

# MEGHIBÁSODOTT ADBLUE-ADAGOLÓ RENDSZER FELÚJÍTÁSA A TURBO-TECNÉL

Szerkesztőségünknek módjában állt interjút készíteni Marcin Kaszuba úrral, a Turbo-Tec cég műszaki trénerével, a téma szakértőjével. A beszélgetés tárgya a dízelmotoros személygépjárművek kipufogógáz-tisztító rendszerében található nitrogén-oxid-redukáló katalizátor, közismerten az SCR működéséhez szükséges AdBlue-reagens adagolórendszerének és tartályának a javítása. A lengyel multinacionális vállalat lassan 20 éve foglalkozik professzionális alkatrész-felújítással, legújabb termékük a Peugeot, Citroën, DS, Opel, Fiat és Toyota AdBlue-adagoló rendszerének és tartályának felújítása. Legnagyobb darabszámban a PSA konszern gépjárműiben található rendszer javítása iránt mutatkozik igény.

– Az adagolórendszer mely részei hibásodnak meg leggyakrabban, és melyek azok az alkatrészek, amelyek felújítása lehetséges?

– A piaci igényekre reagálva, az autókban használt AdBlue-tartályokra, azok valamennyi elemének felújítására szakosodtunk. Az ilyen típusú tartályok többek között a következőket tartalmazzák: szivattyúmodul, különféle típusú érzékelők és szelepek, valamint a rendszer működését irányító elektronikus vezérlő. Sérülésük általában mechanikus (külső vagy belső szivárgás, szivattyú sérülé-

se stb.) vagy elektromos/elektronikus (érezkelők, szelepek és egyéb vezérlőrendszer-elemek) lehet. A rendszer meghibásodása esetén a jármű használói által tapasztalt fő probléma a műszerfalon villogó hibaüzenet, valamint gyakori, hogy a gépjármű visszaszámlálásba kezd, hogy bizonyos kilométer megtétele után már nem lehet elindítani a motort. Ezenkívül a számítógépes diagnosztika lehetővé teszi a kipufogógáz-utókezelő rendszerrel kapcsolatos tárolt hibák kiolvasását, beleértve a leggyakoribb hibakódot: P20E8

– Az AdBlue-nyomás túl alacsony.

– A felújítás mennyire munka- és időigényes?

– Nagyon, jelentős időt kell fordítani a felújításra. Ez egy bonyolult folyamat, mely speciális eljárások és diagnosztikai eszközök használatát igényli. A jármű sok más rendszeréhez hasonlóan az AdBlue-adagoló rendszert is egy dedikált elektronikus vezérlő irányítja. Ez egy feladatorientált vezérlő, amelyben a rendszer működési programja és paraméterei vannak rögzítve. A diagnosztika és felújítás során a vezérlőhöz való hozzáférés szükséges, ki kell olvasni a rendszer működési paramétereit az értékeléshez. Minden AdBlue-tartálymodellhez átfogó megközelítésre van szükség, amely a felújítási folyamat többlépcsős végrehajtását igényli. A siker kulcsa egy adott komponens felépítésének, működésének, valamint a rendszer többi elemére gyakorolt hatásának ismerete. Itt szükség van a technológiai és a kutatás-fejlesztési részleg dolgozóinak tudására és tapasztalatára. Jelenleg naponta átlagosan 80 db, különböző típusú felújított tartály hagyja el a termelést. Tisztában vagyunk azzal, hogy manapság mennyire fontos a gyors szervizmegoldás és mennyire értékes az ügyfél ideje. Raktáron vannak, így azonnal elérhető a leggyakrabban keresett, felújított AdBlue-tartályok.





– Könnyen beszerezhetőek eredeti alkatrészek az AdBlue-adagoló rendszer felújításához?

– Az általunk forgalmazott tartályok OE alkatrészeinek beszerezhetősége korlátozott. Emiatt a Turbo-Tec technológiai részleg bevált és elismert partnereinkkel közösen kifejlesztette és elindította néhány alkatrész gyártását saját terveink és szabadalmaink alapján.

