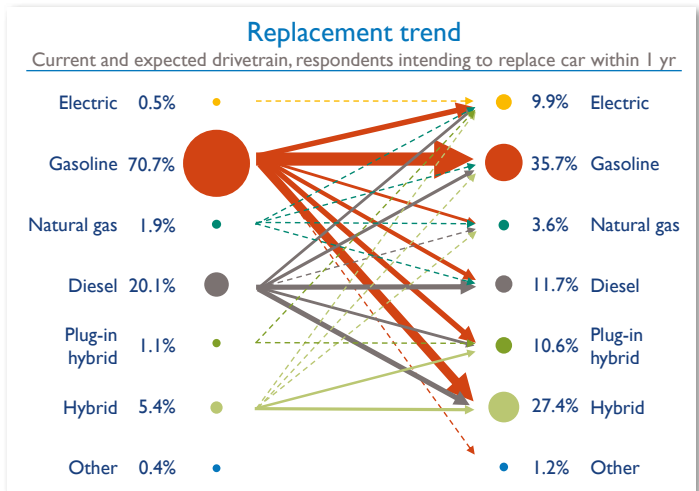


Die Herausforderungen beim Antrieb meistern

Über 120 Pkw-Fahrzeugmodelle mit alternativen Antrieben sind laut DAT aktuell erhältlich. Auch wenn die Anzahl der Fahrzeuge mit CNG, LPG, Elektro, Hybrid und Brennstoffzelle noch gering ist, so wird diese weiter ansteigen und damit auch in Ihren Werkstätten zur Wartung und Reparatur anstehen.

Welchen Antrieb hat Ihr Fahrzeug heute? Mit was wird Ihr nächstes Auto angetrieben werden? (Quelle: Arthur D. Little Studie „Future of automotive mobility – reloaded“)



Bei den alternativen Antrieben führen klar Hybridfahrzeuge die Zulassungsstatistik an. Seit Januar 2018 wurden 120.042 Pkw mit Hybrid-Antrieb neu zugelassen. In Summe über alle Fahrzeugsegmente waren es 32.226 Elektrofahrzeuge, das bedeutet +48,9% mehr als im Vergleichszeitraum 2017.

KS Tools: Vielfalt an Hochvoltwerkzeugen und Arbeitsschutzartikeln

Die Arbeit an Hochvoltanlagen und Hybridfahrzeugen erfordert besondere Qualifikationen. Denn zusätzlich zur Ausbildung als Kfz-Mechaniker braucht der Monteur nicht umsonst noch eine Schulung über Besonderheiten und Gefährdungen an Kraftfahrzeugen mit HV-Systemen. Auch spezielles Werkzeug ist erforderlich. Bei KS Tools gibt es entsprechenden Werkzeuge, damit die Mitarbeiter in der Werkstatt sicher arbeiten können. Der Werkzeugspezialist aus Heusenstamm hat einen Satz zusammengestellt, der als Basisausstattung dienen kann. Der isolierte Werkzeugsatz für Hybrid- und Elektrofahrzeuge hat die Produktnummer 117.1890. Zusätzlich hat das Unternehmen auch einzelne Hochvolt-Werkzeuge und entsprechendes Zubehör im Programm. Erhältlich sind zum Beispiel isolierte Tüllen mit Klemmklappe in verschiedenen Größen sowie isolierte Schraubendreher für Innen-TX-Schrauben in verschiedenen Längen. Der isolierte Werkzeugsatz für die Arbeiten an Hybrid- und Elektroautos von KS Tools beinhaltet insgesamt 43 isolierte Werkzeuge, die für die Arbeit mit diesen Fahrzeugen konzipiert wurden. Sie erfüllen alle nötigen Sicherheitsanforderungen, sind stückgeprüft und entsprechen der VDE-Richtlinie 0105-100.



Isolierter Werkzeug-Satz für Hybrid- und Elektrofahrzeuge, 43-tlg. von KS Tools.

