

kfz-betrieb

SPEZIAL

2014

Juli



100 Jahre Mobilität

Seit 1914 ist Glaubitz aus Zittau erfolgreicher Kfz-Dienstleister – mit der Marke ecu.de mittlerweile sogar europaweit.



ecu.de

Motorsteuergeräte

Zündschaltgeräte

Pumpensteuergeräte

Hybridsteuergeräte

ABS-/ESP- Steuergeräte

Zündverteiler

Drosselklappen

Kombiinstrumente

Turbosteller

Getriebesteuergeräte

Prüfung & Reparatur von Fahrzeugelektronik

ecu.de - ein Betrieb der
Glaubitz GmbH & Co. KG

Görlitzer Straße 53
02763 Zittau

Telefon: 03583/ 55 47 80

Telefax: 03583/ 55 47 820



Inhalt

2014

- 4 Eisen, Ernst und ECUs**
Glaubitz macht mobil. Das Unternehmen kann auf eine 100-jährige Firmengeschichte zurückblicken
- 7 Not macht erfinderisch**
Geschäftsführer Andreas Ullmann über den Aufbau der Marke ecu.de
- 8 Geht nicht, gibt's nicht!**
Es gibt kaum eine defekte elektronische Kfz-Komponente, die das Team von ecu.de nicht wieder zu neuem Leben erweckt
- 10 Achtung Kontrolle!**
Elektronikkomponenten, die bei ecu.de überholt werden, absolvieren eine ausführliche Prüfung – davor und danach
- 12 „New Age“ der anderen Art**
Ein Blick auf die zahlreichen, präzise aufeinander abgestimmten Prozessschritte, um eine defekte Elektronikkomponente wieder instand zu setzen
- 15 Der Klick zum Überblick**
Der neue Internetauftritt von ecu.de sorgt für noch mehr Service
- 16 Diamantenfieber?**
Seit bald einem Vierteljahrhundert gibt es Glaubitz-Autodienst als Mitsubishi-Autohaus in Zittau
- 18 Wir empfehlen ecu.de**
Stimmen von zufriedenen Kunden

IMPRESSUM

kfz-betrieb
SPEZIAL

Im Auftrag der Glaubitz GmbH & Co. KG
Das «kfz-betrieb-Spezial» ist als Supplement
dem Träger-Titel »kfz-betrieb« beigelegt

Geschäftsführung

Stefan Rühling (Vorsitz)
Florian Fischer
Günther Schürger

Redaktion

Wolfgang Michel (Chefredaktion),
Steffen Dominsky

Koordination

Ute Jaxtheimer

Layout

Agentur Print/Online

Herstellung

Franz Fenn

Druck

Vogel Druck und Medienservice GmbH,
97204 Höchberg

Erfüllungsort und Gerichtsstand

Würzburg

Anschrift von Verlag und Redaktion

Vogel Business Media GmbH & Co. KG
Max-Planck-Straße 7/9, 97082 Würzburg
Telefon: 0931/418-2417
Telefax: 0931/418-2060
www.vogel.de

Leserservice

Birgit Rüdél/Ursula Zeiss,
Telefon: 0931/418-2417
Telefax: 0931/418-2060
E-Mail: birgit.ruedel@vogel.de



Wolfgang Michel
Chefredakteur
»kfz-betrieb«

Jahrhundert-Service

Automobilbau in Ostdeutschland? Klar, „Trabi, Wartburg und Co.“ werden Sie jetzt denken. Das stimmt auch – jedenfalls für die Zeit nach 1945. Und davor? Da war der Osten des Landes mit Audi, BMW, DKW, Horch, Opel, Wanderer und vielen anderen automobile Hochburg mit Weltruf. Hier stand die Wiege zahlreicher Marken und Modelle, zum Beispiel auch die der Phänomen-Werke in Zittau. Diese Werke zogen nicht nur eine entsprechende Zulieferindustrie nach sich. Der stetig wachsende Fahrzeugbestand ließ parallel ein bekanntes Handwerk, das des Schlossers, aufblühen, bzw. das des Kfz-Schlossers entstehen.

Auch Richard Glaubitz gehörte 1914 zu denen, die an den Durchbruch des Automobils glaubten. Sich sicher waren, mit den knatternden, lärmenden und stinkenden Gefährten künftig aufs richtige Pferd zu setzen.

Noch bevor er sein Können und seinen Fleiß im frühzeitlichen Kfz-Service Markt unter Beweis stellen konnte, machte der Erste Weltkrieg alles zunichte. Sorgen Weltwirtschaftskrise und ein weiterer Weltkrieg für große Härten und Entbehrungen innerhalb weniger Jahre.

Aber der Sachse ließ sich nicht unterkriegen. Im Gegenteil: Mit einer großen Portion Mut, eisernem Willen und viel Ideenreichtum richteten er und seine Söhne sich und den Betrieb immer wieder auf. Brachten sich als privates Unternehmen durch DDR-Zeiten hindurch und etablierten sich als erfolgreiche Autohausinhaber in der Nachwendezeit.

Damit nahmen die Herausforderungen keineswegs ein Ende. Die Glaubitz GmbH & Co. KG würde heute nicht ihr 100. Firmenjubiläum begehen können, wäre da nicht der Erfindergeist von Andreas Ullmann, dem Urenkel des Firmengründers. Der hatte Mitte der neunziger Jahre mit der Instandsetzung von elektronischen Fahrzeugkomponenten eine brillante Idee. Welche das war? Die kommenden Seiten verraten es!

wolfgang.michel@vogel.de

Statt Autos reparierte Richard Glaubitz nach dem Ersten Weltkrieg Fahr- und Motorräder – vorerst.



Fotos: Glaubitz

AUFBAUHISTORIE

Eisen, Ernst und ECUs

Fünf Epochen, vier Staatsformen, drei Betriebe, jede Menge Höhen und Tiefen. Aber stets ein und dasselbe Motto: Glaubitz macht mobil. Seit 100 Jahren in und um Zittau, inzwischen auch deutschland- und sogar europaweit.

Heutzutage fliegen bei einer Geschäftseröffnung Sektkorken. Damals waren es Gewehr- und Mörsergranaten. Vor einem Jahrhundert zerstörte der Erste Weltkrieg mit einem Schlag die Träume und Hoffnungen von Millionen Menschen. Auch die des Schmiedegesellen Richard Glaubitz. Der hatte sich im sächsischen Zittau wenige Wochen vor Ausbruch des Krieges selbstständig gemacht, und sich als Pächter der „Zentral-Auto-Garage“ als Dienstleister in die kfz-technische Servicewelt begeben. Glaubitz hatte den richtigen Riecher – unglücklicherweise im falschen Moment. Anders als Kaiser Wilhelm II., der die aufkommende Automobilität für eine

„vorübergehende Erscheinung“ hielt, war Glaubitz überzeugt davon, dass Hufe beschlagen bald zum alten Eisen gehört.

Auch den Kampf an der „Heimatfront“ verloren

Doch der Wunsch und die Hoffnung sich als erfolgreicher Handwerker und Ernährer profilieren zu können, zerplatzte wie eine Seifenblase. Während der Vater vier Jahre lang im Schützengraben Dreck fraß, tat die Familie irgendwann Selbiges mit dem Kitt der Fenster an der „Heimatfront“. Die Ehefrau mit den fünf Kindern entbehrte, was ging und was nicht. Alles nur für ein einziges Ziel: Unter allen Umständen die Pacht für den Kfz-Betrieb aufzubringen, der

nichts abwarf, aber jede Menge Kosten verursachte. Schließlich sollte er die wirtschaftliche Basis der Familie sein – nach dem Krieg. Aber es kam anders.

Kaum war der Ex-Soldat heimgekehrt, folgte die riesengroße Enttäuschung: Der Werkstattinhaber kündigte das Pachtverhältnis. Doch statt zu resignieren, machte Richard Glaubitz das, was er bisher immer getan hatte und bis zu seinem Lebensende stets tun sollte: Er gab nicht auf. Er suchte nach einer Alternative und fand sie in einem viel zu kleinen Ladengeschäft in Zittaus Altstadt. Da dort beim besten Willen keine Autos reinpassten, sattelte der Unternehmer sprichwörtlich um, und reparierte fortan Fahrräder und

anderes aus Eisen. Behutsam stellte sich der erste Erfolg ein.

