BEST PRACTICE

Nebengeschäft auf der Spur

Zusatzgeschäfte wie Achs- bzw. Spurvermessung tragen in der Kfz-Werkstatt deutlich zum Umsatz bei. Beim Kfz-Meisterbetrieb Trostl ist das Bosch Vermessungssystem sogar für umliegende Werkstätten im Einsatz.

Mit den Greifarmen werden die Aufnahmen für das Bosch Achs- und Spurvermessungsgerät FWA 4435 zentrisch an den Rädern montiert.

Fotos: Marcel Schoch

KURZFASSUNG

Freie Kfz-Werkstätten müssen ein hohes Maß an Flexibilität aufweisen, wollen sie auf Dauer konkurrenzfähig bleiben. Ideal ist es, wenn man eine breite Palette an Dienstleistungen bieten kann. Kfz-Meisterbetrieb Trostl GmbH führt unter anderem hochprofessionelle Achs- und Spurvermessung durch. Welche Voraussetzungen hierfür notwendig sind und ob sich diese rechnen, zeigt der Praxisbericht.

Ortstermin beim Kfz-Meisterbetrieb Trostl in Nörting im Norden von München. Kfz-Meister Tobias Trostl bereitet gerade ein Ersatzfahrzeug vor. „Wir vermessen regelmäßig unsere Kundenersatzfahrzeuge, denn gerade jetzt im Winter kommt es öfter vor, dass Kunden hiermit gegen einen Bordstein rutschen“, erklärt er. Mit anwesend bei der Achs- und Spurvermessung im Rahmen eines Servicebesuches ist heute auch Harald Bauer, Vertriebsleiter D-A-CH bei der Herrmann AG in Pösing. Er hat Tobias Trostl damals beraten, als dieser eine Vierstempel-Hebebühne für die Achs- und Spurvermessung gesucht hat. „Unsere Empfehlung war vor vier Jahren die Alu Track Lift 4.50“, sagt Bauer. „Sie besitzt eine Tragkraft von fünf Tonnen und bietet mit 5.500 Millimetern ausreichend Länge, so dass auch Kleinlaster der Sprinterklasse problemlos angehoben werden können.“

Wichtige Voraussetzung

„Bis heute funktioniert die automatische Arretierung in die Raststangen bei Betätigen der Achsmessfunktion der Hebebühne völlig störungsfrei“, sagt Tobias Trostl. „Dies ist mit die wichtigste Voraussetzung für die Achs- und Spurvermessung, denn das Fahrzeug muss hierzu absolut horizontal stehen, um auswertbare Messergebnisse zu erhalten.“

Die Zuverlässigkeit der Ergebnisse der Achs- und Spurvermessung ist für die Werkstatt besonders wichtig. Denn als Bosch Car Service Betrieb führt man für zahlreiche Kfz-Werkstätten im Landkreis Freising Fahrwerksvermessungen vor und nach Unfallinstandsetzungen durch. „Wir verwenden hierzu das lasergestützte Fahrwerksvermessungssystem FWA 4435 von Bosch“, sagt Tobias Trostl. „Es ist einfach in der Anwendung und wird daher gerne von jedem meiner vier Werkstatt-Kollegen verwendet.“ Da es zusammen mit der Herrmann-Hebebüh-

Wenn es um seine Hebebühnen geht, unterstützt Harald Bauer (rechts) Tobias Trostl.

ne zuverlässige Daten liefert, führt Tobias Trostl auch für Sachverständige Fahrwerksvermessungen durch.

Das Haupteinsatzgebiet ist jedoch die Spurvermessung, insbesondere nach Unfall und Reparatur. „Bedingt durch unseren Reifenservice sehen wir oft Reifen an der Vorderachse, die an der Außen- oder Innenseite stark abgefahren sind", berichtet Tobias Trostl. „Vermessen wir dann das Fahrzeug, so stimmt zu 90 Prozent der Fälle die Einstellung der Vor- bzw. Nachspur nicht."