Herth+Buss: Der NRGkick für jedes Elektrofahrzeug

Mit der Ladeeinheit NRGkick 32 A bietet Herth+Buss eine Auflademöglichkeit, die weit über die öffentlichen und privaten Ladestationen hinausgeht. An einer Starkstromsteckdose kann mit bis zu 22 kW Ladeleistung ein dafür ausgestattetes Elektroauto wie der Renault ZOE mit 24 kWh in einer Stunde schon beinahe voll aufgeladen werden – und das ohne Aufsuchen einer extra für Elektrofahrzeuge vorgesehenen Ladestation.

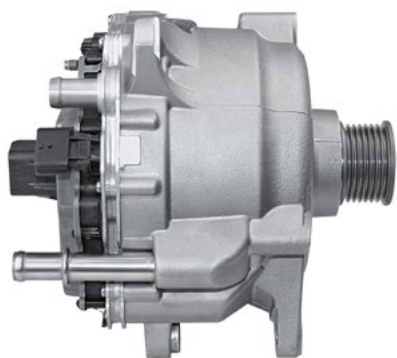


NRGkick: Volle Power bei uneingeschränkt mobiler Flexibilität.

Die größten Hindernisse zur rascheren Verbreitung von E-Autos werden in der geringen Ladestationsdichte und einer zu langen Ladezeit gesehen. Mit der mobilen Ladestation NRGkick will Herth+Buss eine „Lösung für die vorherrschenden Ladeangst“ anbieten. Die Ladestation entspricht mit ihrer bis zu 22 kW Leistung einer stationären Wallbox, aber ohne die Nachteile der Ortsgebundenheit. Elektrischen Strom gibt es überall, NRGkick macht ihn für das Elektroauto zugänglich, damit ist die Wallbox von der Hauswand in das Ladekabel gewandert. Dank des optionalen Adaptersets genießen die Passagiere uneingeschränkte mobile Flexibilität.

Continental mit OE-Kompetenz

Im OE-Bereich bietet Continental bei milden Hybridantrieben seinen 48-Volt Eco Drive System bereits serienmäßig an. Es kommt etwa bei Audi, Renault und Fiat Chrysler (z. B. im Jeep Wrangler) bereits serienmäßig zum Einsatz. Für den Hochvolt-Bereich (etwa Plugin- oder Vollhybride) liefert Continental auch Leistungselektroniken und Elektromotoren. „Wo es Sinn macht, werden wir diese OE-Kompetenz wie gewohnt in den Aftermarket bringen. Dafür beobachten wir die Marktentwicklung bei alternativen Antrieben sehr genau, um zum strategisch richtigen Zeitpunkt adäquate Lösungen anbieten zu können“, sagt Christopher Schrecke, Leiter Externe Kommunikation. Als zweitgrößter Zulieferer weltweit mit „hervorragenden Beziehungen“ sei man in der Lage, auch kurzfristig auf Marktbedarfe zu reagieren und das Portfolio entsprechend auszurichten.



48 Volt Riemen-Starter-Generator: Bei einer Mild Hybrid-Anwendung ersetzt der 48-Volt-Elektromotor den 12-Volt-Generator und wird über einen Riemen direkt mit dem Motor verbunden.

Schon seit 2011 bietet Continental deshalb Hochvolt-Schulungen an. Diese Kurse zählen zu den am besten besuchten Weiterbildungen der Firma. Damit versetzt Continental Werkstätten in die Lage, sich dieses Geschäftsfeld besser zu erschließen. Wer umfangreiches Wissen hat, gewinnt und bindet Kunden. Das komplette Trainingsprogramm 2019 steht unter morecontinental.com online. Über dieses Trainingsportal können Handwerks- und Werkstattpartner die Kurse buchen.