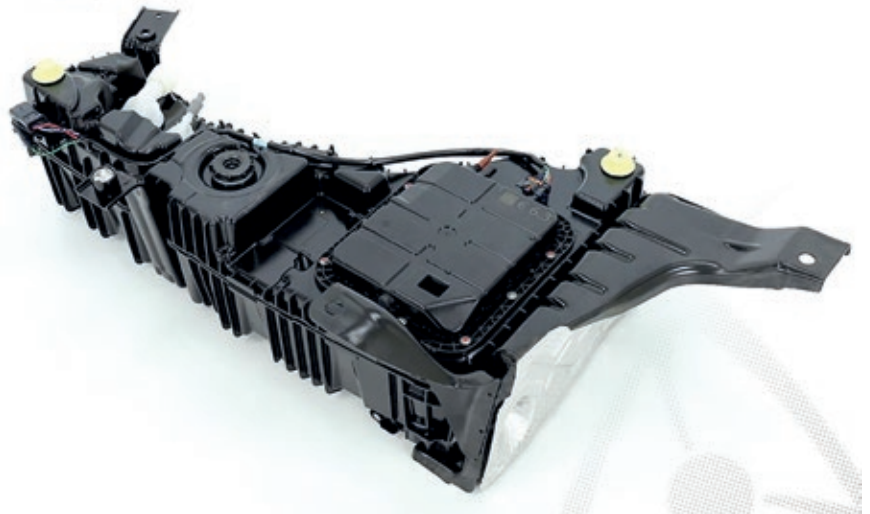
– Hogyan zajlik le a felújítás, milyen rendszerben dolgozik a Turbo-Tec?

– Az AdBlue-tartály-felújítási technológia saját projektünk, amely a kutató-fejlesztő csapat és a technológiai részleg munkájának köszönhetően jött létre külső segítség nélkül. A felújítási folyamat szakaszokra oszlik, az egyes lépéseket egymás után hajtják végre, mint például: műszaki állapot felmérése, tartály tisztítása, alkat-

részek szétszerelése, alkatrész-diagnosztika, alkatrészek cseréje, összeszerelés és az AdBlue-tartály végső funkcionális tesztje. A Turbo-Tec által felújított AdBlue-tartály felújítási folyamatának magas színvonalára garancia az ISO 9001 TÜV

tanúsítvány, illetve a Toyotától átvett TWI folyamatmenedzsment, ennek köszönhetően tudunk 24 hónapos garanciát vállalni a felújított tartályokra.

Köszönjük az értékes információkat! ■



9025 Győr, Kossuth Lajos utca 166.

Tel.: +36-96/416-826, E-mail: gyor@turbo-tec.eu

## ALTERNATÍV MOTORHAJTÓANYAGOK

# AZ EU (EL)HALASZTJA AZ E-TÜZELŐANYAGOKRÓL SZÓLÓ SZAVAZÁST

Sajtóértesülés szerint – olvassuk német lapokban – az EU Bizottság halasztja az új járműtípus, „klímasemleges e-fuel cars” döntését. Az év vége előtt – nem megerősített információ – valószínűleg nem lesz róla szavazás.

Az e-tüzelőanyagok körül még mindig sok a bizonytalanság, beleértve a politikai természetűeket is.

Az Európai Unió álláspontja szerint az e-motorhajtóanyaggal üzemelő gépjárműveknek 100%-ban szén-dioxid-semlegesnek kell lenniük, ha 2035 után is értékesíteni kívánják őket. Németország azt követelte, hogy az e-tüzelőanyaggal működő autót mentesítsék az új járművek kivonása alól. Az e-motorhajtóanyag ügye többek között a németek szívéhez közel álló ügy, élharcosa a Porsche.

2024. január végén kellett volna megszületnie a döntésnek a klímasemleges e-tüzelőanyag autók EU-beli jóváhagyásáról. Sajtóértesülések szerint azonban a téma rövid időre lekerült a napirendről. Az Európai

Bizottság lemondta az EU-tagállamok képviselőiből álló illetékes technikai bizottság ülését – közölte február 1-jén a Frankfurter Allgemeine Zeitung. A következő időpont március 1-jén lesz. De a szkeptikusok szerint ekkor sem lesz döntés.

Olaszország szorgalmazza a bioüzemanyaggal (ez nem teljesen azonos az eFuellel, de a rendelet szempontjából nincs különbség köztük) hajtott autók (M1 és N1 kategória) nyilvántartásba vételét 2035 után is. Franciaország viszont nem akar e-tüzelőanyaggal működő autót. A németek vacillálnak. Az európai parlamenti választások (június 6. és 9.) után dönthet az új EU Bizottság az új járműtípus megalkotásáról. Hírt hallani, hogy az EU Bizottsága most egy szakértői bizottság felállítását fontolgatja. Ennek meg kell vizsgálnia a lehetőségeket arra vonatkozóan, hogy a klímasemleges e-motorhajtóanyagokkal üzemelő új autók miként lehet jövője az EU-ban a 2035-re elhatározott belső égésű motorok betiltása ellenére. ■