdrehte.

Die Werkstätten haben auch hinsichtlich anderer Bauteile dazu gelernt und prüfen heute vor dem Einbau eines neuen Turboladers Teile im Umfeld, die sich vor 18 Jahren noch keines so allgemeinen Bekanntheitsgrades erfreuten. Hierbei denken wir insbesondere an

- **AGR Ventile** bei denen man prüft, ob diese fehlerfrei öffnen und schließen, weil man nun weiss, dass sonst die VTG-Schaufen verkleben und das zu Leistungsmangel führt. Natürlich prüft man heute auch, ob die AGR-Kühler dicht sind, weil auch das zu Turboschäden führen kann.
- **DPFs** auch hier sind fast alle heute sattelfest und wissen, dass hier nicht nur die Frage der fehlerfreien Regeneration eine Rolle spielt, **sondern auch der zwingend vorzunehmende Wechsel des DPF bei Erreichen der Aschebelastungsgrenze.**

Wir werden weiter am Ball bleiben und berichten, wenn es gilt an was Neues zu denken!

Ihr Technik Team
Schlütter Turbolader GmbH

