

Continental Aftermarket

# Abgestaubt

ATE, die Handelsmarke aus dem Hause Continental, startete im April einen Bremsbelag für Ästheten. Bei gleicher Bremswirkung wie ein konventioneller Belag soll er nicht nur weniger Abrieb und damit Staub entwickeln, normale Fahrweise vorausgesetzt, hat er auch eine höhere Lebensdauer.



Bilder: Continental, fs

ATE-Ceramics

## Verkaufsaktion

Teilnehmen kann an der Aktion jede Werkstatt, die sich per Fax oder Online beim ATE-Ceramic-Aktionsbüro angemeldet hat. Wer besonders erfolgreich beim Verkauf der neuen Bremsbeläge ist, wird dafür im August mit Sachpreisen belohnt. Dazu müssen nur die Laschen jedes verbauten Ceramic-Satzes von der Verpackung abgerissen und bis spätestens 12. August an das Aktionsbüro geschickt werden. Je nach Zahl der eingesandten Laschen (Mindestmenge 30) können die Teilnehmer unter verschiedenen Markenprodukten vom Trekking-Fahrrad bis zum Kaffeeautomaten auswählen.

Details und Anmeldung unter [www.ate-ceramic.de/register](http://www.ate-ceramic.de/register)

**M**it unserem Bremsbelag ist es ein wenig so wie mit dem Rezept von Coca Cola. Viele kennen zwar die Inhaltsstoffe, aber nur der Hersteller selbst weiß, in welcher Konzentration und wie sie gemischt werden“, beschreibt Wilhelm Beer, Leiter Technik Aftermarket, das Geheimnis bei der Herstellung von Bremsbelägen. ATE ist in Deutschland und weltweit als Spezialist für besondere „Backmischungen“ von Bremsbelägen bekannt. Das ist man der Firmentradition auch schuldig, denn schließlich hatte die Alfred Teves GmbH einen wesentlichen Anteil an der Entwicklung und Verbreitung von Scheibenbremsystemen in Europa.

### Neuer Standard gesetzt?

Die Idee hat sich weltweit durchgesetzt und das System funktioniert so überzeugend, dass es, vielleicht abgesehen von Retardern, kein wirksameres Mittel gibt, um die Masse eines Fahrzeugs samt Insassen und Ladung sicher und schnell zum Stehen zu bringen. Und doch gibt es aus Sicht der Continental-Entwickler Verbesserungspotenzial für das System Scheibenbremse. „Ein großes Ärgernis für viele Autofahrer ist der durch Bremsstaub verursachte Schmutz auf Felgen. Bislang galt er als notwendige Begleiterscheinung der Scheibenbremsen, doch wir sind überzeugt, mit unserem neuen Belag ATE-Ceramic dagegen ein wirksames Mittel gefunden zu haben“, erklärt Wilhelm Beer.

Zwar gibt es drängendere Probleme als schmutzige Felgen, doch nahezu jeder Werkstattmitarbeiter hat sicher schon Gespräche mit Kunden geführt, die sich über den hartnäckigen und nur schwer zu entfernenden schwarzen Bremsstaub beklagt haben, besonders wenn er teure Aluräder verunziert. Dass der neue Bremsbelag mit seinen besonderen Eigenschaften



Das Detailkonzept ATE-Bremscenter besteht seit 25 Jahren und soll 2011 europaweit 230 neue Partner hinzugewinnen

durchaus den Nerv der Zeit trifft, hatte schon die Vorstellung auf der Automechanika im September 2010 gezeigt. „Die ausgesprochen positive Resonanz hat uns darin bestärkt, dass wir mit unserem neuen Produkt ATE-Ceramic ein echtes Marktbedürfnis treffen“, erklärt Peter Wagner, Vertriebsverantwortlicher bei Continental für den Bereich Pkw Aftermarket. Darum ist man zuversichtlich, dass sich der neue Belag flächendeckend durchsetzen wird. „Wir gehen davon aus, dass Beläge mit deutlich verminderter Staubeentwicklung in zwei bis drei Jahren von allen Belagherstellern angeboten werden“, so Helmut Ernst, Vizepräsident der Division Independent Aftermarket. Bis es soweit ist, genießt Continental seinen Vorsprung gegenüber der Konkurrenz.

