

NEWS

NEWSLETTER GL GMBH 09/2016

AT A GENIUS LEVEL.

ZUKUNFT ADBLUE®

Sauber bleiben! Unsere Patentlösungen für tropffreies Nachfüllen

SEITE 3

GETRIEBESPÜLUNG

Längeres Leben für Automatikgetriebe durch regelmäßiges Spülen

SEITE 6

GL-STANDORT ERWEITERT SEITE 8

SERVICE & REPARATUR SEITE 8



Editorial

Die automechanika 2016 wirft ihre Schatten voraus – wir freuen uns auf eine spannende Messe mit vielen Besuchern.

GL ist in den letzten beiden Jahren dank innovativer Lösungen in den Bereichen AdBlue®-Anwendungen und Automatikgetriebespülung noch einmal kräftig gewachsen. Folgerichtig setzen wir den Schwerpunkt des Messeauftritts auf die Präsentation der Produktneuheiten in diesen Themenfeldern.

Außerdem berichten wir in diesem Newsletter über unseren Neubau, der letztes Jahr fertig gestellt wurde, und stellen unsere Service- und Reparaturabteilung vor.

Für die Geschäftsleitung

Thomas Henzler

Geschäftsführer GL GmbH



GL GMBH METALL- UND WERKSTATTECHNIK

NÜRTINGER STRASSE 23–25, D-72636 FRICKENHAUSEN, GERMANY
PHONE +49 7022 94322-44, FAX +49 7022 94322-40, INFO@GL-GMBH.DE
WWW.GL-GMBH.DE

Impressum: © 2016 GL GMBH, Herausgeber/V.i.S.d.P.: GL GMBH, Nürtinger Str. 23–25, 72636 Frickenhausen, Redaktion: GL GmbH, Grafik: Reklamedame, Filderstadt. Fotos: GL GMBH

GL
TECHNICS

Editorial

IM FOKUS: AUTOMECHANIKA 2016 IN FRANKFURT AM MAIN

Die zwei Jahre seit der letzten automechanika haben wir genutzt, um unsere Produktpalette nochmals zu erweitern. Dabei haben wir folgende Schwerpunkte gesetzt: AdBlue®-Anwendungen für PKW – mit der Euro-6-Norm wird die SCR-Technologie bei Dieselfahrzeugen endgültig zum Standard – sowie Lösungen zum Thema Automatikgetriebebespülung. Diese Innovationen, in Kombination mit unseren bewährten Geräten und Werkzeugen, lassen uns an einen durchschlagenden Erfolg bei der kommenden Messe glauben!



AdBlue®: Was die Zukunft bringt

Der Haupttrend Umweltschutz hat die Entwicklung neuer PKW-Modelle über Jahrzehnte maßgeblich beeinflusst. Die Automobilindustrie hat der Motorenentwicklung dabei die größte Aufmerksamkeit geschenkt. Wir haben die Fortschritte genau verfolgt und waren uns bereits Ende der 2000er Jahre sicher, dass der sogenannten Selektiven Katalytischen Reduktion (SCR-Technologie) eine große Zukunft bevorsteht. Dabei wird mit Hilfe einer wässrigen Harnstofflösung, die unter dem Namen AdBlue® bekannt ist, der Ausstoß von Stickoxiden um ca. 90% vermindert. Mit der Euro-6-Norm, die seit September 2014 greift, sind fast alle neu zugelassenen Diesel-PKW mit dieser Technik ausgestattet.

Das Thema ist aufgrund der aktuellen Diskussionen um tatsächlich gemessene Schadstoffwerte (RDE – Real Drive Emission) „brandheiß“, die Herausforderung für die Automobilhersteller wird sein, auch bei Realbetriebs-Messungen die gesetzlichen Werte einzuhalten. Wir haben unsere AdBlue®-Anwendungen in den letzten beiden Jahren maßgeblich ausgebaut und machen die aktuellen Entwicklungen auf dem Markt und unsere Neuheiten zum Thema in diesem Newsletter.

Automatikgetriebebespülung: Eine Spülung hält länger frisch!

Bis vor ein paar Jahren war die eindeutige Aussage der Komponenten- und Fahrzeughersteller, dass Getriebeöl in Automatikgetrieben ein Leben lang hält: kein Wechsel, keine Spülung sollte notwendig sein, solange das Fahrzeug auf den Straßen ist. Zwischenzeitlich empfiehlt die Mehrzahl dieser Hersteller jedoch einen regelmäßigen Wechsel des Automatiköls und gleichzeitig eine Spülung des Getriebes. Gründe sind der natürliche Verschleiß des Öls, aber auch Ablagerungen und Verunreinigungen in der „Schaltzentrale“, die sich im Laufe der Zeit einstellen und dann die Fahrleistung beeinträchtigen können. Werkstätten müssen sich der neuen Situation anpassen und einen Service bieten, der gut zu verkaufen ist, weil er für den Autofahrer einen echten Mehrwert bringt.

