



Prüfer im Haus? Dann muss der Prüfstand aktuell sein.

Fotos: Wulf Kfz

# Von der Rolle

## Die Zeit läuft: Ab 01.01.18 gilt die neue Bremsenprüfstandsrichtlinie.

JENS MEYER

30.000

**PRÜFSTÄNDE** sollen nach Schätzungen in Deutschland in Betrieb sein. Wie viele davon den aktuellen Richtlinien entsprechen, ist unklar.

Eigentlich ist alles ganz einfach: Wer in seiner Werkstatt Hauptuntersuchungen anbieten will, muss für die Bremsenprüfung ein geeignetes „Prüfmittel“ bereitstellen.

Dieses Prüfmittel sind Bremsenprüfstände. Ob es sich dabei um einen Platten- oder Rollenprüfstand handelt, spielt prinzipiell keine Rolle. Viel wichtiger war und ist, dass das Prüfmittel Bremsenprüfstand auch reproduzierbare, richtige Werte anzeigt. Das stellt der Gesetzgeber einerseits durch technische Rahmendaten sicher, andererseits durch ein mehr oder weniger ausgeklügeltes System von Zertifizierung und Überwachung.

Bis 2011 war die Welt noch in Ordnung. Im Verkehrsblatt wurde die aktuelle – und auch heute gültige – Bremsenprüfstandsrichtlinie veröffentlicht. Bis dato wurde jeder einzelne Prüfstand regelmäßig von einem zugelassenen Prüfer überprüft und nach dem Bestehen der Prüfung wieder zertifiziert. Im Rahmen einer EU-Novelle ändert sich das: Unter Berücksichtigung einer Übergangsfrist reicht diese klassische



Besser ablesbar: analoge Anzeige.

Stückprüfung nicht mehr. Vielmehr müssen die Prüfmittel und die prüfende Person/das Unternehmen von einer akkreditierten Stelle ebenfalls kalibriert/zertifiziert sein. In Deutschland ist die Deutsche Akkreditierungsstelle DAkkS dafür zuständig, Personen oder Unternehmen für die Prüfung zu akkreditieren und so die „messtechnische Rückführbarkeit“ sicherzustellen.

Nach Ablauf der Übergangsfrist am 31.12.2017 gelten diese neuen Regeln für neu zuzulassende Bremsenprüfstände also ab Januar 2018.

Die Zulassung von Prüfständen, die am Silvesterabend 2017 ihren Stempel erhalten haben, läuft am Silvesterabend 2019 ab. Spätestens ab 01.01.2020 müssen demnach alle in Deutschland betriebenen Prüfstände nach den neuen Richtlinien arbeiten bzw. kalibriert sein.

Die gute Nachricht: Die renommierten Hersteller von Bremsenprüfständen haben ihre Produkte frühzeitig an die neuen Regeln angepasst – ihre Prüfstände entsprechen ab 2011 in aller Regel den neuen Richtlinien.



Immer durch den Prüfstand fahren? Gut, wenn sich die Rollen abdecken lassen.



- Anwendbar für **alle** Schadenstypen, Fahrzeuge, Lackarten
- Kleinschäden bis DIN A3-Größe
- Die alternative Reparaturmethode
- Vielfach bewährte Profiqualität
- Komplettes, in sich geschlossenes und abgestimmtes System



Vorbereitung

Grundierung / Grundierfüller

Spachtel

Füller

Basis- und Decklacke

Decklacke

Klarlacke und Spot-Blender

[www.spraymax.com](http://www.spraymax.com)

### Ab 2020 müssen Rollenprüfstände folgende Kriterien erfüllen:

- Eine standardisierte Datenschnittstelle zur Erfassung der Messwert in Echtzeit, auch ASA-Livestream genannt
- Der Rollendurchmesser muss größer als 200 mm sein.
- Der Haftwert der Rollen (Reibkoeffizient) muss größer als 0,7 im trockenen und 0,6 im nassen Zustand sein.
- Die Prüfgeschwindigkeit für Pkw und Wohnmobile muss größer oder gleich 4 km/h sein.
- Die Prüfgeschwindigkeit für kombinierte Pkw-/Lkw-Prüfstände muss mindestens 2,6 km/h betragen.
- Die Prüfung muss bei gemessenen 27 Prozent Schlupf (oder mehr) zwischen Tast- und Bremsrolle abschalten.

### Für Plattenprüfstände gelten folgende Vorgaben:

- Eine standardisierte Datenschnittstelle zur Erfassung der Messwert in Echtzeit, auch ASA-Livestream genannt
- Die Länge der Prüfplatten muss mindestens 1.500 mm betragen.
- Die Messplatten müssen so in der Fahrbahn installiert sein, dass zwischen den Einzelrädern und den Prüfplatten eine „mittlere tangentielle Schubkraft“ gemessen werden kann.
- Eine tangentielle Schubkraft, die bei der Abbremsung eines angefahrenen Fahrzeugs mit einer Geschwindigkeit von 5 km/h auf 2 km/h auftritt, muss gemessen werden.