Das Leben zu dieser Zeit, nicht nur das der Familie Glaubitz: eine Achterbahnfahrt. Kaum hatten sie die schlimmste Not nach dem Krieg überwunden, raffte die Weltwirtschaftskrise in den Jahren 1922/23 vieles wieder dahin. Darauf folgte wieder eine Phase der Erholung und der wirtschaftlichen Genesung. 1926 schlossen die fleißigen Sachsen erste Werksverträge ab. Kunden konnten Zweiräder von Mars, TAS und Zündapp nicht nur reparieren lassen, sondern auch neu erwerben. Erträge, die der Betrieb abwarf, wurden umgehend reinvestiert. Die Kfz-Familie pachtete eine alte Schmiede, baute sie aus und richtete dort eine Auto-Werkstatt ein.

In der Stadt kam einer weiterer Ausstellungsraum hinzu. Der Lohn der Mühen: Ein Status als offizieller Goliath-Hansa-Lloyd-Vertreter im Jahr 1931. Es ging weiter bergauf. Drei Jahre später kaufte das Familienoberhaupt ein Grundstück in der Görlitzer Straße 53, baute eine neue Werkstatt und eine Shell-Tankstelle. 1935 weihte das Sechs-Mann-und-eine-Frau-Team das ein, was es drei Generationen später noch immer ist: den Firmenstammsitz des Glaubitzschen Automobilzweigs.

Kurze Blütezeit und dann kam die DDR

Gerade 20 meist mühevollen Jahre war das Ende des Ersten Weltkriegs her, da brach ein ungleich größeres Inferno aus. Wieder herrschte Krieg. Für das, was der Nationalsozialismus in kurzer Zeit auch an automobilwirtschaftlichem Aufschwung mit sich brachte, büßten alle Deutschen – vor allem die im Osten. In letzter Minute misslang die Flucht vor der Roten Armee und besiegelte für die kommenden 44 Jahre auch das Schicksal der Kfz-Familie. Die neue Zeit bescherte Glaubitz die vierte Staatsform und dank Mangelwirtschaft und sozialistischem Einheitsgedanken eine weitere betriebliche Herausforderung.

Davon bekam der Firmengründer nur noch einen kleinen Teil mit, er starb 1949. Da die DDR-Führung nur Privatunternehmen mit weniger als zehn Mann duldetete, musste sich das Familienunternehmen im kommen-

den Jahr selbst zerschlagen. 1953 hieß es dann ein weiteres Mal: Motorrad-, Fahrrad- und Autodienst-Glaubitz entstehen. Die Söhne waren aus demselben Holz geschnitten bzw. Stahl geschmiedet wie der Vater, sie ließen sich nicht unterkriegen, bewiesen Mut und Standvermögen. Sie bauten zerstörte Betriebsteile wieder auf und erweiterten bestehende. Der zwangsweisen Gründung einer PGH – einer Art „Handwerks-VEB“ – konnte die Familie mit Mühe und Not entgehen.

Statt schicker Borgward-Cabriolets setzte der Betrieb fortan Traktoren Marke „Pionier“ in stand, richtete eine Motoreninstandsetzung ein, schloss Serviceverträge mit Schlepper- und Motorenwerken ab. Man etablierte sich als Servicestützpunkt für den Multicar und für Anhängerkupplungen und baute Nfz-Anhänger auf Druckluftbremsen um. Die Zweiradbrüder hingegen machten statt Zündapps und EMWs, Simsons und MZetten wieder flott. Träume, die der DDR-Staat nicht hergab, erfüllte man sich kurzerhand selbst. Beispielsweise den vom eigenen Wagen. Dank eines alten Wanderer-Fahrgestells, etlichen Metern Stellmacherholz bzw. Quadratmeter Karosserieblech entstand mit jeder Menge Fleiß und Kreativität der „Glaubitz 1.0“.

Auch im gewerblichen Bereich bewiesen die Zittauer ihr handwerkliches Können immer wieder. Füllten die Lücken, die Fünf-Jahresplan und Co. entstehen ließen. Entwickelten und fertigten im eigenen Karosseriebau geschlossene Traktorkabinen genauso wie Lkw-Fahrerhäuser oder Spezialaufbauten wie Langholztransporter. Ende der siebziger Jahre übernahm die mittlerweile dritte Generation das Steuer bzw. den Lenker der jeweiligen Unternehmen. Bei Glaubitz-Autodienst war das Siegfried Ullmann, Vater von Andreas Ullmann (s. S. 7) und Ehemann von Glaubitz-Tochter Carla.

Die Wende: Auf zu neuen Mobilitätsufers

So vergingen die Jahre bis die Wende kam. Die schien Bestes, zumindest Besseres zu verheißen. Siegfried Ullmann erkannte die Zeichen der Zeit: Flugs kündigte er sämtliche „DDR-Verträge“ und bewarb sich bei



Ein Mann mit Mobilitätsvisionen: der Firmengründer Richard Glaubitz.



Die Visitenkarte, die alles sagt: „Hier werden Sie geholfen“.



Gleiche Stelle, andere Zeit: Zweirad Glaubitz im Herzen von Zittau heute.



Mitsubishi ist eine angesagte Marke – zumindest vor gut 20 Jahren.



Stolz wie Oskar: Herbert Glaubitz (re.) und Wenzel Patzelt mit dem selbst gebauten Auto.



Volles Haus in den Dreißigern: Glaubitz Autodienst macht seinem Namen alle Ehre.



Nach der Wende: Der Anfang der Neunziger umgebaute Firmensitz.

einem japanischen Automobilhersteller als Vertriebspartner. Am 1. September 1990 war Glaubitz-Autodienst frischgebackener Mitsubishi-Vertragshändler. Zusätzlich zu Automobilen verkaufte man ein Jahr später auch Lkw-Modelle der Canter-Reihe. So viele, dass der Betrieb beim Händlerwettbewerb einen vorderen Platz belegte. Der Dank dafür: eine Incentive-Reise rund um die Welt – für die Ex-DDRLer ein Ding der Unglaublichkeit. „Wir hatten eigentlich nur unseren Job gemacht und dafür flog man uns zu dieser riesigen rotbraunen Brücke bei San Francisco, an den weißen Strand von Hawaii und ins kunterbunte Bali“, erzählt die Enkelin des Firmengründers noch heute mit glänzenden Augen.

Die Anfangseuphorie war schnell verfliegen

Leider folgte auch in dieser Epoche der mittlerweile 80-jährigen Firmengeschichte einem wirtschaftlichen Aufwieder ein ebensolches Ab. Mitte der neunziger Jahre war nicht nur die Euphorie im Osten der Republik vielfach verfliegen, sondern auch das Geld – vor allem beim Neuwagenkauf. Auch für den Service saß das Portemonnaie keineswegs mehr locker. Davon konnten Vertreter einer japanischen Marke ein Lied singen, konnten sie in Sachen zeitwertgerechte Reparatur ihren Kunden doch oft nur ein Achselzucken bieten. Kostspielige Elektrik- und Elektronikkomponenten gab es – anders als allen voran bei deutschen Marken – statt als günstige Austauschmeist nur als teure Neuteile.

Eine Tatsache, mit der sich Andreas Ullmann nicht abfinden wollte. Ein Arbeiter-Monatslohn für ein

neues Motorsteuergerät? „Nicht mit mir“, dachte sich der Kfz-Mechaniker mit Faible für Dioden und integrierte Schaltkreise. Kurzerhand öffnete er eines Tages die defekte Blackbox an einem Kundenfahrzeug, schaute, prüfte und fügte neu zusammen, was zusammengehört. Die Steuergeräte (engl.: „ECU“ = Electronic Control Unit) weiterer Kunden folgten dem gleichen Schema.

Viele Fahrzeuge bewahrte Ullmann vor dem wirtschaftlichen Totalschaden, erarbeitete sich so zufriedene und treue Autohauskunden. Einfallsreichtum und fachliche Kompetenz des Kfz-Elektronik-Fuchses sprachen sich ab 1996 rasch herum. Erst in der Umgebung, dann in der eigenen Händlerorganisation, mit der Zeit auch deutschlandweit. Keine zwei Jahre später wurde Ullmann Junior nicht nur Deutscher und Europameister der Mitsubishi-Servicetechniker – 2004 ein weiteres Mal Vize-Europameister – er wurde ab 2001 auch Firmeninhaber.

Binnen kürzester Zeit hat sich die anfängliche „Lötbastelei“ zu einer professionellen Elektronikinstanz entwickelt. Wie schon sein Urgroßvater hatte der damals 23-jährige Kfz-Meister den richtigen Riecher – dieses Mal im richtigen Moment. 1998 entstand die eigenständige Elektronikabteilung (ecu.de) mit drei Technikern – zum Glück. Denn sie war es, die dem Familienunternehmen nur ein Jahr später das sprichwörtliche Überleben sicherte. Die Bank hatte über Nacht sämtliche Autohaus-Kredite gekündigt. Ein herber Rückschlag, aber auch hier griff das Glaubitz-Motto „Aufgeben gibt's nicht“. 25 bis 50 Steuergeräte

könne er in der Woche reparieren: Damit konnte Andreas Ullmann neue Geldgeber vom Elektronik-Geschäftsmodell überzeugen. Heute setzt ecu.de etwa 150 bis 200 Steuergeräte instand – pro Tag!