Unser erstes Getriebebspülgerät stellten wir zur automechanika 2012 vor, mittlerweile ist es ein Verkaufsschlager. 2014 haben wir nachgelegt und ein kleineres Gerät für freie Werkstätten und den Export entwickelt. Rechtzeitig zur automechanika 2016 präsentieren wir die 2. Generation der Geräte mit Detailverbesserungen in der Übersichtlichkeit und Sauberkeit.

BESUCHEN SIE UNS AUF DER AUTOMECHANIKA – WIR FREUEN UNS AUF SIE! HALLE 8.0, STAND J80

SAUBER BLEIBEN!

Mit der Euro-6-Norm vom September 2014 wurden die EU-Abgasvorschriften noch einmal drastisch verschärft. So wurde z. B. der erlaubte Ausstoß von Stickoxiden bei Diesel-PKW gegenüber der Euro-5 von 180 auf 80 mg/km mehr als halbiert.



Eine echte GL-Innovation: der patentierte Einwegbefüllschlauch zum tropffreien nachfüllen von AdBlue®.

Um diese Werte zu erreichen, nutzen fast alle neu zugelassenen Diesel-PKW die sogenannte SCR-Technologie. Dabei wird eine 32,5 prozentige Harnstofflösung, bekannt und vermarktet unter dem Namen AdBlue®, in den Abgasstrom gespritzt und zu Ammoniak umgewandelt. Dieser macht aus Stickoxiden wiederum harmlosen Wasserdampf und ungiftigen Stickstoff. Im LKW-Bereich ist dieses Verfahren schon seit vielen Jahren im Einsatz, die Euro-5-Norm sorgte dafür, dass auch größere Diesel-PKW, insbesondere die SUV, mit zusätzlichen AdBlue®-Tanks ausgerüstet wurden. Nun hat die Technik die Kompakt- und Mittelklasse erreicht, in den nächsten Jahren werden Millionen Fahrzeuge mit SCR-Technologie auf die Straßen kommen.

Dies stellt sowohl die Fahrzeugführer selbst, als auch Werkstattbetreiber vor größere Herausforderungen. Der Verbrauchsstoff AdBlue® muss in regelmäßigen Abständen nachgefüllt werden. Tests und Berechnungen unter „Normbedingungen“ zeigen, dass der Verbrauch auf 1.000 km etwa 0,8 bis 1,0 Liter AdBlue® beträgt. Bei einer Geschwindigkeit über 120 km/h steigt dieser Wert nochmals um ca. 20% an. Im echten Fahrbetrieb sind die Verbrauchsmengen nochmals bedeutend höher, das Thema ist aufgrund der aktuellen Diskussionen um tatsächlich gemessene Schadstoffwerte (RDE – Real Drive Emission) „brandheiß“.

Die Herausforderung für die Automobilhersteller wird sein, auch bei Realbetriebs-Messungen die gesetzlichen Werte einzuhalten. In diesem Zusammenhang findet in der Politik gerade eine Diskussion statt, wie ab 2017 mit Hilfe tragbarer Messsysteme, den sogenannten PEMS (Portable Emission Measurement Systems), die Luftschadstoffemissionen von PKW auf der Straße überprüft werden können. Das Auto wird dabei also nicht auf einem Rollenprüfstand bewegt, sondern im realen Verkehr – und die Abgase werden direkt am Auspuff gemessen.

Viel hilft viel

Um die gesetzlichen Werte zu erreichen, muss in der Regel mehr AdBlue® als bisher in den Abgasstrom eingespritzt werden, was einen höheren Verbrauch des Mediums zur Folge hat. Das Nachtanken wird in immer kürzeren Intervallen erfolgen. Bei Tanks um die 10 bis 12 Liter bei Mittelklasse-PKW ist dies alle paar tausend Kilometer notwendig.

Vorsicht beim Betanken

Beim Umgang mit AdBlue® müssen Autofahrer und Werkstattmitarbeiter jedoch einiges beachten: Die Flüssigkeit kristallisiert in Verbindung mit Luft schnell aus, es bildet sich eine schmierige weiße Substanz, die übel riecht und Kleidung bzw. den Fahrzeuginnenraum verschmutzt, wenn beim Befüllvorgang etwas daneben geht. Außerdem können die Ammoniak-Dämpfe Schleimhäute reizen. GL hat deshalb bereits vor sieben Jahren einen Einwegbefüllschlauch entwickelt und patentrechtlich schützen lassen, der garantiert, dass AdBlue® schnell, sicher und vor allem tropffrei nachgefüllt werden kann. Um diese Innovation herum sind in den letzten Jahren weitere Geräte speziell für die Werkstatt entstanden, die bei der diesjährigen automechanika vorgestellt werden. GL Technics bietet von der Einsteigerlösung (Basic-Linie) bis zum High-End-Gerät alles an, was die Werkstatt braucht.

