

Automobiltechnik

Motoren

Erkenntnis des 35. Internationalen Wiener Motorensymposiums: variable Verdichtung ist nicht vom Tisch

Werkstatttechnik

Messe

Hauptthema Reifendruckkontrollsysteme (RDKS); Rückblick auf die Essener Fachmesse Reifen 2014

Betriebspraxis

Altersvorsorge

Niedrigzinspolitik der Zentralbanken birgt für die Vorsorge mittelständischer Unternehmer eine „Zeitbombe“



TÜV SÜD-Aktuell

Räderexperte Stefan Dittmar warnt vor durch thermische Entlackung geschädigten Aluminiumrädern

Wenn eine Kerze für dich nicht brennt, sondern zündet...

Preise im
Gesamtwert von
13.000 €
zu Gewinnen

**...dann hast du das Zeug zum
Auto Service Meister 2014**

Eine Initiative von



Unterstützt von AUTONALIS

**Wir suchen die besten
Kfz-Meisterschüler 2014.
Jetzt einsteigen:
www.autoservicemeister.de**



Reifen 2014

Ruhe vor dem Sturm

Mit den Reifendruckkontrollsystemen hatte die 29. Reifen-Messe in Essen ein hochaktuelles Schwerpunktthema. Es ging sowohl um die Integration der RDKS-Programmierung in den Werkstattalltag als auch um die technische Weiterentwicklung. Bei den Reifenservicemaschinen standen vor allem Weiterentwicklungen im Fokus.

Seit Jahrzehnten steht die Fachmesse Reifen in Essen alle zwei Jahre zu Christi Himmelfahrt in den Kalendern der Räder- und Reifenspezialisten aus aller Welt. Zwischen dem 27. und 30. Mai kamen auch in diesem Jahr wieder 20.000 Fachbesucher nach Essen, das entspricht einer Steigerung um 12 Prozent gegenüber der Reifen 2012. 64 Prozent der Besucher kamen aus dem Ausland, aus insgesamt 130 Ländern. Unter den 670 Ausstellern waren 44 Nationen vertreten. Für Irritationen hatte im Vorfeld der Reifen 2014 die Ankündigung des BRV gesorgt, nach 2016 nicht mehr mit der Messe in Essen zusammenarbeiten zu wollen. Alle aktuellen Details dazu im Kasten auf Seite 26 in diesem Beitrag.



Heiko Anschütz (Mitte), Leiter Autoservice bei Goodyear Dunlop Handelssysteme, führt in das Thema RDKS ein.

Das Thema RDKS ist nicht neu, doch wird es ab der bevorstehenden Radwechsel-Saison massiver in den Werkstätten auftauchen als je zuvor. Schon seit November 2012 müssen neu homologierte Fahrzeugmodelle mit einem RDKS ausgerüstet sein. Ab November 2014 alle Neuwagen. Leider kommen mehrere unterschiedliche Systeme zu Einsatz, so dass sich ohne Prüfung kaum sicher angeben lässt, mit welchem System ein Auto ausgerüstet ist. Heikel für die Werkstätten sind die direkt messenden Systeme, bei denen im Rad ein Sensor verbaut ist. Werden dermaßen ausgestattete Fahrzeuge auf Winterräder umgerüstet, so ist eine Programmierung der Sensoren erforderlich. Die einfachste Möglichkeit ist es, die

Sensoren der vorhandenen Räder auszu-
lesen und den Sensor eines an derselben
Stelle neu zu verbauenden Rades zu „klo-
nen“, also mit den ausgelesenen Daten 1:1
zu programmieren. Das funktioniert in
vielen, aber nicht in allen Fällen. Für den
Reifenservice bedeutet dies, dass vor je-
dem Auftrag geprüft werden muss, ob ein
Fahrzeug mit einem RDKS ausgerüstet
ist, und wenn ja, mit welchem. Einfaches
„Umstecken“ der Räder wird zukünftig
eher die Ausnahme sein. Für die Kunden
wird der Radwechsel teurer. Und für die
Werkstätten wird die Abarbeitung von
Arbeitsspitzen, zum Beispiel nach dem
ersten Schneefall, deutlich aufwändiger.
Hier wird jeder Betrieb sich organisato-
risch darauf vorbereiten müssen.

