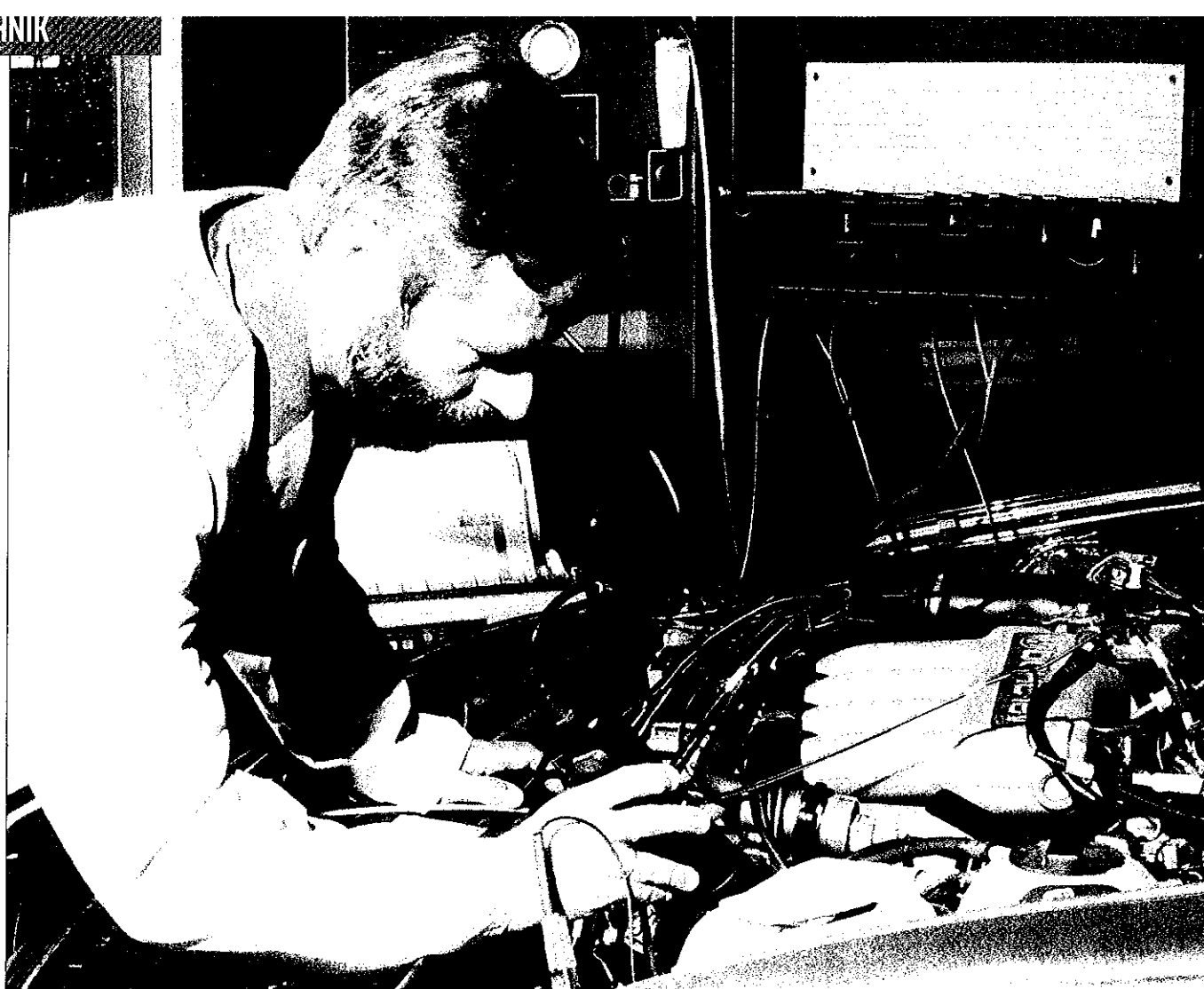




30 Jahren musste
meister die Mess-
e mit großer Fach-
kenntnis beurteilen
I dann die richtige
Lösung stellen.

SPEZIALWERKZEUG

Ohne OBD? O weh!