AdBlue®-Betankung durch den Autofahrer

Es steht sprichwörtlich in den Sternen, ob die Tankstellennetze in den nächsten Jahren flächendeckend Zapfsäulen für die AdBlue®-Betankung von PKW installieren werden. Der Investitionsaufwand geht in die Milliarden, dagegen stehen die relativ geringe Häufigkeit von Betankungen und die geringe Menge an AdBlue®, wenn „nur“ alle paar tausend km lediglich einige Liter nachgefüllt werden müssen. Bestehende LKW-Zapfsäulen taugen nicht für die PKW-Befüllung, weil der Durchfluss viel zu hoch ist, der Tankvorgang würde allzu oft unterbrochen. Selbst wenn es Zapfsäulen zur PKW-Betankung mit geringerer Durchflussmenge geben sollte, ist das Problem nicht behoben. Einige Automobilhersteller sind erst im letzten Moment auf den AdBlue®-Zug aufgesprungen, als sie gemerkt haben, dass die strengen Euro-6-Werte ohne die SCR-Technologie nicht eingehalten werden können. Die AdBlue®-Tanks wurden zu einem Zeitpunkt ins Auto hineinkonstruiert, als das Fahrzeugkonzept eigentlich schon fertig war. Die Form und Größe des Tanks und die Platzierung im Fahrzeug war von Kompromissen geprägt. Das führte dazu, dass die Tanks mitunter schlecht belüftet sind und die Durchflussmenge deshalb sehr gering sein muss, um eine Befüllung gewährleisten zu können. Auch die Durchflussleitungen zum AdBlue®-Tank sind in manchen Fällen alles andere als optimal verlegt. Bei einer in Abschnitten fast horizontalen Lage fließt das AdBlue® schlecht ab, der Befüll-

vorgang wird immer wieder unterbrochen. Manche Fahrzeuge haben auch Aktiv-/Passiv-Tanks, d.h. es gibt einen Vorratstank (passiv), der über eine Leitung mit einem beheizten (Aktiv-) Tank verbunden ist, aus dem das AdBlue® in den Abgasstrom eingespritzt wird. Die Leitung zwischen den Tanks ist dabei der Engpass, die Befüllung stockt immer wieder, wenn der Flüssigkeitsaustausch zwischen den beiden Tanks nicht optimal läuft. GL Technics stellt in Frage, ob eine PKW-Zapfsäule prozesssicher gewährleisten könnte, dass alle Fahrzeugtypen mit AdBlue® problemlos befüllt werden können und unterstellt, dass bei einer Tankstellenlösung „viel daneben gehen wird“. Die dadurch entstehende Sauerei würde viele Fahrzeugführer auf die Palme bringen. Der Imageverlust für die Automobilhersteller wäre sehr hoch, ggf. würden die Zulassungszahlen von Diesel-Fahrzeugen signifikant sinken.

Umweltfreundliche Technik

GL Technics geht deshalb davon aus, dass die Betankung von AdBlue® in vielen Fällen vom Fahrzeugführer selbst durchgeführt wird. Dafür gibt es heute schon 5- oder 10-Liter-Kanister, die im Autohaus oder an der Tankstelle im Regal gekauft werden können. Der patentierte Einwegschlauch von GL sorgt dafür, dass nichts daneben geht! Während die eine Seite des Schlauchs mit dem Nachfüllkanister fest verschraubt wird, muss das andere Ende mit dem AdBlue®-Vorratsbehälter des Fahrzeugs verbunden werden. Erst durch die Fixierung wird eine Schleuse im Schlauchinnern geöffnet, damit der Harnstoff fließen kann. Durch das Lösen des Verschlusses am Vorratsbehälter verschließt sich die Schleuse automatisch, die im Schlauch befindliche Restmenge bleibt im Schlauch, nichts tropft nach. Nach der Anwendung kann der Schlauch entsorgt werden, die Umwelt wird aber trotzdem nicht über Gebühr belastet: Alle Teile sind recyclebar. Zur Vermarktung äußert sich GL-Vertriebsleiter Dirk Stier kurz und bündig: „Der Einwegschlauch hat ein riesiges Potenzial, das noch lange nicht ausgeschöpft ist, obwohl wir bereits 100.000de Schläuche verkauft haben. Bisherige Partner sind Autohäuser und Werkstätten, die ihren Kunden einen AdBlue®-Kanister mit GL-Schlauch als eiserne Reserve mitgeben. Mögliche zukünftige Partner sind Tankstellenbetreiber, die sich große Investitionen in Betankungssysteme ersparen und trotzdem sicher gehen können, dass der Befüllvorgang reibungslos funktioniert.“

