



Gezerre um die Marke

Hersteller haben ein Interesse daran, dass ihr Markenname im Vordergrund steht - und nennen dafür teils plausible Gründe. Experten warnen Autohäuser jedoch davor, das eigene Licht unter den Scheffel zu stellen.



AKTUELLES

Daimler hat vor dem BGH eine Niederlage eingesteckt. Der Autobauer muss den Verkauf von Cabrios mit dem Wärmegebläse „Airscarf“ stoppen.

MANAGEMENT & HANDEL

Ob für Hersteller, Händler oder Autofahrer - die CG Car-Garantie Versicherungs-AG entwickelt sich immer mehr zum ganzheitlichen Dienstleister.

SERVICE & TECHNIK

Im Zuge einer Einführungsveranstaltung startet am 2. Juni der Verkauf des Euro-DFT. Werkstätten können mit der Diagnoseplattform OEM-Portale nutzen.

SPEZIALWERKZEUG

Drei kleine Nothelfer

Oft scheitern vermeintlich einfache Reparaturen an Verkokung und Korrosion. Doch auch die Fahrzeughersteller machen den Werkstätten das Leben mit Neukonstruktionen schwer – frei nach dem Motto: Warum einfach, wenn es auch kompliziert geht?

Das bernsteinfarbene Glühen der Motorkontrollleuchte bedeutet für den Geldbeutel des Fahrers oft „Alarmstufe Rot“. Vor allem Dieseldirekteinspritzmotoren mit hoher Laufleistung stellen die Werkstatt beim Ausbau defekter Teile vor große Herausforderungen. Bekanntes Beispiel sind festgerottete Injektoren. Der Monteur muss beim Ausbau oft zu „schwerem Geschütz“ in Form von Ausziehbrücken oder Schlagabziehern greifen. Ist der Injektor endlich herausgezogen, wartet auch schon die nächste Nickeligkeit: der in fast unerreichbarer Tiefe des Injektorschachts festgebrannte Dichtring. Gelingt es dem Mechaniker nicht, den Dichtring mit einer langen Hakennadel herauszufischen, musste er bisher mit langen dünnen Meißeln oder Ähnlichem versuchen, den Dichtring zu lockern. Dabei besteht natürlich die Gefahr, die Dichtfläche des Zylinderkopfs zu verletzen. Auch ein Bruchstück des Rings könnte in den Brennraum fallen – und zu einem Motorschaden führen.

Fräse mit Tiefenanschlag

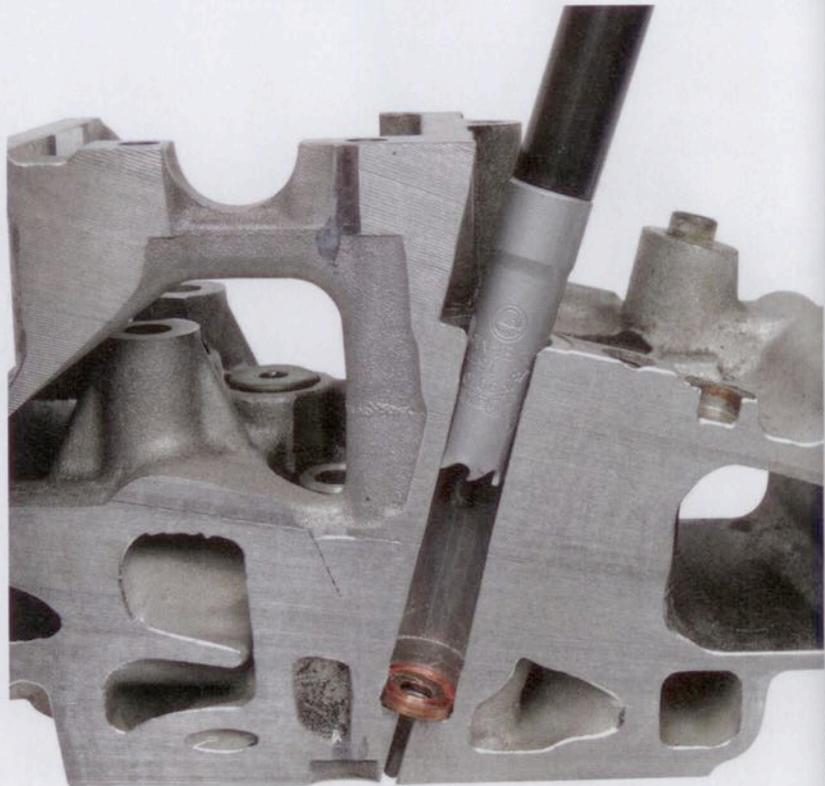
Der Werkzeugspezialist Kunzer bietet mit dem 24-teiligen Fräswerkzeug 7FWS24 eine universell einsetzbare Reparaturalternative zur meist unwirtschaftlichen Demontage des Zylinderkopfs.

