

Agát Diesel Specialisté ze Slovenska

FIRMA AGÁT DIESEL JE ZŘEJMĚ NEJKOMPLEXNĚJI VYBAVENÝM SLOVENSKÝM DIESEL-SERVISEM. NĚKTERÉ JEJÍ SLUŽBY JSOU VŠAK NATOLIK ZAJÍMAVÉ, ŽE SE VÝLET ŠEDESÁT KM ZA HRANICE DO PEZINKU, KUS OD BRATISLAVY, MŮŽE VYPLATIT I NÁM Z ČECH.

Na začátku všeho v roce 1992 byla avia majitele firmy Ing. Václava Navrátila, respektive její porouchané vstříkovací čerpadlo. „Týden jsem běhal po Bratislavě s čerpadlem v podpaží a hledal, kdo by mi ho opravil. Nikoho takového jsem nenašel, avšak narazil jsem na zánovní zkušební stanici Motorpal, kterou jsem za 30 tisíc korun koupil a čerpadlo si opravil sám,“ přibližuje Ing. Navrátil počátek devadesátých let, kdy svou firmu založil.

Od Motorpalu až po Stanadyne

S přílivem ojetých „západních“ automobilů vyvstala potřeba opravovat nejen Motorpal, ale také čerpadla zahraničních výrobců, zejména Bosch. „S prvními čerpadly



Agát Diesel je zástupcem firmy Delphi pro Slovensko, Stanadyne pak zastupuje i v ČR

Bosch jsem jezdil do Rakouska pro rady k tamním zástupcům značky. A mám na ně jen ty nejlepší vzpomínky, vždy mi poradili, co je s čerpadlem třeba dělat. I když rozhodně nemuseli,“ vzpomíná Ing. Navrátil na dobu, kdy jiné než řadové vstříkovací čerpadlo bylo pro české a slovenské autoservisy neřešitelným rébusem.

Do techniky a oprav systémů Bosch nakonec Ing. Navrátil pronikl natolik, že od roku 2003 je autorizovaným diesel-servisem Bosch.

Dnes Agát Diesel opravuje prakticky vše. Kromě čerpadel Motorpal tedy Bosch, Delphi (dříve Lucas), Denso i Stanadyne. Zvlášť za zmínku stojí, že Agát Diesel je výhradním zástupcem Delphi pro Slovensko a v případě americké firmy Stanadyne dokonce zástupcem jak pro Slovensko, tak pro Českou republiku. Právě o značce Stanadyne hovoří Ing. Navrátil s velkým zapálením, proto si ji trochu představme.

Nejen auta míří do diesel-servisu

Nejen automobilové diesely potřebují servis. Po jistém počtu motohodin by na kontrolu ke specialistům mělo dorazit vstříkovací čerpadlo každého dieselového motoru, tedy

i speciálního, který pohání třeba traktory, zemědělské a stavební stroje či kompresory a generátory. Právě v těchto takzvaných off-road aplikacích jsou čerpadla značky Stanadyne velice rozšířena. Možná jste přesvědčeni, že z USA, kde dieselový motor není příliš rozšířen, těžko vzešlo něco zázračného, že jistě půjde o nejjednodušší řadová čerpadla. Avšak velmi se mýlíte, Stanadyne nikdy



Čerpadla Stanadyne se při testu ovládají speciálním řídicím modulem, na pozadí je moderní stanice Bosch EPS 815

KONTAKT

AGÁT DIESEL

Provozovna 1:

Šenkvičná 1
902 01 Pezínok
Tel: +421 336 453 120
Mobil: +421 903 431 923

Provozovna 2:

Letisko Vajnory
Bratislava
Tel: +421 243 712 731
Mobil: +421 908 765 814

Další informace:

www.agat.sk



Ing. Navrátil u své nejstarší stanice Motorpal, s níž kdysi začínal. Dnes pracuje především na moderních zařízeních Bosch EPS 815 a Hartridge AVM2-PC

řadové čerpadlo nevyrobil, všechna jeho čerpadla jsou rotační, radiální. Právě poslední slovo (radiální) je velice důležité, protože s tímto převratným principem přišlo už první čerpadlo firmy v roce 1947. Až vypršení patentové ochrany po padesáti letech umožnilo firmě Bosch uvést na trh v roce 1997 své dnes velmi rozšířené čerpadlo VP 44. Do té doby byla všechna ostatní rotační čerpadla axiální. Radiální uspořádání pístků přitom umožňují dosažení velmi vysokých tlaků. Navíc čerpadla Stanadyne této koncepce mají už ze svého konstrukčního principu jistou schopnost

měnit časování. Proto ta, jež pracují na motorech s relativně malým rozpětím otáček, se obejdu bez komplikace zvané přesuvník vstříku.

