

Auswertung der Reklamationen in Q1

Wie in der TN2018-003 angekündigt, wollen wir mit dieser und den nächsten 4 Ausgaben unserer TurboNews die TOP Ursachen für Wiederholungsausfälle in der Reihenfolge Top1 - 5 noch mal besprechen.

Top 1: Aschebelastungsgrenze überschritten

Das Thema Diesel-Partikel-Filter hält uns in Atem. Kein anderer Fehler in der Peripherie eines Turboladers richtet so viel Schaden an, wie der zugesetzte DPF.

Eigentlich muss jedem Mechaniker gerate sein, sich hier gesondert schulen zu lassen, allein schon um zu erfahren, dass das Erreichen der Aschebelastungsgrenze und der dann verlangte DPF-Wechsel keinen Sonderfall darstellt, sondern einen normalen Serviceeingriff.

Es ist eben nicht so, dass hierbei abzuwarten ist, bis irgendeine Fehlermeldung im Speicher auftaucht. Unserer Erfahrung nach müssen beim Mechaniker spätestens bei 150.000km alle Alarmglocken läuten.

Turbo defekt bedeutet immer DPF prüfen

Ist ein Turbolader defekt und zu wechseln, dann muss stets der DPF betrachtet werden, insbesondere dann, wenn der Turbo folgende Probleme zeigt:

- ❑ Welle im Turbolader ist gebrochen oder zeigt axiales Spiel
- ❑ Turbolader zeigt außen Rußanhaftungen, insbesondere am VTG Hebel.

Insbesondere die Rußanhaftungen sind ein sehr deutliches Zeichen für einen zugesetzten DPF, welches auch für den Azubi mit fehlender Erfahrung ein leicht zuzuordnender Punkt ist.

In den nächsten TurboNews-Ausgaben werden wir das Top 2 Thema behandeln: „Ölversorgung mangelhaft“. Bis dahin nochmal das Wichtigste in diesem Zusammenhang:

Bauen Sie NIE einen neuen Turbo ein, wenn Sie nicht wissen wieso der alte Turbo kaputt gegangen ist.

Ein Turbo ist kein Verschleißteil!

Schlütter Turbolader GmbH

Ralf Clemens

Risikofreier Turbo-Tausch
... im Reklamationsfall liefern wir einen **kostenlosen Ersatz, selbst bei Einbaufehler!**

proturbo[®]
concept

by Schlütter Turbolader GmbH