- Die Anfahrteschwindigkeit muss zwischen 8 und 12 km/h liegen. Die minimale Messzeit darf 0,4 Sekunden betragen.
- Inkorrekte Messungen müssen als ungültig gekennzeichnet werden, ohne den gemessenen Wert anzuzeigen, zu drucken oder zu speichern.

Als stolzer Besitzer einer solchen Anlage ist man also fein raus – hier fehlt neben dem Aufkleber der Stückprüfung nur noch der Aufkleber der von der DAkKS genannten Stelle oder Person. Mit Glück lässt sich der vorhandene Prüfstand auch ertüchtigen und nachrüsten, um zukunftsfähig zu werden. Diese Nachrüstung umfasst in aller Regel die Datenschnittstelle und sollte die erste Wahl sein, wenn der Prüfstand sonst einwandfrei funktioniert und die genannten Anforderungen erfüllt.

Neben den technischen Voraussetzungen stellt sich allerdings auch die Frage nach der Wirtschaftlichkeit. Während größere Umbauten durchaus ins Geld gehen können, fangen gute neue Rollenprüfstände bei 4.500 Euro an. So sollte man zumindest den Umsatz der HU und des Bremsendienstes mit einkalkulieren. Die Frage nach dem eigenen Kundenstamm ist ebenfalls sinnvoll: Besondere Fahrzeuge stellen nämlich auch besonderen Ansprüche.

Nicht jeder Prüfstand kann Allradfahrzeuge prüfen und verfügt über eine entsprechende Allradregelung. Auch tiefergelegte Fahrzeuge mit besonders geringer Bodenfreiheit können in Serienrollenprüfständen

beim Ein- und Ausfahren beschädigt werden. Plattenprüfstände sind hier natürlich im Vorteil. Allerdings benötigen sie entsprechenden „Anlauf“, um die geforderte Prüfgeschwindigkeit zu erreichen. Wie sieht's außerdem mit der Spurweite aus? Am unteren Ende rangieren hier Quads, am oberen große SUVs oder auch Landmaschinen. Wer hier alles auf einer einzigen Rolle prüfen will, kommt mit der Technik schnell an die Grenzen. Statt einer Ertüchtigung kann deshalb eine grundlegende Neuplanung in Frage kommen. Nicht immer muss hier zum Beispiel das Fundament geändert oder der Bodenbelag angepasst werden. Einige Hersteller bauen ihre Bodeneinbauten komplett auf Maß oder bieten Blenden an, um neue Rollen in alte Schächte zu versenken. ■

Mit freundlicher Unterstützung von  
Wulf Werkstattausrüstung GmbH,  
Henstedt-Ulzburg,  
[www.wulf-kfz.de](http://www.wulf-kfz.de) | 04193 – 75509-16

Wulf Werkstattausrüstungen vertreibt seit über 40 Jahren Werkstattausrüstung, Werkstatt-einrichtung und Produkte für Kfz-Werkstätten. Neben einer ausführlichen Beratung und Betreuung bieten die Experten auch Schulungen zu Werkstatt- und Diagnostiktechnik.

# Über eine Aufrüstung nachdenken

Es muss nicht immer neu sein. Wenn der vorhandene Prüfstand nicht zu alt ist, lassen sich Schnittstelle und neue Rollen nachrüsten.

JENS MEYER



Foto: Wulf Kfz

**amz: Mein Bremsenprüfstand ist schon ein wenig älter, funktioniert aber noch einwandfrei. Sollte ich aufrüsten oder doch eher neu kaufen?**

» **Weber:** Einige Prüfstände lassen sich aufrüsten, wenn sie noch nicht zu alt sind und gewisse Anforderungen erfüllen. Interessant ist jedoch immer, welchen Leistungsumfang der Prüfstand hat. Da ist die jetzt gesetzlich geforderte ASA-Schnittstelle die eine Sache. Und die Wirtschaftlichkeit einer Aufrüstung die andere. Möglicherweise lässt sich ein zehn Jahre alter Prüfstand für ca. 1.500 Euro mit einer ASA-Schnittstelle nachrüsten. Aber der Prüfstand, also z. B. die Antriebsmotoren und Laufrollen, bleiben weiterhin zehn Jahre alt. Man muss also immer individuell schauen, ob es einerseits technisch machbar und andererseits wirtschaftlich ist. Nicht vergessen sollte man auch, dass die Spur bei Fahrzeugen im Lauf der Jahre immer breiter geworden ist. Heute liegt die Standard-Prüfbreite bei 2,30 m. Alte Prüfstände haben häufig deutlich weniger. Bei einer aktuellen E- und S-Klasse sowie bei einem 7er BMW kann die Prüfbreite entscheidend sein.

**amz: Angenommen, ich will meinen erst sieben Jahre alten Bremsenprüfstand aufrüsten. Mit welchen Maßnahmen muss ich baulich rechnen?**

» **Weber:** Wenn die Mechanik den aktuellen Anforderungen entspricht, geht es lediglich um eine Schnittstelle, um dem Prüfer die Daten zur Verfügung zu stellen. Das kann je nach Hersteller entweder kabelgebunden funktionieren oder per Bluetooth.

