



17.06.2020

KALIBRIERUNG UND DIAGNOSE: WAS KÖNNEN BETRIEBE KÜNFTIG NOCH LEISTEN?

Wenn es um die Diagnose und das Kalibrieren im Rahmen der Unfallinstandsetzung geht, „stoßen Werkstätten immer häufiger an ihre Grenzen und können Arbeiten am Fahrzeug nicht zu 100 Prozent fertig stellen“, dessen ist sich Jürgen Hofmann, Leiter Aftermarket Services bei Hella Gutmann Solutions sicher. Die Gründe dafür liegen vor allem in der rasanten Entwicklung der Fahrzeugelektronik und den unterschiedlichen Herstellervorgaben – die im Zweifel ein hohes Invest für entsprechende Kalibrier- und Diagnosegeräte nach sich ziehen.

ALLES RUND UM FAHRERASSISTENZSYSTEME

Mit der Konzeptlösung CheckPoint habe Hella Gutmann Solutions ein Kalibrier- und Diagnosecenter entwickelt, das es den Werkstätten ermöglicht, „alle Arbeiten rund um Fahrerassistenzsysteme durchzuführen“, so Jürgen Hofmann. Dabei haben die Diagnose-Experten aus Ihringen penibel darauf geachtet, dass innerhalb des CheckPoints flexibel auf alle Eventualitäten während der Fahrzeugdiagnose und -kalibrierung reagiert werden kann. So erläutert Jürgen Hofmann: „Bei der Entwicklung galt es, unzählige Herstellervorgaben im Blick zu behalten. Das beginnt bei Kleinigkeiten, die banal klingen mögen: Zum Beispiel dürfen sich bei diversen Modellen während der Kalibrierung im Umkreis von vier Metern keine Metallträger befinden, da diese die Messung verfälschen.“

AUFWAND FÜR DIE WERKSTÄTTEN ERHÖHT SICH ZUNEHMEND

Eben diese „banalen Kleinigkeiten“ erhöhen auch den Arbeits- und Zeitaufwand in den Werkstätten selbst. „Die Vorbereitungen, die nötig sind, um vor allem jüngere Fahrzeugmodelle gemäß der Herstellervorgaben zu kalibrieren, werden immer umfangreicher. Das beginnt bei entsprechenden Abständen zur Messanlage, millimetergenauen Winkeleinstellungen etc.“, weiß Jürgen Hofmann, der sich seit über einem Jahrzehnt mit der Thematik auseinandersetzt.

Kommen dann noch Probleme – beispielsweise beim Auslesen oder Neubeschreiben der Steuergeräte hinzu – steigert das die Arbeitszeit exorbitant, vorgegebene AW von Seiten der

Versicherer sind dann kaum noch einhaltbar.

UNTERSTÜTZUNG PER REMOTE SERVICE

Für Letzteres bietet das Konzept ebenfalls eine Lösung. Über den sogenannten macs Remote kann sich ein Hella Gutmann-Techniker während der Arbeiten in Echtzeit auf das Fahrzeug aufschalten. „Unser Techniker kann den Mitarbeiter vor Ort bei Problemen unterstützen oder auch direkt Software übertragen, um beispielsweise Freischaltungen von Komponenten durchzuführen“, erklärt Jürgen Hofmann das Prinzip im Videointerview.

Carina Hedderich