HANDWERK BRAUCHT TECHNIK

Von vier auf vierzig

HBT wurde vor gut drei Jahren in Hamburg Reinbek vom jetzigen Geschäftsführer Sascha Huremovic gegründet. Er war vorher der Einkäufer der mittlerweile aufgelösten Fa. Sauer Spezialwerkzeug. Mit an Bord und jetzt für das Marketing verantwortlich ist auch Torsten Preus, ehemals Entwickler bei Sauer. Die Gründungsbelegschaft von vier Mann hat sich mittlerweile verzehnfacht.

Die Zielkundschaft sind neben den Freien Werkstätten auch die Teilegroßhändler. Der Vertrieb erfolgt über selbstständige und angestellte Handelsvertreter. HBT ist eine Tochtergesellschaft des Autotestgeräteherstellers Leitenberger (LTR) und wird im Lauf des Jahres den Exklusivvertrieb der englischen Firma Laser-Tools in den DACH-Staaten übernehmen.



Die scharfen Zähne der Fräskrone reißen den Dichtring meist schon beim Anbohren los.

Der Mechaniker stellt den Motor zuerst in den unteren Totpunkt. Danach reinigt er mit den enthaltenen Spezialbürsten den Injektorschacht. Dann

verschließt er den Kanal zum Brennraum mit einem beiliegenden Gummistopfen. Dieser verhindert, dass Frässpäne hineinfallen. Danach stellt er den Tiefenanschlag des Fräskopfs ein – dazu misst er die Stärke des neuen Dichtrings. Den eingestellten Fräser spannt er dann in eine geeignete Bohrmaschine, führt den Fräser in den Injektorenkanal ein und fräst die Dichtscheibe an. Die Dichtscheibe wird in der Regel durch den aggressiven Fräsansatz losbrechen, bevor sie komplett weggefräst ist. Den lockeren Dichtring kann er jetzt einfach entnehmen, die Späne entfernt er mit einem Staubsauger. Danach dreht er den Motor kurz durch – die Kompression drückt den eingesetzten Dichtstopfen heraus.

kfz-betrieb

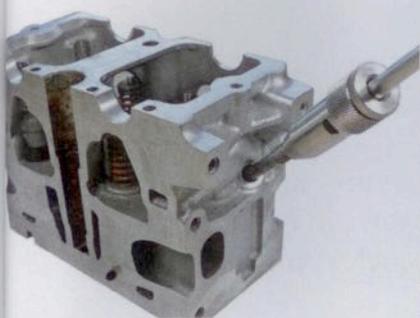


Foto: Holz

Die Glühkerze wird mit dem Lösewerkzeug herausgezogen.

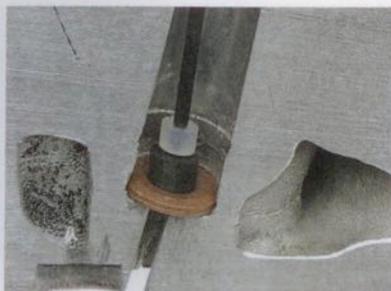


Foto: Kunzer

Vor dem Ausfräsen verschleißt der Anwender den Einspritzkanal unterhalb des Dichtsitzes mit einem Gummipropf.



Foto: HBT

Das Radlagerwerkzeug passt für Vorder- und Hinterachse des Opel Insignia.



