Partikelmessung

Sichtproben

Mittels Partikelmessung könnte die technisch veraltete Diesel-Abgasuntersuchung künftig modernisiert werden. Was Partikelmessgeräte leisten, können Auszubildende und Meisterschüler des Kfz-Gewerbes der Kfz-Innung München Oberbayern künftig eigenhändig erproben.

Bilder: Schlieben

Klaus Burger (l.) überreichte das Partikelmessgerät an Schulungsleiter Klaus Epple

MAHA-Geschäftsführer und ASA-Präsident Klaus Burger ließ es sich Anfang Januar nicht nehmen, eigenhändig ein Partikelmessgerät für die Diesel-Abgasuntersuchung als Dauerleihgabe an die Kfz-Innung in München zu übergeben. Klaus Epple, Schulleiter des Berufsbildungszentrums, nahm die technische Innnovation aus Haldenwang gern entgegen. „Wir freuen uns, unseren AU-Schulungsteilnehmern künftig aktuelle Technik zeigen zu können und werden das MAHA-Partikelmessgerät außerdem für die Systemdiagnose in Dieselschulungen nutzen." Die Münchner Innung ist laut ZDK mit rund 4.000 Absolventen in drei Jahren der größte AU- Schulungsanbieter Deutschlands.

Nicht nur sauber, sondern rein

Von der Leistungsfähigkeit des Systems konnten sich Epple und seine Kollegen gleich bei einer Einweisung durch Bernhard Roll, bei MAHA für Softwareentwicklung zuständig, überzeugen. Der führte an einem aktuellen Dieselfahrzeug mit Partikelfilter vor, wie präzise das Gerät mittels Lasertechnik Rußpartikel im Abgas ermittelt. „Die hohe Präzision erlaubt zum Beispiel Aussagen darüber, ob ein eingebauter Partikelfilter auch arbeitet und welchen Wirkungsgrad er erreicht", erklärte Bernhard Roll. Kleiner Nebeneffekt bei seiner Demonstration: Die Abgase des Audi-Dieselmotors, an dem das Gerät getestet wurde, hatten im Leerlauf einen geringeren Partikelanteil als die Umgebungsluft in der Versuchswerkstatt. Derzeit wird das Partikelmesssystem bei der Physikalisch Technischen Bundesanstalt (PTB) in Braunschweig geprüft. Sollte es dort die Zulassung bekommen, wovon auszugehen ist, wird es bislang bei der Diesel-AU eingesetzte Opazimeter künftig nach und nach ablösen können. Laut Klaus Burger sind die Kosten für ein modernes Partikelmessgerät auf dem Niveau eines guten Opazimeter. Mit ein Grund dafür, warum immer mehr Werkstätten Interesse an dem neuen System bekunden, von dem MAHA zur Automechanika die neuesten Gerätegenerationen präsentieren will.

„Das technische Grundprinzip der Opazimeter ist 40 Jahre alt, die Rußentwicklung moderner Diesel-Pkw mit Direkteinspritzung ist damit nur noch unvollständig abzubilden", betonte Burger bei der Übergabe.

Hersteller blocken Modernisierung

Keine Aussage mochte er dazu treffen, ob das Partikelmessverfahren künftig generell vom Gesetzgeber als Verfahren für die Diesel-AU vorgeschrieben wird. Bislang scheitert eine Modernisierung des Messverfahrens auch an namhaften deutschen Automobilherstellern. Die verweisen auf die angeblich lückenlos selbst überwachenden OBD-Systeme ihrer Fahrzeuge und sind der Meinung, künftig komplett auf AU und Endrohrmessungen verzichten zu können. Nicht nur die Messgerätehersteller sind da anderer Meinung. Auch bei den Prüforganisationen und im Kfz-Gewerbe sieht man die Mär von der Unfehlbarkeit der Autotechnik eher skeptisch und beruft sich dabei auf eigene Messergebnisse. *fs*

Bernhard Roll (m.) erläutert Klaus Epple und seinen Kollegen den Umgang mit dem Partikelmessgerät