Die Elektronikreparatur entwickelte sich rasant

Der rasant wachsende Geschäftsbereich sprengte rasch die vorhandenen Räumlichkeiten. Die kommenden Jahre verliefen nach dem wiederkehrenden Muster: mehr Arbeit, mehr Personal, kein Platz, neue Räume, mehr Arbeit, mehr Personal usw. Im Jahr 2007 brachten bereits 20 Kfz-Experten und Elektronikingenieure ihr Wissen in Unternehmen und Produkte ein.

Ullmann versorgte bereits deutschlandweit Werkstätten und Autohäuser mit seinen instand gesetzten Elektronikkomponenten. Mit Schweden setzten die findigen Sachsen 2009 ihren Fuß zudem erstmals ins Ausland, wo sie ihre Dienstleistungen zusammen mit einem Partner vermarkten. Weitere Aktivitäten folgten in der Slowakei, Tschechien, Österreich und Frankreich. Zudem ist man in Spanien, der Schweiz und im restlichen Skandinavien vertreten.

Auf stolze 80 Mann ist das Team von Glaubitz heute angewachsen – und ein Ende scheint vorerst nicht in Sicht. Dank nach wie vor viel handwerklichem Geschick, kaufmännischem Verständnis sowie unternehmerischem Weitblick feiert 2014 die Idee des Firmengründers ihr 100. Jubiläum: Menschen den perfekten Service rund um ihre Mobilität zu bieten – egal auf wie vielen Rädern.

INTERVIEW

Not macht erfinderisch

Die Unfähigkeit des Marktes, Reparaturlösungen für Kfz-Elektronik zu bieten und der Wille, nicht zum Teiletaucher zu verkommen, brachten Andreas Ullmann auf eine Idee. Ein Idee mit weitreichenden Folgen.

Redaktion: Urgroßvater, Großvater, Vater – allesamt Kfz-Meister. Ihr beruflicher Werdegang schien vorprogrammiert, Herr Ullmann?

Andreas Ullmann: Das stimmt. Doch musste ich mich keineswegs irgendeiner Familientradition beugen, im Gegenteil. Mir bereitete der Umgang mit Kfz-Technik von Kindesbeinen an große Freude. Von daher war es für mich Verpflichtung und Wunsch zugleich ebenfalls das Kfz-Handwerk zu erlernen und auszuüben.

Nun sind Sie aber nicht nur Werkstattinhaber, sondern auch erfolgreicher Mittelstandsunternehmer. Wie das?

Als Kind schenkte mir mein Patenonkel einen Elektronikbaukasten. Das war eine Art Initialzündung. Von da ab faszinierten mich neben klassischer Kfz-Mechanik auch Dioden, Transistoren, sowie das Prinzip von Steuerungen bzw. Regelungen. Die Elektronik war bereits ein Hobby von mir, noch bevor sie Automobilhersteller nennenswert einsetzten.

Wie wurden Sie einer der erfolgreichsten Instandsetzer von Kfz-Elektronik?

Das Motorsteuergerät an einem Mitsubishi eines unserer Autohauskunden war defekt. Als Ersatz konnte uns der Importeur nur mit einem Neuteil weiterhelfen. Das sollte damals circa 1.500 D-Mark kosten. Zu viel für den Kunden, der mich nach einer alternativen Reparaturmöglichkeit fragte. So nahm ich mir in einer ruhigen Minute das Steuergerät, öffnete es, lokalisierte den Fehler und behob ihn. Zu einem Bruchteil der Kosten für ein Neuteil fuhr das Auto wieder.

Die Reparatur war von dauerhaftem Erfolg gekrönt?

Und wie! Als ich ihn vor zwei Jahren das letzte Mal sah, fuhr der Wagen



Foto: Dominsky

noch immer mit dem instand gesetzten Steuergerät. Da war die Reparatur bereits gut 15 Jahre her.

Was folgte, war eine servicetechnische Kettenreaktion?

Kurze Zeit später hatte wieder ein Kunde das gleiche Problem. Auch ihm konnten wir schnell und kostengünstig weiterhelfen. Auch andere Mitsubishi-Partner standen regelmäßig vor derselben Herausforderung: Entweder eine Alternative zum teuren Neuteil zu finden oder womöglich den Kunden zu verlieren. So kam es, dass wir erst auch die Steuergeräte anderer Mitsubishi-Partner, schließlich auch die von Kunden Freier Werkstätten instand setzten. Aus Eigenbedarf entwickelte sich mit unserer Marke ecu.de in kurzer Zeit ein ganzer Geschäftszweig.

Ihre Eltern hießen den kommerziellen Elektronik-Faible ihres Sprösslings gut?

Sie haben mich stets unterstützt. Schließlich liegen das Tüfteln und das sich Auseinandersetzen mit Herausforderungen unserer Familie im Blut. So träumte mein Großvater seinerzeit vom eigenen Wagen. Zu Kaufen gab es den nicht. Also hat er ihn sich selbst gebaut.

Worin liegt der Erfolg von ecu.de?

Zum einen kommen wir dank einer lokalen Hochschule an sehr gut qualifizierte Mitarbeiter. Zum anderen beschäftigen wir auch zahlreiche „Praxis-Experten“, also Kfz-Meister und -Techniker. Zudem haben wir in unserem eigenen Autohaus täglich das Ohr am Endkunden, erfahren Probleme aus erster Hand und wissen um die Sorgen und Nöte an der Front. Deshalb unterstützen wir Werkstätten auch bei der Diagnose und dem Aus- bzw. Einbau defekter Elektronik. Diesen Service bietet in dieser Form sonst niemand!

Geschäftsführer Andreas Ullmann mit »kfbetrieb«-Redakteur Steffen Dominsky im Gespräch.

ZUR PERSON

Andreas Ullmann (41)

Kfz-Techniker-Meister

Europameister der Mitsubishi-Servicetechniker 1998, Vize-Europameister 2004

Verheiratet, 4 Kinder



Fotos: Glaubitz

Kleiner Ausschnitt eines extrem breiten Portfolios: ecu.de setzt beinahe alles instand, was in einem Fahrzeug einen Stecker hat.

PRODUKTPORTFOLIO

Geht nicht, gibt's nicht!

Von A wie ABS-Steuergerät bis Z wie Zündverteiler: Es gibt kaum eine defekte elektronische Kfz-Komponente, die das Team von ecu.de nicht wieder zu neuem Leben erweckt. Nebenbei verbessert es noch so manches Teil mit „Seriendefekt“.

Über viele Jahre Automobilgeschichte hinweg war der Begriff „Steuergerät“ Abkürzung bzw. Synonym für „Motorsteuergerät“ – andere gab es schließlich nicht. Stieg die Population der Elektronikgehirne anfangs noch langsam, so explodierte sie in den letzten Jahren mit der flächendeckenden Elektronifizierung unserer Fahrzeuge förmlich. Entsprechend oft geht irgendein Steuergerät kaputt, entsprechend oft stellen sich Werkstätten und Fahrzeughalter die Frage: Gibt es eine Alternative zum teuren Neu- oder Werkstauschteil?

„Und wie es die gibt“, sagt hier das Team von ecu.de. Denn nicht nur der Mensch wächst mit seinen Aufgaben – auch Unternehmen! So entstand 1998 mit ecu.de die professionelle Elektroniksparte von Glaubitz, deren

Angebot und Know-how seitdem mit der Zahl der „Blackboxen“ in unseren Fahrzeugen parallel wächst. Heute setzt die knapp 80 Mitarbeiter zählende Elektroniktruppe nahezu alles instand, was in einem Fahrzeug einen Stecker hat. Neben Steuergeräten jeglicher Couleur zählen dazu zahlreiche weitere Komponenten (siehe Kasten).

Auch wenn die Zahl von 900 „gängigen“ Gerätetypen, die der Spezialist im Programm hat, stolz klingen mag: Es ist nur die Spitze des Eisbergs. Jenes Eisbergs, den das Team um Firmengründer Andreas Ullmann tagtäglich erklimmt und erfolgreich bezwingt. Denn für dieses spielt es kaum eine Rolle, woher oder aus welcher Zeit eine Komponente stammt. Während Branchenkollegen nicht selten ausschließlich „Schnell-

dreher“, also häufig defekte Komponenten reparieren, setzt ecu.de beinahe alles instand. Egal, ob das Steuergerät eines Maserati-Motors, der in einem Sportboot sitzt, oder die Lenkungssteuerung einer Bearbeitungsmaschine für Eisbahnen –



Verschlossene Drosselklappen ersetzt ecu.de mit einer eigenen Hall-Variante.

