

Reman-Boom unterstreicht die Notwendigkeit der Wachsamkeit!

Der Austausch eines defekten Euro-VI-Schalldämpfers ist eine kostspielige Angelegenheit. Kein Wunder also, dass sich Lkw-Besitzer zunehmend an Remanufacturing wenden. Doch neue Märkte bringen neue Chancen, aber auch neue Risiken mit sich.

going the extra mile

Alles, was Sie brauchen, vom Turbo bis zum Endrohr



Ein defekter Euro-VI-Schalldämpfer hat oft einen oder mehrere beschädigte Katalysatoren oder Filter (gemeinhin "Substrate" genannt) oder eine Verstopfung durch kristallisierte AdBlue®-Rückstände. Nichts, was eine professionelle Reparaturwerkstatt nicht beheben könnte, indem sie einfach die Substrate austauscht und die Innenseiten reinigt.

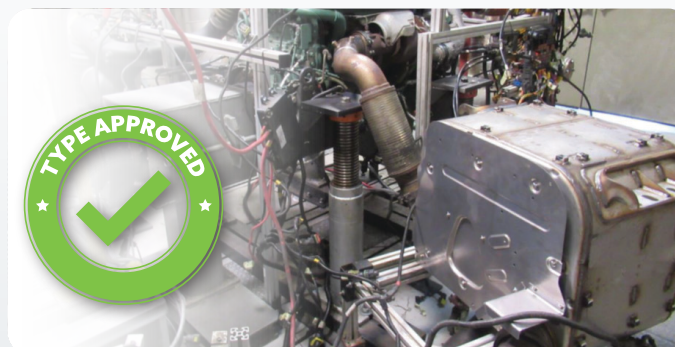
Als Konzept ist die Wiederaufbereitung von Euro VI-Schalldämpfern ein offensichtlich positives No-Brainer-Konzept. Eine gute, professionelle Aufarbeitung führt zu einem Produkt, das wie neu funktioniert, einen um 80-90 % geringeren CO-Fußabdruck aufweist und einen sehr attraktiven Preis hat. Ein Gewinn für den Planeten und Ihren Geldbeutel!

Doch mit dem Wachstum des Marktes nehmen auch die Qualitätsunterschiede zu, und die Fallstricke werden sichtbar. Jüngste Untersuchungen von Dinex und seinen Partnern haben ergeben, dass nicht alle Reman-Lieferanten die gleichen Standards einhalten wollen. Und wer hat die Konsequenzen zu tragen? Die Fahrer und die Lkw-Besitzer.

Warum sind Typenzulassungen wichtig?

Die Typgenehmigung ist Ihre Garantie dafür, dass wichtige Technologien wie Katalysatoren (DOCs C SCR) und Partikelfilter (DPFs) die Euro-VI-Normen erfüllen - sowohl in Bezug auf die Emissionsreduzierung als auch auf Leistung und Lebensdauer.

Es ist leicht, an billige Ersatzsubstrate ohne Typgenehmigung heranzukommen, und es besteht die große Gefahr, dass diese in überholten Euro-VI-Schalldämpfern landen, es sei denn, die Werkstatt und der Käufer bestehen eindeutig auf der Einhaltung der Vorschriften.



Kennen Sie das Risiko, bevor Sie es eingehen

Rechtlich gesehen kommt die Verwendung von nicht typgenehmigten Lösungen für ein Euro VI-Fahrzeug einer Manipulation der Motorsteuerung, dem Einbau von AdBlue®-Emulatoren oder anderen Abschaltvorrichtungen gleich, die, wenn sie bei einer Straßenkontrolle oder einer Prüfung der Verkehrstauglichkeit entdeckt werden, Geldstrafen von bis zu 15.000 € für Fahrer und Halter nach sich ziehen können.

Doch damit nicht genug: Nicht bauartzugelassene Lösungen sind oft nicht langlebig und leistungsfähig genug, was zu vorzeitigen Ausfällen, unerwarteten Reparaturen und einer möglicherweise geringeren Kraftstoffeffizienz führen kann.

Die Versuchung, die Typgenehmigung zu überspringen, um Kosten zu sparen, ist verständlich. Das Risiko rechtlicher Schritte, höherer Wartungs- und Betriebskosten und häufigerer Ausfallzeiten sollte jedoch bedacht und berücksichtigt werden.



Dinex befürwortet Qualitäts-Reman

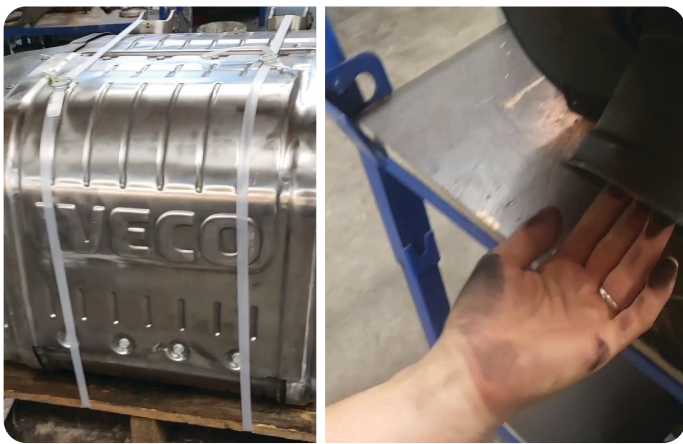
Wir sind stolz darauf, einige der führenden zertifizierten Wiederaufbereitungswerkstätten in Europa mit typgeprüften Substraten zu unterstützen. Sehen Sie sich hier unser komplettes Angebot an und fragen Sie uns nach Referenzen.

