

Motoreninstandsetzung

Wo sind sie geblieben?

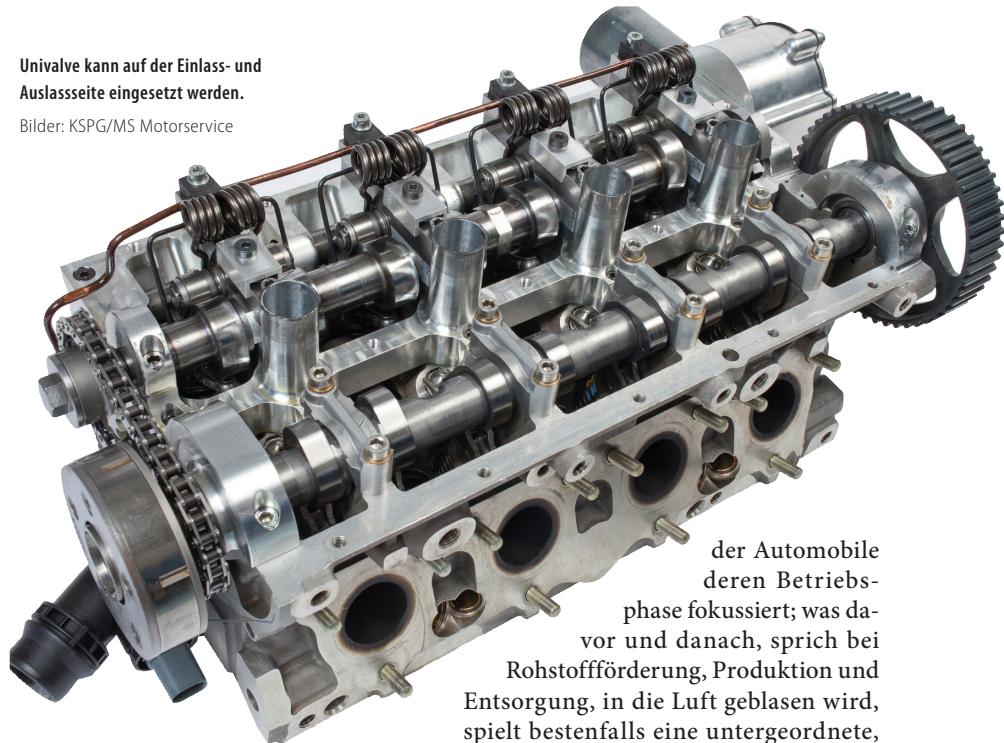
Die Automobilindustrie steckt im Dilemma: Durch die Fokussierung auf die CO₂-Emission in der Betriebsphase werden Verbrennungsmotoren, vor allem deren Steuerungen, immer komplexer, was die spätere Instandsetzung erschwert. Doch Teil- oder Kompletterneuerung ist nicht wirklich klimafreundlicher. Derweil sterben die Instandsetzer aus.

Noch in den 1990er Jahren gab es in jeder größeren Stadt mindestens einen Motoreninstandsetzungsbetrieb. Heute muss man zum Teil weit fahren, um einen instandsetzungsreifen und instandsetzungswerten Motor beim Spezialisten abliefern zu können. Viele (längst nicht alle) Motoren halten heute länger, und ist der Schaden doch mal größer, wird meist zum Tauschmotor gegriffen. Dass man damit, abhängig vom Klassikerpotenzial des Fahrzeugs, seinem Besitzer womöglich keinen Gefallen tut, ist eine ganz andere Geschichte.

Größeres Problem an anderer Stelle

Gefahr für Motoreninstandsetzer droht auch von anderer Seite. Die Motoren, vor allem die Ventilsteuerungen, werden immer komplexer. Natürlich geht es auch um Drehmoment und Fahrbarkeit, doch der Hauptantrieb hierfür ist ein anderer: Reduzierung der CO₂-Emission. In der EU wird bei der Emissionsbetrachtung

Univalve kann auf der Einlass- und Auslassseite eingesetzt werden.
Bilder: KSPG/MS Motorservice



der Automobile deren Betriebsphase fokussiert; was davor und danach, sprich bei Rohstoffförderung, Produktion und Entsorgung, in die Luft geblasen wird, spielt bestenfalls eine untergeordnete, schlimmstenfalls gar keine Rolle. Motoren- und Fahrzeugentwickler rennen in ihrem engen Tätigkeitsfeld jedem Gramm Kohlendioxid hinterher und handeln damit dem Weltklima, sofern es sich überhaupt von menschlicher Seite beeinflussen lässt, an anderer Stelle unter Umständen ein viel größeres Problem ein.

