

Einführung von Motoröldialyseverfahren

Die Thematik „Filtrationsverfahren von Ölen“ ist schon seit mehreren Jahren immer wieder im Gespräch. Bis heute bleibt festzustellen, dass unseres Wissens bisher kein Fahrzeughersteller eine offizielle Freigabe erteilt hat, anstatt des Ölwechsels eine „Öldialyse“ durchführen zu können. Dieser Sachverhalt wurde uns im Rahmen einer aktuell gestellten Anfrage bei MAN und Mercedes auch noch einmal bestätigt.

Einerseits ist natürlich nicht auszuschließen, dass sich hier die Bemühungen der großen Ölkonzerne in Grenzen halten werden, für ihre dialysebehandelten Öle eine Freigabe bei den Fahrzeugherstellern zu erreichen.

Auf der anderen Seite ist aber auch festzuhalten, dass die Öle in Kombination mit der heutigen komplexen Fahrzeug- und Motorentechnologie eine ganz andere Bedeutung gewonnen haben. Ein Beispiel hierfür ist die verschleißabhängige Durchführung von Servicearbeiten an Nutzfahrzeugen, wo mit Hilfe von den in den Fahrzeugen verbauten dynamischen Wartungsrechnern ermittelt wird, wann z. B. die nächste Wartung durchzuführen ist. Es findet also anstatt einer statischen (z. B. nach 30.000 km) Bemessungsgrundlage, eine nach den tatsächlich vorhandenen Verschleißkriterien Festlegung der Wartungsarbeiten statt. Ein Parameter dies systemseitig festzulegen, sind die im Öl befindlichen (Ablagerungs-) Bestandteile. Auch im Rahmen der heutigen Abgastechnologie (Partikelfiltersysteme), werden an das Öl hohe Ansprüche gestellt. Inwieweit hier Auswirkungen zu erwarten sind, ist uns auch nicht bekannt.

Der Hauptgrund, dass hier bis heute nicht nur im Fuhrpark der Stadt, ESW und AWG, sowie in allen von uns bekannten regionalen und überregionalen Fuhrparks dieses Verfahren nicht eingesetzt ist, wird darin gesehen, dass keine eindeutige und verlässliche Zusagen vorliegen, im etwaigen Schadensfall auch ausreichend abgesichert zu sein. Selbst wenn man die kausale Nachweispflicht bei Schadensfällen bei den Herstellern sieht, würde sich die Klärung der Kostenübernahme bei Schäden - die vielleicht nicht direkt zuzuordnen wären- oder die sonst im Kulanzverfahren mit den Herstellern noch abzuwickeln wären, als äußerst schwierig gestalten. Bei Fahrzeuginvestitionen von teilweise bis zu 200.000 EUR je Fahrzeug, sind die Bedenken aus unserer Sicht gerechtfertigt.

Zu berücksichtigen ist auch, dass es sich bei den Fahrzeugen in den Fuhrparks um einen sehr großen Anteil an Sonderfahrzeugen handelt, die auch aufgrund der Einsatzkriterien (extremer Kurzstreckenanteil) sehr viel im Schwachlastbetrieb laufen. Dies bewirkt wiederum, dass sehr niedrige Abgastemperaturen vorliegen und hier in einigen Fällen auch erste Störungen bei den EURO 6 –Fahrzeugen in den Abgasnachbehandlungssystemen festzustellen sind. Von daher sollte man auch ein mögliches weiteres Störungs-/Schadenspotential ausschließen.

Der ESW - als „Fuhrparkbetreuer“ für die Stadt, AWG und den eigenen ESW-Fuhrpark- ist in der Richtung Umweltschutz und Kostenoptimierung natürlich schon länger aktiv. Hierunter fallen z. B. folgende Maßnahmen:

- Ausstattung der Sonderfahrzeuge bzw. Aufbauten mit Zusatzölfiltern (im Hydraulikbereich) zur Ausweitung der Ölwechselintervalle (Herstellerzulassung ist gegeben)

- Ölwechselintervalle auf das maximale zulässige Maß bzw. Erfahrungswerte ausgelegt
- Nutzen von Fahrzeugtechnologien, die verschleißabhängige Wartungsintervalle ermöglichen
- Nachrüstung von Partikelfiltersystemen
- Beschaffung von Neufahrzeugen mit der bestmöglichen Abgasnorm
- Neuausrichtung von Fahrerschulungen und Optimierung der Kraftstoffverbrauchsanalysen zur Reduzierung der Kraftstoffverbräuche

Speziell auch dem letzten Punkt bemessen wir in Sachen Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit eine besondere Bedeutung zu. An dem Beispiel Müllsammelfahrzeug – Ø Verbrauch von ca. 80 Liter /100 km - kann man sich vor Augen halten, welche Potentiale zu berücksichtigen sind.

Seitens der ESW-Fuhrparkbetreuung ist man natürlich immer interessiert und offen für Möglichkeiten und neue Technologien, den städtischen Fuhrpark zu optimieren. Dies ist auch ein fortlaufender dynamischer Prozess. Im Rahmen der aktuell schon aufgenommen Fuhrparkoptimierung der Stadt Wuppertal sind schon wichtige Ansatzpunkte gefunden, den Fuhrpark umweltgerechter und wirtschaftlicher aufzustellen. Von daher wird von unserer Seite mehr Sinn darin gesehen, dies weiter fortzuführen und nicht aktuell auf Technologien wie das Filtrationsverfahren zu setzen, wo die möglichen Negativauswirkungen- zumindest von unserer Seite – nicht abzuschätzen sind.

Vor diesem Hintergrund sieht der ESW zz. von der Einführung des Motoröldialyseverfahrens ab. Sollten die Fahrzeughersteller entsprechende Freigaben erteilen, wird der ESW die Thematik wieder aufgreifen.

Karsten Flick