

Faror med förbikoppling

Lägre bränsleförbrukning, högre effekt, ökat vridmoment ... Visst låter det lockande att koppla förbi Adblue-insprutningen. Men hur mår egentligen lastbilen? Svensk Åkeritidning lyfter på stenen.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE FOTO: SCANIA

Ni har sett annonserna om motoroptimering genom avstängda ureasystemet utan felkoder och bättre effekt. På internet hittas en oändlig uppsjö av produkter för att sänka förbrukning, koppla sig förbi Adblue-system, EGR-ventiler, DFP-filter och annat.

Trimsatserna, eller motoroptimeringssatserna ligger på runt 10 000 kronor och det är inget någon försöker smussla med – och de är heller inte olagliga att sälja. Bland annat finns en känd firma som helt öppet i sina annonser erbjuder en box för att manuellt kunna stänga av Adblue-insprutningen.

Enligt en säljare på företaget är det dock ingen rusch. Han erkänner också att det har varit en del bekymmer.

– Vi upplever det som att många har problem. Kanske inte direkt med nya bilar. De blir ju bättre och bättre, säger han men menar att de inte säljer många boxar idag.

Vi får också kontakt med en åkeriägare i Helsingborg som känner till prylarna.

– Vi har haft mycket kladd med Adblue. Så fort man kommer in på verkstaden så ska de byta Adblue-pumpen och NOX-sensorer, det är 25 000 kronor.

SÅ HAN KÖPTE EN BOX FRÅN KINA, betalade en femhundra för tre år sedan, men har faktiskt inte använt den.

– Vi lägger nog 25 000 om året på varje bil bara på detta med Adblue, berättar han och fortsätter:

– Du kan gå till en återförsäljare och få en ny bil levererad med avgasspjäll och då måste du sätta på en Adblue-killer, annars får du en felkod om du aktiverar spjället, berättar han.

Faktum är dock att optimeringsutrustning och emulatorer gör att bilen inte längre överensstämmer med den miljöklass den är certifierad för. Därmed är den olaglig att köra med.

På Scania har man bilden klar och ser inte med blida ögon på utvecklingen med ökad effekt, ökat vridmomentet och sänkt bränsleförbrukning genom vad man kallar manipulering.

Jonas Hofstedt och Peter Wansölin – som båda jobbar inom drivlineutveckling ser det som ett rätt stort och utbredd problem.

– Vi har sett detta i många år och jag har pratat med högsta ansvariga för emissionslagstiftningen i EU. De anser att deras sak är att lagstifta om att vi ska utveckla och producera motorer som inte släpper ut, men att det inte är deras sak att upprätta uppföljande verksamhet, säger Jonas Hofstedt uppgivet.

Peter Wansölin som ansvarar för utveckling av styrsystem och drivlina på Scania berättar vidare om tillvägagångssättet.

– Det finns två typer. Det är de som går in i våra styrsystem och ändrar vår programvara. Dessa kan vi upptäcka.

– De som manipulerar signaler som kommer in från givare till ställdon är svårare. I stället sätter man en simuleringsbox som skickar konstgjorda signaler, och det kan vi inte upptäcka.

Det verkar i huvudsak finnas tre olika anledningar till förbikoppling. Det är krånglande system som man vill koppla förbi, det är maffigare ljud som man vill åstadkomma genom avgasspjäll och det är för att komma undan urea-kostnaderna.

– Då är det kväveoxidemissionerna som åker upp, och då är vi tillbaka på de siffrorna som vi hade på 80-talet, säger Jonas Hofstedt.

OM ANLEDNINGEN TILL att koppla förbi Adblue-systemet skulle vara krångel då?

Visserligen talar Jonas Hofstedt bara för Scania men det tror han är passé:

– Krånglade gjorde det från början men det är idag ett minne blott.

Och avgasspjäll för att kunna köra med raka rör tror han är en marginell andel.

– Det låter som ett mindre problem kopplat till ett fåtal cowboys, säger han spontant.

Flera påstår att det finns återförsäljare som direkt vid leverans kan förse bilen med spjäll och därigenom också förbikoppling av Adblue ...

– Det hoppas jag verkligen att ingen Scania-återförsäljare gör, men det kan man inte svära sig fri från. Man vet ju hur mycket de försöker göra för sina kunder.

– Åkerierna kan visserligen kanske sänka driftkostnaderna med 1–3 procent om man tar bort urean, medger hans kollega Peter Wansölin.

De är dock överens om att ingreppen kan ge upphov till många andra inte sällan märkliga problem.

– En manipulerad insignal kan till exempel påverka klimatanläggningen och kunden kommer med problemet till verkstaden. Detta drabbar både kunden och oss, menar Jonas Hofstedt.

Man pratar också gärna om motoroptimeringssatserna med starkare motorer till lägre förbrukning:



” Det finns två typer. Det är de som går in i våra styrsystem och ändrar vår programvara. Dessa kan vi upptäcka. De som manipulerar signaler som kommer in från givare till ställdon är svårare.

PETER WANSÖLIN



” Vi har system som kan detektera om man har varit inne och manipulerat, och det vi kan se är att de flesta sköter sig som man ska.

JONAS HOFSTEDT

Miljön blir lidande och frågan kvarstår – vad göra åt saken?

– Vi kan hänvisa till copyright, mönsterskydd mot företagen som använder våra produkter i sin marknadsföring, men vi kan inte stoppa företag ett erbjudande trimning och förbikoppling, avslutar Jonas Hofstedt.

– Det påverkar motorn mer direkt. Mer bränslemängd, tidigare insprutning, högre tryck och temperatur. Det sänker livslängden och ger andra utmattnings-egenskaper och är definitivt inte bra för motorn, säger Peter Wansölin.

Han kan inte förstå att någon kan tro att småfirmor klarar att ge bättre effekter och förbrukningssiffror med bibehållen livslängd och emissioner om man jämför deras resurser.

Men hur stor andel som rullar omkring på vägarna med olika typer av så kallade motoroptimeringsystem finns det inga uppgifter om.

– Vi har system som kan detektera om man har varit inne och manipulerat, och det vi kan se är att de flesta sköter sig som man ska, förklarar Jonas Hofstedt.

– Det är under fem procent som har en främmande mjukvara, tillägger Peter Wansölin och medger att den siffran ändå kan betyda tiotusentals Scania.

– Men den som har en box för att strypa urea har vi ingen statistik på, vi kan inte se hur många det är.

Även Volvo känner till fenomenet och meddelar brevlades sin syn på saken. Även här trycker man på att det är olagligt och kan ge problem som inte täcks av garantin:

”Då det åsidosätter Euro 6 och det sätt som motorn och efterbehandlingssystem är tänkt att fungera, innebär det både ett lagbrott och kvalitetsrisker som kan bli bestående. Då man gör ingrepp av denna typ innebär det även att garantier upphör att gälla. Vi är starkt emot detta och försöker på olika sätt att försvåra denna typ av modifieringar”.



bosse.norvinge@akeri.se