

MESSE-RÜCKBLICK: THE TIRE COLOGNE 2024



MAN SCHWEINFURT
IM PORTRÄT
NEUER STANDORT MIT FOKUS
AUF ALTERNATIVE ANTRIEBE
UND DIGITALE PROZESSE

€ 3,80

2
2024

WERKSTATT
aktuell

DAS FACHMAGAZIN
FÜR NUTZFAHRZEUG-
WERKSTÄTTEN



Wir sprechen in Lösungen!

**Digitale Reifenüberwachung.
Jederzeit. Überall.**

Ob Lkw, Trailer oder Bus - wir haben die passende Lösung, um verschiedene Fahrzeugtypen mit digitaler Reifenüberwachung auszustatten und so die Betriebszeiten Ihrer Flottenkunden zu maximieren.

continental-lkw-reifen.de



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Große Teile dieser Ausgabe drehen sich rund um das Thema Reifen. In den schwarzen Gummis – Profis wissen das – steckt weit mehr, als es auf den ersten Blick scheint. So sind sie, aufs Gesamtfahrzeug bezogen, selbst zwar nur ein relativ geringer Kostenfaktor, doch beeinflussen sie direkt etwa die Hälfte der restlichen Betriebskosten. Zudem stellen die Reifen die einzige Verbindung zwischen Fahrzeug und Straße her. Und das mit einer vergleichsweise winzigen Kontaktfläche. Dabei soll die richtige Reifenwahl bestenfalls für eine lange Lebensdauer und möglichst geringe Energiekosten sorgen. Darum haben wir uns für Sie auf der Messe The Tire Cologne sowie direkt bei Continental nach den neuesten Entwicklungen im Reifensektor umgeschaut.

Doch auch abseits der Reifenkonstruktion aus Karkasse und Lauffläche gibt es Potenzial, dem wir in dieser Ausgabe nachspüren. So werden Reifendruckkontrollsysteme, mit denen sich der Reifendruck während der Fahrt überwachen lässt, in wenigen Wochen Pflicht für neue Auflieger und Anhänger. Sinnvoll, wie ich finde. Denn der richtige Druck zahlt maßgeblich in die Kassen Sicherheit, Verschleiß und Kraftstoffkosten ein. Mit der Achsvermessung greifen wir ein weiteres Thema auf, das direkt mit Rad und Reifen zusammenhängt. Auch hier geht es um eine teils große Ersparnis an Kraftstoffkosten für den Kunden – eine sinnvolle Zusatzleistung im Werkstattportfolio.

Ich wünsche Ihnen also viel Freude bei der Lektüre dieser neuen Ausgabe!



IHR MARKUS BAUER
Chefredakteur

IHR DIREKTER DRAHT ZU VERTRIEB UND REDAKTION

Bestellung Einzelhefte/Abo-Service:
WERKSTATT *aktuell*, Bestellservice,
Postfach 81 06 40, 70523 Stuttgart
Telefon: (07 11) 8 26 51 – 2 89
Fax: (07 11) 8 26 51 – 3 33
E-Mail: werkstattaktuell@zenit-presse.de
shop.eurotransport.de

Redaktionsanschrift:
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
Telefon: (07 11) 7 84 98-31
Fax: (07 11) 7 84 98-88
E-Mail: werkstattaktuell@etm.de
werkstatt-aktuell-online.de



INHALT 2/2024

06 NACHRICHTEN

Neuigkeiten aus der Branche.

08 PORTRÄT

MAN hat in Schweinfurt einen neuen Vorzeigebetrieb auf der grünen Wiese aufgebaut.

12 INTERVIEW

Werkstatt-Trends und emissionsfreie Zukunft in der Branche: Christopher Kunstmann von MAN im Gespräch.

14 INTERVIEW

Ralf Faust von Krone im Gespräch über den hauseigenen Ersatzteil-Service – auch für die Zugfahrzeuge.

17 ERSATZTEILE

Schmitz Cargobull setzt auf Originalteile und einen digitalen Ersatzteilkatalog im Web.

18 DIAGNOSE

Das gilt es bei Mehrmarken-Diagnosegeräten zu beachten.

21 EVENT

Mitte Juli trifft sich die Lkw-Szene beim Truck-Grand-Prix am Nürburgring.

22 HINTERGRUND

Ab Juli müssen Auflieger und Anhänger mit RDKS ausgerüstet sein.

26 SCHWERPUNKT REIFEN

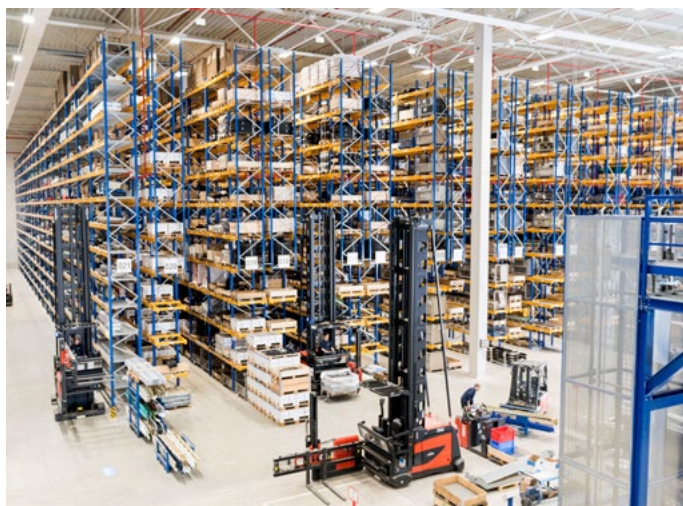
Rückblick Tire Cologne 2024: Neuheiten von Continental, Hankook, Bohnenkamp und weitere News von der Messe.

32 REPORT

Die Achsvermessung bietet großes Potenzial für Werkstätten und Kunden.

34 VORSCHAU UND IMPRESSUM

Werkstatt-Software, Öle und Schmierstoffe, Werkstatt im Porträt, Reinigung, Trailer-Service, Vorschau Automechanika.



eurotransport-Shop

RIESEN AUSWAHL RUND UMS THEMA LKW.
SCHÖNE UND NÜTZLICHE ARTIKEL FÜR UNTERWEGS UND ZUHAUSE.

Kult-Truck „Rubber Duck“

**Bestseller im Shop!
Jetzt schnell zugreifen!**

**Mack R-Series,
Kris Kristoffersons
Rubber Duck
R.D. Trucking
CONVOY - IXO 1:43**

KINOHELD

Eine echte Truck-Legende und ein beeindruckendes Modell:
Den einzigartigen Mack-Truck aus dem Filmklassiker „Convoy“ gibt es als detailliertes und hochwertig gemachtes Modell von IXO im Maßstab 1:43.

Preis: ~~32,95 €~~, jetzt 29,90 €.

Für Abonnenten nur 26,90 €. **Best.-Nr.: 120321**



TOP-ANGEBOT!

MAN 22.361 F8 (1978)

Best.-Nr.: 120306

statt ~~149,95 €~~, jetzt 74,90 €.

Für Abonnenten nur 67,40 €!

„Auf Achse“-Star

im Großmaßstab 1:18 von Road Kings

Längst Kult und als Modelle gesuchte Evergreens: die Lkw aus der TV-Serie „Auf Achse“. Hier im Shop gibt es **im TOP-Angebot** den MAN 22.361 F8 als Metallmodell im Großmaßstab 1:18 von Road Kings. Mit vielen Details: Lenkung und Türen sind beweglich, die Kabinen innen fein gestaltet.

Auch die passenden Figuren aus der Serie sind erhältlich! Einfach über den QR-Code im Shop stöbern!



eurotransport.de/shop

TELEFON: +49 (0) 711 82651-284 · E-MAIL: EUROTRANSPORT@ZENIT-PRESSE.DE



PRODUKTNEUHEITEN VON SONAX



>> Sonax startet mit mehreren Produktneuheiten in den Sommer. Dazu gehören auch neue Gebindegrößen: Die Hypercoat Nassversiegelung gibt es ab sofort im 1-Liter-Gebinde. Diese lässt sich laut Sonax im Verhältnis von 1:100 bis 1:200 mit Wasser verdünnt anwenden.

Dazu ist der schaumreduzierte Powerreiniger Muti Clean Truck + Bus nun auch im 5-Liter-Kanister als Profiline Multi Clean Alkaline zu haben (verdünnt im Verhältnis von 1:10 bis 1:50). Der Bremsen + Teilereiniger steht in der 400-Milliliter-Sprühdose im Regal.

Neu ist zudem der materialschonende Reiniger Clean Star, laut Sonax für praktisch alle Oberflächen in der Fah-

rerkabine geeignet. 99,75 Prozent aller Rohstoffe sind demnach natürlichen Ursprungs. Für die Böden von Werkstatt und Waschplatz bietet Sonax den neuen schaumarm eingestellten alkalischen Werkstatt-Bodenreiniger an. Das Konzentrat lässt sich 1:100 mit Wasser verdünnen. Dank der schaumarmen Rezeptur lasse sich der Reiniger sowohl manuell als auch maschinell per Scheuersaugmaschine anwenden. Eine weitere Neuheit ist unter anderem der Profiline Regenstreifen-Entferner (3-Liter-Kanister). Der schleifmittelhaltige Intensivreiniger entfernt Streifen auf Glas, Lack und GFK-Oberflächen sowie auch feste Verschmutzungen und Rückstände alter Versiegelungen.

Neuer Werkzeugwagen von Gedore

Der Werkzeugwagen 2005 von Gedore verfügt in der neuen Ausführung XL 0520 über sieben extrabreite Schubladen mit einer Abmessung von 792 mal 400 Millimeter. Diese bieten laut Gedore zusätzlich zum neuen Format eine hohe Tragkraft: Die oberen sechs schaffen bis zu 60 Kilogramm, während die untere Schwerlastschublade bis zu 70 Kilogramm trägt. Auch bei maximaler Beladung sollen die Schubladen dank kugelgelagerten Führungsschienen leicht laufen. Die Schubladen können mit Längs- und Querteilern oder Werkzeugmodulen individuell bestückt werden. Wie die anderen Modelle der Serie 2005 trägt auch die neue Ausführung bis zu 1.000 Kilogramm im statischen sowie maximal 750 Kilogramm im mobilen Einsatz.



Text: Markus Bauer Fotos: Gedore, Herth+Buss, Mann+Hummel, Sonax, Würth

Neue Lufttrockner-Kartusche



Mann+Hummel baut sein Sortiment aus. Die neue Mann-Filter Basislösung erweitert die Palette an Lufttrockner-Kartuschen. „Unsere Basis-Kartusche ist für alle Anwendungsbereiche mit geringem Druckluftbedarf geeignet“, erklärt Jörg Schömmel, Senior Range Manager Automotive Aftermarket bei Mann+Hummel. „Sie bietet eine optimale Lösung für den dauerhaften Langstreckenbetrieb, bei dem trockene Druckluft im Vordergrund steht. Da bei Langstreckeneinsätzen nur wenig Druckluft verbraucht wird, führt dies zu einem geringeren Verschleiß des Kompressors und damit lediglich zu einem minimalen Öleintrag. Folglich benötigen „Marathonläufer“ nur trockene Luft, weshalb die kostengünstige Basislösung vollkommen ausreicht. Für den Trocknungsprozess ist unsere neue weiße Lufttrockner-Kartusche mit einem leistungsfähigen Molekularsieb bestückt.“ Damit bietet Mann-Filter also künftig vier verschiedene Typen von Lufttrockner-Kartuschen an. Die neue weiße Basislösung, eine schwarze für optimale Trockenleistung, eine silberne mit Koaleszenzfilter für verbesserten Schutz gegen Öltröpfchen sowie die goldene Variante mit zusätzlicher Stufentrocknung und optimierter Ölabscheidung.

Automatisches Steinschlagreparatur-System

Würth bietet ein neues automatisches System an, um in Minutenschnelle Steinschläge zu reparieren. Laut Würth biete diese Dienstleistung für Werkstätten ein ertragsstarkes Geschäftsmodell. Wichtig sei dabei aber, dass der Reparaturprozess zeit- und kosteneffizient durchgeführt werden könne. Dies erfülle das neue System. Kernstück sei die vollautomatische Druck-Vakuum-Harzbefüllung. Dank einer speziell entwickelten Software kann das Gerät die bisher händisch erzeugten Vakuum- und Druckphasen automatisch ausführen. So sinkt nicht nur der Zeitaufwand deutlich. Denn gleichzeitig sinken auch die Prozesskosten um bis zu 30 Prozent. Hierfür werde an der Windschutzscheibeninnenseite hinter der Steinschlagstelle ein Spiegel angebracht, dann die beschädigte Stelle wie gehabt vorbereitet, der Reparaturbereich gereinigt und der Werkzeughalter angebracht. Dann setzt der Mitarbeiter den Kunststoffinjektor und schließt die Reparaturbox an. Das System füllt in Folge die Steinschlagstelle automatisch auf. Hierbei ist für alle Steinschlagarten nur noch ein Harz erforderlich. Nach einer kurzen Aushärtezeit von 90 Sekunden muss nur noch das überschüssige Harz entfernt und die Reparaturstelle poliert werden, um den Prozess abzuschließen. Vertikaladapter für senkrecht eingebaute Scheiben stehen laut Würth ebenso zur Verfügung.



Spiegel angebracht, dann die beschädigte Stelle wie gehabt vorbereitet, der Reparaturbereich gereinigt und der Werkzeughalter angebracht. Dann setzt der Mitarbeiter den Kunststoffinjektor und schließt die Reparaturbox an. Das System füllt in Folge die Steinschlagstelle automatisch auf. Hierbei ist für alle Steinschlagarten nur noch ein Harz erforderlich. Nach einer kurzen Aushärtezeit von 90 Sekunden muss nur noch das überschüssige Harz entfernt und die Reparaturstelle poliert werden, um den Prozess abzuschließen. Vertikaladapter für senkrecht eingebaute Scheiben stehen laut Würth ebenso zur Verfügung.

