

Reinigen statt neu kaufen

Partikelfilter-Reinigung | Ist der Diesel-Partikelfilter voll und lässt sich nicht regenerieren, wird es teuer, denn ein Austausch kann mehrere tausend Euro kosten. Eine Reinigung ist deutlich günstiger. Wir haben den Anbieter RPF24 Pro in Wertingen besucht.



V.l.: Manfred Wagner, Eigentümer von RPF24 Pro, und Berater Jürgen Tobiasch.

Partikelfilter in Dieselfahrzeugen mögen keine häufigen Kurzstrecken: Weil der Motor nicht auf Temperatur kommt, kann keine Regeneration durchgeführt werden und der Rußgehalt im Filter nimmt zu. Denn bei der Regeneration des Partikelfilters, die im Regelfall durch zusätzliche Kraftstoffeinspritzung bei passender Temperatur geschieht, wird der in der Wabenstruktur

des Filters abgelegte Ruß zu Asche verbrannt. Findet die Regeneration nicht statt, sammelt sich immer mehr Ruß im Filter, bis schließlich die Abgase nicht mehr ungehindert den Filter passieren können. Als Folge steigt der Abgasgegenstand, was wiederum das Steuergerät des Motors registriert und den Motor in den Notlauf schickt. Wird der Fahrer daraufhin nicht aktiv, steigt der Abgasgegenstand immer weiter – mit fatalen Folgen für die Abgasanlage und den Turbolader. Im schlimmsten Fall kann ein Motorschaden die Folge sein.

Kurzfassung

Die Partikelfilter-Reinigung ist eine deutlich günstigere Alternative zum Neukauf des Filters. Wir haben dem Reinigungsanbieter RPF24 Pro, der ein innovatives Reinigungsverfahren mit CO₂ einsetzt, einen Besuch abgestattet.

Reinigung ist deutlich günstiger

Damit das nicht passiert, gibt es nur zwei Möglichkeiten: Entweder wird der verstopfte Partikelfilter gegen ein Neuteil getauscht oder gereinigt. Ersteres kostet jedoch im Regelfall einen vierstelligen Be-

trag. Allein der Filter selbst schlägt für viele Automodelle mit mindestens 2.000 Euro zu Buche, da hochwertige Varianten mit einer monolithischen Keramik-Wabenstruktur aus Siliziumcarbid ausgestattet sind, die Edelmetalle wie Platin enthält. Bei günstigeren Modellen kommt hingegen als Monolith-Material das deutlich günstigere Cordierit zum Einsatz, das jedoch weicher und weniger hitzeresistent ist – und folglich bei hohen Temperaturen im Abgasstrang leichter in Mitleidenschaft gezogen werden kann. Viele günstige Partikelfilter-Nachbauten aus China sind mit dem günstigeren Material ausgestattet und halten dementsprechend kürzer. Es ist also empfehlenswert, beim Austausch auf gute Markenware zu achten.

Dennoch ist der Neukauf eines Filters im Regelfall nicht notwendig, denn wenn der Filter nur verstopft ist, lässt er sich meist auch reinigen. Einen ersten Anhaltspunkt bietet ein Test mit einem weißen Tuch: „Hält man das bei laufendem Motor ans Auspuffrohr und es kommt kein Ruß raus, stehen die Chancen für eine Reinigung gut. Sind hingegen Rußpartikel im Tuch zu finden, ist der Filter mit großer Wahrscheinlichkeit hinüber“, weiß Manfred Wagner, Eigentümer der RPF24 Pro im schwäbischen Wertin-



So sieht ein Partikelfilter aus, wenn er mit Reinigungs-Chemie falsch behandelt wurde.



Foto: Alexander Junk

Wagner kennt inzwischen tausende Partikelfilter jeder Marke in- und auswendig.

gen. Der gelernte Schmied und Maschinenbautechniker muss es wissen, denn er hat sich auf die Reinigung von Diesel-Partikelfiltern spezialisiert. Als Methode nutzt er dabei das sogenannte CO₂-Schneestrahlen. Dabei kommen tiefe-

Reinigungsmethoden Partikelfilter-Reinigung

Thermische Reinigung:

Das thermische Verfahren ist ein gängiges Verfahren zur Partikelfilter-Reinigung. Der Partikelfilter wird in einem Ofen kontrolliert erhitzt. Dabei wird Ruß (Kohlenstoff) zu Asche verbrannt.