Alternativ kann auch ein kleiner zusätzlicher Rechner am Schaltkasten installiert werden – hier kann der Prüfer seinen Laptop ankleben und die Daten abnehmen. Wenn der Prüfer bisher zum Beispiel über das Netzwerk in der Werkstatt an die Daten kam, so geht das jetzt für ihn direkt. Diese Schnittstelle ist nur für den Prüfer und hat für den Werkstattbetreiber keinen weiteren Nutzen.

**amz: Der bauliche Aufwand für eine komplett neue Anlage ist ja nicht ganz unerheblich. Welche Optionen habe ich, wenn ich zwar neu kaufen möchte, das Fundament aber unverändert bleiben soll?**

» **Weber:** Viele Hersteller bieten sogenannte Maßanfertigungen oder Fundamentadapter. Zum Beispiel liefert AHS seine Anlagen komplett auf Maß. Sherpa bietet Anpassungen, mit denen sich Serienprüfstände an bestehende bauliche Gegebenheiten anpassen lassen. Ist das Loch größer, gibt es einen Fundamentadapter, ist das Loch kleiner, wird der Rollensatz angepasst.

### amz: Angenommen, ich plane komplett neu. Wo lässt sich der Prüfstand günstig unterbringen?

» **Weber:** Im Prinzip spielt der Aufstellort keine Rolle, solange die Ausstattung des Prüfstands darauf abgestimmt ist. Ein Bremsenprüfstand gehört prinzipiell in eine Werkstatthalle. Falls das nicht möglich ist, gibt es für die Montage im Außenbereich z. B. spritzwassergeschützte Motoren, Rollensatzheizung und einen Wetterschutzhaube für die Anzeigeeinheit.

### amz: Wenn ich alles neu kaufen will: Wie viel Zeit habe ich noch?

» **Weber:** Man schätzt, dass in Deutschland rund 30.000 Prüfstände stehen, von denen ein Großteil erneuert werden muss. Die renommierten Hersteller können nach eigenen Angaben ca. 3.000 Stück pro Jahr produzieren. Ganz klar: Wer noch einen alten Prüfstand hat, muss in die Gänge kommen! Wenn wir früher Lieferzeiten von vier Wochen hatten, so müssen Kunden inzwischen auch gerne mal mehrere Monate warten. Aufgrund der erhöhten Nachfrage wird es zwangsläufig zu Engpässen kommen. Je länger man wartet, desto länger ist die Lieferzeit!

### amz: Was kostet ein neuer Prüfstand?

» **Weber:** Der Preis richtet sich nach der Ausstattung. Hier machen kleine Details viel aus: Will ich jedes Mal, wenn der Prüfer kommt, den Meister aus seinem Büro schicken, damit der Prüfer seinen Laptop aufbauen kann? Habe ich bedacht, dass das ASR bei neueren Fahrzeugen so feinfühlig reagiert, dass es ohne eine Ausfahrhilfe kaum möglich ist, den Prüfstand zu verlassen? Sollte der Prüfstand mit Abdeckblechen ausgestattet sein, damit ich nicht jedes Mal durch den geöffneten Prüfstand fahren muss? Will ich Allradfahrzeuge prüfen? Wenn ja, brauche ich zumindest eine manuelle Dreh-Messrichtungs-Umkehr, besser noch eine automatische Allraderkennung.

Aus einem ganz einfachen 0815-Bremsenprüfstand für 3.500 Euro wird im Lauf der Beratung ein praxisgerechter, zukunftstauglicher Bremsenprüfstand für 4.500 Euro – oder mehr.

### amz: Worauf sollte ich bei einem Neukauf generell achten?

» **Weber:** Auf Qualität, Ausstattung, Ersatzteilversorgung und natürlich darauf, dass der Prüfstand Dakks-konform kalibrierbar ist bzw. dass der Werkstattausrüster meines Vertrauens den Prüfstand Dakks-konform kalibrieren kann. Es gibt tatsächlich auch 2017 noch Anbieter, die Prüfstände verkaufen, die sich nicht zertifizieren lassen. ■

### amz: Vielen Dank für das Gespräch!

„Wer noch einen alten Prüfstand hat, muss in die Gänge kommen!“

**Benjamin Weber,**  
Verkaufsleiter Wulf  
Werkstattausrüstungen GmbH in  
Henstedt-Ulzburg

Eine perfekte  
**Drehung** ist das  
erste **Element**  
eines Motors.



Zahnriemensatz inkl.  
Spann- Umlenkrollen  
sowie die dazugehörige  
Wasserpumpe



Das beste an Service und Entwicklung  
finden Sie in einer Box.

QR Code mit Montageanleitung,  
Seriennummer als Garantie für  
Produktrückverfolgung. Long Life  
+1 Jahr Garantie als Zuschlag zur  
konstanten Dayco Qualität.

**DAYCO**®

MOVE FORWARD. ALWAYS.™