Das Geheimnis des ATE-Ceramic-Belags liegt in den verwendeten Materialien und den daraus resultierenden Produkteigenschaften. Der Bremsbelag bringt beim normalen Bremsvorgang einen so genannten Transferfilm auf die Bremsscheibe auf, zu erkennen an einer leicht bläulichen Färbung. Dieser Film, der sich aufgrund der besonderen Materialbe-

schaffenheit und der Faserstruktur des Belags bildet, ist der Garant dafür, dass Abrieb von Belag und Scheibe deutlich geringer ausfallen als bei normalen Bremsbelägen. Das ganze geschieht ohne Veränderung der Bremsleistung oder Funktionsbeeinträchtigungen von Assistenzsystemen wie ABS, ESP etc.

„Der Transferfilm ist bis zu einer Temperatur von 220 Grad Celsius auf der Scheibe stabil“, erklärt Wilhelm Beer. Das sind Temperaturregionen, in die der Normalfahrer nur äußerst selten vordringt. Bei Testfahrten auf dem Conti-Gelände in Frankfurt zeigte der Schutzfilm nach sechs Vollbremsungen aus Tempo 100 km/h erste Ermüdungserscheinungen und begann sich allmählich abzubauen. Allerdings regeneriert er sich nach einiger Zeit beim normalen Bremsen wieder. „Selbst bei Testfahrten auf der Nordschleife ist es uns nicht gelungen, die Bremse auf über 220 Grad zu bekommen“, verdeutlicht Wagner das Einsatzspektrum des neuen Belags. Der „schonende“ Umgang mit den Bremsscheiben führt nicht nur zu weniger Staubeentwicklung und deutlich geringerem Verschleiß, auch die Geräuscent-



Deutliche Staubschicht beim konventionellen Belag (l.) nach sechs Vollbremsungen



**Answer to the new  
EN1493 2010**

## Official introduction of TPL407

**Hydraulic  
synchronized two  
post car lift**

Unique simplex design  
provides customer ultra  
safety and great savings  
on total ownership cost.

**autopromotec**  
*Homo faber fortunae suae*

**May 25–29, 2011  
Hall 29 Stand C4**

[www.jiglift.com](http://www.jiglift.com)

YouTube [www.youtube.com/jiglift](http://www.youtube.com/jiglift)

Facebook [www.facebook.com/jiglift](http://www.facebook.com/jiglift)

E-mail: [info@jiglift.com](mailto:info@jiglift.com)



wicklung und das vor allem bei Belägen mit hohem Metallanteil übliche Bremsenquietschen reduziert sich beim Ceramic-Belag auf Null. Die besonderen Eigenschaften sollen es möglich machen, dass der Ceramic-Belag und die Bremsscheiben im Idealfall eine bis zu 100 Prozent längere Haltbarkeit haben als Bremsen mit normalen Belägen. Beim Bremsenservice reicht es übrigens aus, den konventionellen durch einen ATE-Ceramic-Belag zu ersetzen.

### Werkstätten können profitieren

„Der gleichzeitige Austausch der Scheibe empfiehlt sich aber, wenn die alte Scheibe Riefen aufzeigt oder eingelaufen ist“, so Wagner. Gegenüber einem konventionellen Belag muss der Kunde etwa 35 Prozent mehr für den neuen, staubarmen Bremsbelag in der Werkstatt bezahlen. Bei Conti ist man zuversichtlich, dass die Vorteile, die ATE-Ceramic den Kunden bringt, den Mehrpreis deutlich aufwiegt.

Um den Erfolg des Produkts abzusichern, hat das Unternehmen am 1. April eine Vermarktungskampagne gestartet, die Werkstätten umfangreiche Informationen zum neuen Bremsbelag bietet und zudem den Verkauf des neuen Produkts honoriert.

