



Dieter Herzig an seinem neuen Prüfplatz. Er hat bereits in die Zukunft investiert.

## BEST PRACTICE

# Auf in die Zukunft

Ab 1.1.2018 heißt es: Kein aktueller SEP-Prüfplatz, keine Hauptuntersuchung im eigenen Betrieb. Viele Werkstätten warten noch, asp hat eine besucht, die sich bereits für die neue Herausforderung gewappnet hat.

**O**ffenbach-Bieber bei Frankfurt. Eine im Industriegebiet gelegene Werkstatt, der Eingangsbereich zwischen kultig und modern. asp AUTO SERVICE PRAXIS besucht Dieter Herzig in seinem Betrieb, denn er ist Inhaber einer der wenigen freien Betriebe, die in Sachen Hauptuntersuchung 2018 vorgesorgt haben. Seit 1985 ist Dieter Herzig mit einer eigenen Werkstatt selbstständig, seit 2002 an diesem Standort und seit knapp drei Monaten Besitzer eines Scheinwerfer-Einstellplatzes der neuesten Generation. Das System besteht dabei aus einer Car1 SEP Prüffläche sowie einem Car1 SEG 06CTR Scheinwerfereinstellgerät (*Kosteninfos siehe rechter Kasten*). Car1 ist als Eigenmarke der Coparts Autoteile GmbH ausschließlich über Coparts Systempartner zu beziehen.

### KURZFASSUNG

Werkstattinhaber Dieter Herzig hat bereits investiert und ist stolzer Besitzer eines neuen Scheinwerfer-Einstellplatzes, keine unbedeutende Investition. Vor Ort erklärt er uns, warum er sich für das System entschieden hat und wie es funktioniert.

Werkstattmeister Herzig informierte sich über den Außendienstmitarbeiter der Firma Wütschner. Mit der Beratung war er sehr zufrieden. „Für mich oder für meinen Betrieb lohnt sich diese Anschaffung. Neben der Hauptuntersuchung gibt es ja noch viele weitere Geschäfte, für die wir diese neue Technologie brauchen. Denken wir mal an eine Frontschadenreparatur oder den schlichten Wechsel eines Kühlers. Bei modernen Autos geht es

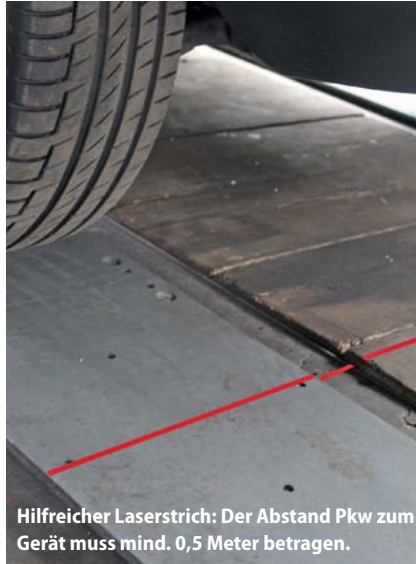
nicht mehr ohne“, weiß der Werkstattinhaber. Er ergänzt, dass der Besuch in Nachbar- oder Markenbetrieben in diesem Zusammenhang zwar möglich, aber zeitlich zu aufwändig sei. Die Investitionen für neue Ausstattung nimmt er hin.

### Modernisierung ist nötig

Es sei zwar eine große Anschaffung gewesen, aber schließlich soll seine Werkstatt nicht nur heute für ihn, sondern auch später für die Rente sorgen. „Wenn ich meinen Betrieb später vermieten möchte, muss er ja auch den Richtlinien entsprechen.“ Von der Einstellung von Fahrerassistenzsystemen lässt er aktuell aber noch die Finger, das habe noch etwas Zeit.

Auf insgesamt 2.000 Quadratmetern hat sich Herzig mit zwei Mitarbeitern gut eingerichtet. Fünf vollwertige Arbeitsplät-





Hilfreicher Laserstrich: Der Abstand Pkw zum Gerät muss mind. 0,5 Meter betragen.



Über ein Tablet wird der aktuelle Einstellwert perfekt abgemessen und über das Display gezeigt.

