

Der Boom ist zu Ende

Werkstattausrüster | Nach außergewöhnlich absatzstarken Jahren konsolidiert sich der Markt für Werkstattausrüstung. Bei der Jahrespressekonferenz präsentierte ASA-Präsident Frank Beaujean aktuelle Zahlen.



Die Jubelstimmung ist vorbei: ASA-Präsident Frank Beaujean (5. v. l.), Vizepräsident Harald Hahn (7. v. l.) mit Fachbereichsleitern sowie Automechanika-Chef Olaf Mußhoff (ganz rechts) beim Jahrespressegespräch 2019 in Fankfurt am Main.

Angesichts der rückläufigen Absatzzahlen in der zweiten Jahreshälfte zeigte sich ASA-Präsident Frank Beaujean eher verhalten bei seinem Marktausblick: „Die fetten Jahre sind vorbei“, bilanzierte Beaujean die jüngsten Marktentwicklungen. Die aufgrund neuer gesetzlicher Bestimmungen unter ande-

rem bei Bremsenprüfständen, Scheinwerfereinstell-Prüfgeräten sowie Abgastestern getriebenen außergewöhnlich hohen Absatzzahlen des vergangenen Jahres haben sich erwartungsgemäß wieder normalisiert. Hohe Nachfrage bestehe nach wie vor bei Bremsenprüfständen für Pkw und Nutzfahrzeuge. Abgastester und Scheinwerfer-Einstellgeräte, die noch 2018 mit hervorragenden Absatzzahlen glänzten, hatten laut Beaujean schon seit dem ersten Quartal mit starken Einbrüchen zu kämpfen.

Rückgänge nicht zu kompensieren

Der Markt werde sich, vergleichbar mit den Jahren 2015 und 2016, in einen reinen Verdrängungsmarkt konsolidieren. „Wir gehen nicht davon aus, dass die Einfüh-

rung der Partikelmessung zum 1. Januar 2021 diese Rückgänge kompensieren kann“, dämpfte der ASA-Präsident allzu große Hoffnungen. Zur Erinnerung: Ab 1.1.2021 startet die dritte Stufe der Umsetzung verschärfter Emissionsgesetzgebung. Sie sieht zunächst für Dieselmotoren zum Stichtag 1.1.2021 ein gesetzliches Prüfverfahren zur Endrohrmessung der Partikelanzahl im Abgas vor.

Zu einem Wachstumsmarkt habe sich allerdings der Bereich der Kalibrierlabore entwickelt, die jetzt ebenfalls beim ASA organisiert sind. „Man kann sagen, dass wir hier eine einmalige Konzentration an Expertise im Bereich Kalibrierung aufgebaut haben“, erklärte Beaujean mit Blick auf die neue Mitgliedergruppe der Kalibrierlabore. Die vom Verband initiierte Branchenlösung des Bevollmächtig-

Kurzfassung

Der maßgeblich vom Gesetzgeber getriebene Run auf Bremsprüfstände und Scheinwerfereinstell-Prüfgeräte geht zu Ende. Die Frage nach ungehindertem Zugang zu Fahrzeug- und Diagnosedaten wird zum zentralen Thema.

ten-Prinzips habe sich in der Praxis als sehr leistungsfähig erwiesen. „Mittlerweile kalibrieren die akkreditierten Dienstleister pro Monat bis zu 10.000 Abgasmessseinheiten und bis zu 3.000 Bremsenprüfstände“, erklärte Beaujean.

Nachholbedarf bei SEP

Weniger erfreulich sei die Situation bei den Scheinwerfereinstell-Prüfgeräten (SEP). Beaujean: „Hier liegt die maximale Zahl bei 250 kalibrierten Systemen pro Monat.“ Grund dafür sei die in Teilen unpräzise HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie, die 2018 verabschiedet wurde. Eine neu eingerichtete SEP-Expertengruppe des ASA-Verbandes hatte Anfang November 49 Änderungsvorschläge zur Präzisierung der Richtlinie an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur übermittelt. Handlungsbedarf sieht der ASA bei den sogenannten intern zurückgeführten Kalibriersystemen. Diese müssten in ihrer Präzision und Aussagekraft mit Kalibriersystemen, die nach DAkKS akkreditiert wurden, vergleichbar sein. „Andernfalls messen wir im wahrsten Sinne des Wortes mit zweierlei Maß“, so der ASA-Präsident.

Diskriminierungsfreier Datenzugang

Auf politischer Ebene habe man für die kommenden Jahre das Thema Datenzugang bei modernen vernetzten Fahrzeugen ganz oben auf die Agenda gesetzt. Hier arbeite man eng mit dem europäischen Dachverband EGEA (European Garage Equipment Association) zusammen, der das Thema in Brüssel vorantreiben will. „Der faire Zugang zum bzw. in das Fahrzeug bestimmt wesentlich die mittel- und langfristige Zukunft der Werkstattbranche, der freien Werkstätten und Teilehändler“, sagte Beaujean.

