

Über den Tellerrand blicken

Scheibenreparatur | Komplexe ADAS-Systeme in der Windschutzscheibe müssen nicht gleichbedeutend mit eingeschränkteren Reparaturmöglichkeiten für den Autoglasler sein. Wie man hierauf reagieren kann, erklärt Christian Cser von Carglass.



Im Carglass-Kompetenzzentrum lernen die Mitarbeiter alles zur Kalibrierung.

Foto: Marcel Schöch

Noch vor drei Jahrzehnten hatten Autoscheiben meist nur zwei Funktionalitäten: Schutz vor Regen und Wind. Heute sind es je nach Fahrzeugmodell bis zu 28. So sind beispielsweise der Akustik-, Wärme- und Kälteschutz, Regen- und Lichtsensoren, GPS-Empfänger, Solar, ADAS-Anbindungen mit Kameras und Radarsensoren oder Head-up-Displays mit Augmented

Reality dazugekommen. Für den Autoglasler bedeutet dies, dass er sich zusehends mit allen diesen Systemen auskennen muss, will er zukünftig bei einem Schadensfall eine Frontscheibe wechseln.

So rechnet der Branchenführer Carglass, dass der Anteil an Fahrzeugen mit ADAS-Systemen schon 2027 auf 59 Prozent angestiegen sein wird. „Für das Autoglasergewerbe hat dies, wie wir bei Carglass wissen, verschiedene Auswirkungen“, sagt Christian Cser, ADAS-Experte in der Abteilung Technik bei der Carglass GmbH in München. „So wird sicher die Anzahl an Glasreparaturen weiter zunehmen, da aufgrund der komplexeren Sensortechnologien höhere Ersatzteilkosten die Folge sein werden. Auf der anderen Seite stellen komplexe, zeitintensive Rekalibrierungs-Prozesse von Kamera, Radar, Lidar, Elektrifizierung, Digitalisierung und Softwaresteuerung

weitere, erhöhte Anforderungen an den Service – zukünftig sogar vermehrt vor dem Hintergrund des autonomen Fahrens.“

Erfahrungen sammeln

Um auf alle diese Herausforderungen professionell reagieren zu können, wird im Carglass-Kompetenzzentrum in München besonders auf die Rekalibrierung der ADAS Wert gelegt. „Wir testen hier im Kompetenzzentrum die Funktionalitäten der Rekalibrierungs-Soft- und -Hardware“, sagt Cser. „Wir wollen herausfinden, was der eine oder andere Diagnosegeräte-Anbieter besser oder schlechter als sein Mitbewerber macht.“ Ziel dieser Erprobungen ist es, den Carglass-Mitarbeitern weltweit Rekalibrierungsgeräte an die Hand zu geben, die gleichsam „kinderleicht“ zu bedienen sind. So erwartet man dort von der Software, dass keine notwendigen Schritte übergangen werden können und der nächste Arbeitsschritt bis hin zur Rechnungsstellung nur möglich ist, wenn alles vorher korrekt ausgeführt wurde.

Neben der Funktionalität wird aber auch der Aftersales-Service auf funktio-

Kurzfassung

Bereits an jedem dritten Fahrzeug muss eine Rekalibrierung der Fahrerassistenzsysteme nach dem Scheibentausch durchgeführt werden – mit steigender Tendenz. Autoglasler müssen sich darauf einstellen.

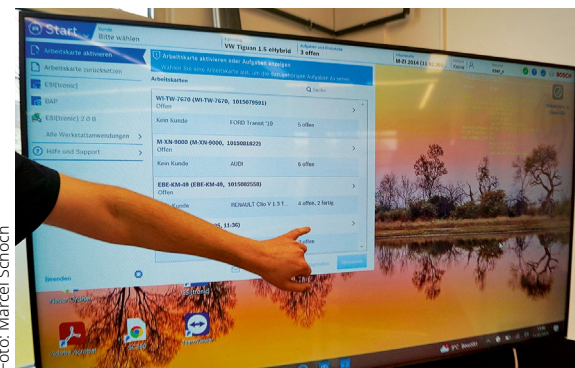


Foto: Marcel Schöch

Das Kalibrierungssystem zeigt deutlich an, was erledigt ist und was nicht.



Foto: Marcel Schoch

Die Größe der Verglasung hat in den letzten Jahren zugenommen – wie hier bei Tesla.