Montagewerkzeug für Schlauchschellen

Herth+Buss hat in seinem Sortiment Elparts ein neues Montagewerkzeug für Halteschellen am Ladeluftschlauch im Angebot. Der Ersatzteilspezialist will damit die Arbeit in der Werkstatt signifikant erleichtern. So lassen sich demnach die HENN-Schellen an Ladeluft- und Kühlwasserschläuchen mühelos lösen, ohne diese zu beschädigen. Der T-Griff des Werkzeugs lässt sich um 90 Grad drehen, was den Einsatz auch an schwer zugänglichen Stellen erleichtert.



Anzeige

WINKLER NOW – NAH UND DIREKT

Fachberater-Chat, Barcode-Scanner,
Onlineshop: Die App „winkler NOW“ bietet
Profi-Beratung und Teilevielfalt bequem
und von überall auf dem Smartphone.



Mehr erfahren und
App downloaden
winkler.com/now/info

winkler
Das passt.



Betrieb mit Reserven

In Schweinfurt hat MAN einen Vorzeigebetrieb auf die grüne Wiese gestellt. Digitale Werkstattprozesse gewährleisten effiziente und schnelle Abläufe, die Ausrichtung auf werthaltige Serviceleistungen und E-Mobilität eine hohe Wirtschaftlichkeit.

Text: Thomas Rosenberger **Fotos:** Thomas Rosenberger, MAN

Rund zehn Millionen Euro hat der Bau des MAN Truck & Bus Servicebetriebs in Schweinfurt gekostet. Vor 1,5 Jahren löste er den bisherigen Standort in Sennfeld ab. Die Investitionsgesellschaft Volkswagen Immobilien hat das Investitionsvolumen gestemmt und die Immobilie an MAN Truck & Bus Deutschland (MTBD) vermietet, so dass das Unternehmen einen Vorzeigebetrieb auf die grüne Wiese stellen konnte. Die

Werkstatt erstreckt sich auf ein Grundstück von mehr als 17.000 Quadratmeter, wovon etwa 2.500 Quadratmeter überbaut sind. In Sennfeld verfügte Betriebsleiter Bernd Johann, der zudem für den Standort Bad Neustadt an der Saale zuständig ist, über gerade einmal 6.000 Quadratmeter. „Überall fehlte es an Platz, wir mussten ständig Tetris spielen“, erzählt er. Mit dem neuen Betrieb nahe der A 70 spielt er in einer anderen Liga.

Das gilt zum einen für die baulichen Standards, denen ein umfassendes Nachhaltigkeitskonzept zugrunde liegt. Das neue Gebäude entspricht dem Energiestandard KfW 55, auf dem Dach erzeugt eine Photovoltaik-Anlage mit einer Spitzenleistung von 248 kWp grüne Energie – laut dem Betriebsleiter genügend für den täglichen Bedarf, der in der Spitze bei 100 kW liegt. Für ein angenehmes Arbeitsklima sorgt die Fußbodenheizung, die an das

- 1 Nachhaltiges Konzept: Der KfW-55-Neubau verfügt über eine leistungsfähige PV-Anlage.
- 2 Großzügig bemessen: Die acht Servicebahnen lassen sich doppelt belegen.
- 3 Platzreserven: Es ist möglich, das Gebäude zu beiden Seiten zu erweitern.

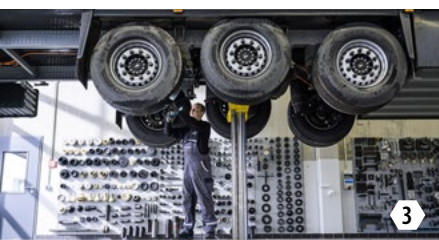




1



2



3

- 1 Platz für den kleinen MAN: Hinter der Waschhalle bietet eine halbe Bahn Platz für Service am MAN TGE.
- 2 Hebehilfe: Der 3,2-Tonnen-Deckenkran lässt sich über fast alle Bahnen bewegen.
- 3 Ausstattungshighlight: Die Bühne mit 50 Tonnen Tragkraft, um einen vollständigen Sattelzug anzuheben.

Fernwärmenetz angeschlossen ist. Eine Zisterne mit einem Fassungsvermögen von 40.000 Litern fängt Brauchwasser auf, das unter anderem in der Waschhalle genutzt wird.

Acht Servicebahnen und eine Hebebühne mit 50 Tonnen Tragkraft

Auch die Ausstattung der Werkstatt entspricht den Anforderungen der Service-Bundesliga. Acht Servicebahnen, die sich doppelt belegen lassen, stehen zur Verfügung, darunter je eine Spur für Fahrzeugdiagnose, Karosseriearbeiten und Dialogannahme. Die halbe Bahn hinter der

Waschhalle nutzt der Betrieb für die Dialog- und Reparaturannahme von Vans. Drei der Servicebahnen verfügen jeweils über eine 26 Meter lange Grube mit je zwei Grubenhebern. „Ein weiteres Highlight ist unsere Vier-Säulen-Hebebühne, die über 50 Tonnen Hubkraft verfügt“, sagt Johann. Genügend, um einen vollständigen Sattelzug anzuheben. Zudem besitzt der Betrieb noch eine Neun-Tonnen-Hebebühne. Eine weitere Spezialität des Betriebs ist der Richtplatz für Fahrerhäuser. Nur Rahmenricht- und Lackierarbeiten überlässt Johann Partnern. Davon abgesehen deckt der Schweinfurter Betrieb alle gängigen Werkstattservices ab. Zudem ist er ein MAN ServiceComplete-Betrieb und repariert und wartet Trailer aller Marken sowie Anbauten wie Kühlgeräte und Ladehilfen, bei deren Montage der Deckenkran wertvolle Hilfe leistet.

Sollten die acht Servicebahnen nicht mehr ausreichen, so bietet das Grundstück zu jeder Seite Möglichkeiten, dem Gebäude eine weitere anzufügen. Die Perspektiven scheinen günstig. Heute arbeiten die Mitarbeiter der Niederlassung täglich zwischen 25 und 30 Aufträge ab, 60 Prozent davon sind geplant. Das Einzugsgebiet der Niederlassung erstreckt sich auf einen Umkreis von 40 Kilometern um den Betrieb. Das schließt die vielbefahrenen Autobahnen A70 und 71 sowie die A3 und zahlreiche ebenfalls stark genutzte Bundesstraßen wie die B26 ein.

Fachkräftemangel bereitet wenig Sorgen

Der allgegenwärtige Fachkräftemangel bereitet Johann wenig Sorgen. Mit dem Umzug an den neuen Standort ist die Belegschaft von 19 auf 30 Mit-

arbeiter gewachsen. „Wir haben in der Region einen sehr guten Ruf und kaum Probleme, gute Mitarbeiter zu gewinnen“, sagt der Betriebsleiter. Zudem bildet der Servicebetrieb auf zwei Lehrjahre verteilt sechs bis acht Azubis aus, die in der Regel alle übernommen werden. Zum Team der Niederlassung gehören einschließlich Betriebsleiter Johann fünf Meister. Von den insgesamt 19 Monteuren sind fünf bereits vollständig für Arbeiten an Hochvoltssystemen ausgebildet. Darüber hinaus erschließt Betriebsleiter Johann dem Servicebetrieb ein weiteres Zukunftspotenzial abseits von Arbeiten an Nutzfahrzeugen. Er lässt zwei Mitarbeiter zu Fachkräften für den Service an Blockheizkraftwerken ausbilden. Eine Dienstleistung, die sich nahtlos ins Angebot einfügt, denn diese Kraftwerke verfügen oft über Gasmotoren von MAN.

HPC-Ladestation und eigener Trafo

Der Antriebswandel wirkt sich deutlich auf die Planung der Werkstatt aus. Zur Ausstattung gehören ein Quarantäneplatz für beschädigte bat-

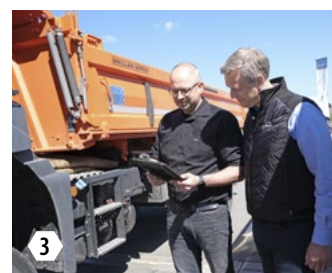
terieelektrische Fahrzeuge und ein HPC-Lader mit zwei Ladepunkten, der an der Zufahrt zur Niederlassung bereitsteht, um E-Fahrzeuge der Kunden zu laden. Auch hier hat MAN auf Reserven geachtet und einen 1.000-kVA-Trafo auf dem Grundstück installiert, so dass in Zukunft eine elektrische Leistung von ca. 800 kW für den täglichen Bedarf und die Ladeinfrastruktur verfügbar ist.



1



2



3



4

- 1 Eingespieltes Tandem: MAN-Experte Dirk Follmann (l.) beriet Betriebsleiter Bernd Johann während des Neubaus.
- 2 Hilfreich: Der Annahmetechniker erhält per OBD-Stecker alle wesentlichen Infos aus dem Fahrzeug aufs Tablet.
- 3 Effizient: Digitale Prozesse beschleunigen die Dialogannahme.
- 4 Digital arbeiten: Der Monteur erhält vom Meister den Auftrag auf sein Tablet und kann dort alle durchgeführten Schritte abhaken.



1 Arbeiten unter Tage: Drei Spuren verfügen über eine 26 Meter lange Servicegrube.

2 Hebehilfen: In allen Gruben befinden sich je zwei Grubenheber.

3 Komfortabel: An den Bahnen gibt es Zapfstationen für Achsen-, Motor- und Getriebeöl.



„Bei Neubauten planen wir die Ladeinfrastruktur großzügig, da wir noch nicht über Erfahrungswerte verfügen. Die Netzanschlussleistung ist aber aktuell eine der größten Herausforderungen“, erläutert Dirk Follmann, bei MTBD zuständig für die Servicenetzentwicklung. Er begleitete Bernd Johann während Planung und Bau des neuen Betriebs. In gewachsenen Industriegebieten sei ein entsprechend leistungsfähiger Netzanschluss oftmals nicht verfügbar. Der neue Standort in Schweinfurt biete aber ideale Voraussetzungen, da das Industriegebiet erst vor Kurzem erschlossen wurde, sagt Follmann, der während eines Neubaus dafür zuständig

ist, dass die Vorgaben von MTBD umgesetzt und die Umsatzperspektiven richtig eingeschätzt werden. „Ein wertvolles, sehr konstruktives Zusammenspiel“, urteilt Betriebsleiter Johann.

Digitalisierung ermöglicht effiziente Prozesse

Maßgeblich für den Kundenservice sind die Öffnungszeiten. In zwei Schichten hält das Team der Niederlassung die Kundschaft mobil. Gearbeitet wird Montag bis Freitag von 7:15 bis 19:00 Uhr und samstags bis 13:15 Uhr. Zum Angebot gehört auch der MAN-Pannendienst Mobile24. Dieser besteht aus sieben Monteuren, die wechselweise mit einem um-

fangreich ausgestatteten MAN TGL zu Pannen ausrücken.

Für schnelle Hilfe im Betrieb sorgen neben den engagierten Mitarbeitern vor allem die digitalen Prozesse. Diese entwickelt die Konzernsparte MAN DigitalServices. „Der Service beginnt bei der digitalen Terminbuchung und setzt sich zum digitalen Check-in fort“, erklärt Martin Geißler, Leiter Retail- und Prozessmanagement der Vertriebsregion Central bei MTBD. Der Mitarbeiter der Annahme ist mit einem Tablet-PC ausgerüstet. Sobald der OBD-Stecker mit dem Kundenfahrzeug verbunden ist, erhält er alle wesentlichen Informationen aus dem Fahrzeug, kann fällige Prüfungen

Ein Garant für guten Service: Die Stimmung im Team ist top.




Der Pannendienst besteht aus sieben Monteuren, die mit einem umfangreich ausgestatteten MAN TGL ausrücken können.



einsehen und Arbeiten sowie Kundenwünsche per Voice-to-Text-Funktion und Kamera dokumentieren sowie die digitale Serviceakte erzeugen, woraufhin ein Meister Auftrag und Akte einem Monteur zuweist. Gleichzeitig wird der Auftrag mit den nötigen Ersatzteilen verknüpft, so dass diese bereitliegen. Mithilfe des Tablets kann der Monteur den Auftrag Schritt für Schritt abarbeiten, erhält Arbeitshinweise und Dokumentationen oder kann Ersatzteile anfordern sowie

unerwartete Ereignisse dokumentieren. Auch Gewährleistungsprozesse lassen sich auf diese Weise bearbeiten.

Ziel: 100 Prozent Uptime

Die Digitalisierung erlaubt dem Servicebetrieb zudem ein proaktives Zugehen auf die Kunden. Dazu sendet die RIO-Telematik-Box in den MAN-Lkw, die dem Servicebetrieb in Schweinfurt zugewiesen sind, jeden Montag einen Statusbericht. Sind darin Fehler enthalten oder stehen Prüfungen an, ist es der Werkstatt möglich, den Kunden zu kontaktieren und einen Servicetermin zu vereinbaren. Künftig will MAN auch eine vorbeugende Ausfalldiagnose anbieten, um Pannen unterwegs zu vermeiden, sagt Geißler. „Unser Ziel sind 100 Prozent Uptime für die Kunden“, sagt er. Sie werden es gerne hören. 

INFO UNTERNEHMEN

Name: MAN Truck & Bus Service Schweinfurt

Anschrift: Madridstraße 15, 97424 Schweinfurt

Telefon: +49 9721 7706-0

E-Mail: Service.Schweinfurt@man.eu

Internet: www.mantruckandbus.com

Mitarbeiter: 30, davon 24 in der Werkstatt und 6 in der Verwaltung, 6 bis 8 Azubis

Leistungen (eine Auswahl): MAN ServiceComplete-, TopUsed-Rücknahmestandort sowie Verkaufsstandort. Reparatur und Wartung von Lkw, Bussen und Transportern der Marke MAN, Trailer aller Marken, Getriebeinstandsetzung MAN, Scania, ZF. Tachografendienst, alle regelmäßigen Prüfungen, Richtplatz für Fahrerhäuser, ein Bremsprüfstand, Toll Collect Stützpunkt, Kühlgeräteservice, Arbeiten an Hochvoltantrieben



Anzeige

HSchoch®



HS-BOX® P4000®
das Palettenstaukastensystem

HS-BOX® LB1000*
unser Ladeboxeinsatz



WIR SIND DABEI!

HS-BOX® FAMILY

UNSERE CLEVEREN PLATZHALTER

* Nur in Verbindung einer Neubestellung der HS-Box® P4000® erhältlich, keine optionale Nachrüstung möglich.