Werkzeug braucht Platz, und Platz ist kostbar an der Werkzeugwand im Autohaus. Mit jeder neuen Modellgeneration muss altes Werkzeug neuem weichen und wird allzu oft entsorgt. Das könnte sich rächen – wenn ein defekter Youngtimer auf den Hof rollt.

Oldtimer restaurieren und sammeln ist ein weltweit beliebtes Hobby. Abgesehen von den Anschaffungskosten für das Objekt der Begierde und den Kosten für seltene Ersatzteile sind die Investitionen durchaus überschaubar. Ein gut gefüllter Werkzeugkasten mit handelsüblichem Standardwerkzeug reicht auch für Reparaturen an Motor und Getriebe aus. Und mit einer kleinen Drehbank lassen sich sogar einfache Hilfswerkzeuge wie diverse Hülsen und Druckstücke selbst anfertigen. Förderbeginn beim Dieselmotor einstellen?

Kein Problem mit der Überlaufmethode. Den richtigen Zündzeitpunkt zeigt die Prüflampe – ist sie wieder mal durchgebrannt, reicht dem Fachmann auch der überspringende Zündfunke – vielleicht nicht ganz perfekt, aber für vernünftigen Rundlauf reicht es allemal.

Fließende Altersgrenze

Das gilt zumindest für die „richtigen“ Oldies von vor 1960. Doch laut aktueller EU-Gesetzgebung gilt alles mit einer Erstzulassung vor 30 Jahren und mehr als Oldtimer, für die Fahr-

zeuge aus der folgenden Dekade hat sich der schöne Begriff Youngtimer eingebürgert. Nach der EU-Definition ist jetzt beispielsweise ein Mercedes W116 ebenfalls ein Oldtimer, immerhin mit ABS, D- oder K-Jetronic und Klimaautomatik. Auch für die restliche Technik genügt bereits damals das blecherne Werkzeugkofferchen längst nicht mehr. Seit Anfang der Siebzigerjahre drängte mehr und mehr Spezialwerkzeug in die Werkstätten – genau genommen typspezifische Montage- und Diagnosehilfen. Ohne sie war – und ist – eine fachgerechte Reparatur

Traggelenke und Führungsgelenke bei der alten S-Klasse W116 entpuppte sich als Rennerartikel. Er verkaufte sich nach all den Jahren wie geschnitten Brot.“

Ab in die Tonne

Gut, dass es dieses Produkt noch neu zu kaufen gibt. Viele andere Werkzeuge, egal ob elektronisches Diagnose-tool, Dieseleinspritzdüsentester oder Achsschenkelbolzenreibahle, wurden gemeinsam mit Absteckdornen, Türfederzangen und weiteren, meist seit Jahren nicht mehr benötigten Stecknüssen, Winkelschlüsseln etc. kurzentschlossen entsorgt. Auf ihrem Weg in die Schrottonne befanden sich die vermeintlich unnützen Werkzeuge dann auch gleich in bester Gesellschaft mit den Werkstatthandbüchern, in denen einst ihre Anwendung beschrieben wurde.

Dies gilt auch für die Diagnosestars von einst, die oszilloskopengaugigen Motortester von Sun oder Bosch. Hier gab es keine Fehlerdiagnose im Klartext – nein, der Meister oder Elektriker musste aus den in Reihe tanzenden Spannungsspitzen noch mit eigenem Hirnschmalz die kleine, aber entscheidende Abweichung herausfiltern und in eine Reparatur umsetzen. Mit dem Aufkommen der ersten Diagnosetester à la Mega-Macs, die mit ihren digital simulierten Oszilloskopfunktionen ebenfalls eine Zündspannungs- oder sonstige Spannungsverlaufdiagnose abbilden konnten, verschwanden die Großväter der Diagnoseelektronik erst unter schnell verstaubten Planen und dann ebenfalls im Rohstoffrecycling.

Inzwischen hat die immer schneller fortschreitende Entwicklung die bereits OBD-diagnosefähigen Testergenerationen der frühen Neunzigerjahre ins Aus befördert. Mit ihnen verschwand in vielen Betrieben auch die Auslese-Hardware für die zahllosen proprietären (marken- und typspezifischen) Diagnosesteckdo-

sen. Ein prüfender Blick in die verbliebene Schublade der Mega-Macs-66-Basisstation einer ATU-Filiale förderte gerade noch einen alten Diagnosestecker für BMW und sein Pendant für Mercedes zutage. Der Rest der ehemals gut 20 Anschlusskabel? Bei Rückgabe des Altgeräts entsorgt. Da helfen dann auch die laut Hella-Gutmann immer noch vorhandenen alten Prüfroutinen nicht weiter.