Pneumatische Reinigung:

Bei der pneumatischen Reinigung wird ein Diesel-Partikelfilter mit Druckluft behandelt, was sehr effektiv bei der Entfernung von Feststoffen ist.

Reinigung mit CO₂-Schneestrahlen:

Bei diesem Verfahren wird eine Kombination aus kaltem CO₂-Gas und Druckluft angewandt, um Partikel, Ruß und Asche im Filter zu lösen. Das Verfahren ist etabliert und funktioniert gut.

Hochdruckreinigung mit Wasser:

Bei der Hochdruckreinigung wird Wasser unter hohem Druck durch den Filter gespült. Das Verfahren ist effektiv, kann aber mechanische Schäden an der Wabenstruktur des Filters hervorrufen.

Spülung mit Reinigungsflüssigkeit:

Das Spülen des Partikelfilters mit einer Reinigungsflüssigkeit führt im Regelfall zu guten Ergebnissen. Ausnahme sind Filter mit Katalysator, die durch die Reinigungsflüssigkeit beschädigt werden können.

Uns bewegt MOBILITÄT



BOSCH
Technik fürs Leben

Platz 1 in der Kategorie „Teile-Hersteller und Werkstattausrüstung“ – wir danken allen Lesern, die sich bei der Wahl zur besten Marke für Bosch entschieden haben. Informieren Sie sich: boschaftermarket.de



Uns bewegt,
was Sie bewegt





Foto: Alexander Junk

Vor dem Öffnen des Filters wird eine Messung des Differenzdrucks durchgeführt.



Foto: Alexander Junk

Nach dem Öffnen des Filters wird das Gewicht notiert, ebenso nach der Reinigung.



Foto: Alexander Junk

Die Reinigung geschieht per CO₂-Schneestrahlen in der selbst konstruierten Reinigungsbox.



Foto: Alexander Junk

Eine gesetzte Markierung zeigt, wie sich der Filter danach wieder zusammenfügen lässt.



Foto: Alexander Junk

Dann wird der Filter wieder fachmännisch geschweißt und mit Anbauteilen verbunden.



Foto: Alexander Junk

Zum Abschluss erfolgt nochmals eine Differenzdruckmessung. Das Ergebnis: 13 Millibar.

kühltes CO₂ und Druckluft zum Einsatz, die Wagner in einer selbst gebauten Reinigungskammer durch Ein- und Auslass-Seite des Filters bläst.

So gut wie neu

Das Reinigungsergebnis kann sich sehen lassen: Wagner verspricht über 90 Prozent Regeneration, abhängig vom Filtertyp. Ein Test des Differenzdrucks vor und nach der Reinigung wird dabei als Beleg mitgeliefert. Im Gegensatz zu chemischen Reinigungsverfahren kommt beim CO₂-Schneestrahlen kein Reinigungsmittel zum Einsatz, das den empfindlichen Filtermonolithen schädigen könnte. Da Wagner jeden Filter zudem vor dem Reinigen öffnet, ist garantiert, dass die Filterkanäle über die gesamte Fläche gereinigt werden und auch der Zustand des Filters besser begutachtet werden kann. So bietet RPF24 Pro deshalb auch eine Garantie auf die gereinigten Filter von zwei Jahren. „Der Filter ist nach der Reinigung so gut wie neu“, sagt Wagner. Alexander Junk