Werkstattbetankung

In den nächsten Jahren werden Millionen von Diesel-PKW mit SCR-Technologie auf unseren Straßen unterwegs sein. Diese Autos kommen zum Service in die Werkstatt, die Nachbetankung von AdBlue® wird zur Routine, GL Technics liefert die Ausrüstung dazu. Bereits vor zwei Jahren präsentierte GL zwei Befüllgeräte mit Aufnahmemöglichkeiten für 60- bzw. 210-Liter-Gebinde. Diese sind mittlerweile erfolgreich auf dem Markt eingeführt, die Erfahrungen im praktischen Betrieb und der Erfindungsreichtum der GL-internen Entwicklungsabteilung führten dazu, an beiden Enden des Marktes weitere Geräte zu platzieren.

Basic-Linie

Freie Werkstätten sind die Hauptzielgruppe der Einstiegsmodelle von GL Technics, der Grundsatz „Keep it Simple“ erlaubt einen günstigen Preis bei hohem Anwendernutzen: beim tropffreien Befüllen werden keine Kompromisse gemacht, ein geschlossenes Schlauchsystem zwischen Gerät und Fahrzeug, sowie eine Entleerung des Füllschlauchs nach dem Betanken ist auch hier GL-Standard. Die Basic-Linie ist mit Gebinden von 5 bis 60 Liter zu haben, bei der 60-Liter-Ausführung gibt es bereits einen Durchflussmesser. Die Durchflussmenge ist bei allen Geräten so eingestellt, dass auch schwer zu befüllende AdBlue®-Tanks betankt werden können, eine optische Füllstandsanzeige gibt dem Werkstattmitarbeiter Auskunft darüber, dass der Tank im Auto voll ist.



Auch beim günstigen Einstiegsgerät AdBlue® 20 basic muss der Anwender nicht auf solide Technik verzichten: Das robuste Metallgehäuse, ein geschlossenes Schlauchsystem und eine optische Füllstandsanzeige machen das Arbeiten mit dem kleinsten AdBlue®-Gerät angenehm.

AdBlue®-Befüllgeräte mit Hersteller-Empfehlungen

Zwei innovative Profi-Befüllgeräte mit Aufnahmemöglichkeiten für 60- bzw. 210-Liter Gebinde sorgen für eine optimale Befüllung in Werkstätten, für die das Betanken mit AdBlue® zum Tagesgeschäft gehört. „Die beiden Geräte sind technisch auf dem gleichen Stand, sie unterscheiden sich nur von der Größe her“, erläutert Dirk Stier. „Wie es sich für ein schwäbisches Unternehmen gehört, haben wir bei der Konstruktion viel Wert auf Zuverlässigkeit und Robustheit gelegt.“

GL Technics verweist stolz auf das durchdachte Konzept, das den Anwendern großen Nutzen bringen soll: Der Schwerpunkt des großen 210-Liter-Geräts wurde besonders niedrig gesetzt, indem die Standfläche für das Gebinde sehr tief angelegt ist. Das sorgt für Stabilität und stellt sicher, dass das Gebindefass von zwei Mitarbeitern ohne Hebehilfe auf das Befüllgerät gesetzt werden kann. Eine Rollenbahn auf der Standfläche unterstützt den Gebindevchsel außerdem maßgeblich, da die Reibung minimiert wird.

„Die Bedienung der Befüllgeräte ist denkbar einfach, gerade weil wir uns so viele Gedanken über Details gemacht haben“, führt Dirk Stier weiter aus. „Zuerst wird die Saugeinheit mit Lüftungsrohr und Ansaugsieb von oben in das Gebindefass geschoben und mithilfe einer Überwurfmutter auf dem Fass-Gewindeanschluss befestigt. So stellen wir sicher, dass nichts abreißt. Das Highlight der Konstruktion ist aber sicherlich das andere Ende der Leitung: der Füllanschluss. Dieser wird fest mit dem Tankstutzen des AdBlue®-Tanks im Fahrzeug verschraubt, dadurch entsteht ein geschlossenes System, bei dem nichts daneben geht.“