Doch es geht auch anders: Weitsichtige Familienunternehmer werfen die „alten Schätzchen“ nicht zum Alteisen, sondern lagern sie ein. Christian Dünnes, einer der Geschäftsführer vom gleichnamigen Ford- und Maserati-Betrieb in Regensburg, kann auch Besitzern von Old- und Youngtimern weiterhelfen: „Wir besitzen die ganzen alten Star- und FDS2000-Tester und das wichtigste Ford-Spezialwerkzeug noch. Und die Maserati-Werkzeuge haben wir sowieso aufgehoben.“

Die Automobilhersteller agieren unterschiedlich. Gut aufgestellt ist die Marke mit dem höchsten Prozentsatz



Ein alter Hammer in kundiger, geübter Hand bewirkt mehr als manch teures Spezialwerkzeug.

Bild: Bosch

oder Diagnose schlicht nicht möglich. Doch auch bei anderen Marken hielt die Elektronik peu à peu Einzug, schärfere Abgasgrenzwerte und neue Sicherheitsfeatures wie ABS und Airbags waren mit analoger Technik nicht darstellbar.

In ihrem Gefolge tauchten in den Werkstätten immer mehr Diagnosehilfsmittel wie Breakout-Boxen und die ersten richtigen Systemtester auf. Doch auch die Lochwände und Werkzeugschränke füllten sich immer schneller, denn mit Hammer und Meißel gelangen immer weniger Reparaturen. Gerade für typspezifische Spezialwerkzeuge besteht daher auch noch nach Jahrzehnten unerwartet großer Bedarf.

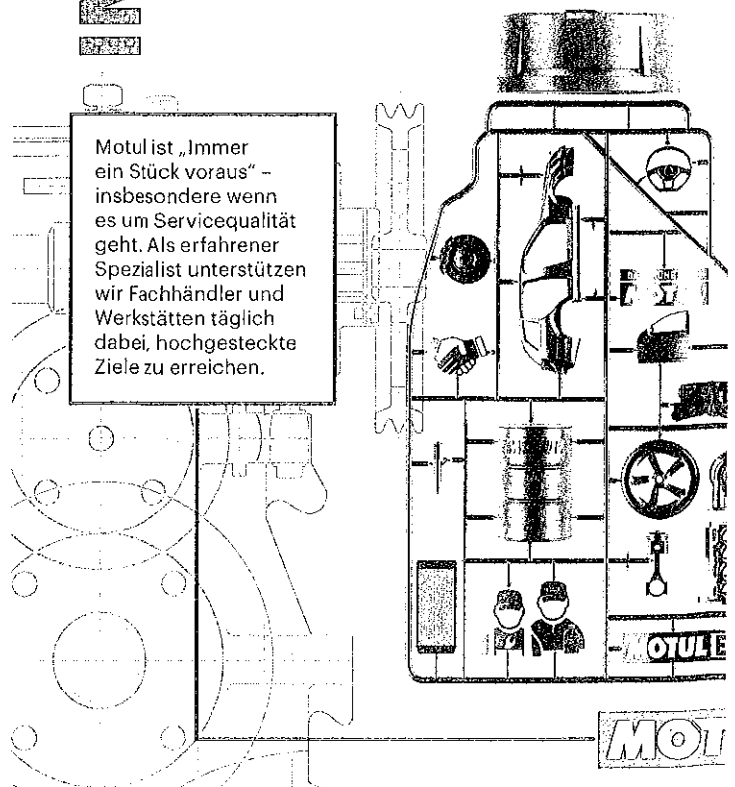
Helmut Hüring, Marketingverantwortlicher des Spezialwerkzeugherstellers Paschke-Profitec, erinnert sich gerne an eine Überraschung: „Wir stellten aus nostalgischen Gründen an unserem Messestand auf der Automechanika 2016 eines unserer ersten Werkzeuge aus, einfach nur um zu zeigen, wo wir herkommen. Doch der Druckstücksatz 33-524-300c für

