

Új dízel próbapad

INT-UNIT PLC

A személy- és haszongépjárművek, mezőgazdasági erőgépek és építőipari motorok dízeladagoló rendszerei elemeinek javítása, kezdve a soros adagolóktól, az adagolóporlasztókon át a mai common rail-ig, folyamatosan egyre több munkát ad a dízeladagoló specialistáknak. A mérések technológiai ideje, a nem elhanyagolható idejű felszerelést is beleértve, hosszú, egy-egy padot sokáig foglal le. Ezért mindenki törekszik több és hatékony munkavégzést biztosító próbapad beszerzésére. Filep István úrral, a Filep Diesel Szerviz cégvezetőjével beszélgetünk minderről, melynek apropója, hogy a neves vállalkozás egy újabb dízeladagoló próbapaddal gazdagodott.

– Mit tud az új pad és ez a hazai műhelygyakorlatban milyen újdonságot jelent?

– A PDE vagy Unit Injector az adagoló-porlasztó és a PLD, a „steck-pumpa” rendszerek vizsgálatára kifejlesztett török gyártmányú berendezés, típusa INT-UNIT PLC. A gyártó az 1995-ben alapított Dayel isztambuli központú cég. Még 10 évvel ezelőtt is a független dízelvizsgáló berendezések gyártóit nagyon óvatosan szemléltük. Mára ezek közül többen elérték a profi szintet. Mindenkitől tanultak, berendezéseik minőségével, tudásával szemben ma már nem kell, hogy fenntartással éljünk. A berendezést az Intent Hungária Kft.-től, a Dayel regionális kereskedelmi képviselőjétől vásároltuk. Az Intent cégnek rendkívül jó a gyártóval a szakmai kapcsolata, ez a vásárlónak is megnyugtató. A pad 7,5 kW hajtóteljesítményű, PLC-elektronikával vezérelt. A mennyiségmérés mérőüveggel és nagy pontosságú átfolyásmérővel is végezhető. A berendezés reakcióidő-mérése egyesíti a Hartridge és a Bosch próbapadjainak műszaki megoldását.

– A PDE és a PLD-nél a próbapadi működtető hardver egység a dolog lényege. A Dayel milyen megoldást alkalmaz?

– A Hartridge próbapadja a PDE-injektorok vizsgálatánál típustól függően cseréli a vezérműtengelyt. Ezzel állítja az emelési magasságot / dugattyúloketet, illetve változtatja a bütökprofil. A mennyiségmérés mellett a reakcióidőt méri egy kopogásérzékelő szenzorral. A Bosch „Cambox”-a egy vezérműtengelyt, egy vezérlő bütök profilt használ. Az emelési magasságot a PDE-egység befogási magasságával állítja. A szállított mennyiségmérés mellett itt az ún. BIP jelet figyelni az elektronika, mely a kivezérlési áram időbeni lefutásának egy eseménye.

Az INT-UNIT PLC berendezés „Cambox”-a 5 db különböző emelési magasságú, különböző bütökprofil tartalmazó



vezérműtengelyt alkalmaz. A felette elhelyezett PDE befogóegység elcsúsztatható, a használni kívánt bütök felett rögzíthető. A különböző PDE-, PLD-egységek befogásához 19 db befogóegység áll rendelkezésre. Az egységek befogása, rögzítése, ez nagyon lényeges számunkra, egyszerű, gyors és praktikus. Bizonyos beállítási, szerelési feladatok az injektoron a próbapadon befogott állapotában is elvégezhetők.

– Milyen típusokat lehet a padon vizsgálni?

– Bosch, Delphi, Caterpillar, Cummins és VW-Siemens VDO típusú PDE-egységek vizsgálatára alkalmas. PDE piezoegységénél csak mennyiségmérés végezhető, reakcióidő-mérés nem. Adatbázisa Bosch és Delphi típusokból a legnagyobb. Egyedi új PDE-egységek bemérése egyszerűen beállítható, a mért értékekkel az adatbázis bővíthető. Az adatbázis nem időkorlátolt, nem „zárkózik be”, frissítését az Intent Hungária Kft. végzi.

– *Hogyan zajlik le a mérés?*

– A bemérés folyamata manuálisan és automata üzemmódban is lefolytatható. Kézi vezérlésnél a szállított mennyiség méréshez a mérőüvegrendszerrel célszerű használni. Az automatikus üzemmódban a nagy pontosságú átfolyásmérőt kell használni. Ez utóbbinál a mért értékek automatikusan tárolódnak, kinyomtathatóak. A mágnesetekercsek ellenállás- és induktív „Henry” mérését is elvégzi a program. A berendezés érintőképernyőn keresztül vezérelhető. A vizsgáló vezérlőképernyőn a szokásos adatok mellett grafikus, folyamatosan látható a reakcióidő és a BIP jel lefutása, egyesítve a Hart-ridge és a Bosch elvű reakcióidő figyelését. Ezzel a „problémásabb” egységek hibás működése könnyebben kiszűrhető.