Anbieter von Partikelfilter-Reinigung*

Anbieter	Kosten	Webseite
Advanpure	ab 299 Euro	https://advanpure.com
AMS-Katalysatoren	399 Euro	www.ams-katalysatoren.net
Barten	375 Euro	www.russfilterreinigung.de
DPF 24	382,50 Euro	www.dpf24.de
DPF-Clean	355 Euro	www.dpf-clean.de
Filtermaster DPF	329 Euro	https://filtermaster-dpf.com
Greencar	359 Euro	www.dieselpartikelfilter.net
Helo	399 Euro	www.dpf-info.de
Irosoft-Cleantech	319 Euro	https://reinigung-dieselpartikelfilter.de
Kat-Company	399 Euro	https://kat-company.com
Oberland-Mangold	495 Euro	www.oberland-mangold.de
RPF24 Pro	290 Euro	www.rpf24pro.de

* Kein Anspruch auf Vollständigkeit, Stand: Juli 2022

Neue Produktlinie und Schulung für Camper-Fahrwerke

Marktneuheit für Wohnmobile

Die Reisemobilbranche boomt. Mit maßgeschneiderten Stoßdämpfern können Werkstätten diesen Trend für sich nutzen.



Das Geschäft mit Wohnmobilen wächst und ein Ende ist nicht abzusehen. Allein im Jahr 2021 gab es laut Caravanning Industrie Verband (CIVD) 81.420 Neuzulassungen, womit sich diese Zahl in den letzten vier Jahren mehr als verdoppelt hat. Die in der Regel hier verbauten Transporterfahrwerke sind für den Camping-Einsatz allerdings nicht ideal. Mangelnder Reisekomfort, schlechte Stabilität in Kurven oder störende Fahrgeräusche machen die Fahrt nicht gerade zu einem Genuss. Deshalb haben die Stoßdämpfer-Experten von BILSTEIN jetzt eine maßgeschneiderte Produktlinie für Wohnmobile aufgebaut.

Mehr Sicherheit und Komfort

Der eintragungsfreie Hochleistungsstoßdämpfer B6 Camper verbindet eine ganze Reihe von Vorteilen: Dazu gehören ein Sicherheitsplus bei Seitenwind und in Kurven durch optimale Bodenhaftung sowie ein intensiveres Fahrerlebnis durch hohe Traktion und präzises Handling. Gleichzeitig dürfen sich

Camper über mehr Fahrkomfort freuen: Hierzu trägt die Reduzierung der Fahrgeräusche durch bessere Dämpfung genauso bei wie die Komfortsteigerung durch das optimierte Abrollverhalten auf Kopfsteinpflaster und an Bahnübergängen. Mit dem B6 Camper Advanced gibt es zudem eine weitere Variante mit automatischer Dämpfungskraftverstellung nach einem rein mechanischen Verfahren. Dieser Stoßdämpfer passt sich in seiner Charakteristik selbstständig durch Schwingungs-Rückmeldung von der Straße an. Dank dieses innovativen Produkts fahren Wohnmobile in einer anderen Liga.

Von dem deutlichen Plus an Dämpfungskraft im Vergleich zum Seriendämpfer profitiert als Erstes der Fiat Ducato (ab Baujahr 2006), der in Europa die Basis für weit über die Hälfte aller Reisemobile stellt. Berücksichtigt werden zudem alle baugleichen Fahrzeuge von Citroën und Peugeot. BILSTEIN hat sowohl mit Kastenwagen als auch mit Teilintegrierten

spezielle Fahrversuche durchgeführt, um unabhängig vom Aufbau ein optimales Handling zu garantieren.

Gratis-Schulung: Camper-Fahrwerk

Werkstätten, die sich näher mit der Thematik befassen wollen, können ab sofort ein maßgeschneidertes Training absolvieren. „Die BILSTEIN Academy hat sich entschlossen, im Sommer 2022 erstmals eine kostenlose Schulung rund um Camper-Fahrwerke anzubieten“, so Rainer Popiol, Leiter der Schulungsorganisation. Zweimal fand der von einem Trainer online live durchgeführte Kurs dieses Jahr bereits statt. Nun wird wegen des großen Interesses **am 15. September von 15 bis 16 Uhr** ein weiterer Termin angeboten, der unter folgendem Link buchbar ist: workshop.bilstein.com/de/trainings-schulungen



Alle Produktinformationen finden sich auch unter: camper.bilstein.com