„Wenn beide Enden der Schlauchleitung mit dem Fassgebinde bzw. dem Tankanschluss fest verbunden sind, beginnt der eigentliche Befüllvorgang“, beginnt Stier seine Erläuterungen zum Arbeitsgang. „Dafür gibt es einen Wahlhebel, der auf ‚Befüllen‘ gestellt wird. Mit einem Schalter definiert man dann

die vom Fahrzeughersteller vorgeschriebene Durchflussmenge, woraufhin AdBlue® in den Fahrzeugtank gepumpt wird, bis dieser voll ist. Eine automatische Endabschaltung ermöglicht es dem Werkstattmitarbeiter, ggf. parallel andere Dinge zu erledigen. Bei der Endabschaltung ist es wichtig, dass die Befüllung nicht automatisch fortgesetzt wird, wenn sich der Füllstandspiegel im AdBlue®-Tank senkt. Dies ist z. B. der Fall, wenn das AdBlue® vom Aktiv- in den Passivtank abläuft. Ohne Prüfung durch den Werkstattmitarbeiter darf der Befüllvorgang nicht fortgesetzt werden, um eine Überfüllung zu verhindern.

Über einen digitalen Durchflussmesser wird schließlich die Füllmenge angezeigt. Um das tropffreie Abkoppeln des Füllanschlusses zu gewährleisten, kann der Wahlhebel von ‚Befüllen‘ auf ‚Absaugen‘ umgelegt werden. Nach erneutem Einschalten des Geräts mit dem Drehschalter saugt die Pumpe jetzt die Schläuche leer, der Arbeitsgang ist im Durchschnitt in weniger als 5 Minuten erledigt.“ Die Profigeräte bieten alle Netzspannungen von 12 V bis 250 V, ein Akkubetrieb ist optional möglich.

AdBlue® direkt vom IBC (Intermediate Bulk Container)

Die Technik der beiden Profigeräte wird auch bei einem gerade neu entwickelten Stand-Wand-Gerät verwendet. Anstatt aus dem Gebinde in Fassform wird das AdBlue® direkt aus dem IBC entnommen. Die Montage des Befüllgeräts erfolgt wahlweise an der Wand, oder mit einem Haken zum Einhängen direkt am IBC, oder als dritte Möglichkeit mit einem Standfuß, der optional erhältlich ist.

AdBlue®-Zapfpistole als High-End-Anwendung

Die patentierte Zapfpistole rundet das Angebot von GL Technics im Bereich AdBlue®-Anwendungen nach oben hin ab. Holger Henzler, Geschäftsführer von GL, erläutert die Hintergründe: „Es gibt einen Markt für High-End-Lösungen, den wir in unserem Selbstverständnis als Innovationstreiber nicht unbearbeitet lassen wollten. Nach einigen Jahren der Forschung und Entwicklung präsentieren wir auf der automechanika nun das Ergebnis: eine vollautomatische Zapfpistole mit integrierter Entlüftung und automatischer Abschaltung, die absolut dicht schließt. Wir sind sehr stolz auf die Entwicklung und denken sogar daran, die Zapfpistole bei der PTB (Physikalisch Technischen Bundesanstalt) zur Eichung einzureichen, sofern dies für die Vermarktung sinnvoll erscheint.“

Gut gerüstet

Mit den Neuentwicklungen seit der letzten automechanika hat sich GL Technics vollends zu einem führenden Hersteller für AdBlue®-Anwendungen entwickelt, der adäquate Lösungen für jeden Geldbeutel anbietet. Mit dem Einwegbefüllschlauch für Autofahrer fängt es an, die Basic-Linie bietet freien Werkstätten alles, was sie brauchen, die Profigeräte mit 60- oder 210-Liter-Gebinden werden die Favoriten für größere Betriebe und Vertragswerkstätten sein, die High-End-Lösung ist etwas



Geschäftsführer Thomas und Holger Henzler präsentieren mit Vertriebsleiter Dirk Stier (Mitte) die aktuellen AdBlue®-Geräte aus dem Hause GL.

für Spezialisten. Dirk Stier, Vertriebsleiter bei GL Technics: „Wir sind sicher, dass unsere AdBlue®-Anwendungen ein durchschlagender Erfolg werden. Unsere Technik hat sich im praktischen Betrieb bewährt, wir können alle Fahrzeugtanks befüllen, auch unter schwierigen Ausgangsbedingungen, wenn die Tanks z.B. nicht gut belüftet sind. Bei Aktiv-/Passiv-Tank-Systemen können wir zuverlässig beide Tanks befüllen, was technisch schon mal eine Herausforderung sein kann, die nicht alle Wettbewerber meistern. Wir bieten bei allen Geräten einen Überfüllschutz, der wichtig ist, um eine Fehlermeldung zu vermeiden, die dazu führt, dass das Auto nicht mehr gestartet werden kann.“