Partikel zählen – die Zeit drängt

Harald Hahn, Leiter des Fachbereichs Diagnose- und Abgasmessgeräte im Verband, wies auf den engen Zeitplan für die Einführung der Partikelmessung ab 1.1.2021 hin. Derzeit werde die vorgeschlagene Messprozedur von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in einem Feldtest erprobt. Deren Ergebnisse fließen dann in die bereits vorliegenden Entwürfe für die AU-Richtlinie und den Geräteleitfaden ein.

Mit der Physikalisch-Technischen Prüfanstalt (PTB) in Braunschweig diskutiere man derzeit die Gerätespezifikationen. „Für Schulung, Produktion der Geräte und Markteinführung benötigten die Hersteller aber sechs bis neun Monate – daher drängt die Zeit“, betonte Harald Hahn. Entwarnung gebe es hingegen bei der notwendigen Kalibrierung der Geräte im

Markt. Schätzungsweise müssen rund 90.000 Einheiten pro Jahr im Markt kalibriert werden. Das sei mit den jetzt vorhandenen Kalibrierkapazitäten zu schaffen, beruhigte Hahn. Ende 2018 waren erst drei Kalibrierlabore durch die DAkKS akkreditiert. Mittlerweile sind acht Labore akkreditiert, die monatlich bis zu 10.000 Kalibrierungen schaffen. Dietmar Winkler

Fahrwerkprüfung in der HU

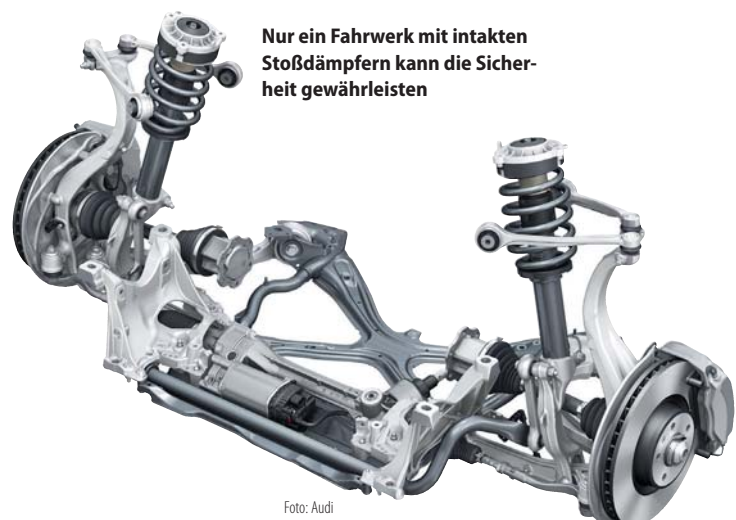
Am Horizont zeichnet sich ab, dass die Fahrwerkprüfung fester Bestandteil der Hauptuntersuchung (HU) werden soll. Seit mehr als 40 Jahren diskutieren Experten in Deutschland über die Notwendigkeit einer regelmäßigen Fahrwerkprüfung im Rahmen der HU. Umsetzungsversuche scheiterten wiederholt an Bedenken vor allem der Automobilindustrie. Zweifel gab es vor allem an der Aussagekraft und Vergleichbarkeit vorhandener Prüfverfahren (Wipp-Test, EU-SAMA, Boge-Resonanzverfahren etc.). Nach geltender Auslegung gilt ein Defekt an einem Stoßdämpfer bei der HU erst dann als erheblicher Mangel, wenn der Dämpfer offensichtliche Leckagen hat. Allerdings verlieren Stoßdämpfer ihre fahrstabilisierende Wirkung weit vor dem Austritt von Dämpfer-Öl. Die EU-Kommission hat bereits erklärt, dass sie Fahrwerkprüfungen als Teil der periodischen Prüfung einführen will.

Eine Frage der Sicherheit

ABS, ESP, ASR und andere Sicherheitssysteme entfalten ihre volle Wirkung nur, wenn alle Räder kontinuierlichen Kontakt zur Straße mit gleichbleibend hoher Aufstandskraft haben. Das ist nur mit intakten Stoßdämpfern gewährleistet.

Phase-Shift-Verfahren

Der europäische Dachverband der Werkstattausrüster EGEA und CITA (International Motor Vehicle Inspection Committee) haben sich auf ein Prüfverfahren geeinigt. Das Phasenverschiebungs-Verfahren (Phase-Shift) setzt Belgien seit 2012 ein. Dabei versetzt eine oszillierende Platte das Fahrwerk in Schwingung. Ein intaktes Fahrwerk dämpft die Bewegung des Rades so, dass immer maximaler Kontakt zur Prüfplatte besteht. Auf dem Prüfstand zeigt sich das in einer konstanten minimalen Phasenverschiebung, mit der das Rad der pulsierenden Plattenoberfläche folgt.



Nur ein Fahrwerk mit intakten Stoßdämpfern kann die Sicherheit gewährleisten

Foto: Audi