Alle Angaben ohne Gewähr. Irrtümer, Änderungen und Druckfehler vorbehalten. Ein Angebot der HS-Schoch® GmbH, ein Unternehmen der HS-Schoch® Gruppe.

#hsschoch
hs-schoch.de



Bereit für die **emissionsfreie Zukunft**

Die Servicebranche steht vor zahlreichen Herausforderungen. Werkstatt aktuell sprach mit Christopher Kunstmann, Head of Customer Service Management bei MAN Truck & Bus SE, über die Trends im Segment.

Text: Thomas Rosenberger **Foto:** MAN, Thomas Rosenberger

Wie bereitet MAN seine Servicebetriebe auf den künftigen Antriebsmix vor?

Kunstmann: Je nach Markteintritt werden die Märkte und somit auch die Betriebe im e-Readiness-Prozess auf die neuen Produkte vorbereitet. Dazu gehören das Anpassen der Netzwerkstandards, der Infrastruktur, digitale Services, Ersatzteilversorgung, das Bereitstellen der Diagnose und tech-

nischen Werkstattinformationen sowie Trainings. Wir begleiten die Märkte aus dem Headquarter heraus bereits weit vor ihrem jeweiligen Markteintritt bei jedem einzelnen Schritt und unterstützen sie auf ihrem Weg in die emissionsfreie Zukunft.

Sind an allen Betrieben eigene Lademöglichkeiten vorgesehen?

Unser Ziel ist, die eigenen MAN-Servicebetriebe europaweit mit Ladeinfrastruktur auszustatten – wo möglich und sinnvoll, auch mit öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur.

Welchen Nutzen stiften digitale Angebote im Bereich Service?

Die Digitalisierung ist bereits ein zentraler Bestandteil in un-

seren Werkstätten. Sie ermöglicht unseren Kunden maximale Fahrzeugverfügbarkeit bei minimalem administrativem Aufwand. Wir digitalisieren nicht nur Werkstattprozesse, sondern auch Kundengeschäftsprozesse und gestalten so die gesamte Kette effizienter. Wir vernetzen nicht nur Fahrer und Werkstatt miteinander, sondern auch das Fahrzeug und den Flottenmanager.



Die Digitalisierung eröffnet Servicebetrieben viele Möglichkeiten: Christopher Kunstmann, Leiter Customer Service Management.

» Ziel ist es, die eigenen Werkstätten mit Ladeinfrastruktur auszustatten.

Christopher Kunstmann, Head of Customer Service Management bei MAN Truck & Bus

Relevante Daten sind für alle Beteiligten verfügbar. Dadurch wird das Fuhrparkmanagement nachhaltig profitabler. Schauen wir auf unsere MAN DigitalServices, so haben wir unterschiedliche Bereiche, die wir abdecken: Mit MAN ServiceCare bieten wir ein vorausschauendes Wartungs- und Reparaturmanagement. MAN Servicebooking bietet unseren Kunden die Möglichkeit 24/7 Termine zu buchen. Das sind nur ein paar der vielen Möglichkeiten, die die Digitalisierung uns eröffnet.

Welche Rolle spielt Nachhaltigkeit in den Servicebetrieben?


Eine große Rolle! Ein schonender Umgang mit den uns zur Verfügung stehenden Ressourcen ist unabdingbar. Ein Produktbeispiel sind unsere MAN Originalteile ecoline, die wir bereits seit Jahren vertreiben. Ecoline ist unser Auf-

bereitungsprogramm für Ersatzteile. Aktuell arbeiten wir mit Hochdruck an der Aufbereitung von Hochvoltbatterien und an Recyclingprozessen, um diese wertvollen Rohstoffe maximal im Umlauf zu halten.

Wie managt MAN das Ersatzteilwesen?

Zum einen ist die Verfügbarkeit vor Ort wichtig. Das stellen wir durch eine Bevorratung in unseren mehr als 1.660 MAN-Werkstätten weltweit sicher. Zum anderen steht uns ein ausgeklügeltes Netzwerk zur Verfügung, um auf schnellstem Weg die benötigten Teile zur Werkstatt zu transportieren. Herzstück ist das Lagerzentrum in Salzgitter, wo auf mehr als 200.000 Quadratmetern weit über 300.000 Ersatzteile gelagert und gesteuert werden. Mit dem dazugehörigen Netz von fünf weiteren sogenannten

PDCs wird für alle wesentlichen Teile, die womöglich nicht in der Werkstatt vorhanden sind, die schnelle Belieferung vor Ort sichergestellt. Was trotzdem aus Salzgitter bis zur Werkstatt gebracht werden muss, verschicken wir mit Eiltransporten. Diese Teile treffen so zu über 98 Prozent innerhalb eines Tages vor Ort ein.

Weiterhin werden wir bald einen Multi-Device-fähigen Ersatzteil-Katalog für alle Produkte haben, der Teilesuche, Arbeitswerte, Handbücher vereint. Die Suche funktioniert FIN-basiert oder mithilfe einer grafischen Navigation. 

Anzeige



Wir geben alles für unsere Kunden.

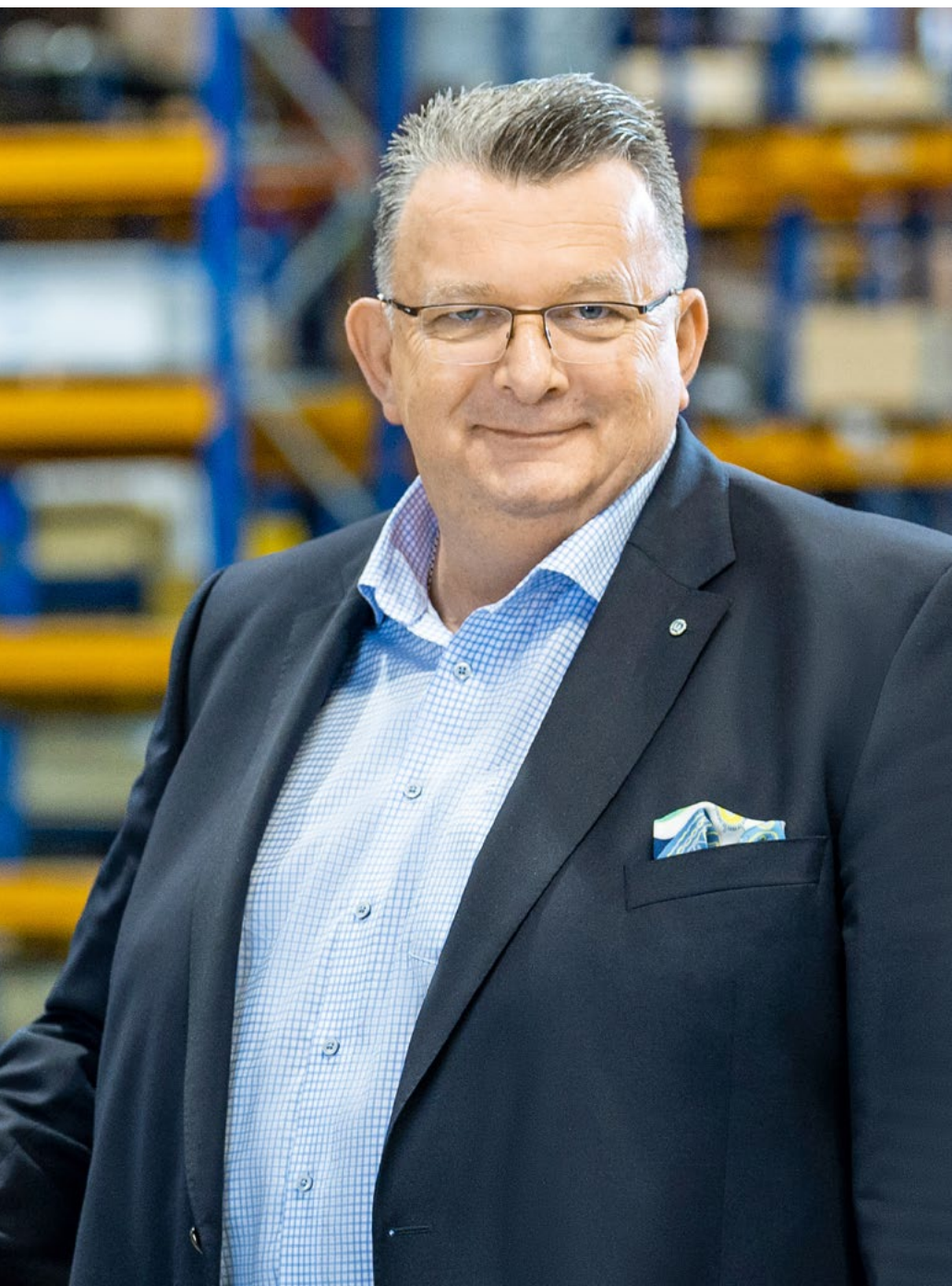
Ihr Partner für universelle Richtsysteme, modernste Achsvermessungsgeräte und hochwertige Werkzeuge.

WWW.JOSAM.NET

Verfügbarkeit und Qualität schlagen Preis

Krone ist seit 2020 auch ein Ersatzteilhändler. Soeben hat der Trailerhersteller das Krone-Trusted-Programm um Ersatzteile für Lkw erweitert. Wir fragten Ralf Faust, Geschäftsführer und Leiter Service Nutzfahrzeug Gruppe bei Krone, nach der Motivation, in dieses Haifischbecken zu springen.

Text: Thomas Rosenberger Fotos: Krone



Werkstatt aktuell: Was gab den Ausschlag für die Einführung des Krone-Trusted-Angebots?

Faust: Wir haben die Marke Krone Trusted 2021 als eine Reaktion auf die Corona-Pandemie und die damit verbundenen Liefer-schwierigkeiten eingeführt. Zu Beginn haben wir ein Sortiment an Ersatz- und Verschleißteilen speziell für Trailer aufgelegt. Das Angebot richtet sich vor allem an Fahrzeuge, die aufgrund ihres Baujahres schon aus der Garantie sind. Bis zu diesem Zeitpunkt haben große Teilehändler diesen Markt bestimmt. Unsere Erfahrung zeigt aber, dass der erste Weg der Kunden zum Hersteller des Fahrzeugs führt und sie von ihm ein entsprechendes Teileangebot erwarten. Mit Krone Trusted haben wir diesem Wunsch entsprochen. Zugleich haben wir unser Angebot als Multibrand-Sortiment ausgelegt, so dass unsere Kunden auch alle anderen gezogenen Einheiten, die sie noch im Fuhrpark haben, warten können, ohne den Umweg über einen anderen Händler nehmen zu müssen. Schließlich sind viele wichtige Bauteile wie Brems-scheiben und -beläge bei allen Trailern gleich.

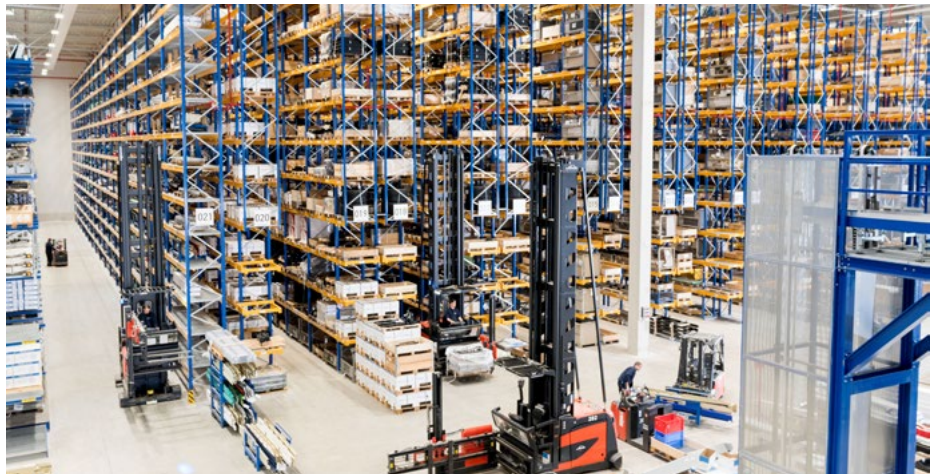
Dass Krone Ersatz- und Verschleißteile für Trailer vermarktet, liegt also auf der Hand. Was gab den Ausschlag, nun noch Teile für Lkw aufzunehmen?

Die Zeit hat gezeigt, dass die Kunden mit dem Krone-Trusted-Angebot sehr zufrieden sind und nun auch Verschleißteile für ihre Lkw nachfragen. Am häufigsten verlangen sie Bremsenkomponenten. Diese Teile haben wir nun ins Programm aufgenommen. Bei entsprechender Nachfrage werden wir das Sortiment ausweiten. Wir haben schon einige Ideen.

Wir gelangen die Teile zu den Kunden?

Wir vermarkten Krone Trusted über unseren eigenen, europaweit aufgestellten und auf Ersatzteile spezialisierten Außendienst, der 20 Personen umfasst. Die Zielgruppe sind vorwiegend freie Werkstätten, die bei-

Erfolgsfaktor Verfügbarkeit: Krone denkt darüber nach, ein zweites Zentrallager wie Herzlake in Südeuropa aufzubauen.



spielsweise einem Werkstattssystem wie All-trucks angehören, und Flottenbetreiber aus den unterschiedlichsten europäischen Märkten von West- über Süd- bis Osteuropa. Der Verkauf erfolgt ausschließlich über unseren Online-Shop.

Der Markt wird von großen Händlern mit hohem Absatzvolumen und entsprechend

günstigen Konditionen dominiert. Wie besteht Krone im Konkurrenzkampf?

Wir haben Krone Trusted über die Qualität erfolgreich in den Markt eingeführt, nicht über den Preis. Wir bieten keine preisgünstigen Kopien unserer Originalteile an. Der Erfolg gibt uns recht.

Woran machen Sie diesen fest?

Wir haben mit einem Warenbestand von einer Millionen Einheiten begonnen. Inzwischen konnten wir das Umsatzvolumen signifikant steigern, national sowie international.

Und dennoch haben Sie immer damit geworben, dass Krone Trusted einen Preisvorteil bis zu 50 Prozent bieten kann.

