



14.06.2023

HELLA GUTMANN: „JE WENIGER KLICKS DIE WERKSTATT FÜR DIE DIAGNOSE BENÖTIGT, DESTO WIRTSCHAFTLICHER“

Die rasante Transformation der Fahrzeuge geht weiter – ob Antriebstechnologie, neue Datenprotokolle, softwarebasierte Funktionen, Fahrzeugkonnektivität, neueste Übertragungstechnologien oder verschlüsselte Zugänge. Um Reparaturwerkstätten auch weiterhin umfassende Arbeiten an modernen Fahrzeugen zu ermöglichen, hat der Ausrüster Hella Gutmann in den letzten Jahren seine Multimarkengeräte kontinuierlich neu- und weiterentwickelt. Im Gespräch mit schaden.news erklärt CSO Jörg Schläfke, welche Pläne die Diagnoseexperten haben, warum Digitalisierung und Automatisierung in Zukunft immer wichtiger werden und wie der Ausrüster Betriebe konkret bei Arbeiten an E-Autos unterstützt.

Herr Schläfke, der Anteil an Elektrofahrzeugen wächst. Mit welchen Tools und Geräten unterstützt Hella Gutmann die Betriebe aktuell bei Arbeiten rund um E-Autos? **Jörg Schläfke:** In der Hella Gutmann-Diagnose-Software sind reine Elektro- ebenso wie Hybridfahrzeuge schon sehr lange enthalten. Ziemlich genau so lange, wie die jeweiligen Fahrzeugmodelle am Markt sind. Heute werden mehr als 200 Fahrzeugmodelle abgedeckt. Doch es geht ja nicht nur um Diagnose. Um qualifiziertes Werkstatt-Personal auch bei weiteren Arbeiten an Hochvolt-Systemen zu unterstützen, haben wir dem Diagnosegerät mega macs X Anfang 2022 das Hochvolt-Messmodul MT-HV zur Seite gestellt. Die beiden Geräte interagieren perfekt – bis hin zur Benutzerführung bei den Messungen und deren Bewertung. Wir sehen, dass dieses Geräte-Duo hervorragend von den Werkstätten angenommen wird, denn es ebnet den Weg in die Zukunft mit Hochvolt-Fahrzeugen.

___Ist geplant, die Palette an HV-Leistungen noch zu erweitern? ___ **Jörg Schläfke:** Selbstverständlich, denn sowohl der Reparaturbedarf als auch die Zahl der Werkstätten, die sich entschlossen haben, sich intensiver mit Hochvolt-Fahrzeugen zu beschäftigen, steigt. Wir arbeiten daran, auch diejenigen zu unterstützen, die sich an „Operationen am offenen Herzen“, also

Reparaturen der Hochvoltkomponenten, z.B. den Batterien, wagen. Das sind allerdings momentan nur wenige Spezialisten. Schon heute ergibt sich in vielen Werkstätten und nicht zuletzt im Gebrauchtwagenhandel die Notwendigkeit, den State of Health der teuren Batterien verlässlich zu bewerten. Soeben gehen wir deshalb mit der Hochvolt-Batteriediagnose PRO an den Start, die wir zusammen mit unserem Partner Battery Quick Check entwickelt haben. Diese wichtige Möglichkeit für die professionelle Batterieanalyse erschließt sich Werkstätten, die bereits mit einem mega macs X arbeiten, denkbar einfach und mit minimalen Investitionen in eine geeignete Wallbox.

Vor gut zwei Jahren kam der mega macs X auf den Markt. Wie hoch ist die Nachfrage und wie viele Geräte sind bis jetzt in Betrieb? **Jörg Schläfke:** Wie schon gesagt, wird der mega macs X hervorragend von den Werkstätten angenommen. In Deutschland und den internationalen Nachbarländern werden fast 15.000 Geräte alltäglich in den Werkstätten genutzt. Größtenteils entscheiden sich die Betriebe für eine relativ leistungsfähige Konfiguration der Software, also X4 oder X5. Das betrifft vor allem auch K&L-Betriebe, die ja mit sehr neuen Fahrzeugmodellen mit hohen Ausstattungsraten an ADAS bis hin zu teilautonomen Fahrfunktionen konfrontiert sind. Diese Fahrzeuge verfügen dann auch über Ethernet-Bordnetze, mit denen ältere, nicht DoIP-fähige Diagnosetester gar nicht mehr kommunizieren können. Mit einem mega macs X können Werkstätten diese hohen Anforderungen erfüllen. In der höchsten Ausbaustufe sind auch die für Hochvoltfahrzeuge nötigen Funktionen und Daten Informationen enthalten.