Grenzen setzt meist nur die Verfügbarkeit elektronischer Bauteile.

Obwohl: Auch in der Steuergerätestandsetzung sind die Zeiten vorbei, in denen man nur ein paar Schrauben aus einem Blech- bzw. Plastikkasten drehen musste, um so an dessen Innereien, sprich die Platine(n) zu kommen. Mit einer speziellen Masse ausgegossene Steuergeräte, verklebte Gehäuse oder in „Gelee“ eingelegte Platinen gehören heute zum guten Ton in der Steuergerätfertigung. Entsprechendes Wissen benötigt ein Instandsetzer, um überhaupt an ein defektes Bauteil heranzukommen – von der Kompetenz, die vielfach mikroskopisch kleinen Elemente austauschen zu können, ganz zu schweigen.

Mehr als andere: Service heißt der Unterschied

Doch genau diese Kompetenz ist es, über die ecu.de verfügt. So setzt das Zittauer Unternehmen nicht nur Defektes „einfach“ in stand. Kunden erhalten hier ein technisches Rundum-Paket. Beispiel technische Beratung: Allein in der Hotline sitzen sieben Mitarbeiter. Die nehmen nicht nur Aufträge an, sondern beraten Hilfesuchende auch kompetent in Praxisfragen. Immerhin handelt es sich bei ihnen keineswegs um freundliche Telefonistinnen, sondern um waschechte Techniker, die wissen, wo der Elektronikhase langläuft. So erhalten Werkstätten Unterstützung bei der Fehlerdiagnose, und dem Aus- und Wiedereinbau (Stichwort Anlernen/Codieren) – kostenlos versteht sich! Und wer sich lieber lesend informiert: Der neue Internetauftritt (s. S. 15) bietet ebenfalls zahlreiche Hilfen für Praktiker.

Das geballte Glaubitz-Know-how spiegelt sich auch im besagten Zer- und Freilegen bzw. professionellen Wiederverschließen von Steuergeräten wider: CNC-Fräsmaschinen und Menschen, die diese bedienen können, sind heute ebenfalls wichtige Voraussetzungen. Genauso wie der Zugang zu Elektronikersatzteilen. Denn nicht nur unsere Autos werden immer kurzlebiger: Auch Bauteile von Steuergeräten werden in immer kürzeren Zyklen durch neue ersetzt. Hier hilft oftmals nur eine großzügige Bevorratung oder die Abnahme großer Stückzahlen – das können

kleine Anbieter oft nicht leisten, ecu.de kann es!

Zudem ist Ersatzteil nicht gleich Ersatzteil: Reparaturen mit günstigen aber qualitativ minderwertigen Komponenten kommen für ecu.de nicht infrage – im Gegenteil. „Wenn wir feststellen, dass bei ‚Seriendefekten‘ Bauteile die Ursache sind, die es in einer höherwertigen Ausführung gibt, so setzen wir stattdessen diese ein“, beschreibt Tobias Hauck, Kundenberater bei ecu.de, die haus-eigene Qualitätsdoktrin.

Doch nicht nur einzelne Komponenten verbessert der Service-Spezialist: Auch ganze Systeme – beispielsweise die Drosselklappeneinheiten von Volvo- und Mitsubishi. Sie sind mit einem verschleißanfälligen Schleifkontakt ausgestattet. Die pfiffigen Sachsen ersetzen ihn durch eine selbst entwickelte kontaktlose Einheit nach dem Hall-Prinzip. Konstruiert hat die ein Ingenieur, ein hauseigener versteht sich. Denn dank der ortsansässigen Hochschule verfügt das Unternehmen auch über perfekt qualifiziertes Fachpersonal für derartige Aufgaben.

Mittlerweile reicht das in 18 Jahren erarbeitete Fachwissen so weit, dass ecu.de sogar als Entwicklungspartner für die Zuliefer- und Fahrzeugindustrie fungiert. Sind z. B. originale Steuergeräte nicht mehr verfügbar, entwickelt und baut das Team bei entsprechenden Stückzahlen „kurzerhand“ neuen Ersatz. Dass dabei keinerlei Arbeiten außer Haus gegeben werden, versteht sich nicht von selbst, ist aber so. Nur so sichert man die gleichbleibend hohe Qualität,



Ausgeklügelte Hamsterhaltung: Auch dank des durchdachten Ersatzteilmanagements kann ecu.de Instandsetzungen anbieten, wo andere passen müssen.

auf die europaweit inzwischen 25.000 Kunden vertrauen.

Die Glaubitzsche Personal-Kompetenz zeigt sich auch bei den Steuergerätechnikern: Fast alle haben eine Ausbildung als Kfz-Handwerker in der Tasche. Das zahlt sich nicht nur bei der bereits erwähnten Kundenberatung aus, sondern z. B. auch dann, wenn das Steuergerät Teil eines CAN-Bus-Systems ist. Dieses erfordert im Fehlerfall sprichwörtlich vernetztes Denken und „Systemkenntnis“. Vor allem dann, wenn es sich um ein mechatronisches System wie ein automatisiertes Schaltgetriebe handelt. Nicht nur schadet es da nicht, wenn man Ahnung von der Kfz-Materie hat, ohne sie geht's oftmals gar nicht. Und geht nicht, gibt's bei Gaubitz/ecu.de nicht!

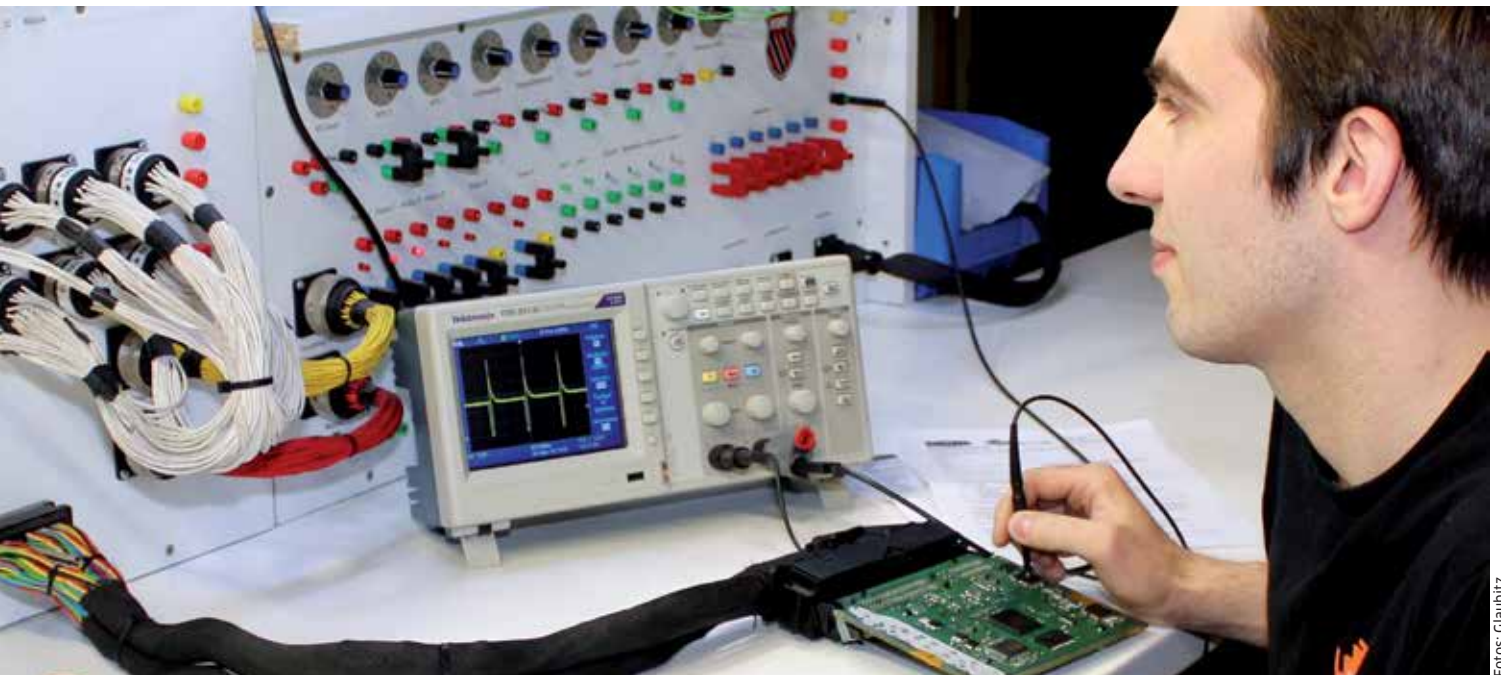
PORTFOLIO

kfz-betrieb

Diese Produkte setzt ecu.de instand:

- Drosselklappen
- Luftmassenmesser
- Zündverteiler
- Einheiten der Zentralelektrik
- Kupplungssteller für automatisierte Getriebe
- Stellglieder für Turbolader
- Klimabedienteile
- Cockpits bzw. Displays
- Elektrische Servolenkung
- Dieselpumpensteuergeräte
- und viele andere mehr

Darüber hinaus setzt ecu.de auch Diagnosetester instand – Beispiel Opel Tech2, Mitsubishi MUT III sowie elektronische Komponenten aus Nutzfahrzeugen und Old-/Youngtimern. Im Prinzip alles, mit Ausnahme von Airbagsteuergeräten.