Anzeige



ROCKT. WEIL'S ROLLT.

Starke Reifen und Räder für mehr Power auf der Piste.
Jetzt informieren unter www.bohnenkamp.com



Bohnenkamp
Moving Professionals

» Wir haben Krone Trusted über die Qualität erfolgreich in den Markt eingeführt, nicht über den Preis.

Ralf Faust,
Geschäftsführer und Leiter Service Nutzfahrzeug Gruppe, Krone

Diesen realisieren wir aber nicht durch Sourcing beispielsweise in China. Uns versorgen namhafte Lieferanten aus Europa und sogar aus Deutschland, die unsere Anforderungen bezogen auf Qualität und Preis kennen. Durch eine Auditierung und Qualifizierung stellen wir die Qualität der Krone-Trusted-Teile sicher. Der attraktive Preis ist für die Kunden ein weiterer Vorteil unseres Programms. Die einzige Einschränkung gegenüber Krone-OE-Teilen ist die etwas geringere Laufzeit, die aber mindestens 85 bis 90 Prozent beträgt. Das haben uns die Kunden bestätigt. Somit sind diese Teile attraktiv für die zeitwertgerechte Reparatur von Truck und Trailer.

Die Standfestigkeit entspricht den Angaben, die andere Hersteller über industriell aufgearbeitete Ersatzteile machen. Ja, aber noch bieten wir keine Ersatzteile aus Remanufacturing an. Im Zuge der Nachhaltigkeitsbestrebungen kann sich das aber zu gegebener Zeit ändern. Das betrifft auch un-

seren Reifen Krone Trusted Tyre Comfort. Wir werden in diesem Bereich mit einer runderneuerten Variante starten. Die Reifen aus dem Krone-Trusted-Programm produzieren wir zwar in Asien, aber nicht in China. Sie erfüllen hohe Ansprüche und werden ausführlich getestet. Mal sehen, ob wir in Zukunft auch einen Pneu für Lkw anbieten. Wir haben eine Menge entsprechender Anfragen von Händlern.

Welche Rolle spielt das Geschäft mit Krone-Trusted-Ersatzteilen mittlerweile für die Trailer-Sparte von Krone?

Als ich vor zwölf Jahren bei Krone angefangen habe, war es mein Ziel, die brachliegende Wertschöpfungskette im Bereich Mehrwertdiensten zu erschließen. Das ist uns gelungen. Ob Finanzierung, Gebrauchtfahrzeuggeschäft, Telematik, Full-Service und nun Ersatzteile: Wir verzeichnen inzwischen ein großes Umsatzvolumen, das für Krone sehr wichtig ist. Der Aftersales-Bereich besitzt eine enorme strategische Bedeutung.

rale Bedeutung zu. Inzwischen haben wir auch alle unsere nationalen Vertriebstöchter in die Lieferkette eingebettet und dort jeweils kleine Lager eingerichtet, um eine schnelle Belieferung der Kunden in unseren Zielmärkten sicherzustellen. Ich kann ihnen versprechen, dass wir sie innerhalb von Deutschland in 24 Stunden versorgen, teilweise noch schneller. In Europa dauert es je nach Markt höchstens 48 Stunden. Dennoch denken wir derzeit darüber nach, ein zweites Zentrallager wie Herzlake in Südeuropa aufzubauen. Denn der Schlüssel zum Erfolg ist nicht der Preis, sondern die Verfügbarkeit.

Welche Rolle spielt die Digitalisierung für das Ersatzteilgeschäft?

Eine enorm große. Gerade die Teileidentifikation ist eine große Herausforderung. Durch die hohe Fluktuation in den Werkstätten ist es wichtig, auch neuen Mitarbeitern verlässliche Informationen zur Verfügung zu stellen. Jedes unserer Fahrzeuge ist digital mit dem entsprechenden Ersatzteilkatalog verknüpft. Diese Verknüpfung bilden wir auch über einen QR-Code am Trailer ab. Darüber lassen sich die Teile online ganz einfach bestellen. Dem Kunden wird im Warenkorb auch immer die Alternative aus dem Krone-Trusted-Programm angezeigt, so dass er sich entscheiden kann, wenn kein Full-Service-Vertrag und auch keine Garantie mehr vorliegt. ○

Das Krone-Trusted Programm

Die Ersatzteilmarke Krone Trusted umfasst laut Unternehmen mehr als 300 verschiedene Markenersatzteile, die mehr als 80 Prozent der gängigen Verschleißteile an Trailer abdecken und im Vergleich zum Original-Ersatzteil bis zu 50 Prozent günstiger sein sollen. Jetzt hat der Fahrzeugbauer das Angebot um Verschleißteile an Lkw-Achsen und -Bremsen ergänzt, wozu beispielsweise Bremsscheiben zählen. Das Angebot steht in allen Ländern zur Verfügung, wo Krone mit einer Vertriebsgesellschaft vertreten ist – mit Ausnahme der Türkei. Krone bezieht nach eigenen Angaben alle Ersatzteile von namhaften europäischen Herstellern, die Krone auch in der Erstausrüstung beliefern. Täglich würden bis zu 350 Ersatzteilbestellungen eingehen.

Mussten Sie aufgrund des Erfolgs von Krone Trusted die Vertriebsstrukturen anpassen?

Nach wie vor kommt dem Ersatzteillager in Herzlake die zent-



1 Jedes Krone-Fahrzeug ist digital mit dem entsprechenden Ersatzteilkatalog verknüpft. Diese Verknüpfung bildet ein QR-Code am Trailer ab.

2 Krone Trusted Tyre Comfort: Eine runderneuerte Variante soll kommen.





One-Stop-Shopping mit 80.000 Positionen


Schmitz Cargobull nutzt für den Vertrieb seiner Ersatzteile die umfangreiche Online-Plattform EPOS. Jedoch setzt der Trailerhersteller ausschließlich auf Originalteile.

Text: Thomas Rosenberger **Foto:** Schmitz Cargobull

Das Schmitz-Cargobull-Ersatzteilportal EPOS (Electronical Parts Documentation and Ordering System) bietet nach Unternehmensangaben inzwischen rund 80.000 Positionen. Anders als andere Anbieter setzt Schmitz Cargobull (SCB) nach eigenen Angaben ausschließlich auf Markenqualität und Originalteile. Nur bei Verwendung von Originalteilen bleibe die Herstellergewährleistung erhalten, begründet der Fahrzeugbauer. Die Ersatzteildatenbank enthält inzwischen über 1,3 Milli-

onen dokumentierte Fahrzeuge. Durch die Eingabe der VIN (Fahrgestellnummer) können Servicepartner Ersatzteile identifizieren und rund um die Uhr bestellen.

Darüber hinaus enthält EPOS wesentliche Informationen, die Werkstattmitarbeiter für den Service rund um den Trailer und die Kältemaschine benötigen – darunter Anleitungen und Videos zu Reparaturmethoden. Außerdem gibt es einen Download-Bereich für Parameter-Daten und Software-Updates.

Im Mittelpunkt des Portals steht laut SCB die Benutzerfreundlichkeit. So können sich Werkstattprofis per Tablet und Smartphone mit der SCB-eigenen App RemoteService in Echtzeit mit Spezialisten von Schmitz Cargobull vernetzen und Hilfestellung während einer Reparatur erhalten. Alle gängigen Originalkomponenten, Fahrwerks- und Verschleißteile sind im Schmitz Cargobull Zentrallager und den 29 Verteilstandorten in Europa verfügbar. 



Drum prüfe, wer sich ewig bindet

Bei Winkler gehört eine Vorführung zum Beratungsprozess. Oft sind individuelle Vorlieben bei der Benutzerführung kaufentscheidend.

Mehrmarken-Diagnosesysteme sind kostspielig. Die Unterschiede zwischen den Markengeräten liegen im Detail, oft entscheiden persönliche Vorlieben. Dennoch ergibt vor der Beschaffung eine sachkundige Beratung Sinn, sagt der Fachexperte Steffen Zehl vom Nfz-Teile-Großhändler Winkler.

Text: Thomas Rosenberger **Fotos:** Bosch, Maha, Mahle

Der Markt für markenübergreifende Nutzfahrzeug- und Bus-Diagnosesysteme ist komplex und beratungsintensiv“, sagt Steffen Zehl, Diagnoseexperte beim Großhändler Winkler. Das Ziel von Winkler als ein spezialisierter Händler für Nutzfahrzeugdiagnosegeräte sei es, die Kunden bei der Wahl des geeigneten Systems zu unterstützen. Der Nfz-Teile-Großhändler mit Sitz in Stuttgart beispielsweise verkauft Diagnosegeräte der Marken Bosch und Texa. Obwohl ein Händler wie Winkler in der Regel nur für den Vertrieb der Hardware zuständig ist und die Kunden die Software über den

Hersteller der Geräte lizenzieren, sei der Händler oft ihr erster Ansprechpartner, wenn sie Unterstützung benötigen. Für diesen Zweck unterhält der Großhändler deutschlandweit ein Team von Diagnosebeauftragten und weiteren Spezialisten, die den Kunden zur Seite stehen – von der Erstberatung über die Installation bis hin zur Auslieferung der Geräte und dem Einsatz in der Werkstatt.

Zielgruppe der Berater seien Fuhrparks über freie bis hin zu Vertragswerkstätten. Das Know-how im Umgang mit der Diagnosetechnik und die Erwartungshaltung der Kunden sei je nach Einsatz-

ort unterschiedlich. Während Fuhrparks oft nur Fehlercodes der eigenen Fahrzeuge auslesen wollen, um in Abhängigkeit vom jeweiligen Fehler zu entscheiden, ob es trotz Störung beispielsweise noch bis zur Heimatwerkstatt oder zum Kunden weiterfahren kann, will die freie oder Vertragswerkstatt tiefer in die Diagnose einsteigen, um den Fehler auch zu beheben. Auch Vertragswerkstätten greifen neben der Herstellerdiagnose zu Mehrmarkensystemen, etwa um Trailer oder Lkw anderer Marken zu diagnostizieren – besonders dann, wenn sie auch an Mehrmarkenkonzepte angeschlossen sind.

Dabei unterscheidet sich laut Zehl der Funktionsumfang der Diagnosesysteme namhafter Hersteller kaum, denn die Software dahinter sei oft die gleiche. Viel wichtiger ist die umfassende Versorgung mit Updates, so dass auch neue Modelle bald diagnostiziert werden können. Aber vor allem gebe es Unterschiede bei der Bedienung. Hier liege es vielfach an den individuellen Vorlieben des Gerätebetreibers, welches System er bevorzugt. Eine Vorführung ist daher Teil des Verkaufsprozesses. Der Diagnoseexperte rät zudem dazu, auf zukunftsgerichtete Schnittstellen zu achten. „Die fast ausschließlich per Bluetooth und W-Lan stattfindende Diagnose sollte alle gängigen Kommunikationsstandards wie CAN-FD und Interfaces wie DoIP (Diagnostics over Internet Protocol) abdecken.“ Auch mehrere Sprachen seien ein Muss, um den vielfältigen Kulturen in einer Werkstatt Rechnung zu tragen.

Eine besondere Herausforderung für alle Hersteller stellt aktuell der Security Gateway (SGW) dar. „Damit werden gesetzliche und Fahrzeughersteller-spezifische

Die modular aufgebaute Diagnose gehört zum Angebot von Winkler. Entweder als aufrüstbare Einstiegsvariante KTS Truck oder als All-In-One Lösung KTS 900 Truck. Die Software ESI[tronic] Evolution mit den Paketen Truck, Land- und Baumaschinen, Motoren sowie Flurförderzeuge stellt die Funktionen bereit.



Anzeige

DAS PROFIL, DAS IMMER EINEN GUTEN EINDRUCK MACHT.

KRONE TRUSTED TYRE COMFORT
mit einer Profiltiefe von 18 mm – hält die Leistungsmerkmale über die gesamte Lebensdauer auf hohem Niveau.

NEU



Der KRONE TRUSTED TYRE COMFORT überzeugt durch eine extrem hohe Laufleistung und eine vorbildliche Nässehaftung.

www.krone-trailerparts.com/trusted




Ersatzteile sind Vertrauenssache.
Vertrauen Sie auf KRONE TRUSTED!

KRONE

sche Vorgaben umgesetzt“, erklärt Zehl. Die Nutzer müssen sich über die Mehrmarkendiagnose zertifizieren, um auf bestimmte Fahrzeugsysteme zugreifen zu können. Das soll beispielsweise Manipulationen ausschließen. „Hersteller wie Bosch und Texa bieten die Möglichkeit, sich mit einer Anmeldung auf einer Platt-

form anzumelden, ohne sich aufwendig bei einzelnen Fahrzeugherstellern zu registrieren“, erläutert er.

Die Zukunft der Nfz-Diagnose birgt aber noch weitere Herausforderungen, insbesondere um die Cybersicherheit der Ferndiagnose zu gewährleisten. Daher ist es nötig, sich über das Serma-Portal, der

standardisierte Zugang zu diebstahl- und sicherheitsrelevanten Reparatur- und Wartungsinformationen, zu zertifizieren, um Zugriff auf die Remote-Funktionen der Mehrmarkendiagnose zu nutzen. Dabei handele es sich um eine personalisierte Anmeldung, die jeder Nutzer einzeln durchführen müsse. 