Aufgrund der aktuell hohen Auslastung in den Betrieben stehen Effizienz und Prozessoptimierung stark im Fokus. Wie unterstützt Hella Gutmann diesbezüglich die Betriebe? **Jörg Schläfke:** Die Effizienz unserer Geräte, sei es für die Diagnose, die ADAS-Kalibrierung, die Scheinwerfereinstellung oder den Abgastest, stand und steht immer ganz oben auf der Prioritätenliste. Denn Zeit kostet Geld. Ein Mittel für die Prozessoptimierung ist die Digitalisierung. Bestes Beispiel hierfür ist unser browserbasiertes Softwaretool macsDIA für Inspektionen nach Herstellervorgaben, über das alle für die Inspektionen benötigten Informationen und Daten am richtigen Ort zur richtigen Zeit verfügbar sind.

Ein weiteres Beispiel für die Notwendigkeit der Prozessoptimierung bildet die Situation bei der Fehlersuche an Fahrzeugsystemen, also bei der Diagnose. Je weniger Klicks der Anwender in der Werkstatt benötigt, um zum Ziel zu kommen, desto wirtschaftlicher. Das beginnt schon bei der Fahrzeugidentifikation und zieht sich durch den ganzen Prozess. Deshalb haben wir in den letzten Jahren viele Mannstunden in intelligente Prozessoptimierungen investiert und hohen Aufwand betrieben. Der gipfelt jetzt in der Automatischen Diagnose, die soeben als neue Zusatzfunktion in die mega macs-Software integriert wurde – ein absolutes Novum in der Kfz-Diagnose. Im Automatik-Modus durchläuft der mega macs mit Hilfe von künstlicher Intelligenz und Big-Data-Technologie alle für eine Diagnose nötigen Prozessschritte selbsttätig. Das spart dem Anwender bis zu 70 Klicks und jede Menge Zeit, in der er einer anderen Tätigkeit nachgehen kann. Wir denken, dass sich diese Art der Diagnose in Zukunft durchsetzen wird.

___Herr Schläfke, wie bewerten Sie die technologische Entwicklung am Fahrzeug in den letzten Jahren? Wo geht die Reise hin und was raten Sie Werkstätten? ___ **Jörg Schläfke:** Die Diagnose ist schon sehr lange ein fester Bestandteil jeder Reparatur. Neu hinzugekommen ist der Bedarf für Kalibrierungen. Darauf hat Hella Gutmann als einer der Pioniere in Europa das Camera- & Sensor-Calibration-Tool (CSC-Tool) auf den Markt gebracht. Anno 2015 haben Werkstätten die Notwendigkeit für dieses neue Tool noch hinterfragt, so wie freie Werkstätten vor 20 Jahren noch überlegt haben, ob sich wohl die Investition in ein eigenes Diagnosegerät rechnen würde. Heute sind solche Überlegungen obsolet, denn der Bedarf für Kalibrierungen ist parallel zu den hohen Ausstattungsraten der Fahrzeuge gestiegen. Ein Ende ist nicht in Sicht. Wer also am Markt mitspielen will, muss die passenden Werkzeuge für Arbeiten an modernen Fahrzeugen zur Hand haben. Und die Mitarbeiter müssen entsprechend qualifiziert sein. Auch dabei unterstützen wir unsere Kunden mit einem breiten Trainingsangebot der HELLA Academy. Selbstverständlich schließt das alle Arbeiten rund um Fahrerassistenzsysteme und deren Kalibrierungen ein.

Ein weiteres Novum im Werkstattalltag sehen wir in der Notwendigkeit für Freischaltungen von Fahrzeugfunktionen und Codierungen ersetzter Bauteile sowie Zubehör. Dafür haben wir in den letzten Jahren unsere eigene Spezialabteilung für Remote-Services geschaffen. Viele unserer Kunden nutzen diese Dienstleistung aus der Ferne bereits. Deshalb bauen wir das Spektrum und unsere Kapazitäten laufend aus.

Vielen Dank für das Interview!

Carina Hedderich