nierende Hotline oder weltweit verfügbare Updates und Ersatzteile überprüft. „Es ist uns wichtig, dass die Rekalibrierungsgeräte auch für sämtliche Fahrzeugmodelle funktionieren“, so Cser. „Wir analysieren hier auch mögliche Fehler und erproben die Rekalibrierung an neuen Fahrzeugmodellen.“ Zusätzliche Herausforderungen bei modernen Fahrzeugen ist das Security Gateway. Hier muss der Monteur verstärkt die Prozesse kennen, um Steuergeräte für die Rekalibrierung freischalten zu können. Die hierbei im Carglass-Kompetenzzentrum München gemachten Erfahrungen werden als Foto- und Textdokumentation im Intranet von Carglass weltweit in 23 Sprachen den Mitarbeitern zur Verfügung gestellt. „Von diesem Wissenspool profitieren nicht nur unsere Endkunden, sondern auch Geschäftspartner“, sagt Cser. „Speziell kleinere Freie Werkstätten scheuen oft die Investition in teure Rekalibrierungs-Hard- und -Software, da sie sie vielleicht nur zwei- oder dreimal im Jahr benötigen. Wir unterstützen diese mit der Rekalibrierung des ADAS-Systems, auch wenn bereits der Scheibenwechsel durchgeführt wurde.“

Zu den elektronischen Herausforderungen sind auch solche durch größere Scheiben hinzugekommen. So hat die Scheibenfläche laut der Carglass-Muttergesellschaft Belron seit 1980 um 37 Prozent zugenommen. Gepaart ist dieser Trend mit einer komplexeren Formgebung, wie beispielsweise die Fahrzeugmodelle von Tesla eindrucksvoll zeigen.

Tesla-Spezialist

Eine der zentralen Aus- und Weiterbildungsinhalte im Kompetenzzentrum sind deshalb auch die Fahrzeuge von Tesla.

„Wir unterstützen bei der Rekalibrierung der ADAS-Systeme nach dem Scheibenwechsel.“

Christian Cser, Carglass

„Wir üben hier den Wechsel der Verglasung und die Rekalibrierung der Fahrzeuge“, erklärt Cser. „Wir hier in München sind eines von 40 Service-Centern in Deutschland, die den Glas-Tausch und die Rekalibrierung an Tesla-Modellen offiziell durchführen dürfen.“ Die hierzu nötigen Schulungen werden in zwei Blöcken zu je vier Stunden für die Mitarbeiter angeboten. „Ein Tesla ist mehr ein fahrender Laptop als ein Auto“, sagt Cser. „Die Tesla-Software ist sehr anspruchsvoll. So muss das Fahrzeug für die Kalibrierung zuerst in einen speziellen Service-Mode gebracht werden.“ Auch checkt die Rekalibrierungs-Software zuerst die korrekte Funktion der Kameras und gleicht die VIN mit den Ausstattungsmerkmalen des Fahrzeugs ab. Erst dann ist die Rekalibrierung möglich.

Cser legt dabei Wert darauf, dass immer eine Dokumentation gemacht wird. „Diese dokumentiert den Ist-Zustand des Fahrzeugs bei Auftragsannahme und den Auslieferungszustand, wenn der Kunde sein Fahrzeug in Empfang nimmt“, erklärt der ADAS-Experte. „Die Dokumentation ist besonders wichtig auch für die Abrechnung mit den Versicherungen. Nur wenn sie korrekt durchgeführt wurde und den Vorgaben von Tesla entspricht, übernehmen die Assekuranzen auch den Ausgleich.“ Flexibel zeigt man sich bei Carglass, wenn es sich um die Aus- und Weiterbildung an den Tesla-Fahrzeugen geht. „Wir haben zwei Mitarbeiter, die speziell mit ihren Teslas zu den jeweiligen Servicecentern fahren, um dort die Mitarbeiter zu schulen“, erklärt Cser.

Der Tradition verbunden

Auch Kunden mit älteren Fahrzeugen stehen bei Carglass nach wie vor im Service-Fokus. Wer beispielsweise einen Oldtimer fährt, kann dort im Falle eines Glasschadens sein Fahrzeug reparieren

lassen. „Da unsere Servicecenter weltweit untereinander vernetzt sind, ist die Ersatzteilbeschaffung in der Regel kein Problem“, weiß Cser. „Einzig längere Lieferzeiten können möglich sein, wenn beispielsweise die Windschutzscheibe für einen seltenen Oldtimer aus Amerika oder Kanada geliefert wird.“ Sogar die Montagetechniken für solche Scheiben werden bei Carglass in den Kompetenzzentren noch unterrichtet. Damit das auch in Zukunft so bleibt, werden jedem Monteur, der diese Techniken noch beherrscht, sogenannte Paten an die Seite gestellt. „Sie begleiten den ‚Altmeister‘ so lange, bis sie selbst die Montagetechniken wie im Schlaf können“, sagt Cser.

Das Berufsfeld des Autoglasers wächst kontinuierlich. Vieles, was vor einigen Jahren noch der Kfz-Mechatroniker machen musste, liegt heute im Verantwortungsbereich des Autoglasers. Cser: „Wir sprechen von einer Verzahnung, deren Übergänge fließend sind. Letztlich werden wir dem nur begegnen können, wenn wir unsere Mitarbeiter profund ausbilden, sodass sie auch ein Stück weit über den Tellerrand hinaus die benachbarten Berufsfelder kennen.“

Marcel Schoch



Foto: Marcel Schoch

Christian Cser ist ADAS-Experte in der Abteilung Technik im Carglass-Kompetenzzentrum.