Vermeiden Sie schlechte handwerkliche Leistungen (& Unehrlichkeit)

Die Redewendung: "Man bekommt, wofür man zahlt" gilt nicht immer. Anfang dieses Jahres wurden einem Dinex-Partner 3.000 € (!) für einen Iveco Stralis Euro VI-Schalldämpfer in Rechnung gestellt, was auf den ersten Blick wie ein Schnäppchen erscheint, verglichen mit einem typischen OE-Wert von 8-9.000 €. Da sich jedoch herausstellte, dass der Schalldämpfer mit allen unten genannten Mängeln behaftet war, hätte der Einbau durch einen normalen Kunden leicht zu einer teuren Angelegenheit werden können.

Eine einfache visuelle Inspektion reicht selten aus, um einen wiederaufbereiteten Euro VI-Schalldämpfer guter Qualität von einem schlechten zu unterscheiden. Es kommt auf handwerkliches Geschick, Ehrlichkeit und Transparenz an.

Um mit den Markttrends Schritt zu halten, erwerben Dinex und die angeschlossenen Partner regelmäßig gebrauchte Euro-VI-Schalldämpfer, um sie zu testen und zu zerlegen. Unsere Ergebnisse zeigen, dass es durchaus qualitativ hochwertige Lösungen gibt, aber leider auch das Gegenteil:



Ein Dinex-Partner hat diesen überholten Iveco Stralis Euro VI-Schalldämpfer erworben. Schon vor der Demontage deutete schwarzer Ruß im Auslass darauf hin, dass etwas nicht in Ordnung war.

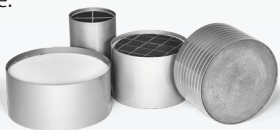
Die klügere und sicherere Wahl

Ziehen wir also unsere Schlüsse: Wie kann man Fallstricke vermeiden, ohne die Kosten übermäßig zu steigern? Wir haben 2 Möglichkeiten für Sie:

Reman von Fachleuten kaufen

Holen Sie Empfehlungen ein, wenden Sie sich an den Anbieter, und fragen Sie unbedingt nach:

1. Sicherstellung, dass alle drei Substrattypen ersetzt wurden: DOC, DPF und SCR.
2. Typgenehmigungsdokumentation oder Homologationsnummer der ersetzten Substrate.
3. Bestätigung, dass vor Beginn der Wiederaufbereitung eine ordnungsgemäße Ursachenanalyse (RCA) durchgeführt und anschließend eine ordnungsgemäße Überprüfung und Druckprüfung durchgeführt wurde.



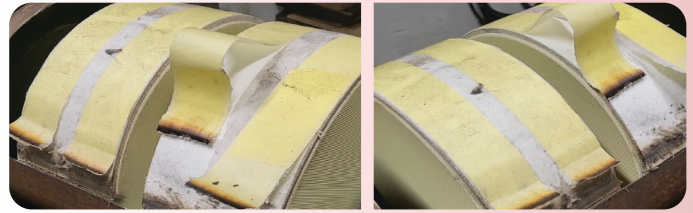
Lassen Sie uns den richtigen Reman-Partner finden

Wenden Sie sich an Ihr lokales Dinex-Verkaufsbüro, um Referenzen von professionellen & empfohlenen Remanufacturing-Lieferanten zu erhalten.



Das SCR-Substrat ist schlecht installiert.

Lässt Abgase vorbeiströmen, was zu übermäßigem AdBlue®-Verbrauch und möglicher Kristallisation führt, und schließlich kann sich das Substrat einfach lösen.



SCRs nur lose mit Klebeband befestigt.

DOC-Substrat in Rechnung gestellt, aber nicht ersetzt.

Ein gealterter Katalysator beeinträchtigt die Systemtemperatur, die DPF-Regeneration und die SCR-Funktionalität. Wenn der Kunde für einen neuen Katalysator bezahlt, muss er ihn unbedingt bekommen.



DPF hat Risse, durch die Abgase entweichen können, und hätte ausgetauscht werden müssen.

Substrate unbekannter Herkunft.

Bei typgenehmigten Teilen müssen Hersteller- und Zulassungsnummer eingraviert sein. In vielen Fällen sehen wir, dass diese fehlt, was eine Überprüfung nicht möglich macht.



SCR-Substrate ersetzt, aber keine Angabe der Typgenehmigungs- oder Homologationsnummer.

Kaufen Sie neue bauartzugelassene Aftermarket-Produkte

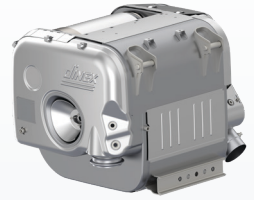
Dinex ist der einzige Aftermarket-Lieferant, der fabrikneue, typgeprüfte Euro-VI-Schalldämpfer zu einem Preisnachlass von 40-50 % auf den regulären OE-Preis anbietet.



SAC000 für
Volvo FH/FM



4IC000 für
MAN TGX/TGS



2KC005 für
Iveco Stralis/Trakker



Ihr Aftermarket-Lieferant

Informieren Sie sich über unser komplettes Angebot an Euro VI-Abgasanlagen, einschließlich typgeprüfter Schalldämpfer, und bestellen Sie über unseren Online-Katalog.