Fotos: Glaubitz

Die Fehleranalyse moderner Steuergeräte setzt umfassende Prüfwerkzeuge und -Technologien voraus. So müssen die ecu.de-Techniker z. B. komplette CAN-Bus-Systeme simulieren können.

ELEKTRONIKPRÜFUNG

Achtung Kontrolle!

Keine Therapie ohne vorangegangene Diagnose – was für den Menschen gilt, trifft auch auf die Technik zu. Wenn Elektronikkomponenten überholt werden, absolvieren sie bei ecu.de eine ausführliche Prüfung – davor und danach.

Erhalten Ärzte auf die Frage „Wo drückt der Schuh?“ meist klare Antworten, sieht die Sache bei Steuergeräten ganz anders aus: Hier spricht der Patient oft gar nicht mehr, „erzählt“ nicht selten Falsches oder macht nur vage Andeutungen. Einer der Gründe hierfür: Moderne Steuergeräte arbeiten immer öfter im Verbund (Stichwort Datenbus), können sich somit wechselseitig beeinflussen und auch stören. Gerade deshalb ist die Eingangsprüfung vor der Instandsetzung einer Elektronikkomponente überaus wichtig.

Auch sind die Zeiten vorbei, in denen man die schadhafte Hardware eines Steuergeräts bereits mit bloßem Auge erkennen konnte. Ohne geeignetes Equipment wie Laborszilloskope, Signalgeneratoren, (Multi)-Marken-Diagnosetester und

PCs mit entsprechender Prüfsoftware geht heute kaum noch was. Dass ecu.de darüber verfügt, ist keine Frage, sondern eine Tatsache. Hinzu kommt: Viele der benötigten Werkzeuge gibt es nicht zu kaufen: Die Steuergeräteexperten haben sich diese entsprechend selbst entwickelt und angefertigt. Nur so können sie rasch und vor allem sicher herausfinden, wo der Fehler liegt.

Und der existiert zu 15 bis 20 Prozent gar nicht! Mit anderen Worten: Die eingeschickte Komponente ist in Ordnung, die Werkstatt bzw. der Kunde hat eine Fehldiagnose gestellt. Ist das der Fall, berechnen die Elektronikrecycler pauschal 50 Euro Prüfgebühr – mehr nicht. Doch: Sie helfen Kunden oft noch und geben ihnen Tipps zur weiteren Fehlersuche. Die Gebühr entfällt sogar kom-

plett, wenn ecu.de keine Reparatur anbieten kann, weil das gute Bauteil irreparabel ist.

Problematik Einbaurage – was Hersteller treiben

Die Ursache dafür kann z. B. ein konstruktiver Fehler, wie eine zu schwach ausgelegte Leiterbahn sein, die sich verabschiedet hat. Oder mechanische Einflüsse haben den Defekt verursacht und ein Steuergerät beispielsweise „absaufen“ lassen. Das geschieht durch eine falsche Platzierung innerhalb des Fahrzeugs, z. B. im Ansaugkanal oder im (Spritz-) Wasserbereich innerhalb des Motorraums. Auch kommt es hin und wieder zu einem „Platinenbruch“, hervorgerufen durch mechanische Erschütterungen, z. B. im Zuge eines Unfalls. Ist das der Fall,

müssen Kunden dennoch nicht verzagen: Dank eines reichen Fundus an Spendergeräten bietet Glaubitz auch hier in aller Regel ein zeitwertgerechtes Reparaturangebot.

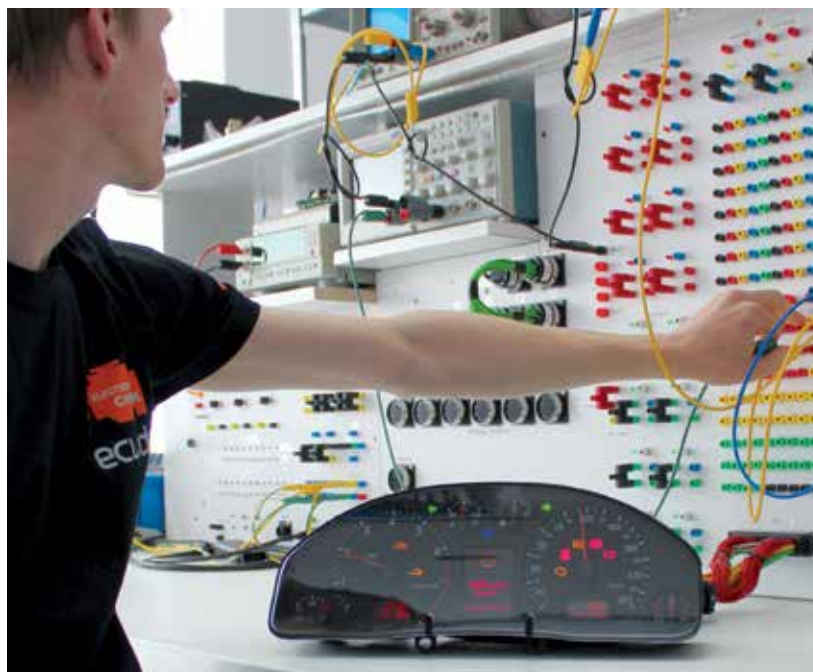
Doch selbst wenn die Elektronikkomponente defekt ist: In den meisten Fällen liegt die Ursache nicht am Bauteil selbst, wenn dieses das Zeitliche gesegnet hat: „Grundsätzlich muss man zwischen ‚externen‘ und ‚internen‘ Ursachen unterscheiden, die zum Ausfall führen. In der Regel liegt die Ursache in der Peripherie der Geräte. Häufig sind Stromstöße aufgrund von Kurzschlüssen, hervorgerufen durch Scheuerstellen, der Grund für einen Ausfall“, weiß Alexander Krampe, Servicetechniker und ecu.de-Teamleiter der Asiatenabteilung aus langjähriger Erfahrung zu berichten.

Oder genau das Gegenteil ist der Fall: Nicht Über-, sondern Unterspannung, beispielsweise aufgrund einer zu schwachen Batterie, sorgt für einen Defekt. Dann verräucht zwar nicht die Hardware, sprich Bauteile innerhalb des Steuergeräts, wohl aber dessen Software nimmt Schaden – es kommt zu „Datenfehlern“. Um die als solche entlarven können, braucht man entsprechende IT-Experten, die derartige Störungen lokalisieren und vor allem auch beheben können – ecu.de hat sie.

Apropos „Software“. Was viele Kfz-Fachleute und Werkstätten nicht wissen: Die Elektronik, allen voran von Steuergeräten, verschleißt auch „innerlich“ – unabhängig von äußeren Einflüssen. So können „Eproms“ (Speicherbausteine) eine gewisse Anzahl an Lösch- und Schreibvorgängen absolvieren, sprich softwaremäßig neu geladen werden.



Die Ausnahme: Immer seltener erkennt man Platinendefekte wie diese „Brandstelle“ mit bloßem Auge.



Stark im Kommen: Sogenannte „Pixelfehler“ in Instrumenten und Anzeigen. Nicht selten kommen in der Instandsetzung minderwertige Ersatzteile zum Einsatz – nicht so bei ecu.de.

Haben sie diese Grenze erreicht, sind sie verbraucht und fallen aus.

Lassen sich derartige Defekte – entsprechendes Know-how vorausgesetzt – noch relativ rasch und treffsicher lokalisieren, fordern andere Störungen den Steuergerätetechniker schon deutlich stärker. Nämlich dann, wenn die Komponente „mal geht und mal nicht“, sprich der Fehler sporadisch auftritt. Die Ursache dafür ist meist klimatischer Natur, d. h. er tritt bei besonders hohen bzw. tiefen Temperaturen auf.