Der Aufwand für das Absaugen des überschüssigen AdBlue® und die Löschung der Fehlermeldung ist relativ aufwendig: schade um Zeit und Geld. Der Überfüllschutz ist außerdem auch wichtig, wenn die Temperaturen unter 11 Grad Celsius sinken und das AdBlue® gefriert. Dann bersten schon mal Tanks. Zentraler Punkt ist aber in jedem Fall das tropffreie

Befüllen: sauber bleiben ist das Wichtigste im Umgang mit AdBlue®.“

Abrundung des AdBlue®-Angebots

Neben dem Einwegschlauch und den Befüllgeräten für die Werkstattbetankung bietet GL Technics weitere Anwendungen zum Thema AdBlue® an: Zwei Absaugpumpen aus Edelstahl in unterschiedlicher Größe und Förderleistung, die bereits mehrere Jahre erfolgreich verkauft werden, entleeren die Vorratsbehälter im Auto, wenn dies beim Service notwendig erscheint. Ebenso im Angebot ist ein wiederverwendbares Schlauchsystem für die Werkstatt, das an einen AdBlue®-Kanister angeschlossen wird und die Befüllung des Fahrzeugtanks über die Schwerkraft ermöglicht. Für beide Schläuche – Einweg- oder Werkstattlösung – gibt es außerdem einen Fahrwagen mit Galgen, der an dem ein 5- oder 10-Liter-Kanister mit AdBlue® befestigt werden kann.

Automatikgetriebespülung

Immer wieder kommt es vor, dass die moderne Technik ein Umdenken im Bereich Service und Wartung erforderlich macht. Das Thema „Getriebespülung“ ist dafür ein gutes Beispiel. Bis vor ein paar Jahren war die eindeutige Aussage der Komponenten- und Fahrzeughersteller, dass Getriebeöl in Automatikgetrieben ein Leben lang hält: kein Wechsel, keine Spülung sollte notwendig sein, solange das Fahrzeug auf den Straßen ist. Dem ist jedoch nicht mehr so...

Zwischenzeitlich empfiehlt die Mehrzahl dieser Hersteller jedoch einen regelmäßigen Wechsel des Automatiköls und gleichzeitig eine Spülung des Getriebes. Gründe sind der natürliche Verschleiß des Öls, aber auch Ablagerungen und Verunreinigungen in der „Schaltzentrale“, die sich im Laufe der Zeit einstellen und dann die Fahrleistungen beeinträchtigen können.

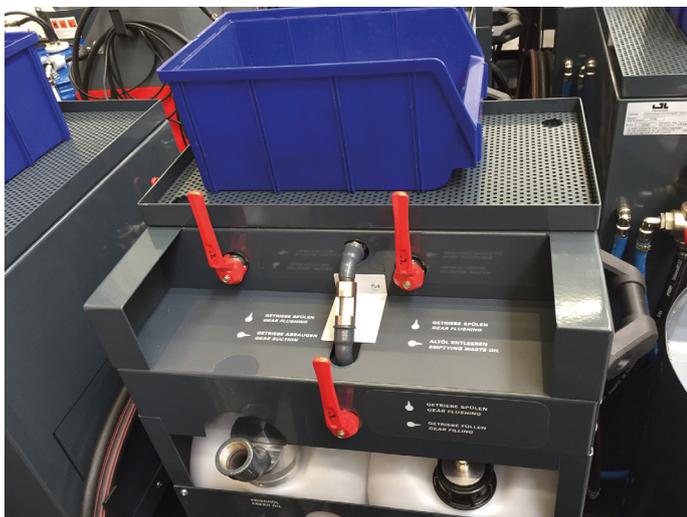
„Als einer der ersten Werkstattausrüster“, erklärt GL Verkaufsleiter Dirk Stier, „haben wir mit dem AGS 20 ein Spülgerät der Premiumklasse auf den Markt gebracht und umgehend von der Daimler AG eine Freigabe erhalten. Ganz wichtig dabei war, die Spülung ohne Additive durchzuführen und das Getriebe ausschließlich über Temperatur und Fließdruck zu reinigen. Das im oberen Preissegment angesiedelte Gerät war zunächst nur in Werkstätten von Daimler im Einsatz, wird aber heute auch von Vertragswerkstätten anderer Premiumhersteller genutzt. Die Adapterliste für Fahrzeugmodelle ist lang und wächst ständig.“

Gerätebedienung

Der Einsatz des AGS 20 gestaltet sich laut GL Technics denkbar einfach: Mittels eines Adapters wird das Gerät in den Ölkreislauf zwischen Kühler und Getriebe integriert. Fahrzeugmotor und Pumpe werden gestartet, das Öl durchquert auf seinem Weg auch das Spülgerät und muss hier eine Filteranlage passieren. In dem feinporigen Hochleistungsfilter bleiben alle Verunreinigungen hängen.