Čerpadlo, které vydrží příliš mnoho

„Je to špatné čerpadlo, vydrží až 15 000 motohodin bez oprav. Být i ostatní tak odolná, zemřely by diesel-servisy hlady,“ žertuje Ing. Navrátil. „Nedávno jsem opravoval motor nějakého důlního stroje. Pocházel z roku 1956 a generální oprava čerpadla Stanadyne nebyla nutná.“ Velká část čerpadel Stanadyne jsou jednoduché, mechanické, ale celkem běžně se již vyskytují čerpadla částečně i plně elektronicky řízená. K jejich servisu potřebujete stanici s kontinuálním měřením (Agát Diesel má Hartridge AVM2-PC i Bosch EPS 815) a originální elektronický kontrolní modul, schopný komunikovat s řídicí jednotkou nových čerpadel.

Stanadyne vyrábí také čerpadla pro silniční vozidla, nejnámější z nich je plně elektronicky řízené a umí „nakrmit“ až osmiválcový motor o výkonu 240 kW. Setkáváme se s ním třeba v legendárním americkém vojenském vozidle Hummer, jehož exkluzivní civilní verze bývá k vidění i na našich silnicích (lukách a polích). Pokud máte právě hummer, těžko najdete někoho jiného než firmu Agát Diesel, kdo vám toto specifické čerpadlo opraví.

Nejen čerpadla

S výrobky firmy Stanadyne se však můžete setkat i v mnohem běžnějších vozidlech, třeba některé dieselové volkswageny mají vstřikovače od této značky. Velmi známé jsou pak takzvané tužkové vstřikovače, použité na minulé generaci Fordu Transit. Ing. Navrátil vyvrací

zkazky o nemožnosti jejich seřizování: „Tužkové vstřikovače rozhodně seřizovat lze, jen se to většinou nevyplatí. Vstřikovač, jehož tlak se změnil o 10 až 15 procent, bývá už beztak opotřebený. Jeho seřizováním prokáží zákazníkovi špatnou službu, protože za chvíli přijede zase. Kromě toho jsou tužkové vstřikovače citlivé na nečistoty v naftě, což je bohužel celkem časté.“

Klasické čepové trysky pak Stanadyne vyrábí třeba pro staré diesely Mercedes-Benz. Ing. Navrátil tvrdí, že s nimi mají dokonce měkčí chod prostý typického klepání než s originály značky Bosch.

Pod obchodním označením Fuel Manager se ukrývají palivové filtry Stanadyne, jež jsou schopny zachycovat částice od dvou mikronů, takže se velmi dobře hodí i pro moderní vstřikovací systémy Common Rail. Dále odlučují

vodu z nafty, mohou být vybaveny i senzorem upozorňujícím na větší množství nahromaděné vody. Stejně tak mohou mít elektrické vyhřívání. Některé z filtrů Stanadyne mají dokonce tu zajímavou vlastnost, že při nasátí vody se jakoby ucpou a motor zhasne. Tím nedojde k závažnému poškození čerpadla. Stanadyne vyrábí také širokou řadu aditiv do nafty, ať už třeba pro její údržbu při skladování, či pro přímou aplikaci do nádrže vozidla. Ing. Navrátil odpovídá opět s úsměvem: „Aditivum Stanadyne mi bere práci. Třeba vstřikovače Common Railu, které se už hlásí klepáním, často dají po přidání aditiva do nádrže opět pokoj. Nemít ho, mohl bych je lidem rovnou vyměnit.“

Martin Vaculík, foto: autor

LEVNĚJŠÍ OPRAVA LUCAS EPIC

Problémům čerpadla Lucas EPIC se věnujeme v samostatném materiálu na straně 150. Zejména v užitkovém modelu Ford Transit minulé generace s přeplňovaným motorem 2,5 TD se velmi často zadírá pístek přesuvníku vstříku, protože pouze zde byla z cenových důvodů na přání Fordu použita skříň bez ocelové vložky. Zadření pístku pak znamená i nutnost výměny hliníkové skříň čerpadla, protože dojde k opotřebení příslušného otvoru. Do prvovýroby byly tyto skříně bez vložky dodávány do roku 1997, v případě garanční opravy však firma Lucas (později Delphi) dodávala již od roku 1995 vylepšené skříně s vložkou. Přesto se může stát, že se nějaké auto s původním řešením dožilo dneška. Vzhledem k tomu, že cena transitu vyrobeného v letech 1993 až 1997 je dnes už jen zlomkem původní částky, je i cena skříň (8000 Kč) velmi vysoká. Agát Diesel nabízí alternativní opravu spočívající ve vystružení většího otvoru a nalísování mosazné vložky přesuvníku. Elegantní řešení, které vyjde asi na 1500 slovenských korun.

Do vydrženého otvoru přesuvníku vsadí Agát Diesel mosazné pouzdro



Čerpadla Stanadyne nemusí mít přesuvník vstříku a hodně vydrží