Komplexe Fahrzeuge bedeuten komplexe Fehlersuche

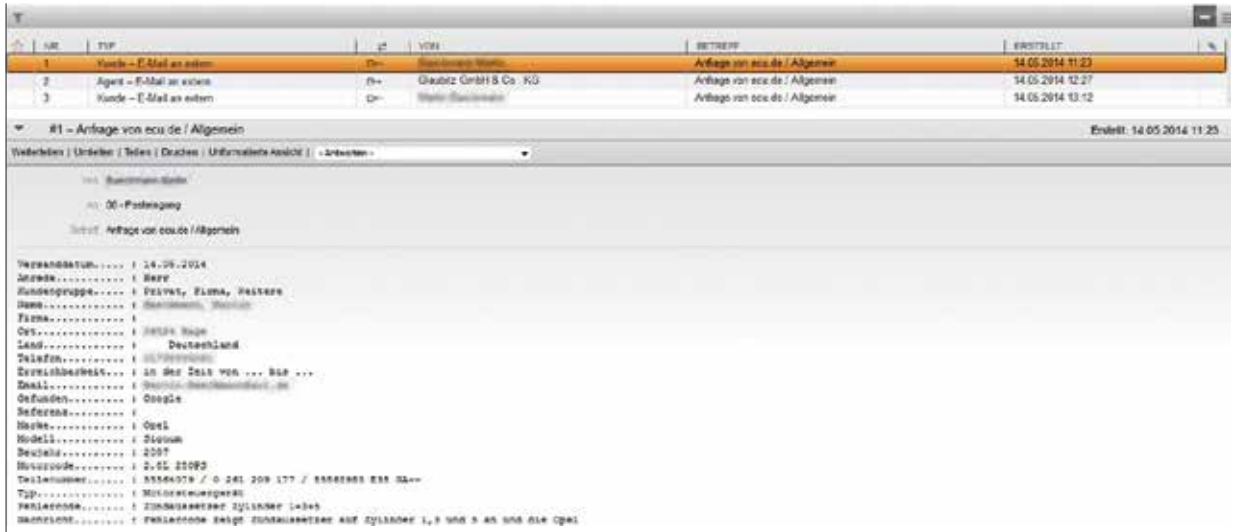
Hinzu kommen die immer öfter bzw. in immer zahlreicheren Varianten anzutreffenden Daten-Bus-Systeme moderner Fahrzeuge. Bei diesen ist es nicht selten unmöglich, eine einzelne Komponente zu überprüfen, ohne dass sie am Datennetz hängt. Genau das gaukeln die Kfz-Experten der jeweiligen Komponente vor. Wie? Indem sie sich entsprechende Prüfanlagen bauen und dazugehörige -software schreiben, die ein ganzes Fahrzeug (-system) simulieren. Allein dafür gibt es bei ecu.de drei Spezialisten: Einen, der nur Prüfstände konstruiert, einen, der nur diese baut und einen, der nur spezielle Software-Prüfprogramme schreibt.

„In den letzten Jahren ist der Aufwand, den wir im Vorfeld der eigentlichen Reparatur leisten müssen, enorm gestiegen“, erklärt Prüfpezialist Dipl. Ing Frank Bäßler. Das liegt auch an der fortschreitenden Verschmelzung von moderner Elektronik und klassischer Mechanik – die Mechatronik lässt grüßen. Exemplarisch sind hier automatisierte Schaltgetriebe oder elektromechanische Lenkgetriebe zu nennen. Um Störungen in diesen Systemen eindeutig lokalisieren zu können, bedarf es entsprechender Prüfwerkzeuge und -stände. Dem kann nicht jeder Instandsetzer von Elektronikkomponenten gerecht werden.

Genau hier trennt sich bei Elektronikinstandsetzern die Spreu vom Weizen. Es reicht mittlerweile immer seltener aus „Platinenexperte“ zu sein. Ohne Systemverständnis und -kenntnis von Automobilen ist beim korrekten Fehlerbefund schnell das Ende der Fahnenstange erreicht. Hier punktet die voll umfängliche Kfz-Kompetenz von ecu.de (s. S. 8 f.).

So viel Aufwand ist nicht nur für die korrekte Lokalisierung eines Fehlers notwendig. Er zahlt sich auch bei der am Ende des Reparaturprozesses stehenden Abschlusskontrolle der Komponente aus. Ohne den verlässlichen Produkt das Zittauer Haus – echtes „made in Germany“ eben!

Bereits bei einer Reparaturanfrage erstellt ecu.de ein „Ticket“ – das erleichtert die spätere Auftragsabwicklung.



Fotos: Glaubitz

REPARATURABLAUF

„New Age“ der anderen Art

Fast jede defekte Elektronikkomponente lässt sich wieder zu neuem Leben erwecken. Doch dazu bedarf es zahlreicher, präzise aufeinander abgestimmter Prozessschritte. Welche das sind, verrät ein Blick hinter die Kulissen von ecu.de.

Der Paketdienst bringt das hoffentlich sorgfältig verpackte Bauteil nach Zittau.



Ist das Bauteil ausgepackt, folgt das Anlegen eines Auftrags und die Reise im codierten Transportbehälter beginnt.



Sie haben eine Störung an einem Fahrzeug, sind sich aber nicht sicher, ob die vermutete Komponente der Grund dafür ist? Sie haben den Fehler lokalisiert, wissen aber nicht, wo das verantwortliche Bauteil sitzt? Sie haben das defekte Bauteil bestimmt, wissen aber nicht, was Sie außer diesem für eine erfolgreiche Reparatur noch benötigen? Oder Sie haben ein mechatronisches System und sind sich nicht sicher, was davon ecu.de für eine Instandsetzung benötigt und was nicht?

Kein Problem: Dann haben Sie als ecu.de-Kunde mehrere Möglichkeiten: Sie greifen zum Hörer und wählen die 03583/55478-0. Dann sprechen Sie mit einem der aktuell sieben qualifizierten Servicetechniker der Glaubitz-Hotline. Er hilft kompetent weiter. Was allerdings in der Natur der Sache liegt: Nicht immer ist eine Leitung frei. Doch keine Sorge: Hilfesuchende haben in diesem Fall mehrere überaus praktische Möglichkeiten: Entweder sie schi-

cken eine Rückrufanfrage per Fax oder lösen diese per Kontaktformular (siehe Homepage) aus und warten. Oder sie klicken unter www.ecu.de auf den orangefarbenen „Online – Live-Chat starten“-Button, wenn dieser unten rechts im Browser zu sehen ist. Dank ihm haben Neu- wie Bestandskunden die Möglichkeit, kurze (!) Fragen zu Auftragsstatus oder Reparaturpreis, -zeit und -fähigkeit auch bei besetzter Hotline zu stellen.

Modern, sicher, effizient – die Auftragserteilung per E-Mail

Die einfachste und „treffsicherste“ Variante: Interessierte wenden sich per E-Mail nach Zittau – am besten mithilfe des Kontaktformulars (siehe Homepage). Diese Möglichkeit bietet zahlreiche Vorteile. Zum einen hat man unter info@ecu.de stets freie „Leitung“. Das spart Zeit, Nerven und Geld – auf beiden Seiten. Zum anderen hat man benötigte Informationen zu Bauteil und Fahr-

zeug bereits im Vorfeld beschafft und muss diese nicht erst „just im Moment“ oder gar im Nachhinein erfragen.

Außerdem liegt das Gros notwendiger Infos zum potenziellen Reparaturauftrag den ecu.de-Mitarbeitern dann bereits als „Ticket“ vor, das dabei automatisch generiert wird. Sämtliche Angaben und auch die Korrespondenz mit dem Auftraggeber sind hierbei übersichtlich und „verlustfrei“ dokumentiert.

Idealerweise existiert ein solches Ticket bereits dann, wenn das Bauteil in der Görlitzer Straße 53 ankommt. Worauf Werkstätten hierbei achten sollten: auf eine vernünftige, sprich sichere Verpackung der Komponente. Eigentlich sollte es selbstverständlich sein, dass man Dieseleinspritzpumpen oder ABS-Steuergeräte entleert, bevor man sie auf die Reise schickt. Auch dass ein Cockpit ein empfindliches Bauteil ist und entsprechend verpackt sein sollte, ist eine Selbstverständlichkeit – leider nicht für jeden, wie das Team von ecu.de immer wieder feststellen muss. Mit einer Auftragsnummer versehen geht die jeweilige Komponente dann auf die Reparaturreise.

Auch wenn ein großer Teil der bei Steuer- und sonstigen Geräten auftretenden Defekte und Störungen wiederkehrender Natur ist: Eine endgültige Aussage zu Instandsetzungsmöglichkeit, -kosten und -dauer können die Elektronikexperten erst nach durchgeführter Eingangsprüfung treffen (s. S. 10 f.). „In 95 Prozent aller Fälle bezahlt der Kunde den Preis, den wir für unsere 900 gängigen Gerätetypen veranschlagt haben“, weiß Michael Worf, Kfz-Serviceberater und Teamleiter der ecu.de-Support-Abteilung zu berichten.