Das AGS 20 als Spülgerät der Premiumklasse erhielt sofort nach der Markteinführung die Freigabe der Daimler AG.





Die Neuauflagen des AGS 10 (oben) und des AGS 20 (unten) überzeugen mit praktischen Erweiterungen wie dem nach vorne verlegten Einfüllstutzen sowie einer Abtropfvorrichtung auf der Ablagefläche.

„Mit entsprechender Strömungsgeschwindigkeit werden die festsetzenden Schmutzpartikel losgerissen und von der Filtereinheit abgefangen. Der Motorlauf ist wichtig, damit das Öl durch die Betriebstemperatur die korrekte Viskosität hat. Im integrierten Altölbehälter am Gerät wird das Altöl schließlich aufgefangen. Nach dem Spülvorgang muss der Mechaniker lediglich die Ölwanne am Getriebe demontieren, den bauteileigenen Ölfilter erneuern und die in der Wanne befindliche Restölmenge und den Schmutz entfernen,“ erläutert Stier das Funktions- und Anwendungsprinzip des Geräts. Währenddessen bleibt das Spülgerät im Kreislauf integriert, denn erst mit der Frischölbefüllung aus dem AGS 20 ist der Arbeitsgang vollkommen.

Die Füllmenge hat einen wesentlichen Anteil an der Funktion und der Haltbarkeit des Automatikgetriebes. Über eine Füllstandsanzeige lässt sich leicht ablesen, wie viel Frischöl in das Getriebe gepumpt werden darf, denn die Menge an entnommenem Altöl und eingefülltem Frischöl muss exakt gleich sein. Bei laufendem Motor erfolgt abschließend eine weitere Spülung mit dem neuen Öl, erst dann ist die Arbeit abgeschlossen.

Preisgünstig und dennoch hochwertig

Mit dem AGS 20 spricht GL Technics vor allem Vertragswerkstätten an, deshalb haben die Entwickler bei GL vor einiger Zeit ein Spülgerät zur Marktreife gebracht, das auf den Markt der freien Werkstätten abzielt. „Das Thema Getriebespülung ist zwar noch relativ jung, durchdringt die Reparaturbranche aber immer mehr, seitdem die Getriebe- und Fahrzeughersteller eine neue Richtung vorgeben. Auch für freie Werkstätten öffnet sich ein neuer Markt, an dem sie nur teilhaben können, wenn sie entsprechend ausgestattet sind“, erläutert Dirk Stier. Die Ziffer „10“ in der Produktbeschreibung kennzeichnet das Gerät auf einfache Art und Weise als „kleiner und preiswerter“, keinesfalls aber als „technisch minderwertiger“, denn bei den Funktionen gibt es keinen Unterschied. Die Preisdifferenz von rund 25 Prozent zwischen dem AGS 10 und dem AGS 20 erklärt Dirk Stier so: „Beim AGS 10 werden Frisch- und Altöl in Kunststofftanks mit jeweils 20 Litern Fassungsvermögen gefüllt bzw. aufgefangen. Diese Aufgabe übernehmen beim AGS 20 zwei dichtgeschweißte 20-Liter-Tanks aus Stahl. Im Bereich der Filtration arbeiten wir beim AGS 10 mit nur einem, beim AGS 20 mit zwei Filtern. Auch in diesem Punkt hat die Werkstatt keine Qualitätseinbußen zu befürchten, denn technisch ist es leicht möglich, den Reinigungsprozess mit nur einem Filter durchzuführen und gleichzeitig eine hohe Qualität im Ergebnis zu gewährleisten.“ Ein weiterer, wesentlicher Punkt für die Ersparnis beim Kauf seien die kompakteren Abmessungen des AGS 10, ergänzt Stier. Man habe die gesamte Technik auf deutlich kleinerem Raum untergebracht und somit Material gespart. Das jedoch komme, so der Vertriebsfachmann, gerade den kleinen Werkstätten zu Gute, denen nicht immer riesige Werkshallen zur Verfügung stehen.