Peter Wagner dazu: „Die Aktion läuft vom 1. April bis einschließlich 31. Juli 2011 und bietet teilnehmenden Werkstätten dadurch die Chance, Kunden das neue Produkt im Rahmen der Reifenwechselsaison und beim Urlaubscheck im Sommer anzubieten.“ Werkstätten werden auf Wunsch vom Hersteller mit kostenlosem Infomaterial, Plakaten, Thekenaufstellern oder Deckenhängern sowie umfangreichem Informationsmaterial zum ATE-



Auch nach mehreren Vollbremsungen aus Tempo 100 liegt die Bremstemperatur unter 200 Grad Celsius

Ceramic-Belag für die Direktansprache der Kunden versorgt (Details siehe Kasten).

„Klassische Kunden für unseren neuen Belag sind vor allem Vielfahrer“, so Wagner. Auf die Klientel hat man sich zunächst auch bei der Programmgestaltung konzentriert. Aktuell deckt das ATE-Ceramic-Sortiment rund 33 Prozent des in Deutschland zugelassenen Fahrzeugbestands ab. Besonders hoch ist die Verfügbarkeit der Ceramic-Beläge bei klassischen Flottenfahrzeugen wie BMW 3er, Audi A4 oder VW Passat. Das Programm wird permanent erweitert.

Peter Wagner geht generell davon aus, dass sich das Ersatzteilgeschäft in diesem Jahr positiv entwickeln wird. „Der harte Winter und der massive Einsatz von Streusalz sorgen bis in den Sommer hinein für ein hohes Reparaturvolumen, gerade auch im Bereich der Bremse.“ Continental hat, wie die meisten Teilehersteller, die Krisenjahre 2008 und 2009 gut überstanden. 2010 konnte das Unternehmen mit weltweit 215 Standorten und 148.000 Mitarbeitern den Gesamtumsatz auf rund 26 Mrd. Euro steigern.

Modelle wachsen. Schon fertig entwickelt ist ein Handheld-Scanner, in den neben den üblichen Funktionen wie Steuergerätediagnose, Fehlerauslese etc. auch ein so genannter Ventilreger integriert ist. Der ermöglicht es, Servicearbeiten am Reifen-Druckkontrollsensor vorzunehmen. Eine Innovation mit Potenzial, denn ab November 2012 müssen alle neu typgeprüften, ab 2014 alle neu zugelassenen Fahrzeuge in Europa mit einem Reifendruckkontrollsystem als Standard sicherheitsausstattung bestückt sein.

Keine Innovation, aber dennoch voller Potenzial ist auch das Detailwerkstattkonzept ATE-Bremscenter. In den 25 Jahren seines Bestehens sind europaweit 1.450 Betriebe dem System beigetreten, davon knapp 950 in Deutschland. 2011 sollen noch einmal 230 Center (70 in Deutschland) hinzukommen. fs

### Mehr Support für Werkstätten

Das entspricht einem Plus von fast sechs Mrd. im Vergleich zum Vorjahr. Auch der Bereich Independent Aftermarket, den Helmut Ernst verantwortet, und der anders als das OE-Geschäft von der Krise weitgehend verschont blieb, hat gegenüber 2010 um 18 Prozent zugelegt. Weitere Details zu den Zahlen wollte man jedoch nicht nennen.

Neben dem neuen Bremsbelag ATE-Ceramic plant die Continental Aftermarket-Division in diesem Jahr auch Neuheiten im Bereich Diagnose. So soll die VDO-ContiSys-Gerätefamilie um zusätzliche



Peter Wagner ist sicher, dass der neue Belag von Kunden angenommen wird



Wilhelm Beer möchte die Details der „Ceramic-Backmischung“ nicht verraten

**Platzmeister** **NEU**

**Bad-Mark LARGE Regal**

Doppelregal	Grundfeld	Anbaufeld
Preis €	229,-	179,-

Aktionspreis inkl. Felgenreinigung, zzgl. MwSt. (ohne Inhalt, ab Werk).

**SCHOLZ** Regalsysteme  
Tel. 0 61 92 - 29 39 00  
www.scholz-regalsysteme.de