Und der hat es in sich – im positiven Sinn. Im ungünstigsten 60, im günstigsten Fall 90 Prozent des Preises eines Neuteils sparen sich Kunden mit einer der zeitwertgerechten Glaubitz-Reparaturlösungen. Mit anderen Worten: Bei aktuell 350 Eu-

ro ist in aller Regel die Grenze der maximalen Instandsetzungskosten erreicht – ein überaus attraktiver Wert, wenn man sich die nicht selten deutlich vierstelligen Preise der Fahrzeughersteller für deren Neukomponenten vor Augen hält!

Was sich ecu.de-Kunden außerdem noch sparen: Anders als viele Neu- bzw. Tauschteile müssen sie die gebrauchte und bereits im gleichen Fahrzeug verbaute Komponente in der Regel nicht erst neu anlernen. Das spart Aufwand und Kosten bzw. verlangt nicht nach passender Hard- und Software (Stichwort Diagnosetester bzw. Codierungen), die in der Werkstatt unter Umständen

nicht vorhanden sind. „Generell liefern wir alle Geräte als ‚Plug and play‘-Variante aus“, erklärt Tobias Hauck, Kundenbetreuer bei ecu.de. Was er damit meint? Dass Werkstätten – abweichend von obiger Regel – meist auch dann ihr

Steuergerät einbauen können, ohne Anpassungen vornehmen zu müssen bzw. nur geringe. Soweit es möglich ist, erledigt ecu.de Anlernarbeiten bereits vor der Auslieferung.

Reparaturdauer = Dauer der Überholung plus Versand

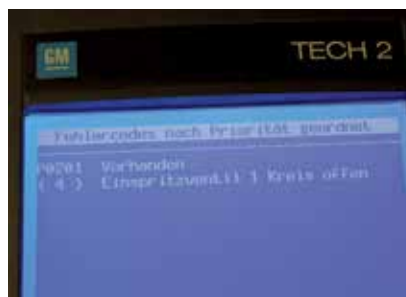
Eine Geräteüberholung dauert in der Regel zwei bis vier Arbeitstage. Dass davon die Hälfte, wenn nicht mehr, allein auf das Konto für den Transport von und zu Glaubitz geht, ist Fakt. Ein beschleunigtes Verfahren, beispielsweise durch eine Expressabholung ist jederzeit möglich – die können Kunden via Telefon oder unter www.ecu.de auslösen. Länger dauert eine Reparatur meist nur dann, wenn es sich um exotische Old- bzw. Youngtimer-Komponenten handelt. In Sachen Paket-Versender haben Kunden die Qual der Wahl. Die meisten positiven Erfahrungen hinsichtlich Versanddauer, Termintreue, Beschädigungs- und Verlustquote haben die Sachsen mit DHL und UPS gemacht.

Die Bandbreite der Komponenten, die ecu.de instand setzt, ist zum einen überaus breit. Zum anderen

„Wir decken die gesamte Prozesskette ab – von der Kundenbeanstandung, über die Diagnose bis hin zur zeitwertgerechten Reparatur der Elektronik.“



Je nach Baugruppe und Hersteller kommt das Teil zum jeweiligen Spezialisten. Der führt eine Eingangskontrolle durch.



Neben allgemeinen Prüfwerkzeugen kommen auch markenspezifische Diagnosetester zum Einsatz.



Ist der Fehler lokalisiert, wird das Steuergerät geöffnet. Hierzu muss in diesem Fall das Alu-Gehäuse präzise aufgefärs werden.



Als Nächstes wird eine eventuell aufgebrauchte Beschichtung („Gelee“) sorgfältig entfernt und die Platine gereinigt.

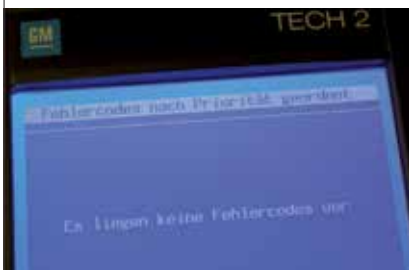
Ist, wie in diesem Fall, ein Draht abgerissen, werden sämtliche Drähte mittels „Bonder“-Maschine neu angeschweißt.



Nach dem Wiederversiegeln der Platine wird das Gehäuse mithilfe von Spezialdichtstoff dauerhaft und sicher verschlossen.



Beim Ausgangstest werden vorhandene Fehlercodes gelöscht und das Steuergerät abschließend geprüft.



Sauber und sicher verpackt, geht das Steuergerät zusammen mit Rechnung sowie Reparatur- und Einbauinfos zurück zum Kunden.



So viel können Sie sparen

Bauteil/Marke	Preis/Hersteller	Preis/Glaubitz	Ersparnis
Zündschaltgerät Mercedes	2.000 bis 2.500	350	1.650 bis 2.250
Pumpensteuergerät Opel	1.000	180	820
Motorsteuergeräte Diesel (von Bosch)	900 bis 1.500	180	720 bis 1.320
ABS-Steuergerät BMW	800 bis 1.000	180	620 bis 820

Preise Hersteller: Circaangaben für Neuteile. Alle Preise in Euro

geht die technologische Weiterentwicklung immer rascher vorstatten. Keiner kann alles können, demzufolge haben sich auch die Mitglieder des Teams auf bestimmte Systeme, Marken oder Arbeiten spezialisiert. Bereits die Eingangskontrolle führt ein konkret verantwortlicher Diagnosetechniker durch. Hat das Bauteil – in unserem Beispiel ein Simtec-70-Motorsteuergerät eines Opel Astra G – diesen erfolgreich absolviert, führt ihn sein Weg weiter zum nächsten Spezialisten. Der legt mithilfe einer CNC-Fräsmaschine erst einmal die „Innereien“, sprich die Platine der Steuereinheit frei.

Erst jetzt kann als Abschluss der Eingangskontrolle der endgültige Befund abgeschlossen, bzw. zur Sicherheit bestätigt werden. Doch bevor die Ausfallursache, in diesem Fall ein abgerissener, hauchdünner Kontaktdraht („Bonddraht“), ersetzt werden kann, muss zuerst die Platine bzw. Kontaktleiste vom „Gelee“ befreit werden. Die weichgummiartige Masse hat der Gerätehersteller im Werk auf die Platine aufgebracht, um diese vor Erschütterungen und Oxidation zu schützen. Auch diese Aufgabe übernimmt bei ecu.de ein darauf spezialisierter Kollege, besser gesagt eine spezialisierte Kollegin. Denn, ein „feines Händchen“ zu haben, ist hier nicht praktisch, es ist unverzichtbar.

Ohne Hightech-Geräte keine ordnungsgemäße Reparatur

Ist der „Übeltäter“, sprich abgerissene Bonddraht freigelegt, wird er entsprechend neu angesetzt. Das erledigen echte Profis mit einer Bondmaschine. Die, viele zehntausend Euro teuer, kann oder will sich nicht jeder Elektronikinstallateur

leisten – „entsprechend oft gibt es in solchen Fällen ‚Pfusch am Bau‘, z. B. in Form von per Hand angelöteter Drähte zu beobachten“, weiß Patrick Teuber aus Erfahrung zu berichten. Nicht so bei Glaubitz: Hier werden sämtliche Kontaktbrücken mit einer seiner vielen Bond-Maschinen mit Qualität auf Serienniveau neu geschweißt.

Nach einer Prozesskontrolle geht es im Anschluss zum Wiederversiegeln der Platine. Hat das Opel-Steuergerät die erfolgreich über sich ergehen lassen, ist die nächste Station – Stichwort „wieder“ – das Wiederverschließen der Einheit. Denn was nicht mittels Schrauben zu öffnen war, ist verständlicherweise auch damit nicht zu schließen. Dementsprechend wird das Gerätegehäuse mit einem automobilerprobten Spezialsilikon dauerhaft abgedichtet und verschlossen. Es folgt ein Funktionstest – siehe oben – gegebenenfalls eine Codierung/Vorabanpassung an das betreffende Fahrzeug.

Es schließt sich der Kreis in der Versandabteilung. Sämtliche eingeschickte Ware kommt dort in einen Karton. Aber nicht irgendeinen „olten“ gebrauchten. Instand gesetzte Bauteile erhalten Kunden bei ecu.de in einer nicht nur schönen und neuen, sondern vor allem in einer entsprechend sicheren Verpackung. Und obendrauf gibt es, neben der Rechnung, noch ein Diagnoseprotokoll, das den/die Fehler bzw. Defekte und deren erfolgreiche Behebung beschreibt – Tipps für den Wiedereinbau und eventuell notwendige Zusatzarbeiten inklusive. Das Ganze mit soliden 24 Monaten Garantie – Werkstattherz, was willst Du mehr?