KVP

Rechtzeitig zur automechanika 2016 stellt GL Technics die 2. Generation der Spülgeräte vor, die durch verbesserte Details einen Mehrwert für die Anwender schaffen. „Bei beiden AGS wurde der Einfüllstutzen nach vorne verlegt, sodass der Werkstattmitarbeiter das Getriebeöl viel besser einfüllen kann und eine größere Übersicht hat“, sagt Dirk Stier und fährt fort: „In diesem Zusammenhang haben unsere Entwickler auch das Schauglas an den Geräten optimiert, das den Flüssigkeitsstrom sichtbar macht: es wurde diagonal angelegt und mit einem hellen Hintergrund versehen.“ Als weitere Verbesserung bei AGS 10 und AGS 20 gibt der Vertriebsleiter von GL an, dass eine Abtropfvorrichtung in Form eines Gitternetzes auf die Ablagefläche des Geräts gelegt wurde. Dort können Adapter wie bisher abgelegt werden, das daran haftende Öl sammelt sich jedoch unter dem Gitternetz, die Oberfläche bleibt sauber. Die Fläche darunter kann laut Stier bei Bedarf gereinigt werden, indem das Gitternetz angehoben wird. „Wir sind überzeugt“, so Dirk Stier, „dass wir im Bereich Getriebespülung mit zwei Geräten in unterschiedlicher Preisklasse weiterhin gut aufgestellt sind. Der Erfolg seit der letzten automechanika spricht für sich, die Umsätze haben sich vervielfacht. Überdies gehen wir davon aus, dass unser AGS 10 vor allem auf dem internationalen Markt weitere Abnehmer finden wird.“

Standort- erweiterung



NEUBAU

Mehr Kapazität am Standort Frickenhausen

Was tun, wenn man aus allen Nähten platzt? Der Erfolg der letzten Jahre ließ GL Technics an die Grenzen seiner Kapazität kommen. Vor zwei Jahren entschied sich die Unternehmensführung für eine Modernisierung des Gebäudebestandes, ergänzt um einen Neubau, der die Produktionsfläche quasi verdoppelt. Das Ergebnis ist seit Juni 2015 sichtbar: Die vollständig überdachte Hoffläche sorgt dafür, dass der Warenfluss im Trockenen durchgeführt werden kann, eine neue Halle beinhaltet ein Hochregallager und einen Montagebereich, in dem die Werkstattprodukte von GL Technics entstehen. Erstmals präsentiert wurde der Neubau im September 2015 mit einem Kundentag, der den Gästen viele interessante Einblicke in die Produktentstehung, von der Blechbearbeitung bis zur Endmontage, ermöglichte. Kurz darauf gab es für die GL-Belegschaft, für Lieferanten und andere Geschäftspartner einen „FamilyDay“, der ausgelassen bei gutem Essen und Trinken, einem Rahmenprogramm und viel Musik bis in den späten Abend hinein gefeiert wurde.



Beim „FamilyDay“ 2015 wurde der Neubau eingeweiht und gebührend gefeiert.

ZEIT IST GELD

Im harten Wettbewerb der Werkstattausrüster ist es nicht einfach, zusätzliche Punkte zu sammeln, um die Kunden zu überzeugen. Neben Alleinstellungsmerkmalen bei den Produkten, einer guten Qualität und einem angemessenen Preis-/Leistungsverhältnis ist es vor allem der Service, auf den es ankommt.

GL Technics hat deshalb seine Service- und Reparaturabteilung ausgebaut und ist stolz darauf, eine überaus schnelle Reaktionszeit zu haben. Patrick Raab, bei GL für den Service verantwortlich, spricht Klartext: „Unsere Kunden erwarten von uns, gut erreichbar zu sein und Probleme zu lösen. Ganz oft können wir telefonisch helfen, indem wir durch gezieltes Befragen des Kunden die Fehlermöglichkeiten eingrenzen und eine Lösung finden. Wenn dann ein Ersatzteil gebraucht wird, verschicken wir dieses in der Regel noch am selben Tag und helfen dem Kunden später, es einzubauen, falls er unsere Unterstützung am Telefon wünscht.“ Manche Geräte müssten natürlich auch eingeschickt werden, erklärt Raab und verweist darauf, dass der Kunde dann sehr kurzfristig einen Kostenvoranschlag erhält, um eine Entscheidung zu treffen. „Soll das Gerät repa-

riert werden, können wir das in 2 bis 3 Arbeitstagen realisieren. Das ist wichtig, denn die Kunden verdienen mit unseren Werkstattgeräten gutes Geld, da kommt es auf jeden Tag an.“

Patrick Raab ist übrigens, wie auch andere Mitarbeiter der Service- und Reparaturabteilung, ausgebildeter Kfz-Mechaniker mit Werkstatterfahrung auf Kundenseite und kennt damit die Herausforderungen im Werkstattalltag aus erster Hand. Seine Wurzeln erleichtern es ihm, stets den richtigen Ton zu treffen und die Kunden „bei der Stange“ zu halten.



Patrick Raab (links) verantwortet die Serviceabteilung und wird tatkräftig unterstützt von Torsten Huber.