MAHLE Aftermarket unterstützt den Kfz-Profi von morgen

Komponenten für alternative Antriebe, egal ob für BEV, Hybrid oder auch Brennstoffzelle, sind mittlerweile fester Bestandteil des MAHLE Geschäfts im Bereich Erstausrüstung. „Im Bereich Aftermarket entsteht somit perspektivisch eine steigende Nachfrage nach Ersatzteilen, die wir zum richtigen Zeitpunkt bedienen werden. Ausgebaut haben wir unser Portfolio beispielsweise bereits im Bereich Leistungs- und Steuerungselektronik“, sagt Christopher Rimmele, Pressesprecher Aftermarket bei MAHLE. Auch der Bereich „Service Solutions“ sei auf diese Entwicklungen vorbereitet und stellt sicher, dass neue Fahrzeugmodelle mit alternativen Antrieben auch in Zukunft in den Werkstätten mit MAHLE Servicegeräten gewartet werden können.

MAHLE erwirbt den Getriebespezialisten ZG-Zahnräder und Getriebe GmbH und erweitert sein Know-



Zukunftslösungen: MAHLE kauft den Getriebespezialisten ZG Zahnräder & Getriebe, um sein Know-how im Antriebsbereich auszubauen.

how auf dem Gebiet des Gesamtantriebsstrangs um die Schlüsselkomponente Getrieb. Mit diesem strategischen Schritt erschließt sich MAHLE weitere Entwicklungskompetenz in diesem Feld und ist damit künftig in der Lage, seinen Kunden integrierte Systemlösungen für den Antriebsstrang inklusive der Getriebeauslegung aus einer Hand anbieten zu können. „Die Akquisition ist für MAHLE ein weiterer wichtiger Baustein zur Erweiterung des Produktportfolios und auf dem Weg zum Systemanbieter für alle Antriebstechnologien“, sagt Dr. Jörg Stratmann, Vorsitzender der Konzern-Geschäftsführung und CEO von MAHLE.

Integrierte Antriebssysteme haben gegenüber Einzelbausteinen, wie zum Beispiel Antriebsmotor, Getriebe oder Leistungselektronik, entscheidende Vorteile: Ihre Komponenten sind optimal aufeinander abgestimmt, sie lassen sich baulich kompakter realisieren und können zudem flexibler in unterschiedlichen Fahrzeugarten eingesetzt werden.

Schaeffler: Zwei Achsen für den perfekten Antrieb

Die Serieneinführung eines Schaeffler Getriebes für elektrische Antriebe markiert einen Meilenstein für den Unternehmensbereich E-Mobilität. Entwickelt und produziert in den Werken in Herzogenaurach und Buhl verspricht das Produkt vollsten Fahrspaß bei gleichzeitig hohem Fahrkomfort und optimaler Geräuschperformance. Erhältlich ist das Getriebe sowohl in achsparalleler als auch in koaxialer Form und bietet bei geringem Bauraumbedarf ein hohes Eingangsmoment. Zu finden sind beide Varianten im neuen Audi e-tron. Die koaxiale Variante sorgt für komfortablen Hinterradantrieb, das Zuschalten der achsparallelen Variante auf der Vorderachse ermöglicht den Allradantrieb. Herzstück des Ganzen ist der von Schaeffler entwickelte Planetenradsatz mit einem hochintegrierten Stirnraddifferential.

„Die beiden Getriebe für Audi sind seit August in Serie. Für die Zukunft rechnen wir mit der Produktion von bis zu 250.000 Getriebeeinheiten pro Jahr. Dank der Modularität unserer Produkte sind wir auch in der Lage, die Getriebe für andere Anwendungen zu adaptieren“, erklärt Dr. Jochen Schröder, Leiter Unternehmensbereich E-Mobilität bei Schaeffler.



Das Getriebe in koaxialer Anordnung aus dem Hause Schaeffler treibt die Hinterachse des Audi e-trons an. Es zeichnet sich durch einen hoch integrierten gestuften Planetenradsatz in Kombination mit einem Stirnraddifferential aus. Dadurch ergibt sich eine besonders gute Bauraumnutzung im Fahrzeug.