Maha | Mobile Prüfstraße

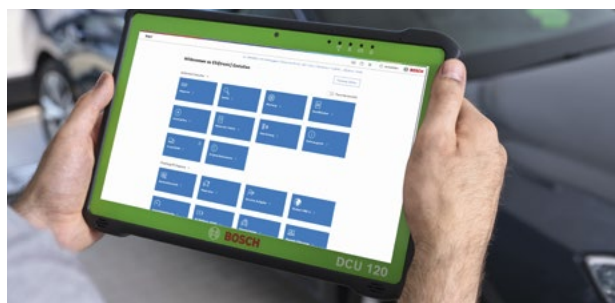
Maha hat ein mobiles Prüfstraßensystem entwickelt, das laut Hersteller überall eingesetzt werden kann: beispielsweise in einer Halle oder auf einem Parkplatz. Einzige Voraussetzung des C_MTL ist laut Hersteller ein Starkstromanschluss. Dann erlaubt die mobile Prüfstraße Prüfungen an Fahrzeugen bis 18 Tonnen Achsgewicht. Die niedrige Überfahrhöhe von 196 Millimeter soll auch das Testen von Transportern und den meisten Pkw erlauben. Um das C_MTL zu transportieren, ist ein spezieller 3,5-Tonnen-Anhänger nötig, den Maha bei Bedarf mitliefert. Mithilfe des selbsttragenden Stahlrahmens mit elektrohydraulischer Absetzvorrichtung lässt sich die Prüfstraße anheben und wieder

absetzen. Mit der serienmäßig mitgelieferten Funkfernbedienung C_RECO S könne der Vorgang sowie auch die die Bedienung der Bremsprüftechnik von einer einzelnen Person durchgeführt werden, erklärt der Hersteller. Die Bedienung des C_MTL basiert auf der Maha Connect Series und funktioniert über eine W-Lan-Schnittstelle. Es ist laut Hersteller möglich, jedes Smartphone, Tablet oder Notebook drahtlos zu verbinden. Ausstattungsoptionen: Achsspieltester, dynamische Wiegeeinrichtung, elektromechanische Motoren für Bremsprüfstand. Aufgrund der Bauart ist das System aber nicht für die Verwendung gemäß deutscher Bremsprüfstandsrichtlinie 2021 für die HU/SP zugelassen.



Bosch | Diagnose-Software weiterentwickelt

Die Bosch Diagnose-Software ESI[tronic] soll sich in der Generation Evolution schneller, intuitiver und einfacher bedienen lassen. Laut Anbieter sollen die Weiterentwicklungen schrittweise nach jedem künftigen Update eingeführt werden, so dass Anwender nach und nach die neuen Funktionen erlernen. Den Auftakt macht ein neuer Startbildschirm, von dem aus der Nutzer laut Bosch direkten Zugriff auf die wichtigsten Haupt- und Untermenüs der ESI[tronic] erhält. Demnach kann er zum Beispiel mit einem Klick die Systemübersicht starten, technische Daten und Wartungspläne aufrufen und den State-of-Health der Hochvolt-Batterie auslesen. Eine neue Fahrzeugidentifikation soll die Fahrzeugauswahl einfacher machen. Der Startbildschirm lässt sich auch nutzerindividuell konfigurieren.



Mahle | Neue Generation Diagnosetools

Mahle bringt nach eigenen Angaben die nächste Generation der Diagnose-Tools Mahle TechPro und Bran Bee Connex auf den Markt. Die Entwickler haben demnach die Benutzeroberfläche überarbeitet und die Nutzbarkeit verbessert sowie beschleunigt. Icons sollen die Bedienung intuitiv gestalten und Video-Tutorials selbsterklärend durch den Diagnoseprozess führen. Ein neuer VCI-Stecker soll der kleinste Stecker mit integriertem DoIP (Diagnostics over Internet Protocol) auf dem Markt sein und eine leistungsfähige Diagnose der Fahrzeugsysteme über das Internet ermöglichen. Die integrierte Kamera erfasse die Fahrzeugnummer mit einem Klick und starte automatisch die richtige Anwendung. Eine neue Smart-Scan-Funktion biete Werkstattmitarbeitern zusätzliche Infos zu ausgelesenen Fehlercodes wie Service-Hinweise der Hersteller, Rückrufdaten und Reparaturtipps. Mit verschiedenen Lizenzmodellen lässt sich das Gerät individuell konfigurieren.





Rennsport, Festival und **Industriemesse**

Jedes Jahr trifft sich Mitte Juli die Nutzfahrzeugbranche beim Truck-Grand-Prix am Nürburgring. Ein wichtiger Teil des Konzepts ist die große Industriemesse – direkt an der Zielgruppe.


Text: Markus Bauer **Fotos:** Richard Kienberger, Bettina Pfeffer

Rund 60 Aussteller präsentieren sich beim Mega-Event in der Eifel. Sechstellige Besucherzahlen sorgen für reichlich Publikum an den Ständen. Hier zeigen Lkw-Hersteller, Zulieferer und Co. ihre Neuheiten und teilweise sogar Weltpremierer.

Den Auftakt zum Event-Wochenende macht zudem das ADAC Truck-Symposium, bei dem wichtige Themen der Branche diskutiert werden.

Ganz besonders spannend für Werkstatt-Fachleute dürfte auch der Blick ins offene Fahrerlager sein. Anders als beispielsweise bei der Formel

1 können die Besucher beim Truck Race nämlich ganz nah Rennluft schnuppern und bewundern, wie die Teams in kürzester Zeit zwischen zwei Rennen wichtige Reparaturen vornehmen oder auch mal einen ganzen Motor tauschen.

Wer nach den ereignisreichen Tagen noch nicht genug hat, darf die großen Open-Air-Konzerte abends in der Müllenbachschleife nicht verpassen. 

TICKETS GIBT ES UNTER

www.truck-grand-prix.de



Auf der Rennstrecke kämpfen deutlich mehr als 1.000 PS starke Boliden um wichtige Punkte. Die Hightech-Trucks fahren am Ring die leicht verkürzte Grand-Prix-Strecke.



Sicherheit und **Klimaschutz**

Ab Juli 2024 müssen neu zugelassene Auflieger und Anhänger mit einem Reifendruckkontroll- oder einem Reifendruckregelsystem ausgerüstet sein. Das bietet auch Vorteile für Wirtschaftlichkeit und Sicherheit der Flotte.

Text: Thomas Rosenberger **Fotos:** Thomas Rosenberger, BPW, SAF-Holland, Schmitz Cargobull

Ab Juli dieses Jahres müssen gemäß UN-ECE-Regelung Nr. 141 alle neu in der Europäischen Union zugelassenen Trailer mit einem Reifendruckkontrollsystem (RDKS) ausgerüstet werden. Laut der Vorschrift reicht ein Reifendruckkontrollsystem oder Tyre Pressure Monitoring System (TPMS) aus, um die Vorgaben zu erfüllen. Doch ein Reifendruckregelsystem beziehungsweise Tyre Pressure Refill System (TPRS) bietet gegenüber der einfachen Drucküberwachung einige Vorteile.

Sowohl TPMS als auch TPRS überwachen den Reifeninnendruck an allen Rädern eines Trailers in Echtzeit und warnen vor plötzlichem oder schleichendem Druckverlust oder Überdruck. Bei Abweichungen muss ein TPMS entsprechend der Vorschrift den Fahrer auf einen Druckverlust von mehr als 20 Prozent oder einer Fehlfunktion des Systems innerhalb von zehn Minuten hinweisen. Dem Fahrer kommt dann die Aufgabe zu, den Fülldruck zu korrigieren. Ein TPRS wiederum muss eine Druckabweichung um mehr als fünf Prozent innerhalb von zehn Minuten selbstständig ausgleichen, das geschieht automatisch während der Fahrt. Verpflichtend ist in beiden

Fällen eine Anzeige des Fehlers im Fahrerhaus. Wie das Signal in die Kabine gelangt, ob per Kabel oder drahtlos, ist dabei nicht entscheidend. Auch die Kombination mit einer Telematik, die den Alarm an die Fuhrparkverantwortlichen im Transportunternehmen weiterleitet, ist optional. Ebenso die Ausgabe der Werte via Smartphone-App.

Pannensache Nummer eins: Reifen in schlechtem Zustand

Beide Systeme, ob TPMS oder TPRS, schützen vor einer Druckabweichung und damit vor einem erhöhten Kraftstoffverbrauch des Lkw und so auch Umwelt und Klima vor unnötigen CO₂- und Schadstoffbelastungen. Zugleich verhindert der korrekte Reifeninnendruck vorzeitigen Verschleiß an den Reifen und optimiert so deren Laufleistung, SAF-Holland nennt ein Plus von zehn Prozent im Mittel.

Dadurch schützen RDKS auch vor Reifenplätzen. Deren Folgen sind durch die ungeplante Standzeiten und den fälligen Ersatz immer kostspielig. Der ADAC TruckService bestätigt, dass sich die meisten Reifenpannen auf einen schlechten War-



Pro Reifenbefüllsystem: Die Spedition Wittwer ist vom SAF Tire Pilot überzeugt.



BPW rechnet vor, dass sich das eigene TPRS AirSave innerhalb eines Jahres bezahlt macht.



Die Reifendruckkontrollsysteme lassen sich in der Regel nachrüsten. Reifendrucknachfüllsysteme werden meist ab Werk installiert.

tungszustand zurückführen lassen. Von insgesamt rund 40.000 Einsätzen im Jahr 2018 waren laut dem Pannendienst zwei Drittel auf Reifenpannen zurückzuführen. Im schlimmsten Falle führt ein Platzer unterwegs sogar zu einem Unfall. „Die Neuerung bringt einen wertvollen Zugewinn an Sicherheit“, bestätigt Christian Koch, Unfallanalytiker und Reifenexperte bei der Sachverständigenorganisation Dekra.

RDKS rechnet sich in etwa einem Jahr

Bislang kosteten sowohl TPMS als auch TPRS einen Aufpreis, der sich pro Lastzug und unabhängig von der Marke in einem hohen dreistelligen bis knapp vierstelligen Bereich bewegte, wobei das TPRS etwas teurer als das TPMS ist. Spätestens durch die verpflichtende Ausstattung entfällt der Aufpreis zumindest für das TPMS. Die Fahrzeugbauer, die selten etwas zu verschenken haben, dürften das RDKS jedoch vollständig eingepreist haben.

Durch die positiven Auswirkungen auf Kraftstoffverbrauch und Reifenverschleiß werden sich die Mehraufwendungen aber

Anzeige

**2024
NEUES**



**SPARSAMER EINFACHER
WASCHEN!
MIT DEN MOBILEN
STARK PREMIUM
WASCHANLAGEN!
NEUE GROBE AUSWAHL
AN MODELLEN:
AKKU - DIESEL - STROM**

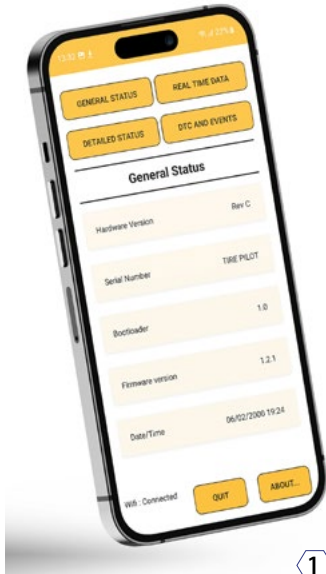





STARK
WASCHANLAGEN
www.stark-waschanlagen.de

2024 - NEUES
Leasing
Vorführgeräte/Aktion
Tel. 0 79 67 - 3 28

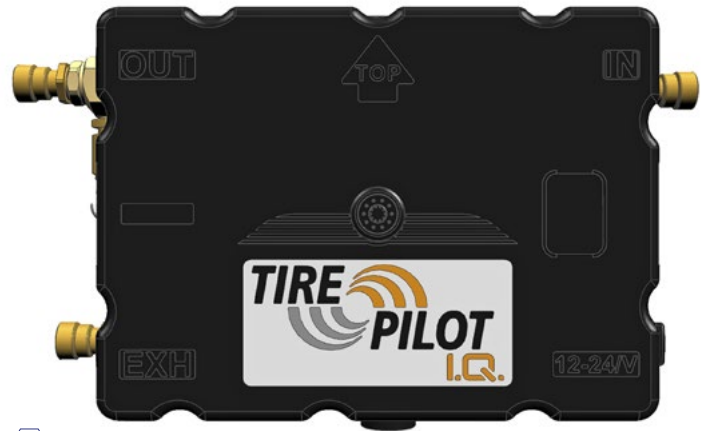




1

1 Die Ausgabe der Werte aus dem Reifen auf einer App ist kein Muss, aber komfortabel.

2 Das EBS-System versorgt SAF Tire Pilot I.Q. mit Strom und leitet die Systemmeldungen ans Dashboard.



2

schnell rechnen. Eine Faustformel besagt laut Reifenhersteller Michelin, dass ein bar Minderdruck den Kraftstoffverbrauch um ein Prozent erhöht.

700 Euro pro Jahr und Fahrzeug sparen

BPW damit eine Rechnung auf: Bei einem dreieckigen Auflieger, der pro Jahr 120.000 Kilometer läuft, und dessen Reifen eine Druckab-

weichung von rund zehn Prozent aufweisen, ergibt sich allein durch den niedrigeren Verbrauch eine Kraftstoffersparnis von 248 Liter Diesel und je nach Dieselpreis insgesamt ein Kostenvorteil von mehr als 700 Euro pro Jahr. Das entspricht einem CO₂-Ausstoß von rund 655 Kilogramm pro Fahrzeug und Jahr. Allein durch die Korrektur des Reifenfülldrucks ist al-

so ein Return-on-Invest wohl in rund einem Jahr möglich. Dabei sind die Erhöhung der Reifenlaufleistung, die Kosten durch ungeplante Standzeiten oder gar die Folgen eines Unfalls nicht berücksichtigt. Schließlich kostet schon der Ersatz für einen zerstörten Trailerreifen je nach Marke 400 Euro oder mehr. Zudem ist es möglich, für ein TPRS eine Förderung im Rahmen des

De-minimis-Programms zu erhalten, jedoch nicht mehr für das TPMS, da dieses nun Pflichtausstattung ist.

TPMS oder TPRS – so sollten sich Flotten entscheiden

Welches System – TPMS oder TPRS – die beste Wahl für eine Flotte ist, lässt sich an einigen Kriterien festmachen. Während ein TPRS alle Aufgaben automatisch erfüllt, setzt das



1

Die Anbindung von TPRS und TPMS an Telematik und Apps ist bei einigen Anbietern möglich.

TPMS einen Berufskraftfahrer voraus, der nach einer Warnung entweder den Fülldruck schnellstmöglich selbst korrigiert oder die Ursache des Druckabfalls in einem Servicebetrieb klären lässt. Um ihm diese Verantwortung im ohnehin schon stressigen Arbeitsalltag abzunehmen, ist ein TPRS in den meisten Fällen die ideale Lösung für alle Flotten.