Motorservice-Kolloquium

Technologie-Event für Instandsetzer

In regelmäßigen Abständen veranstaltet MS Motorservice Deutschland, Tochter von MS Motorservice International, des Ersatzteilmarktbereichs von KSPG (vormals Kolbenschmidt Pierburg), das Motorservice-Kolloquium – „Technologie-Event“ für Motoreninstandsetzer (O-Ton). Die 2014er Ausgabe fand Ende Mai in der Motorworld Region Stuttgart (vormals Meilenwerk Böblingen) statt. Vorgestellt wurde u. a. ein „Coldspray“ genanntes Kaltgas-Schweißverfahren zur Reparatur nicht mehr lieferbarer Motorenteile, solcher ohne Reparaturverfahren und zur Oberflächenveredelung (vgl. asp 6/2014, Seite 77 unten). Vortragsthemen waren u. a. die von KSPG entwickelten variablen Ventilsteuerungen Univalve und Flexvalve.



Beispiele überall am Automobil

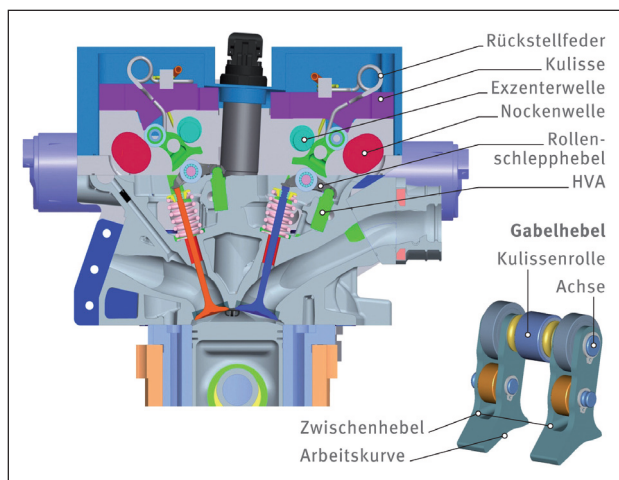
Kurzer Ausflug in den Bereich Reifen und Räder. Ab dem 1. November 2014, so sagt es die EU, müssen alle Neufahrzeuge der Klasse M1 – Pkw und Wohnmobile – mit einem Reifendruckkontrollsystem ausgestattet sein. Auch hier geht es u. a. um die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes durch Reifen mit stets optimalem Druck. Rund zwei Drittel der Automobilhersteller und -importeure haben sich für die direkte Erfassung des Reifendrucks über Sensoren in allen vier Rädern entschieden. Die

Sensoren werden über Knopfzellen mit Energie versorgt. Sind sie, abhängig von Hersteller und Einsatz, nach drei bis acht Jahren leer, gelten die gesamten Sensoren als Sondermüll und fallen unter die Batterieverordnung, weil die Knopfzellen Quecksilber enthalten und nicht aus den Sensoren entfernt werden können. Sie sind nämlich darin eingegossen. Details im dieser Ausgabe beiliegenden Sonderheft „Räder&Reifen“, ab Seite 22.

Wichtig: Gesamtzusammenhänge

Das Beispiel zeigt drastisch, dass es in der Politik vor allem an einem fehlt: an der Betrachtung von Gesamtzusammenhängen und Gesamtbilanzen. Und offenbar ist die Automobilindustrie trotz einer Vielzahl von Lobbyisten in Berlin und vor allem in Brüssel nicht in der Lage, diese Schiefelage geradezurücken. Womöglich ist das auch nicht gewollt.

Auf dem Motorservice-Kolloquium von MS Motorservice Deutschland (vgl. Kasten auf Seite 16 unten) stellte KSPG zwei neue variable Ventilsteuerungen vor: Univalve für Ottomotoren mit Fokus auf Senkung von Ladungswechselerbeit und Verbrauch/Emission sowie Flexvalve für Dieselmotoren mit Fokus auf Abgasreinigung bei konstantem Wirkungsgrad. Immerhin zwei rein mechanische Systeme und ganz sicher auch anerkanntswerte Ingenieurleistungen, doch haben auch sie das anfangs erwähnte Problem: Zur Instandsetzung braucht man neben viel Know-how „mindestens einen klassierten Teilesatz, besser einen Austausch-Ventiltrieb“ (O-Ton KSPG). *Peter Diehl*



Schnitt durch den Zylinderkopf eines Ottomotors mit dem Ventilsteuerungssystem Univalve von KSPG. Das System kommt auf der Ein- und Auslassseite zum Einsatz.



www.vdo.de/reifendruck

VDO REDI-Sensor: der vorprogrammierte Reifendruckkontroll- Sensor für Gewinner.

VDO verschafft Ihnen einen komfortablen Vorsprung: mit dem intelligenten VDO REDI-Sensor! Der vorprogrammierte Mehrmarken-Reifendruckkontroll-Sensor (RDKS) erspart unnötigen Aufwand und erleichtert die Lagerhaltung. Dazu gibt es ein umfassendes Begleitprogramm von VDO – mit Verkaufunterstützung und Trainings.

Gehen Sie mit VDO auf Erfolgskurs und ordern Sie jetzt den VDO REDI-Sensor für die Reifenwechselsaison Herbst/Winter 2014.



VDO REDI-Sensor