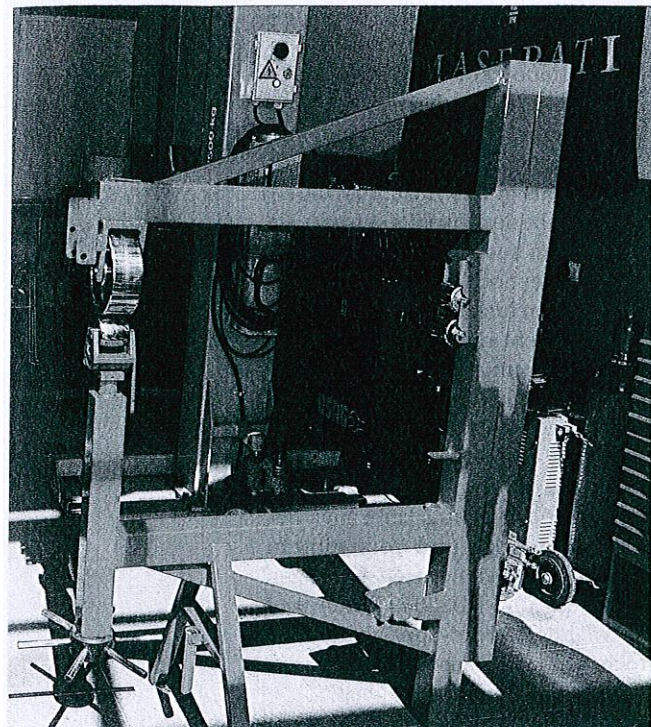
IMMER EIN STÜCK VORAUSS

FOLLOW US ON
motul.com

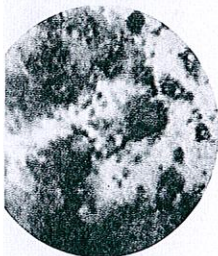


Motul ist „Immer ein Stück voraus“ – insbesondere wenn es um Servicequalität geht. Als erfahrener Spezialist unterstützen wir Fachhändler und Werkstätten täglich dabei, hochgesteckte Ziele zu erreichen.





Preisfrage: Wie heißt das hübsche rote Ding, und könnte einer Ihrer Mitarbeiter es bedienen?



Die braune Pest ist nicht gestoppt, der Blick mit dem Endoskop in den äußerlich intadeligen Schweller eines Golf 4 lässt schlimmes erahnen.

an Autos, die seit ihrer Produktion noch am Verkehr teilnehmen – Porsche. Pressesprecherin Nadine Toberer äußerte sich dazu folgendermaßen: „Die meisten der über 700 Spezialwerkzeuge, die bis einschließlich des Modells 993 benötigt wurden, sind noch lieferbar. Mit entsprechenden Adaptern können die aktuellen Diagnosegeräte auch Modelle ab circa der Mitte der Achtzigerjahre prüfen. Weitere Diagnosemöglichkeiten können

den jeweiligen Reparaturleitfäden entnommen werden.“ Und die sind in den Porsche-Zentren offensichtlich auch noch vorhanden.

Meri Todorovic, Pressesprecherin vom Mercedes-Benz Vertrieb Deutschland, nennt kein konkretes Datum: „Sonderwerkzeug ist grundsätzlich so lange verfügbar, wie die entsprechenden Teile bestellbar sind.“

Und Christoph Oemisch teilt für die Marke Volkswagen Folgendes mit: „In der Regel sind Spezialwerkzeuge mindestens zehn Jahre lieferbar, abhängig vom Lebenszyklus des jeweiligen Fahrzeugs bzw. der Komponenten zur Sicherstellung des Services.“

Wissensverlust stoppen

Das beste Werkzeug hilft wenig, wenn es der Anwender nicht bedienen kann. Mit jedem Werkstattmeister und mit jedem Mechaniker, der in Rente geht, verliert die Werkstatt und damit das Gewerbe ein Stückchen Know-how. Das gilt besonders auch für das Karosseriebauhandwerk – und trifft wieder die Oldtimerszene. Wagner und Stellmacher? Ausgestorbene Berufe, die auch nicht mehr mit Leben erfüllt werden können, meint Nikolas Aichele, Geschäftsführer der Firma Dinosaurier-Werkzeuge in Hamburg. Er versorgt die Oldtimerszene nicht nur mit so gut wie jedem Werkzeug, das der Restaurator für eine fachgerechte Rostbeseitigung benötigt. Aichele kümmert sich auch schon seit vielen Jahren mit dem Ausbildungsnetzwerk „Yourmove“ um die Erhaltung und Weiter-