Fuhrparks, deren Lastzüge in festen zeitlichen Abständen zu einem eigenen Stützpunkt zurückkehren oder deren Reifen in der Heimatwerkstatt regelmäßig geprüft werden, kommen dagegen auch mit einem TPMS aus. Ein weiterer Vorteil des einfacheren Systems ist die grundsätzliche Nachrüstbarkeit und der Einsatz unabhängig von Achstyp und Felgen-

größe. Zumindest BPW will auch das TPRS im Laufe dieses Jahres ebenfalls als Nachrüstlösung anbieten.

Große Vielfalt am Markt

Der Kunde hat die Qual der Wahl, optionale Anbindungen an Telematik und kostenfreie Apps sowie Analysen gehören bei vielen Fahrzeugbauern und Herstellern von Trailerachsen zum guten Ton, die Unterschiede liegen meist im Detail.


Um nur einige Beispiele zu nennen: BPW AirSave ist ein TPRS für die Ausrüstung ab Werk, das über eine Steuerbox mit Verstärkerpumpe, der sogenannte Booster, automatisch den gewünschten Druck einstellt. Dazu nutzt das System die Trailer-Pneumatik und leitet die Luft durch den Achskörper zum

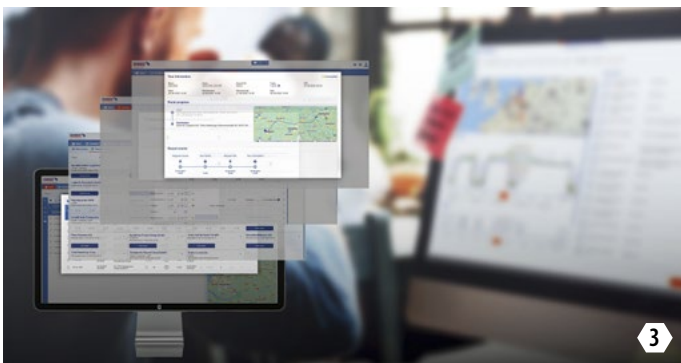
Wheelend und von dort zum Reifenventil. Es reagiere schon bei einer Druckabweichung von 0,2 bar und sei damit zuverlässiger als andere RDKS. Eine Anbindung an das Telematikportal „cargofleet3“ von BPW-Tochter Idem Telematics ist werksseitig vorgesehen. Idem liefert als Alternative das TPMS namens BPW Tire Monitor zu.

Die große Lösung, das Fahrwerk-Gesamtpaket aus Reifen- und Bremsensorik, Telematik, Datenvertrag und KI-gestützter Datenauswertung, nennt BPW iC Plus. Während sich der Tire Monitor unabhängig vom Achstyp und der Felgenreöße installieren lässt, ist AirSave derzeit für Achsen von neun bis zwölf Tonnen und Neun-Tonnen-Nachlauf-Lenkachsen sowie Pendelachsen verfügbar.

SAF-Holland bietet mit dem SAF Tire Pilot I.Q. ebenfalls ein TPRS an. Zusätzlich zur Warnmeldung im Dashboard des Fahrerhauses bietet das System laut Unternehmen detaillierte Auswertungen via App und Wi-Fi. Die Montage sei einfach, erklärt das Unternehmen. Das Steuergerät ist demnach mit allen Arten von Anhängern mit Einzel- und Zwillingbereifung mit bis zu fünf Achsen kompatibel. Da das EBS den SAF Tire Pilot I.Q. mit Strom versorgt und auch die Systemmeldungen an das Dashboard liefert, wird die Kontrollbox in dessen Nähe am Fahrgestell angebracht. Eine Zuordnung von Rad und Sensor sei nicht nötig.

Im Konzern liefert das Tochterunternehmen Haldex das TPMS zu. Die haus eigenen Lösungen von Trailerherstellern wie Krone (Smart Tyre Monitoring System) und Schmitz Cargobull sowie die von Drittanbietern runden das Angebot ab.

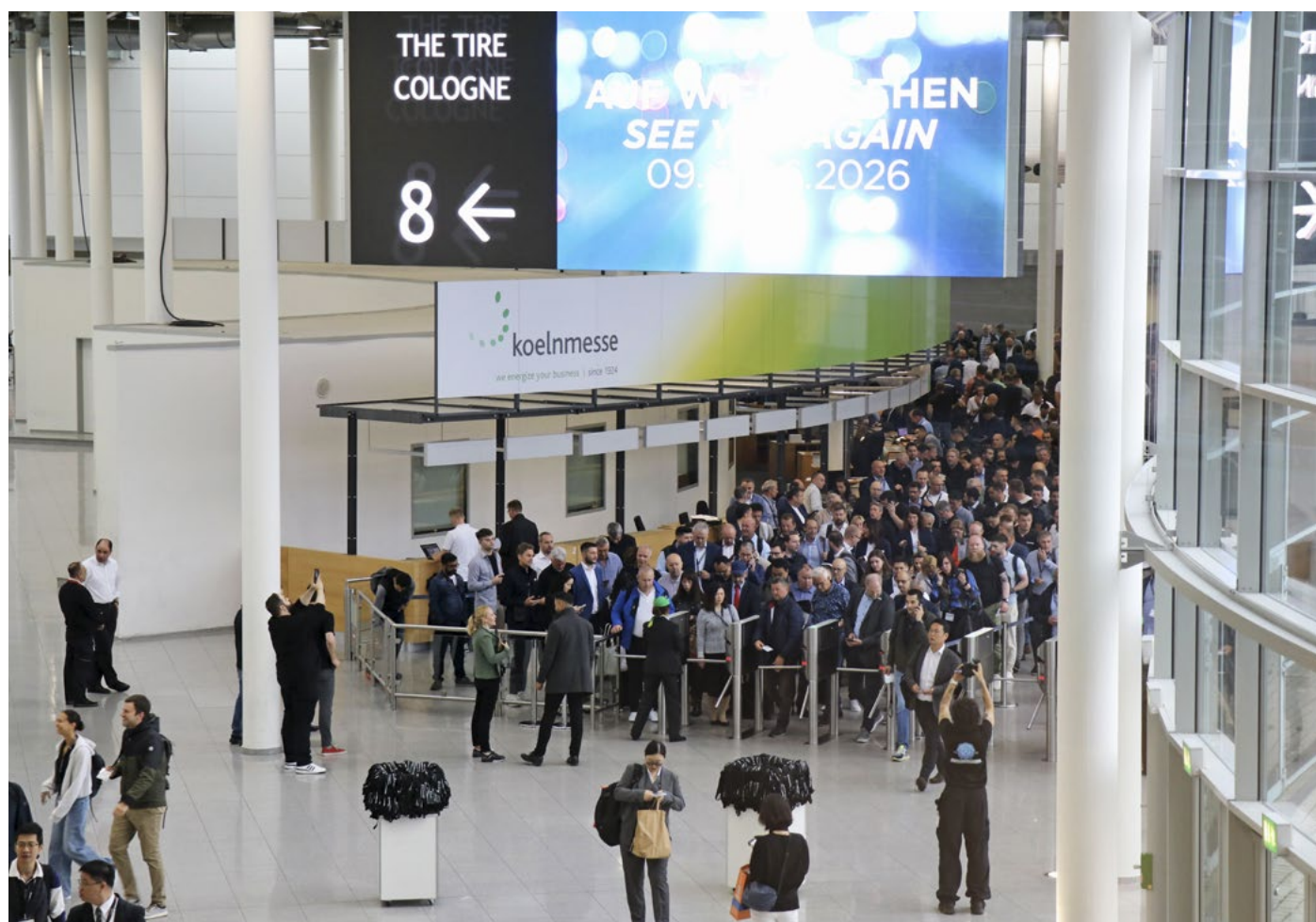
Ein Umsatteln von Trailern mit einem RDKS ist in Abhängigkeit von der technischen Generation und Ausführung von Trailer und RDKS mehr oder weniger einfach. Moderne Systeme sollten keine Probleme bereiten, da das Signal des RDKS über das Trailer-EBS und den CAN-Bus in die Kabine gelangt. Bei älteren Fahrzeugen, die mit einem RDKS nachgerüstet wurden, könnte ein Trailer-EBS einer früheren Generation nicht dazu in der Lage sein. Es empfiehlt sich, vor der Nachrüstung mit dem Hersteller eventuelle Fallstricke abzuklären. 



1 Vielfältiges Angebot: Neben Herstellern von Trailerachsen bieten Fahrzeugbauer wie Schmitz Cargobull eigene RDKS.

2 Das RDKS von Schmitz Cargobull liefert die Daten ins Fahrerhaus und auf die eigene, kostenlose App.

3 In Kombination mit einer Telematik gelangen die Reifendaten in die Fuhrparkverwaltung.



Treffpunkt der **Reifenwelt**

Vom 4. bis 6. Juni hatte die Messe The Tire Cologne in der Rheinmetropole ihre Tore geöffnet. Experten aus der Reifen- und Räderbranche nutzten sie, um sich einem globalen Publikum zu präsentieren.

Text: Markus Bauer **Fotos:** Markus Bauer, Hankook (1)

Beim Blick in die Ausstellerliste fällt auf: Nicht nur die großen Namen der europäischen Märkte sind vertreten, sondern auch zahlreiche Aussteller insbesondere aus Asien. Tatsächlich konnte der Veranstalter eigenen Angaben zu Folge kurz vor der Messe noch einmal ein ordentliches Plus an Last-Minute-Ausstellern verzeichnen und so seine Zahlen im Vergleich zur letzten Ausgabe der Messe noch einmal deutlich steigern.

„Mit insgesamt rund 430 Ausstellern aus 35 Ländern verzeichnen wir einen Anstieg der Ausstellerzahlen um über 115 Prozent,“ sagt Ingo Riedeberger, Direktor

der Messe The Tire Cologne (TTC). „Das sind noch einmal 60 Unternehmen mehr als vor einigen Wochen angekündigt. Das liegt daran, dass sich noch viele, vor allem kleinere Unternehmen, für eine Messeteilnahme entschieden haben. Darunter waren Unternehmen aus den Vereinigten Arabischen Emiraten, der Türkei, Ägypten, aber auch aus den Niederlanden, Polen und Großbritannien. Insgesamt kamen diese Aussteller aus neun Ländern. Hinzu kamen Gruppenanmeldungen vor allem aus China, die größer als erwartet ausfielen. Dies verdeutlicht die steigende Attraktivität der The Tire Cologne.“

Die Messe sieht sich selbst als „Place to be“ für die Reifenbranche und spricht zahlreiche für die Branche relevante Zielgruppen an, wie Hersteller, Großhandel, Fachhandel mit Werkstatt, Dienstleister, Onlinehandel, Flottenmanager, Autohäuser und freie Werkstätten. Ein Teil des Messekonzepts sieht zudem vor, dass einige der Highlights auch live auf der Messe demonstriert werden, beispielsweise in der „Werkstatt LIVE“, wo die Werkstattanforderungen der Zukunft im Fokus stehen. Ein wichtiger Aspekt der Sonderausstellung in Zusammenarbeit mit Würth und Hunter sind demnach die Diagnose-



Vom Beratungsgespräch bis zur Verwertung: Bohnenkamp verfolgt einen 360-Grad-Ansatz.

und Reparaturtechnik. So werden laut der Messe Ergonomie und Rationalisierung im Reifenservice, die Dialogannahme mit automatisierter Reifenprofilmessung sowie der Service für Schnellvermessung inklusive Glasservice und Fahrassistenzkalibrierung Leistungen sein, die vermehrt gewünscht werden. Ein weiterer Schwerpunkt von Werkstatt LIVE seien die Heraus- und Anforderungen, die durch den Transformationsprozess von Verbrenner- zu E-Mobilität und somit der Hochvolttechnik entstehen.

Reifen-Neuheiten auf der TTC

Während Continental seine neue Reifengeneration bereits im Vorfeld der Messe vorgestellt hat (siehe ab Seite 29), zeigt Hankook auf der TTC je zwei neue Reifen für Lkw im Regional- und Fernverkehr. Die Baureihen Hankook SmartFlex AL51 und DL51 (Lenk- bzw. Antriebsachse) für den Regional- und Fernverkehr zeichnen sich laut Hankook durch einen bis zu 25 Prozent geringeren Rollwiderstand und entsprechend geringeren Kraftstoffverbrauch sowie gleichzeitig eine um

bis zu 20 Prozent höhere Laufleistung auf der Langstrecke aus. „Gerade im Verteilerverkehr steigen die Anforderungen an die Bereifung immens. Kostendruck und ein Höchstmaß an Flexibilität haben in der Transportbranche oberste Priorität, weshalb die SmartFlex-Reifen Zuverlässigkeit und geringstmöglichen Rollwiderstand mit hoher Laufleistung vereinen müssen. Die Realisierung dieser Eigenschaften ohne jegliche Kompromisse bei Traktion und Sicherheit gelingt nur mit innovativen Technologien, neuen Gum-

Anzeige



Europaweit einfach online bestellen Ersatzteile in 24h geliefert

Original Ersatzteile in Markenqualität von Schmitz Cargobull und Zuliefererfirmen. Online rund um die Uhr Teile **einfach auswählen** und direkt bestellen. Europaweit in 24h geliefert aus dem nächsten Ersatzteildepot. Mehr Infos: www.cargobull.com

**SCHMITZ
CARGOBULL** 

The Trailer Company.



Vorteil Franchise: Euromaster will sein Netzwerk weiter ausbauen.

mischungen und maßgeschneiderter Profilgestaltung“, sagt Manfred Zoni, Lkw-Vertriebsdirektor bei Hankook Reifen Deutschland. Der speziell für den Fernverkehr entwickelte Hankook Smart-Line AL50 bzw. DL50 profitiert von KI-optimiertem Reifendesign, neuen Materialien und im 3D-Druck gefertigten Metall-Reifenformen. Für diese Baureihe verspricht Hankook bis zu 15 Prozent weniger Kraftstoffverbrauch, aber selbst bei abgenutztem Reifenprofil mehr Haftung bei Nässe als beim Vorgänger. „Durch den Einsatz von Laufflächenprofilen aus dem 3D-Druck bleibt die Reifenleistung vom ersten bis zum letzten Millimeter des Profils erhalten. Das gewährleistet eine kompromisslose Leistung über die gesamte Reifenlebensdauer – ein echter Schritt nach vorne bei unserem Bestreben, den

Auf der Eventfläche Werkstatt LIVE zeigen Hunter und Würth, wie sich Werkstätten an neue Technik anpassen können.