Sensoren nur bedingt vergleichbar

Markenübergreifend nutzbare RDKS-
Sensoren standen folglich weit oben auf
der Tagesordnung – nicht nur bei deren
Herstellern. Alligator, Continental, Huf
und Schrader zeigten ihre Sensoren, wo-
bei diese nicht in allen Bereichen ver-
gleichbar sind. So werden die Sensoren
von Alligator, Huf und Schrader konven-
tionell am Ventil befestigt, während der
Continental-Sensor auf den Innerliner
an der Innenseite
des Reifens ge-
klebt wird. Ge-
meinsam mit
Goodyear Dun-
lop betreibt auch
Huf eine solche
Entwicklung (vgl.
Bild auf Seite 26

oben). Ein weiterer Unterschied betrifft
die Software. Die universellen Sensoren
von Alligator und Schrader werden ohne
Software geliefert; sie ist vor Ort in der
Werkstatt aufzuspielen. Bei den Sensoren
von Continental und Huf ist die Software
bereits aufgespielt. In der Werkstatt geht
es darum, die fahrzeugbezogen richtige
Version auszuwählen und zu aktivieren
(vgl. Sonderheft „Räder & Reifen“, Aus-
gabe Sommer 2014, Seite 30/31).

Erschwertes Kompletttradgeschäft

Die Auswahl des passenden Original-
oder Universalsensors (Letztere decken
nie 100 Prozent des Markts ab) erschwert
auch Bestellung und Montage von Kom-
plettträdern. Mit Reifen Gundlach (www.
reifengundlach.de) traf die asp-Redakti-
on seit Beginn der Recherche zum Thema
RDKS Ende 2012 auf den ersten Kom-
pletttradanbieter, der den Umfang der
Herausforderung korrekt einschätzt, wie
ein Gespräch auf der Messe ergab.

Um kleine Teile – hier: Wuchtgewich-
te – ging es auch am Stand von Wegmann
Automotive (Hofmann Powerweight).
Messeneuheiten waren der neu entwi-
ckelte Wuchtgewichtspender „Speedcut“
und eine erweiterte
Farbpalette (ne-
ben unbeschich-
tet, Chrom und
Schwarz mittler-

Tyre24-Geschäfts-
führer Michael Saitow
mit seiner Idee, dem
Tablet-PC „Tab1“



weile auch Orange und Grün) der Klebewichte mit „Speedliner“-Klebeband. Erstmals auf der Reifen-Messe war die Wegmann-Marke „Perfekt Equipment“ mit Universalgewichten, Ventilen, Werkzeug und Zubehör vertreten.

Beratung und Verkauf am Fahrzeug

Einen längst überfälligen Gedanken hatte Michael Saitow, Geschäftsführer von Tyre24: Beratung und Verkauf von Reifen und Rädern an das Kundenfahrzeug zu verlegen. Das gelingt mit einem Tablet-PC, der nicht an einen Schreibtisch ge-

bunden ist. Der „Tabl“ von Tyre24 ist ein Gerät mit brillantem und aus allen Blickwinkeln ablesbarem 10-Zoll-Bildschirm. Per App mit dem Tyre24-Server verbunden, können Bestände abgerufen, Preise kalkuliert und auch eingenommen werden, denn verschiedene Bezahlmöglichkeiten sind hinterlegt. Mit der gleichen App lässt sich das Angebot auch auf einem stationären Bildschirm darstellen (vgl. Bilder auf Seite 25 unten). Was den Vertrieb des mietbaren Tablet-PC Tabl angeht, ist Michael Saitow extrem optimistisch; beim chinesischen Hersteller sind bereits 30.000 Stück bestellt.

„Tire“ vs. „Reifen“

Duell der Reifenmessen

Nach derzeitigem Stand wird es 2018 in Deutschland nahezu zeitgleich zwei Reifenmessen geben. Die angekündigte neue Reifenmesse in Köln bedeutet nämlich nicht das Ende der „Reifen“ in Essen. Konkret: Dass sich der Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (BRV) als ideeller Träger vom Messestandort Essen abgewandt hat, bedeutet nicht das Ende der traditionsreichen „Reifen“-Messe im Ruhrgebiet. Wie die Messe Essen in ihrer Bilanz der diesjährigen Veranstaltung betonte, soll es auch 2018 eine „Reifen“ geben. Die Markenrechte für die Veranstaltung lagen ausschließlich bei ihr, sagte ein Sprecher der Messegesellschaft gegenüber asp-Online. Aus diesem Grund nennt sich die neue Messe in der Domstadt, die dann unter der ideellen Trägerschaft des BRV steht, auch „Tire Cologne“. Der Name verdeutlicht internationalen Anspruch, denn: „Eine zunehmende Globalisierung des Geschäfts ist zu erwarten: Im kommenden Jahrzehnt wird die Zahl der Fahrzeuge in China, Indien und Südamerika deutlich ansteigen“, wie der Verband in seiner Vorankündigung betont. Das Buhlen um die Kundschaft hat also bereits vier Jahre vor dem Messetermin begonnen. Neben einer Vertriebskooperation mit der Automechanika macht der Messe Essen das diesjährige Feedback Mut: „Bereits jetzt würden sich laut einer repräsentativen Befragung [...] rund zwei Drittel der Aussteller auch für die ‚Reifen 2018‘ anmelden“, hieß es in der Mitteilung demonstrativ. Dies bestätigten auch zahlreiche Aussteller gegenüber asp-Online. Vielerorts ist man mit dem Standort im Ruhrgebiet durchaus zufrieden – trotz des Bürgervotums gegen eine Sanierung des in die Jahre gekommenen Messegeländes Anfang des Jahres. Man darf also gespannt sein, wie viele Unternehmen der Branche dem Lockruf des BRV und der Messegesellschaft nach Köln erliegen werden. Die Terminwahl demonstriert bereits den Kampfwillen beider Kontrahenten: Die „Tire Cologne“ soll vom 29. Mai bis 2. Juni 2018 stattfinden, die „Reifen 2018“ drei Tage später vom 5. bis 8. Juni. Da die bisher einzige Weltleitmesse hierzulande dann zum 30. Mal in Essen stattfindet, kündigten die Veranstalter zum Abschluss der diesjährigen Veranstaltung schon mal „eine große Geburtstagsfeier mit vielen Überraschungen für die Aussteller“ an. *ng*