– *Mibe kerül mindez?*

– Nagyságrendileg annyiba kerül, mintha megvásárolnánk a Bosch Cambox egységét. Csak a leglényegesebb, a Bosch Cambox működtetéséhez kell még egy EPS 815 próbapad, ami nem olcsó. Ráadásul átszerelése a Cambox használatára időigényes, nehézkes.

– *Mit mutatnak az eddigi tapasztalatok?*

– A DAYEL UNIT-PLC próbapad egy jól megtervezett, kompakt berendezés, sorozatmunkára rendkívül alkalmas.

– *Nézzük a műszaki kérdések után a vállalkozás üzleti oldalát! Milyen Filep úr, a közérzete?*

– Köszönöm szépen, voltam már jobban is. Örülök, mert van munka. Annak már viszont nem, hogy 3 évvel ezelőtti árakon, sokkal többet dolgozunk, ugyanazért a nyereségért. Az ügyfeleket nem érdekli, hogy milyen bonyolult, eszköz-igényes lett a dízeljavítás. Márpedig a haszonból ma már lehetetlen az új javítási technológiát kitermelni.

– *A gazdasági válság a dízelszakmában is elhúzódik?*

– A vevő, tisztelet a kivételnek, nem megy szakszervizbe. Mindent az interneten keres, itt tájékozódik és lesz nagyon okos. A „meg tudja-e csinálni” mellett a legfontosabb kérdése, hogy „mikor lesz kész, mibe fog kerülni?” Még nem is láttuk az autót, nem diagnosztizáltuk, máris adjunk egy árajánlatot. Ez alapján dönt, hogy hol javíttat, eljön-e hozzánk. A bontósokkal, az internetes alkatrész-árusokkal nem tudunk versenyezni. Ráadásul megjelentek hazánkban a külföldi felújított dízel cseretermékek.

– *Milyen ma Diesel Márkaszerviznek lenni?*

– Köszönöm szépen, volt már jobb is! A dízeljavítás-technológia bonyolultsága, beruházási eszköz igénye brutális. A multik, a Bosch, a Denso vagy a Delphi ennek ellenére nem védi szakszervizeit. Bár fennhangon hangoztatják, hogy



szakszerű javítás csakis gyári technológiával végezhető, mégis mindenki számára hozzáférhetővé teszik a speciális common rail alkatrészeket. Erre legjobb példa a Delphi. Dízel márkaszervizeit háttérbe helyezve, 2015-től egy multi alkatrész-nagykereskedő céget bízott meg képviseleti joggal.

– *Mi a helyzet az alternatív dízeljavítási technológiákkal, az utángyártott alkatrészekkel?*

– Tudomásul kell venni, hogy kinőtték magukat ezek a cégek. Az általuk nyújtott berendezések, alkatrészek ma már jó minőségűek. Olasz, török vagy kínai gyártmányú. Mind megtalálható ma már Magyarországon is. Ezzel pedig csak úgy lehet versenyezni, hogy mi is alkalmazzuk. Igazodnunk kell a vevő pénztárcájához. Így legtöbbször a vevő 2-féle árajánlatot kap, és ő dönt, hogy melyiket alkalmazzuk. A konkurencia hatása olyan nagy, hogy a Bosch Car Szerviz hálózat zömében nem a Bosch dízelszervizekkel dolgoztat, hanem a függetlenekkel.

– *Egy éve választották meg a Diesel Egyesület elnökének. Hogy telt el ez az év?*

– Sikeres, pezsgő egyesületi életet vettem át Horváth Tibor úrtól. A baj csak egy volt, hogy csökkenő részvétel mellett a pénztárunk a 0-hoz kezdett közeledni. Mivel a legtöbb előadót ma már meg kell fizetni, fel kellett emelni tagdíjunkt. Ebből sikerült színvonalas előadókat felkérni. Be kellett keményíteni az előadásainkon való részvétel ellenőrzésén. Előfordult, hogy a Fáyban még a lépcsőn is ültek, de a jelenléti ívet csak az egyharmaduk írta alá. Mindenesetre sikeresen túléltük a változtatásokat. Bár lecsökkent a taglétszámunk, de rendezvényeinken a részvétel, az aktivitás nagy. Így gondtalanabban nézek a 2015. évre.

Köszönöm a beszélgetést!

(NAGYSZOKOLYAI IVÁN)