Nutzen für unsere Flottenpartner in Europa zu maximieren“, erklärt Guy Heywood, Vice President Marketing Strategy Truck and Bus bei Hankook Tire Europe. Für alle vier Reifen gilt überdies, dass sie, gekennzeichnet durch das 3PMSF-Symbol über alle Jahreszeiten hinweg eingesetzt werden können. Zudem lassen sie sich nachschneiden und runderneuern.

Euromaster und Bohnenkamp

Euromaster legt im Zuge der TTC einen Fokus auf das Franchise-Netzwerk der Meisterwerkstattkette. Dieses sei in den vergangenen Monaten abermals stark gewachsen. „In wirtschaftlich herausfordernden Zeiten wissen immer mehr Einzelunternehmen unser flexibles Konzept verbunden mit unserem One Stop-Angebot zu schätzen“, erklärt Markus Popp, Franchise Direktor Euromaster Deutschland und Österreich. „Einzelbetriebe haben nicht die Möglichkeit, an den erforderlichen europäischen Ausschreibungen teilzunehmen. Als Franchise-Partner erhalten sie mit Euromaster Zugang zu den größten Fuhrparks Europas. Das alles sind unschätzbare Vorteile, die für eine Franchise-Partnerschaft sprechen.“ Man wolle also auch in diesem Jahr das Servicenetz mit neuen Partnern weiter ausbauen und der steigenden Anzahl an Kunden noch mehr Standorte bieten.

Der Reifengroßhändler Bohnenkamp legt auf der TTC besonderen Wert auf sein 360-Grad-Dienstleistungspek-

trum, das von der ersten Beratung bis zur Verwertung ausgedienter Reifen reiche. Bereits zum Ende des vergangenen Jahres hat Bohnenkamp seinen Altreifen-Verwertungsservice auf den Weg gebracht. „Jeder einzelne Schritt ist organisiert – von der Auftragsannahme über die Abholung der Altreifen bis hin zur Rechnungserstellung. Eine energetische Verwertung nach höchsten Umweltstandards oder die sichere Rückführung in den Materialkreislauf liegen uns gemeinsam mit unseren zertifizierten Servicepartnern am Herzen“, erklärt Karen Beck, Leiterin des Altreifen-Verwertungsteams bei Bohnenkamp. Ebenfalls im Fokus auf dem Messestand: Das umfassende Angebot an Montagezubehör. „Wir haben im vergangenen Jahr unsere Montagekapazitäten erweitert und eine neuentwickelte, vollautomatische Montagemaschine für Räder von 20 bis 54 Zoll in Betrieb genommen. Bohnenkamp ist jetzt ‚360 Grad Service und 100 Prozent Rad‘, und das zeigen wir in Köln“, sagt Thomas Pott, Gesamtvertriebsleiter bei Bohnenkamp. Und noch ein weiteres Highlight haben die Osnabrücker im Gepäck: Der Onlineshop wurde zur Messe überarbeitet und tritt in ganz neuem Gewand auf, mit verbesserter Suchfunktion und full-responsive. Zudem bietet er Kunden einen sicheren Login als bisher. 



Hankook stellt neue Reifen für Lkw und Busse vor.



Schwarz, rund, verbrauchs- und kostensenkend

Die Conti Eco Gen 5 ermöglicht Flotten eine Verringerung von Kraftstoffverbrauch und CO₂-Fußabdruck. Die Zusammenführung der Modelle für Fern- und Regionalverkehr verschlankt die Lagerhaltung, moderne Sensorik erlaubt die Überwachung des Reifenzustandes und proaktive Servicemaßnahmen.

Text: Thomas Rosenberger **Fotos:** Thomas Rosenberger, Continental

Laut einer Studie der Boston Consulting Group (BCG) zählen gestiegene Kosten, Investitionen in Nachhaltigkeit und sich rasch verändernde gesetzliche Rahmenbedingungen zu den größten Herausforderungen für Flottenbetreiber in Europa. Die neue Reifenlinie Conti Eco Gen 5 soll dazu beitragen, dass sie diese bewältigen können. Laut Hinnerk Kaiser, der die Entwicklung von Lkw- und Busreifen bei Continental verantwortet, vereint das neue Produkt die Eigenschaften der vorausgegangenen Baureihen Conti Eco-

Plus und Conti EcoRegional und optimiere diese sogar. Möglich werde das durch einen optimierten Rollwiderstand bei hoher Laufleistung – Eigenschaften, die bei der Reifenentwicklung in einem Widerspruch stehen. Dass dies auf die neue Generation nicht zutrifft, ist laut Kaiser auf zahlreiche Optimierungen an nahezu allen Bestandteilen des Pneus zurückzuführen – in der Karkassenkonstruktion, an den Laufflächen sowie beim Design des Profils. „Dadurch ergeben sich bis zu zwölf Prozent Verbesserung im Rollwi-

derstand sowie bis zu zehn Prozent Verbesserung in der Laufleistung im Vergleich zu den beiden Vorgängerprodukten“, berichtet Kaiser.

Eigenschaften, die sich auch positiv auf den ökologischen Fußabdruck auswirken. Reifenentwickler Kaiser rechnet vor, dass eine Flotte mit 100 Fahrzeugen, die mit Conti Eco HS 5/ HD 5-Reifen anstelle der Vorgängermodelle EcoRegional HS 3+ / HD 3+ ausgestattet ist und die jährlich rund 80.000 km im Fern- und Regionalverkehr zurücklegt, bei einem Dieselpreis von 1,50 Euro

pro Liter bis zu 69.000 Euro Kosten und 120 Tonnen CO₂ einsparen kann. Zudem hat Continental laut Kaiser auch andere wichtige Eigenschaften nicht vernachlässigt. Die neuen Reifen böten einen sehr guten Grip, ein sicheres Handling bei wechselnden Wetterverhältnissen und eine zuverlässige Traktion über die gesamte Lebensdauer, sagt Kaiser.

Aus drei mach zwei: Einen Regionalreifen gibt es nicht mehr

Außerdem hat Continental mit Einführung der neuen Reifenlinie das Angebot bereinigt



Reifenentwickler Kaiser: Durch Maßnahmen an allen Reifenbestandteilen hat Continental Rollwiderstand sowie Laufleistung optimiert.

und drei Baureihen zu zwei zusammengeführt. Für Fern- und Regionalverkehr gibt es nur noch eine Linie, die zweite ist auf Fahrzeuge im städtischen Verteilerverkehr gemünzt. Damit erleichtert das Hannoveraner Unternehmen die Wahl des für den jeweili-

gen Einsatz geeigneten Reifens und die Lagerhaltung.

Gleichzeitig ergänzt Continental das Angebot an digitalen Diensten, um Wirtschaftlichkeit und Service weiter zu verbessern. Die Reifen können ab Werk mit Sensoren der neuesten Generation ausgestattet werden. Auf dieser Basis ist eine Flotte in der Lage, die Reifenmanagementlösung ContiConnect 2.0 einzusetzen. Diese ermöglicht eine Fernüberwachung der Reifen in Echtzeit sowie eine vorausschauende Serviceplanung. Conti bietet drei verschiedene Dienstumfänge an: ContiConnect Lite, ContiConnect via Yard und ContiConnect via Live. Alle drei senden die Daten, die der Sensor im Reifen erfasst, aus dem Fahrzeug an eine Cloud-Lösung, die Menge der Daten und der


Kostenaufwand für die dazugehörige Infrastruktur unterscheiden sich aber. Neben der Möglichkeit Reifendruck und -temperatur in Echtzeit zu überwachen, können Flottenmanager Laufleistung, Profiltiefe und damit den Gesamtzustand eines jeden einzelnen Reifens ihrer Flotte verfolgen – mit dem Ziel eines idealen Kraftstoffverbrauchs, maximierter Laufleistung und Vermeidung ungeplanter, kostspieliger Standzeiten aufgrund von Pannen. Referenzflotten von Conti berichten laut Clarisa Doval, Leiterin der Digital Solutions-Sparte bei Continental, von einem im Mittel drei Liter günstigeren Dieserverbrauch, mehr als 20.000 Euro eingesparter Reparaturkosten und 56 weniger Pannen innerhalb von sechs Monaten.


EU-Taxonomie und Reifenentwicklung

Die Regulierungen der Europäischen Union wirken sich auch auf die Reifenentwicklung aus. Aktuell nimmt die EU-Taxonomie Einfluss. Hinter diesem Begriff verbirgt sich ein Klassifizierungssystem für nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten. Es soll Finanzinstituten als Entscheidungshilfe dienen, so dass über die Vergabe oder Nicht-Vergabe von Krediten Investitionen in ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten gesteuert werden. Das soll dazu führen, dass Unternehmen in der EU ihre Wirtschaftstätigkeit möglichst klimaverträglich gestalten. Continental hat nach eigenen Angaben die Eco Gen 5-Baureihe so konzipiert, dass sie den Vorgaben der EU-Taxonomie entspricht. Flotten, die diese Reifen beschaffen, agieren also ganz im Sinne der Regulierung und können diese Investitionen in ihren Nachhaltigkeitsberichten beziehungsweise ESG-Ratings ausweisen. Diese gewähren Aufschluss darüber, was die Unternehmensführung in Bezug auf die Berücksichtigung von Umwelt-, Nachhaltigkeits- und Sozialfragen leistet (Englisch: Environmental, Social and Corporate Governance).

Gerade mittelständische Speditionen benötigen Beratung bei der Reifenwahl. Moderne Sensorik hilft auch ihnen, Kosten zu vermeiden.



Auch die fünfte Eco-Reifengeneration besitzt Karkassen, die für die Runderneuerung geeignet sind. Ein runderneuerter Reifen besteht laut Kaiser zu bis zu 70 Prozent aus dem Material des Altreifens und ist bis zu 40 Prozent günstiger als ein Neureifen – bei gleicher Laufleistung und Sicherheit. Auch diese Maßnahme birgt also ein großes Potenzial, die CO₂-Bilanz der Flotte zu optimieren und eine Möglichkeit, mit Reifenservice Geld zu verdienen. 

tiger als ein Neureifen – bei gleicher Laufleistung und Sicherheit. Auch diese Maßnahme birgt also ein großes Potenzial, die CO₂-Bilanz der Flotte zu optimieren und eine Möglichkeit, mit Reifenservice Geld zu verdienen. 

Zum Auftakt verfügbare Reifendimensionen

315/70 R 22.5 Conti Eco HS 5
315/80 R 22.5 Conti Eco HS 5
385/55 R 22.5 Conti Eco HS 5
385/65 R 22.5 Conti Eco HS 5
315/70 R 22.5 Conti Eco HD 5
315/80 R 22.5 Conti Eco HD 5



Zunächst stehen die Eco Gen 5 Ausführungen HD für die Antriebsachse und HS für die Lenkachse in verschiedenen Dimensionen zur Verfügung.

KÖGEL
BECAUSE WE CARE

ONLINE IST DAS NEUE
STÄNDIG VERFÜGBAR.



KÖGEL PARTS SHOP

- ✓ 24/7 geöffnet
- ✓ komfortabel und sicher shoppen
- ✓ eine FIN, alle Teile



www.koegel.com



PASSION • EXPERIENCE • COURAGE

KÖGEL
BECAUSE WE CARE



Bei Verdacht **nachmessen**

Achsvermessung stellt Servicebetrieben ein lukratives Geschäftsmodell und Kunden eine hohe Ersparnis an Kraftstoffkosten in Aussicht. Wir sprachen mit Bernd Kühling von Josam Richttechnik über Überzeugungsarbeit und die Trends im Segment.

Text: Thomas Rosenberger **Fotos:** Josam Richttechnik



Win-Win-Situation Achsvermessung: Der Kunde spart Kraftstoff, die Werkstatt verkauft eine Dienstleistung.

Während Monteure beim Pkw-Reifenservice bei auffälligen Abriebbildern die Achsen vermessen, sei das im Nutzfahrzeugbereich meist nicht der Fall, sagt Bernd Kühling, Geschäftsführer von Josam Richttechnik. „Ist das Profil abgefahren, wird oft nur der Reifen gewechselt, selbst wenn der Abrieb ungleichmäßig ist“, sagt er. Dabei biete die Achsvermessung den Werkstätten ein lukratives Geschäftsmodell und den Kunden ein großes Einsparpotenzial – eine Win-Win-Situation. „Kraftstoff war noch nie so teuer wie jetzt!“, erklärt der Firmenchef. Meist sei eine Verbesserung des Verbrauchs um fünf bis zehn Prozent möglich. Damit lasse sich in einem Nfz-Fuhrpark pro Jahr schnell ein deutlich vierstelliger Euro-Betrag sparen und der CO₂-Ausstoß reduziert sich ebenfalls. Zudem sei Reifenabrieb der größte Verursacher von Mikroplastik. Korrekt eingestellte Achsen verringern also nicht nur die Betriebskosten, sondern tragen auch zum Umweltschutz bei. Schlussendlich gewährleisten korrekt eingestellte Achsen auch ein sicheres Fahrverhalten.

Referenzfahrzeug optimieren – Zahlen überzeugen auch Skeptiker

Dass hierzulande in Nfz-Betrieben dennoch häufig nicht nachgemessen wird, selbst wenn sie die Ausrüstung besitzen, liegt auch daran, dass meist ein Fahrer den Lastzug überführt. Dieser sei weder befugt, den Auftrag zu erteilen, noch sei er für das Thema sensibel, erläutert Kühling, der mit Veritruck am Standort in Henstedt-Ulzburg auch eine auf Richtarbeiten und Achsvermessung spezialisierte Werkstatt betreibt und damit auch ein Mann der Praxis ist. Er stört sich daran, wenn seine Geräte als Staubfänger enden und empfiehlt Servicebetrieben daher, die Fuhrparkverantwortlichen beispielsweise durch eine Vorführung vom Nutzen der Achsvermessung zu überzeugen. „Wir haben Flottenbetreiber durch die Vermessung und Einstellung eines Referenzfahrzeugs überzeugt. Dieses lief dann im Vergleich zu anderen Lkw im Fuhrpark und besaß nach der Optimierung einen deutlich günstigeren Diesel-

» Meist ist eine Verbesserung des Dieselverbrauchs um fünf bis zehn Prozent möglich.

