

11/2023  
PKW/Transporter

## DPF aus Codierit passt nicht zum Fahrprofil?

<b>Fahrzeughersteller</b>	Alle
<b>Motoren</b>	Alle
<b>Hersteller Turbo</b>	Alle
<b>Unsere Artikelnummer</b>	Alle

### Schadensbild

- Turboladerwelle gebrochen
- Axialspiel Turbinenwelle
- pfeift beim Beschleunigen
- Ladedruckabweichungen
- Abgasgedrueck zu hoch
- Monolith des DPF beschädigt

### Ursache

Über die Werkstattprogramme der Ersatzteihändler sind seit einiger Zeit Auswahlmöglichkeiten für Dieselpartikelfilter vorhanden. Dabei hat man unterschiedliche Monolith-Materialien zur Auswahl: Siliziumkarbid oder Codierit.

Dabei soll man das Fahrprofil auswählen?

**Siliziumkarbid -für die Kurzstrecke**

**Codierit -für die Langstrecke**

Die Werkstatt soll die Gewährleistung dafür übernehmen, wie die Kunden ihr Fahrzeug nutzen oder bei Firmenfahrzeugen nutzen lassen?

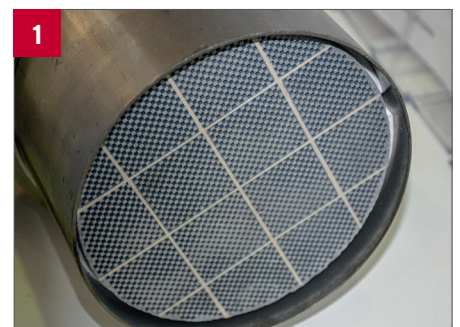
### Beispiel

Bei einem Fahrzeug wird nach einem Turboladerschaden infolge eines verstopften Filters ein neuer Turbo und ein neuer DPF mit dem preiswerteren Codierit Monolith verbaut. - Jetzt heißt es hoffen, das Fahrzeug die nächsten zwei Jahre nicht wieder zu sehen? - Das ist kein guter Plan.

Als Werkstatt kann man beispielweise nicht dafür haften, dass sich der Kunde daran hält, nur Langstrecke zu fahren.

### Abhilfe

Die Empfehlung lautet hier die original verbauten Materialien zu verwenden, um sich als Werkstatt zu schützen. Gerade sensible Konstruktionen wie der T5 reagieren zeitnah auf kleinste Abweichungen mit Fehlereinträgen wie Ladedruck zu gering oder zu hoch.



Monolith aus Siliziumkarbid, dunkel meist mit Gitterstruktur (c Krafthand)



Monolith aus Codierit, heller gefärbt (c Krafthand)



Schwierig wird die Identifikation bei einem verschmutzten Filter. Hier wurde ein Abgasgedrueck von 0,8 bar gemessen (max. 0,3 bar zulässig)