Kurze Rüstzeiten

Durchschnittlich werden bei der Trostl GmbH in der Woche gut sechs Fahrwerksvermessungen durchgeführt. Das Einrichten der Achsvermessungswerkzeuge muss daher auch verhältnismäßig schnell gehen. „Wir können uns im laufenden Betrieb keine langen Rüstzeiten erlauben", sagt Tobias Trostl. „Hinzu kommt, dass die Vierstempel-Hebebühne, auf der wir die Achs- und Spurvermessungen durchführen, auch für andere Service- und Reparaturarbeiten kurzfristig zur Verfügung stehen muss. Deshalb müssen die Vermessungswerkzeuge auch ohne viel Zeit- und Arbeitsaufwand wieder abgebaut werden können." Heute besitzt Tobias Trostl, aber auch seine Kollegen, so viel Routine im Umgang mit dem Fahrwerksvermessungssystem FWA 4435, dass die Rüstzeit keine zehn Minuten beansprucht. Zur schnellen Rüstzeit trägt wesentlich bei, dass die Hebebühne nicht nach dem Hochfahren nivelliert werden muss. „Das macht sie, unabhängig auf welcher Höhe man sie anhält, jedes Mal selbständig", erklärt Harald Bauer.

Steht das Fahrzeug auf der Hebebühne, fährt Tobias Trostl es auf eine bequeme Arbeitshöhe nach oben und bringt die Haltespinnen für das Vermessungssystem an den Rädern an. „Hierzu muss ich lediglich die drei Greifarme der Haltspinne am Rand der Felge zwischen Felgenhorn und Reifen verspannen", erklärt er. „Anschließend stecke ich die vier lasergestützten Vermessungsgeräte mittels einer Steckachse in die Achslöcher der Haltespinnen und eiche sie ein."

Danach muss der Kfz-Meister noch den Felgenschlag ausmessen. Tobias Trostl: „Hierzu hebe ich die Achse an, so dass die Räder frei sind und drehe am jeweiligen Rad. Die Software berechnet dann die Größe des Felgenschlags und berücksichtigt sie bei der Achsvermessung." Danach folgt die so genannte „Einschlagroutine", wobei die Vorderräder einmal um 20 Grad nach links bzw. rechts gedreht werden müssen. Hieraus errechnet sich die Software die Mittenstellung der Vorderräder." Da die Hinterachse spurgebend ist, wird sie von Tobias Trostl immer zuerst vermessen. „Gelegentlich steht sie schräg in der Karosserie. Wir nennen das hier in der Werkstatt den Dackellauf", scherzt der junge Kfz-Meister und meint damit im übertragenen Sinne die Eigenheit dieser Hunderasse, leicht mit den Hinterpfoten schräg versetzt zu laufen. Ist ein „Dackellauf" auszuschließen, kann der Sturz sowie Vor- und Nachlauf an der Vorderachse eingestellt werden. „Alle Sollwerte sind modellspezifisch in der Software hinterlegt bzw. können abgefragt werden", erklärt er. Sie werden übersichtlich nach Rad bzw. Achsposition sortiert am Bildschirm dargestellt und mit den Ist-Werten abgeglichen. Sind Werte außerhalb des Toleranzbereichs, werden sie rot angezeigt.

Liegt ein Messergebnis außerhalb des Toleranzbereichs, zeigt das die Software am Bildschirm deutlich an.

Ältere Fahrzeuge aufwendiger

Je nach Saison machen die Achs- und Spurvermessungen zwischen fünf und zehn Prozent der Auftragssituation der Werkstatt aus. Wie lange eine Vermessung bzw. das Einstellen des Fahrwerks dauert, ist sehr unterschiedlich", berichtet Tobias Trostl von seinen Erfahrungen. „Lassen sich alle Schrauben öffnen, bin ich, oder meine Kollegen, in gut 90 Minuten fertig." Probleme bereiten aber die vielen alten Fahrzeuge, wie sie für freie Werkstätten typisch sind. „Hier lassen sich die Einstellschrauben oftmals nicht so ohne Weiteres öffnen. Dann kann es schon mal zwei bis drei Stunden dauern, bis ich mit den Einstellarbeiten fertig bin", so Tobias Trostl.

Trotz solcher gelegentlichen Problemfälle rechnet sich die Achs- und Spurvermessung für die Trostl GmbH. Schon längst hat sich die Anschaffung der Vermessungswerkzeuge und der Hebebühne amortisiert. Als Zusatzgeschäft ist sie sogar ideal, denn, wie die Werkstattpraxis zeigt, lassen sich hierüber auch viele Folgeaufträge akquirieren. *Marcel Schoch*

FOLGEAUFTRÄGE GENERIEREN

Die Achs- und Spurvermessung ist Basis für viele Folgearbeiten in der Kfz-Werkstatt:

- Austausch von Gelenken an Antrieb und Lenkung
- Bremsprüfung
- Federelemente prüfen und wechseln
- Einstellung Lichtanlage
- Justierung und Kalibrierung FAS
- Rahmen-Vermessung
- Reifenwechsel
- Stoßdämpfer-Prüfung und Tausch
- Wechsel von Radlagern