



Holger Strohmaier (links) und Stefan Michel (beide von Ravaglioli) sind beim Bremsprüfstandseinbau bereits ein eingespieltes Team.

Foto: Marcel Schöck

Rollentausch

Best Practice | Für HU-Werkstätten ist es höchste Zeit den Bremsprüfstand mit einer Asanetwork-Livestream-Schnittstelle aufzurüsten oder einen neuen einbauen zu lassen. Wir haben den Einbau bei einer Werkstatt westlich von München begleitet.

Die aktuelle Bremsprüfstandsrichtlinie wurde bereits im Verkehrsblatt Nr. 9/2011 veröffentlicht. Sie legt unter anderem fest, dass für HU-Werkstätten ab Januar 2020 eine Asanetwork-Livestream-Schnittstelle Pflicht

sein wird. „Wir haben seit Firmengründung 1986 einen Bremsprüfstand von Beissbarth im Betrieb, der immer wieder modernisiert und sogar schon einmal ganz ausgetauscht wurde“, erzählt Robert Pollner, Mitgeschäftsführer der Werkstatt R&R Kfz-Reparatur. „Da wir bereits länger wissen, dass wir unseren Bremsprüfstand aufgrund des Alters nicht mit einer Asanetwork-Livestream-Schnittstelle nachrüsten können, haben wir uns entschieden, einen neuen einbauen zu lassen.“

Was jedoch so einfach klingt, bedarf guter Vorbereitung und Zeit. „Hauptproblem ist, dass viele Kfz-Werkstätten jetzt erst anfangen, sich um die Bremsprüfstandsrichtlinie zu kümmern“, sagt Holger Strohmaier, Product Manager beim Werk-

stattausrüster Ravaglioli. „So kommt es zurzeit häufig vor, dass Lieferfristen für neue Bremsprüfstände länger als ein Jahr sein können.“

Rechtzeitig bestellen

Das wusste auch Robert Pollner und hat sich letztes Jahr im Herbst verschiedene Angebote für neue Bremsprüfstände inklusive Einbau geben lassen. Die Angebote reichten von rund 4.500 Euro bis hin zu knapp 11.000 Euro. „Ravaglioli lag hier im günstigen Mittelfeld“, so der erfahrene Kfz-Meister. „Auch haben wir eine ausführliche Beratung bekommen. Denn schließlich muss der Bremsprüfstand unseren Anforderungen genügen, da bis zu

Kurzfassung

Neun Monate vor Ablauf der Bestandsschutzfrist muss so manche Kfz-Werkstatt noch schnell ihren Bremsprüfstand aufrüsten oder gegen einen neuen austauschen. Dabei muss einiges beachtet werden.

20 Bremsprüfstandläufe wöchentlich für die HU durchgeführt werden.“ Hinzu kommt, dass der Bremsprüfstand aus Platzgründen unter freiem Himmel betrieben wird und entsprechend wetterfest und korrosionsbeständig sein muss. Da auch Sprinter und viele SUV getestet werden, ist es auch wichtig, dass er entsprechend leistungsstark ist. Die üblichen drei oder 3,5 kW sind hier zu wenig.

Auch legt Robert Pollner Wert darauf, dass der Bremsprüfstand eine Motorbremse hat. „Diese ist nicht bei jedem Bremsprüfstand üblich“, weiß er. „Ohne hätten wir Schwierigkeiten einige Automatikfahrzeuge und einige moderne 4x4-Fahrzeuge, wie den Mercedes GLA, wieder von den Rollen zu bekommen. Die Fahrzeugelektronik kann hier widersinnig reagieren und die falschen Räder werden blockiert.“

Bei R&R hat man sich daher für den Ravaglioli RAVRT102/5GF mit vier kW Bremsmotoren und Tablet-Anzeige entschieden, da er die benötigten Anforderungen problemlos erfüllt. Er erleichtert zudem auch das Erreichen von brauchbaren Bremskräften bei leichten Fahrzeugen, da die hinteren Rollen 2,5 Zentimeter höher sind als die vorderen. Unterstützend wirkt auch die Rollenbeschichtung aus einer extrem verschleiß-

festen Kunststoffmatrix, in die Korund eingebettet ist.

Die Montage des Ravaglioli Bremsprüfstands ist – bei guter Vorbereitung – ein Kinderspiel. Vor vier Wochen war Holger Strohmaier bereits mit einem Kollegen bei der Werkstatt vor Ort, um das alte Bremsprüfstand-Fundament zu vermessen und die Stromversorgung zu begutachten. „Das vorhandene Beton-Fundament war unbeschädigt und von den Maßen ideal für den neuen Bremsprüfstand“, sagt Strohmaier, der den Einbau bei R&R begleitet. Da die Lieferfrist bei Ravaglioli lediglich bei zwei bis drei Wochen liegt, wurde zeitnah ein Termin vereinbart.

Fundamentmaße passen

Morgens um acht begann Montageleiter Stefan Michel zusammen mit Holger Strohmaier den alten Bremsprüfstand zu demontieren (gegen Aufpreis). Nachdem alle elektrischen Anschlüsse gekappt und die Arretierungsschrauben abgeflext waren, konnte der alte Prüfstand mit einem Gabelstapler und Tragegurten aus dem Fundament gehoben werden. Auch die alte Analoganzeige wurde entfernt. Der Kabelkanal zwischen Prüfstand und Anzeige sowie das Fundament mussten

gereinigt werden, bevor die Monteure die neuen Versorgungskabel einzogen. Nachdem die Verkabelung des neuen Bremsprüfstands verlegt und gesichert war, konnte die neue circa 450 Kilo schwere Bremsprüfstand-Kassette mit dem Gabelstapler in das vorhandene Fundament abgesenkt werden.

„Die Entsorgung des alten Bremsprüfstands und ggf. den Ausbau sollte die Kfz-Werkstatt übernehmen“, empfiehlt Strohmaier. „Ebenso sollte ein Gabelstapler bzw. kleiner Kran bereitgestellt werden, dann lassen sich die Einbaukosten um mehr als 1.000 Euro drücken.“ Ideal ist auch, wenn ein oder zwei Mechaniker, wie bei der Werkstatt R&R, beim Einbau helfen. Da die Verkabelung lediglich anschlussfertig verlegt wird, erfolgt die Inbetriebnahme über einen befähigten Elektriker. Zum Funktionstest und zur Kalibrierung wird der Prüfstand jedoch kurz angeschlossen. „Eine analoge Bremsprüfstandsanzeige benötigt man nicht mehr“, so Strohmaier, „da die Werte am Tablet, PC oder Smartphone angezeigt werden.“ Auf Wunsch gibt es aber noch eine digitale Anzeige. Der gesamte Einbau dauert übrigens gut sechs bis sieben Stunden, so dass der Betrieb bereits am nächsten Tag wieder störungsfrei weiterlaufen kann.

Marcel Schoch



Der alte Bremsprüfstand wird mit dem Gabelstapler aus dem Fundament gehoben.



Die neue Bremsprüfstand-Kassette wiegt rund 450 Kilo.



Die Verkabelung des Bremsprüfstands muss noch vor dem Einbau angeschlossen sein.



Mit einem Stemmeisen wird der neue Bremsprüfstand im Fundament ausgerichtet.



Nach der Fixierung und dem ersten Testlauf wird der Bremsprüfstand kalibriert.



Am Schaltkasten befindet sich die Asanet-work-Livestream-Schnittstelle.