Foto: Kunzer

Die Eintauchtiefe der Fräskrone wird vom Anwender begrenzt, so vermeidet er es, die Dichtfläche im Zylinderkopf zu beschädigen.

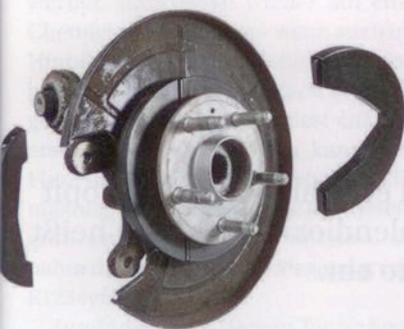


Foto: HBT

Die geteilte Abstützplatte wird hinter der alten Radnabe platziert und zusammenschraubt.



Foto: Kunzer

Der gelöste Dichtring wird mit einer Hakennadel entnommen.

Einklemmen und herausziehen

An Glühkerzen bilden sich im Lauf der Zeit oft steinharte Verkokungen. Sie verhindern im Extremfall, dass die Werkstatt die gelöste Kerze aus dem Zylinderkopf herausnehmen kann. Auch ein defektes Gewinde kann die Kerze noch im Sitz festhalten und so den Ausbau verhindern. Bisher blieb dem Mechaniker nichts anderes übrig, als zur Zange zu greifen und kräftig am Elektroanschluss der Kerze zu ziehen – doch der ist dafür nicht gemacht und reißt oft ab.

Dieses Problem hat die Entwicklungsscrew des Hamburger Spezialwerkzeugherstellers HBT clever gelöst. Kernbestandteil des patentrechtlich geschützten Werkzeugsatzes ist eine doppelwandige Stecknuss. Die Außenhülle und der vordere Teil der Innensechskantschlüsselfläche ist um 30 Grad gegenüber der Innenhülle mit der restlichen Schlüsselfläche und dem Vierkantantrieb verdrehbar. Der Monteur richtet beide Hälften bündig aus und schiebt die Nuss auf die Glühkerze, bis der vordere Teil der Schlüssel-

ADRESSEN:

HBT Kfz-Spezialwerkzeug GmbH
www.hbt-spezialwerkzeug.de
Tel.: 040-78081080
info@hbt-spezialwerkzeuge.de

Kunzer GmbH
www.kunzer.de
Tel.: 08121-2200
info@kunzer.de

fläche der Nuss über den Außensechskant der Kerze hinausragt. Dann verdreht er die Außenhülle und arretiert so die Kerze in der Nuss. Jetzt kann er an der Nuss ziehen, die Zugkraft wird von der Außenhülle in den stabilen Sechskantkörper der Kerze eingeleitet.

Sitzt die Kerze extrem fest, kann er noch einen kleinen Auszieh-Flughammer anschrauben und so seine Zugkraft verstärken. Jedes der zwei Werkzeugsets enthält drei Stecknüsse für die Schlüsselweiten acht, neun und zehn.

Drei statt vier

Die Hamburger haben sich auch einen Problemlöser für die Radlagerreparatur beim Insignia einfallen lassen. Opels Konstrukteure gestalteten den Lagerflansch dreieckig – und sparten so eine Befestigungsschraube ein. Herkömmliche Universal-Ausziehwerkzeuge sind jedoch auf runde oder quadratische Abstützflächen ausgelegt und passen daher nicht mehr. Eine geteilte, innen dreieckige Abstützplatte löst dieses Problem.

HBT bietet das Werkzeug in einer „Basic“- und einer „Pro“-Variante mit oder ohne Ausziehspindel und Abstützglocke an. Für den Ausbau ist zusätzlich noch eine Hydraulikpresse erforderlich. Die Werkstatt muss den Achsschenkel und den ABS-Sensor nicht ausbauen, wenn sie das Werkzeug verwendet. Es passt für Vorder- und Hinterachse. OTTMAR HOLZ

NOCH FRAGEN?

Ottmar Holz, Redakteur



„Mit dem richtigen Spezialwerkzeug spart die Werkstatt Zeit und der Kunde bares Geld. Das verbessert nicht nur das Image, sondern stärkt auch die Kundenbindung.“

☎ 0931/418-2532
✉ ottmar.holz@vogel.de