## PRODUKTE UND KOSTEN (NETTO)

<b>Car 1 SEP Prüffläche</b>	<b>2.750 Euro UVP</b>
Befestigungsmaterial	390 Euro
Fracht	250 Euro
Montage	450 Euro
<b>Car 1 SEG 06CTR Scheinwerfereinstellgerät</b>	<b>2.399 Euro UVP</b>
Fracht	45 Euro
Montage	180 Euro
<b>Sonstige Kosten</b>	
Kalibrierung der Platten	ca. 190 Euro
Kalibrierung des Scheinwerfereinstellgerätes	ca. 125 Euro
<b>Gesamt exkl. Umsatzsteuer</b>	<b>ca. 6.779 Euro</b>

Quelle: CAR1-Fluor, Firma Witzchner

ze stehen unter Dach zur Verfügung, hinzu kommt Freifläche. Monatlich durchlaufen 50 bis 60 Pkw und Transporter den Werkstattalltag. „Wir haben Flotten- und Leasingkunden. Die Fahrzeuge sind also recht jung, dementsprechend müssen wir auch einen schnellen Allround-Service bieten“, erklärt er zum Arbeitsumfang. Hinzu kommen Großprojekte, die sich über mehrere Tage ziehen.

### Perfekte Ausnutzung der Fläche

In Sachen Scheinwerfereinstellplatz ergab sich hinsichtlich der Fläche eine sehr gute Variante: „Wir haben den Einstellplatz mit einem Achsvermessungssystem verbunden. Das Ganze ist etwas größer als für normale Pkw üblich und misst fünf Meter auf gute zwei Meter. Wie gesagt, wir haben viele Transporter im Kundenstamm. Bei einem schmalen Smart wird es knapp, die beiden Stellflächen zu treffen. Eine etwas breitere Variante der Platten wäre nicht schlecht, um vom Kleinstwagen bis zum leichten Lkw alles abzudecken“, ergänzt Dieter Herzig.

Wobei der Alltag in Bezug auf das System noch nicht final eingetreten ist. Noch liegen die Laufschienen des Prüfgerätes lose auf dem Boden, die geeichten und in der Horizontalen ausgerichteten



Die Einstellung der Scheinwerfer geschieht bei dem Vorführfahrzeug manuell per Werkzeug.

Platten als Basis für eine richtlinienkonforme Fahrzeugaufstellfläche hingegen sind montiert. Zwecks Stolpergefahr sieht Herzig keine Probleme. Wobei im Boden versenkte Laufschienen zwar besser sind, allerdings wäre der Aufwand hierfür zu groß gewesen.

Die Kalibrierung und Endmontage des Gesamtsystems steht noch aus. Das notwendige Prüfprotokoll, das von der DAkkS (Deutsche Akkreditierungsstelle) akkreditiert werden muss, stand zum Zeitpunkt unseres Besuchs noch nicht zur Verfügung. Erst dann kann der Scheinwerfer-Einstellplatz final abgenommen und kalibriert werden.

Auf die Frage, wie die Bedienbarkeit des Geräts ist und ob es schon eine Schulung gab, antwortet Dieter Herzig: „Es gab bis dato keine Schulung vor Ort, aber ich wurde vorab sehr gut über die Außendienstmitarbeiter geschult und informiert – und mal ganz ehrlich: Das System ist so einfach, dass es jeder versteht.“ Der altbekannte Kasten ist mit einem Touchscreen ausgestattet, der nach dem Starten den Ist-Wert anzeigt. Ob das Auto gerade steht, zeigt ein Laser-Strich auf dem Boden an.

Aber was bringt das beste System, wenn weitere Grundvoraussetzungen nicht stimmen. „Bevor es ans Prüfen der Scheinwerfer geht, muss natürlich der Reifenluftdruck angepasst und, wenn vorhanden, schwerer Kofferrauminhalt entfernt werden“, so Herzig. Der Ablauf beginnt also weder maschinell noch elektronisch, sondern schlichtweg menschlich. Selbiges gilt für die finale Einstellung. Sogar am Land Rover Discovery 3 braucht es das Auge, um den Sollwert am Fahrzeug abzulesen, und die Hand mit dem Werkzeug, um den Scheinwerfer einzustellen. Ein Computer übernimmt hier keine Arbeit. Er steht dennoch unterstützend zur Seite, denn ohne ihn würde die Feinjustierung moderner Lichtanlagen nicht gelingen.

### Noch ist das alte Gerät im Einsatz

Anders sieht es da bei alten Pkw aus. Hier greift Herzig trotz neuem Prüfplatz auf sein altes Tool zurück. „Solange es noch eine Übergangsphase gibt und es sich um ganz normale Scheinwerfer handelt, ist das ja völlig o.k.“, sagt er während der Kontrolle an einem Opel Kadett B Baujahr 1971. Und für neuere Modelle hat der Kfz-Meisterbetrieb schließlich die neue Version vor Ort. Denn das Geschäft mit modernen und zukünftigen Fahrzeugen ist bei der Firma Herzig in Offenbach-Bieber herzlich willkommen.

Anna Matuschek