Mit neuen Prüfständen, neuen Analyseverfahren und Aktivitätsmessungen, speziellen Reparaturlösungen und einem breiten Sortiment an Tauschfiltern und dazugehörigen Dichtungssets sieht sich DPF-Spezialist Cleantaxx bestens für EURO-VI-Systeme aufgestellt. Bild: Cleantaxx

Cleantaxx

Für EURO-VI-Abgassysteme gerüstet

Knapp über 500.000 Kilometer stehen auf der Uhr und die Warnlampe für den Dieselpartikelfilter (DPF) leuchtet: der Filter ist voll. Greift die Herstellergarantie nicht mehr beziehungsweise ist der Full-Service-Vertrag bereits abgelaufen, sieht sich der Nutzfahrzeugbesitzer mit drei Optionen konfrontiert: Beim Hersteller-Ersatzteilservice einen neuen DPF kaufen, was vergleichsweise teuer ist. Oder bei einem Spezialisten wie Cleantaxx einen Austauschfilter besorgen. Oder aber den eigenen, verblockten DPF dort fachgerecht reinigen lassen – wobei die letzten beiden Alternativen nach Unternehmensangaben deutlich günstiger sind und sich im Wesentlichen durch den Zeitfaktor unterscheiden: Während das fachgerechte ‚Freimachen' des eigenen Filters bei den Langenhagener Reinigungsspezialisten inklusive Versand insgesamt drei Werktage beanspruche, lasse sich der Filterwechsel mit einem Tauschfilter bei Vorbestellung und entsprechender Werkstattorganisation auch innerhalb eines Tages erledigen.

„Sobald Probleme mit dem DPF auftreten, muss man immer auch die Frage stellen, worauf die zu hohe Beladung zurückzuführen ist – insbesondere, wenn dies vor dem angegebenen Intervallende der Fall ist", rät Cleantaxx-Chef Benjamin Kleemann und verweist auf den ganzheitlichen Ansatz seines Unternehmens. „Aufgrund der langjährig gesammelten Erfahrungswerte wissen unsere Reinigungsexperten, dass viele Fehler aus Adblue-Verblockungen oder von einem defekten Dieseloxidationskatalysator (DOC), der fest in der Abgasbox verbaut ist, herrühren", berichtet Kleemann. Die Experten von Cleantaxx versuchen dann Fragen wie ‚Genügt die reine DPF-Reinigung?', ‚Sollte die gesamte Abgasbox inklusive DOC und SCR gereinigt werden?' oder ‚Muss ein defekter DOC ersetzt werden?' zu klären, was insbesondere bei EURO-VI-Systemen wichtig sei, so Kleemann.

Unternehmensseitig sei man für die EURO-VI-Produkte bereits optimal vorbereitet: mit neuen Prüfständen, mit neuen Analyse- und Aktivitätsmessverfahren, aber auch mit speziellen Reparaturlösungen für Katalysatoren sowie ein umfangreiches Programm an Tauschfiltern samt Dichtungssätzen, verspricht Cleantaxx. *kk*

www.cleantaxx.com

Dinex

Bereit für EURO VI

Die Zeit bringt es mit sich, dass es bei immer mehr EURO-VI-Nutzfahrzeuge einen Ersatzbedarf bei den Abgasanlagen und Abgasnachbehandlungssystemen gibt. Der dänische Emissionstechnikspezialist Dinex hat es sich laut Oliver Gravemann, Vertriebsleiter DACH, auf die Fahnen geschrieben, rechtzeitig Ersatzbedarf in OE-Qualität liefern zu können. Dementsprechend runden immer mehr EURO-VI-Produkte, nach eigenem Bekunden „ab dem Turbo bis zum Endrohr", das Portfolio der Dänen ab.

Neben typischen Abgaskomponenten wie Schalldämpfer, Verbindungsrohre und Schellen gibt es auch Dieselpartikelfilter-Patronen und Spezialitäten wie komplette Abgasreinigungssysteme für diverse Fahrzeugmodelle der ‚Big Seven'. Zudem ergänzen seit der Automechanika 2018 die ‚DinSensoren' die EURO-VI-Produktlinie von Dinex. Dabei handelt es sich um NO_x-Sensoren zum direkten 1:1-Ersatz defekter Originalsensoren. *kk*

www.dinex.de

Der dänische Emissionstechnikspezialist Dinex bedient den freien Aftermarket mit einem breit gefächerten, ständig wachsenden Sortiment an hochwertigen EURO-VI-Abgaskomponenten. Neu sind die ‚DinSensor' genannten NO_x-Sensoren für den 1:1-Ersatz defekter Originalsensoren.

Anzeige