Bernd Kühling, Geschäftsführer Josam Richttechnik.



1 Das stationäre i-track II kommt meist in der Fahrzeugindustrie zum Einsatz.

2 Die Mittelklasse im Josam-Programm bietet schnelle Rüstzeiten und liefert Messwerte drahtlos an den Computer.



verbrauch“, erzählt er. Den Kunden hätte vor allem die Verdoppelung der Laufleistung an der Vorderachse überzeugt.

Elektronische Systeme lassen sich zeiteffizient einsetzen

Nicht nur die Flottenbetreiber sind besonders kostenbewusst. Das gilt auch für die Servicebetriebe. Oft scheuen sie die Investition in eine elektronische Messanlage, die in der Anschaffung deutlich teurer als mechanische Systeme anderer Anbieter ist, dafür aber die Ergebnisse komfortabel und schnell drahtlos an einen Computer liefert. Während ein mechanisches System schon für weniger als 10.000 Euro zu haben ist, kostet die Josam-Mittelklasse cam-aligner etwa 25.000 Euro. Der Trend weise wegen des Effizienzgewinns dennoch in Richtung der elektronischen Systeme, sagt Kühling. In Deutschland sind das manuell einstellbare Josam-Einstiegsmodell laser AM und das Kamera-basierte elektronische System cam-aligner am meisten gefragt, während das Laser-Achsmessgerät i-track II, für das die Messtafeln fest installiert sind, nur in einzelnen großen Werkstätten, aber vorwiegend in der Fahrzeugindustrie und in Skandinavien zum Einsatz kommen. Die Betriebsgröße, die wirtschaftliche Leistungskraft und die prognostizierte Auftragszahl geben bei der Anschaffung Anhaltspunkte. Wer zunächst vorsichtig investiert und zur laser-AM-Anlage greift, kann diese auch später noch um die cam-aligner-Technologie ergänzen.

Dafür sind dann die Software-Updates inbegriffen, etwa um Zusatzfunktionen wie die Kalibrierung von ACC-Sensoren zu nutzen. Jedoch müssen die Betriebe mit Einführung neu-

er Modelle auch in die Adapter für die Lineale investieren, die heute vorwiegend in den Abschleppösen befestigt werden, da die Lkw-Front aus aerodynamischen Erfordernissen inzwischen zugebaut ist. Auch eine jährliche Kalibrierung der Prüfmittel wird von Josam und den Nfz-Herstellern empfohlen. Wem es gelingt, eine ausreichende Zahl seiner Kunden vom Nutzen der Achsvermessung an Lkw und auch Trailer, denn hier liegt oft die größte Fehlerquelle, zu überzeugen, der sollte die Unterhaltskosten der Anlage verschmerzen können. ○

Neuer Induktionserhitzer | H4PRO

Bei Richtarbeiten leisten Induktionserhitzer wertvolle Hilfe. Zuletzt hat Josam das Angebot mit dem Modell H4PRO nach unten abgerundet. Die mobile Anlage verfügt über mehrere Heizprogramme und eine effektive Ausgangsleistung von 3,7 kW – ideal für leichtere Reparaturen am Fahrwerk, zum Lösen von Bolzen und Spurstangen oder zur Vorbereitung für eine Unfallinstandsetzung von Fahrerhäusern, Transportern und Pkw. Das 13 Kilo schwere Gerät verfügt über einen Zwei-Liter-Wassertank und hat laut Hersteller eine Betriebszeit von neun Minuten auf höchster Leistungsstufe. Es lässt sich aber auch mit einem Trolley und 20-Liter-Tank koppeln, um die Betriebszeit auf eine Stunde zu erweitern.



Zu bestellen im Internet:
www.eurotransport.de/betriebsstoffliste

Damit läuft es wie geschmiert: Alles über Öle, Fette und Betriebsstoffe



trans aktuell
SPEZIAL 30

ALLE BETRIEBSSTOFFE UND
VORSCHRIFTEN IM ÜBERBLICK

ALL FUELS,
LUBRICANTS AND
INSTRUCTIONS
FOR USE
AND BLANCE

Motor-, Getriebe-,
Hydraulik-, Fette,
Kühlerschutzmittel,
Bremsflüssigkeiten,
AdBlue®-Wasser-,
Reinigungs- und
Wasseraufbereitungs-
mittel, Ölwechselöl

Engine-, Transmission-,
Mechanik-Öl, Getriebe-

**Nur
24,90 Euro***

DEKRA BETRIEBSSTOFF-LISTE 2024

Jetzt auch
digital
erhältlich

Das einzigartige Nachschlagewerk mit über 2.500 Produkteinträgen: die DEKRA Betriebsstoff-Liste 2024

Zu bestellen im Internet:
www.eurotransport.de/betriebsstoffliste
oder per Fax: (07 11) 7 84 98-75,
E-Mail: alexander.fischer@etm.de

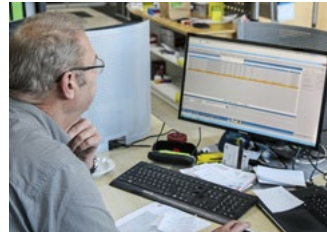
* Zzgl. Versand. Lieferung solange der Vorrat reicht.

Herstellung: Geschäftsbereich ETM corporate publishing, www.eurotransport.de
EuroTransportMedia, Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Handwerksstraße 15, 70565 Stuttgart, HRB 15308,
Geschäftsführer: Bert Brandenburg und Oliver Trost
Belieferung durch: ZENIT Pressevertrieb GmbH, Julius-Hölder-Straße 47, 70597 Stuttgart;
Geschäftsführer: Joachim John, Michael Staudenmaier, Sitz und Registergericht: Stuttgart HRB 10156

DIE NÄCHSTE AUSGABE

WERKSTATT aktuell

ERSCHEINT AM 23.8.2024



SOFTWARE Eine realistische Kalkulation ist die Basis für den wirtschaftlichen Erfolg einer Werkstatt. So finden Sie die geeignete Software für Ihren Bedarf.

TRAILER Schmitz Cargobull kürt regelmäßig seine besten Servicepartner. Im Gespräch mit WERKSTATT aktuell erklärt das Unternehmen, was einen herausragenden Service ausmacht.



WASCHTECHNIK Ein blitzsauberer Lkw ist die beste Visitenkarte eines Unternehmens. Wir stellen Ihnen wichtige Neuheiten im Bereich der Lkw-Wäsche vor.

AUSSERDEM

MESSE Vorschau auf die Automechanik und IAA Transportation.

PORTRÄT Ein Blick hinter die Werkstatt-Kulissen.

ÖLE Wie können Werkstätten bei der Ver- und Entsorgung entlastet werden?

IMPRESSUM KONTAKT

Chefredakteur: Markus Bauer
Redaktion: Thomas Rosenberger, Julian Hoffmann, Johannes Roller
Redaktionsassistentin: Uta Sicking
Leitung Online: Carsten Nallinger
Redaktion Online: Markus Bauer (CR)
Grafik/Produktion: Frank Haug (Ltg.), Hilde Bender, Florence Frieser, Monika Haug, Stephanie Tarateta, Oswin Zebrowski, Marcus Zimmer
Fotoabteilung: Thomas Küppers, Ralf Wackes
Verlag: EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH
Das Gemeinschaftsunternehmen von Dekra, Motor Presse Stuttgart und VF Verlagsgesellschaft Handwerksstraße 15, 70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-0, Fax: 07 11/7 84 98-24
E-Mail: info@etm.de
Internet: www.eurotransport.de
Geschäftsführer: Bert Brandenburg und Oliver Trost
Leiter Vermarktung: Oliver Trost, Tel.: 07 11/7 84 98-10
Anzeigenverkauf WERKSTATT aktuell: Svetlana Maric, Tel.: (07 11) 7 84 98-97
Anzeigenverwaltung: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Iris Eifrig, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2024
Erfüllungsort und Gerichtsstand: Stuttgart

Vertrieb: Bernd Steinfeldt (Ltg.), Sylvia Fischer, Gerlinde Braun
Tel.: 07 11/7 84 98-18/-14, Fax: 07 11/7 84 98-46
E-Mail: vertrieb@etm.de
Herstellung: Thomas Eisele, Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Druck: Dierichs Druck + Media GmbH & Co. KG, Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel
Printed in Germany
Erscheinungsweise: jährlich 4 Ausgaben. Einzelheft: 3,80 €; Jahresabonnement inklusive Versandkosten: Deutschland 15,20 €, Ausland auf Anfrage.
Die Zeitschrift WERKSTATT aktuell und alle enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Mit Ausnahme der gesetzlich zugelassenen Fälle ist eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlages strafbar. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos übernimmt der Verlag keine Haftung. Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar. Ratschläge der Redaktion erfolgen nach bestem Wissen und Gewissen unter Ausschluss jeglicher Haftung. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungsverpflichtung. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten.
© by EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH

eurotransport-Shop

RIESEN AUSWAHL RUND UMS THEMA LKW.
SCHÖNE UND NÜTZLICHE ARTIKEL FÜR UNTERWEGS UND ZUHAUSE.



American Trucks
Best.-Nr.: 210000

Oldtimer
Best.-Nr.: 210007



KALENDER 2025

JETZT VORBESTELLEN!



Supertrucks
Best.-Nr.: 210001

Roadtrains
Best.-Nr.: 210006



Format DIN A2
59,4 cm x 42,0 cm
JE NUR
24,90 €

inkl. MwSt, zzgl. Verpackung und Versand



Vintage Trucks
Best.-Nr.: 210004



Schwertransport
Best.-Nr.: 210002



Truck-Grand-Prix
Best.-Nr.: 210005

eurotransport.de/kalender

TELEFON: +49 (0) 711 82651-284 · E-MAIL: EUROTRANSPORT@ZENIT-PRESSE.DE



trans aktuell

SYMPOSIEN

Von Profis für Profis

26. Juni 2024

KI-Einsatz im Mittelstand bei
Winner Spedition in Iserlohn

21. August 2024

Stückgut: Transparenz
steigern, Kosten sparen bei
Rhenus Freight Logistics
in Dietzenbach

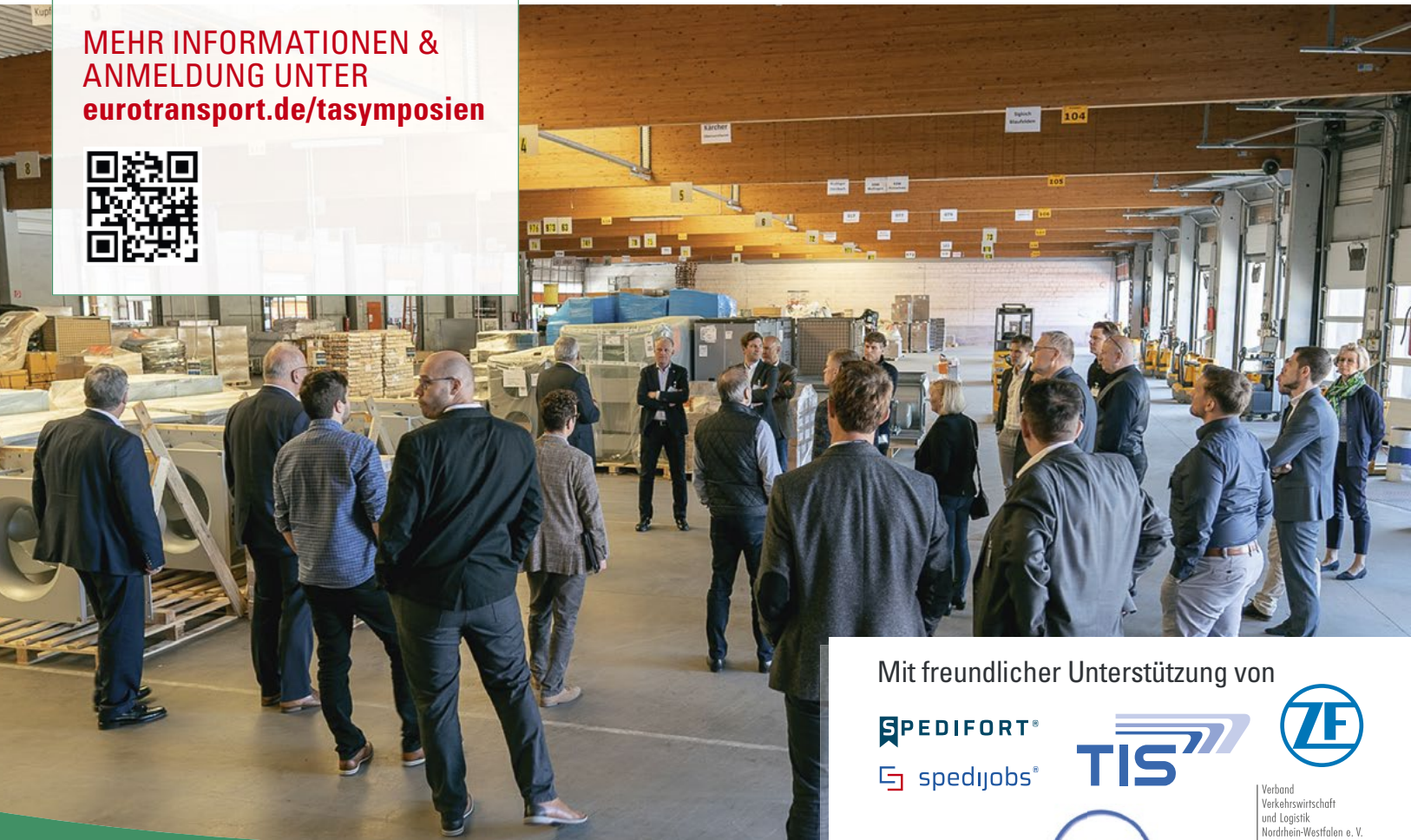
**MEHR INFORMATIONEN &
ANMELDUNG UNTER
eurotransport.de/tasymposien**



Premium-Partner



The Trailer Company.



Mit freundlicher Unterstützung von



Verband
Verkehrswirtschaft
und Logistik
Nordrhein-Westfalen e. V.