gabe alten Karosseriebauerwissens an junge, interessierte Fachkräfte und Auszubildende. Jüngste Aktivitäten der mittlerweile in einen gemeinnützigen Verein umgewandelten Ausbildungsplattform sind das auf der Automechanika vorgestellte Cuno-Bistram-Projekt, das es sich zur Aufgabe gemacht hat, Technik und Handwerk an die Schulen zurückzubringen, und der geplante Aufbau eines eigenen Aus- und Weiterbildungszentrums.

Nikolas Aichele hat den drohenden Kompetenz- und Werkzeugschwund schon lange erkannt und appelliert an die Inhaber von Werkstätten, altes Sonderwerkzeug oder Reparaturanleitungen nicht zu entsorgen. Wer gar keinen Platz hat, kann Brauchbares auch gerne an den Verein stiften und so einen Beitrag zur Ausbildung junger Menschen leisten.

STEFFEN DOMINSKY, OTTMAR HOLZ

NOCH FRAGEN?

Ottmar Holz, Redakteur



„Für die fachmännische Pflege automobilen Kulturguts reicht die heimische Bastelgarage bald nicht mehr aus. Hier entwickelt sich ein lukratives Geschäftsfeld für entsprechend ausgebildete Profis.“

☎ 0931/418-2532

✉ ottmar.holz@vogel.de

DIAGNOSE

Elektronischer Schraubenschlüssel

Früher war alles besser, und Oldtimer haben keine Elektronik. Zwei Fakten, die keine sind. Denn längst verfügen auch Old- und erst recht Youngtimer über (etliche) Steuergeräte. Reichte zu Beginn noch ein gutes (Zünd-)Oszilloskop und ein Multimeter und im Fall der ersten eigendiagnosefähigen Systeme noch ein einfaches Birnchen, um den Blinkcode auszulesen, so benötigten Werkstätten schon bald „richtige“ Elektronikwerkzeuge – die Geburtsstunde des Diagnostesters mit hinterlegten Solidaten.

Als Pionier gilt hierzulande die Marke Bosch und Geräte wie der MOT 501 bzw. der 1988 eingeführte KTS 300 („Bosch Hammer“). Auch Unternehmen wie Hella Gutmann und Texa zählen zu den Pionieren in Sachen moderne Steuergerätediagnose.

Während alte Geräte bzw. Softwarestände selbstverständlich alte Fahrzeuge abdecken, stellt sich für den „normalen“ Kfz-Betrieb die Frage, ob das bei aktuellen Generationen auch der Fall ist. „Bei uns ist alles drin, von Anfang an“, lautet die Antwort von Hella Gutmann Solutions. Mit anderen Worten: Trotz aller regelmäßigen Updates deckt die Mega-Macs-Software auch sämtliche „Altmodelle“ ab. Gleiches gilt für die IDC-Software von Texa. Auch hier sind nach wie vor sämtliche Fahrzeuge ab Anfang/Mitte der Neunziger hinterlegt. Anders bei Bosch: Hier entfallen regelmäßig ältere Modelle im Rahmen von Software-Aktualisierungen. Aber die Stuttgarter brennen diese „Altmodelle“ auf DVD („KW-Archive“) und versenden sie. So sichern sich Esitronic-Nutzer die Diagnosemöglichkeit historischer Fahrzeuge.

kfz-betrieb

Kontakt zu Anbietern

Dinosaurier-Werkzeuge
www.dinosaurier-werkzeuge.de
Tel.: 040/18048983-0

Matthys Quality Equipment
www.matthys.net
Tel.: 0032/56773100

Paschke-Profitec
www.paschke-profitec.de
Tel.: 05109/64224

Hazet-Werk
www.hazet.de
Tel.: 02191/792-0

Hella Gutmann Solutions
www.hella-gutmann.com
Tel.: 07668/9900-0

Bosch
de-ww.bosch-automotive.com
Tel.: 0900/1942010

Diese Übersicht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

kfz-betrieb