Am Innerliner zu befestigende Universalsensoren von Continental (oben) und Huf (Prototyp, rechts)



Seitens des Reifenherstellers Falken wird behauptet, den Runflat-Reifen neu erfunden zu haben. Hintergrund der gewagten Aussage ist ein neu konstruierter Wulstkern im Reifen Azenis FK 453 Runflat, der über seine größere Flexibilität auch die Montage dieses Reifens erleichtern soll. Mehr zur Neuentwicklung der zum japanischen Sumitomo Rubber-Konzern gehörigen Marke in der Winterausgabe des Sonderhefts „Räder & Reifen“.

Pirelli: markenspezifische Reifen

Am Stand von Michelin gab es u. a. den rein elektrisch betriebenen Rennwagen Spark-Renault SRT_01E zu sehen. Hintergrund: Michelin ist alleiniger Ausrüster der neuen, im September startenden FIA-Rennserie Formel E, die der Reifenhersteller als „Testlabor“ versteht.

Obwohl die Betonung des Messeauftritts von Pirelli auf Nutzfahrzeugreifen lag, zeigte der Hersteller auch Pkw-Reifen. U. a. solche mit markenspezifischer Kennung, die sich laut Pressesprecher Kester Grondy bei Automobilherstellern und Autofahrern zunehmender Beliebtheit erfreuen. So waren an den Seitenwänden der Reifen die Kennzeichnungen zahlreicher Autobauer zu sehen.



Die neue Hofmann geodyna 7600p erfasst die Raddaten automatisch und wird per Touchscreen bedient.

Zum Bereich Werkstattausrüstung. Die Diagnosegerätehersteller bieten inzwischen eine Reihe von handlichen Geräten an, mit denen sich die Informationen aus den RDKS-Sensoren pro Radsatz auslesen, speichern und später an einen neuen Sensorsatz übertragen lassen.

Beim Thema Reifenservicemaschinen standen in diesem Jahr keine grundsätzlichen neuen Themen an. Alle führenden Werkstattausrüster bieten inzwischen Reifenmontiermaschinen an, welche auch extreme Rad-Reifen-Kombinationen wie UHP und RFT wdk-konform montieren können. Diese Maschinen bieten den Vorteil, dass sie je nach Ausstattung



Corghi stellte in Essen die neue EyeLight als Raddiagnosesystem vor, welches Defekte sicher aufdecken kann.

die Rad-Reifen-Dimensionen vollautomatisch erfassen und sich von selbst auf die durchzuführende Arbeit einstellen. Die Ausführung der Arbeit erfolgt dann weitgehend automatisch, so dass der Anwender zum Beobachter wird und nur unterstützend in den Montageprozess eingreifen muss. Der Vorteil einer solchen Maschine liegt sowohl im materialschonenden Umgang mit Rädern und Reifen als auch in der zügigen Durchführung der Montagearbeiten. Auch wenn diese Reifenmontiermaschinen inzwischen ein Preisniveau von 30.000 Euro erreicht haben, rechnet sich ihr Einsatz bei gegebener Auslastung.



Das neue Radauswuchtsystem Paguro von CEMB, welches in eine Lkw-Radauswuchtmaschine geklemmt wird

Bei den Radauswuchtmaschinen liegen Maschinen, welche die Raddaten möglichst vollautomatisch erfassen und somit Zeit sparen, voll im Trend. Auch vereinfachte Bedienung über Touchscreen ist beliebt. Die Hersteller stufen die Ausstattungsumfänge ihrer Maschinen sehr fein ab, um möglichst für das Budget jeder Werkstatt die optimale Radauswuchtmaschine anbieten zu können. Bei den Radwaschmaschinen, die sich ebenfalls wachsender Beliebtheit erfreuen, wird von den Kunden zunehmend mehr Wert auf hohe Waschqualität und zügige Arbeitsabläufe gelegt.

Bernd Reich, Peter Diehl