

# Von Euro null auf Euro 5

Umrüstsätze für Alt-Diesel konnten selbige bisher höchstens um eine Schadstoffklasse verbessern. Ein Spezialist hievt jetzt Toyota-HZJ-Modelle und Unimogs mittels Harnstoffeinspritzung auf Euro 5

Der Umrüster SK-Handels-AG aus Aicha vorm Wald/Bayern bietet neuerdings einen Umrüstsatz an, der etwa einen Toyota HZJ („Buschtaxi“) und auch diverse Unimog-Modelle (U 130 und U 140 mit 4,0-Liter-Diesel der Baureihe OM364, U300, U400, U3000 und U4000 mit 4,2-Liter-Diesel der Baureihe OM904) von Euro null gleich auf Euro 5 hebt – damit dürfen diese Fahrzeuge auch künftig in die Umweltzonen der Großstädte. Die nachgerüstete Harnstoffeinspritzung hat den Vorteil, dass sie nicht in die vorhandene Motorsteuerungselektronik etwa eines Toyota HZJ eingreift. Es handelt sich praktisch um eine separate zweite Einspritzung. Die legendäre Zuverläss-

igkeit dieses Fahrzeugs dürfte also keinen Schaden nehmen. Vielleicht der größte Nachteil der Nachrüstung: Sie kostet rund 10 000 Euro samt Einbau und TÜV-Abnahme (der Nachrüstsatz verfügt nur über ein Teilegutachten, keine ABE). Zum Vergleich: Eine Euro-3-Um-

## Die Nachrütlösung ist leider nicht ganz billig

rüstung vom gleichen Anbieter kostet zwischen 750 und 900 Euro.

Der Aufbau des Systems: Im Abgastrakt sitzt gleich hinter dem Krümmer ein Oxi-Kat, dahinter die AdBlue- beziehungsweise Harnstoff-Einspritzdüse. Am hinteren Ende der Abgasanlage liegt ein

Kombinationsfilter, bestehend aus dem so genannten SCR-Katalysator (selektives katalytisches Reduktionssystem – es reduziert die Stickoxide im Abgas) und dem Rußfilter. Der AdBlue-Zusatztank muss noch irgendwo untergebracht werden, wo er wenig stört. Beim Demonstrations-Toyota HZJ 79 sitzt er hinter der Heckstoßstange.

Für den Kunden sieht das Prozedere so aus: Das Nachrüstsysteem erst bei der SK-Handels-AG oder einer ihrer beiden Vertragswerkstätten (eine in Würzburg, eine in Norddeutschland) einbauen und sich den Einbau bescheinigen lassen, dann mit allen Papieren zur Zulassungsbehörde. Für den Einbau sind drei Tage Zeit einzukal-

kulieren. Die SK-Handels-AG – eigentlich ein Seat-Autohaus im Umland von Passau – begann bereits Ende der 90er-Jahre auf Kundenwunsch mit dem Umrüsten von Wohnmobilen auf VW-T3-Basis. Der neue Euro-5-Umrüstsatz ist das Produkt einer Kooperation mit dem belgischen Spezialisten Multronic und ist außer für Buschtaxis und Unimogs auch für Wohnmobile und Mercedes Sprinter gedacht, für US-Großdiesel jedoch nicht.

An einem Euro-6-Umrüstsatz arbeiten die findigen Niederbayern auch bereits, aber dieser erfordert einen Turbolader – für Saugdiesel wie den Buschtaxi-Motor nicht geeignet. Info: Tel. 0 85 44-97 27 90, [www.sk-handels-ag.de](http://www.sk-handels-ag.de) [Rolf Klein]

Der Harnstofftank sitzt beim „Buschtaxi“ Toyota HZJ geschützt hinter der Heckstoßstange



Die AdBlue-Pumpe sitzt am Harnstofftank und speist die Einspritzdüse über dem Auspuffrohr (re.)

Additiv-Füllstandsanzeige im Cockpit



Links AdBlue-Einspritzdüse, rechts der Oxi-Kat