INTERNETPORTAL

Der Klick zum Überblick

Seit 16 Jahren ist der Name „ecu.de“ sprichwörtliches Programm im World Wide Web. Jetzt sorgt ein brandneuer Internetauftritt für noch mehr Service. Von dem profitieren vor allem gewerbliche Kunden.

Foto: Glaubitz

Klar, übersichtlich und mit jeder Menge Infos drin: das neue Internetportal von ecu.de.

Einerseits sind wir Deutschen ein echt modernes Volk. Bestes Beispiel: unser liebstes Kind, das Auto. Da sind wir „Technologieführer“. Andererseits sind wir echt altmodisch. Beispiel gefällig? Nehmen wir den Ladenschluss. Daran halten wir fest, wie die Klette am Wollpullover. Dabei hat das Einkaufen zu jeder Zeit, an jedem Tag, unbestritten Vorteile. Und was für Verbraucher gilt, trifft auch auf Gewerbetreibende zu: Auch sie profitieren vom Waren- und Informationsangebot rund um die Uhr und von jedem beliebigen Ort der Welt aus.

Die entsprechende Dienstleistung, sprich ein Internetportal, das abgesehen von ein paar „Nice-to-know“-Fakten auch echten Nutzwert bietet, über das verfügt ecu.de bereits seit vielen Jahren. Dank ihm können sich Firmen- wie Privatkunden Informationen zum Glaubitz-Portfolio in Sachen Reparatur von Elektronikkomponenten einholen.

Dort erfahren sie wichtige „Basics“ wie:

- die Ersatzteilenummer des Fahrzeugherstellers
- die Ersatzteilenummer des Bauteillieferanten
- (Endverbraucher-) Preise brutto/netto
- typische Fehler-/Defektsymptome
- die Reparaturdauer

Des Weiteren Angaben dazu, was die Elektronikprofis außer der defekten Komponente für eine Reparatur eventuell noch an Bauteilen benötigen – beispielsweise in Sachen Wegfahrsperre das elektronische Zündschloss und den Schlüssel. Formulare für Reparaturaufträge, Tipps zum Versand und solche für die Fehlerdiagnose bzw. den erfolgreichen Wiedereinbau des Steuergeräts etc. runden das www-Angebot ab – bisher. Denn seit Kurzem ist der neue Internetauftritt von ecu.de am Start.

Und der sieht nicht nur besser aus, er kann auch vieles besser.

Vor allem Werkstätten profitieren von zahlreichen neuen Funktionen und Serviceangeboten. So können sich gewerbliche Kunden ab sofort, so sie denn registriert sind, auf dem Portal einloggen und erhalten ihnen vorbehaltene Leistungen. Dazu zählen:

- individuelle Gewerbekundenpreise zu jedem der 900 gängigen Produkte
- weiterführende Informationen zum Themenkomplex „Wegfahrsperre“
- die Option, Aufträge nun selbst aufgeben und eine Abholung der Ware per Paketdienst auslösen (Express) zu können
- die Möglichkeit, künftig sogar mittels Hersteller-/Typschlüsselnummer schnell und einfach nach der zum Fahrzeug passenden Komponente suchen zu können.



Fotos: Glaubitz

Die Görlitzer Straße 53 ist die Heimat von Glaubitz-Auto-dienst - und das seit 1935. Von 1991 an auch als Mitsubishi-Ver-tragspartner.

AUTOHAUS

Diamantenfieber?

Seit bald einem Vierteljahrhundert hält Glaubitz-Autodienst in und um Zittau die Fahnen hoch für die Marke Mitsubishi. Und wie das in guten „Ehen“ nun mal so ist: Partner sind für einander da – egal in welchen Zeiten.

Manche Ehefrau bzw. Freundin zeigt sich beim Anblick eines Edelsteins sichtlich gerührt. Doch auch wenn man Mitsubishi (zu Deutsch: „Drei Diamanten“) heute modell- und erfolgstechnisch mit der Situation vor 15 oder 20 Jahren vergleicht, können einem die Tränen kommen – leider. Viel ist aktuell nicht übrig, vom einstigen Glanz, sprich Marktanteilen. Eine Entwicklung, die um 1997 ihren Anfang nahm, und mit einem Ergebnis, an dem heute kein Vertreter der Marke auch nur ansatzweise vorbeikommt.

Auch einem Autohaus im Südosten der Republik ging es Mitte/Ende der neunziger Jahre alles andere als prächtig. Der Euphorie der anfänglich Kaufgierigen, später immerhin noch der Kaufwilligen, wich binnen weniger Jahre die Ernüchterung des real existierenden Kapitalismus – wo keine Arbeit, da kein Geld, da kein neues Auto. Für das Familienunternehmen aus Zittau dennoch kein Grund, dem Autobauer des Vertrauens den Rücken zu kehren – im Gegenteil. Während der eine oder andere Partner die Marke mittlerweile ganz oder teilweise abgegeben hat,

hält das Traditionsunternehmen Glaubitz fest zu den Japanern. Und das aus gutem Grund!

Geschenktes Vertrauen, das man honoriert

Schließlich war es Mitsubishi Deutschland, die an die Zusagen der Sachsen geglaubt hatten, anno 1990. Denn mehr als Prognosen und beste Absichten hatten diese damals nicht zu bieten. Woher sollten sie planbare Zahlen auch nehmen? Ein Jahr nach der deutsch-deutschen Stunde Null waren greifbare und wirtschaftlich wichtige Größen, im Gegensatz zu

manch Fünfjahresplan zuvor, absolute Mangelware. Das hielt die Firma Glaubitz aber nicht davon ab, am 27. September 1990 ihren „ersten“ Neuwagen zu verkaufen – den ersten seit mehr als 60 Jahren! Ihm folgten viele weitere. Und nicht nur die: Siegfried Ullmann, der Schwiegerenkel des Firmengründers, hatte sich nicht „einfach so“ für den Hersteller aus Tokio entschieden. Denn neben einer umfangreichen Pkw-Auswahl bot Mitsubishi auch eine vielseitige Klein-Lkw-Palette an, außerdem einen praktischen Transporter. Mit anderen Worten: Eine Marke, genau nach Ullmanns Geschmack.

Eine ordentliche Portion Mut auf beiden Seiten sowie viel fester Wille und Fleiß seitens der Automobilfamilie wieder „richtiger“ Kfz-Betrieb zu werden, mündeten schließlich am 20. März 1992 nicht nur in die Fortsetzung anfänglicher Verkaufserfolge, sondern auch in die Eröffnung des ersten Autohaus-Neubaus in Zittau. Wieder einmal hatten die sächsischen Mobilitätsexperten des Glaubitz-Clans den richtigen Riecher – auch dieses Mal vor allen bzw. vielen anderen. Zu Beginn der neunziger Jahre herrschten in Sachen Autoabsatz „chinesische“ Verhältnisse. Gerne hätten Glaubitz' in den ersten Jahren mehr Fahrzeuge verkauft, so ihnen entsprechende Kontingente zugeteilt worden wären.

Eine Situation, die sich – siehe oben – verhältnismäßig rasch änderte. Um genau zu sein: Um 1996 gab es einen regelrechten Knick in der bis dato steil und stets noch oben verlaufenden Erfolgsgeschichte von Glaubitz-Autodienst. Sein absolutes Waterloo erlebte der Familienbetrieb allerdings 1999, als dessen Hausbank von heute auf morgen sämtlich Kredite kündigte. Eigentlich das Aus für ihn, wäre da nicht der jüngste Spross Andreas Ullmann und seine wenige Jahre zuvor entdeckte Marktlücke der Elektronikinstandsetzung gewesen.

Mittlerweile scheint sich die Nippon-Marke wieder zu erholen, auch modellmäßig.

„Wir decken die gesamte Prozesskette ab – von der Kundenbeanstandung, über die Diagnose bis hin zur zeitwertgerechten Reparatur der Elektronik.“

Tobias Hauck, Kundenberater ecu.de



Die erste Fahrzeuglieferung nach der Wiedervereinigung – schneller verkauft als abgeladen!

Doch verloren gegangenes Kundenkapital wiederzugewinnen bzw. aufzustocken ist für Händler ein hartes Brot, ein verdammt hartes. Auch aufgrund dieser Tatsache haben sich die Zittauer „geöffnet“ und fungieren seit einigen Jahren servicetechnisch als Ansprechpartner für alle Marken.

Das Autohaus – Ansprechpartner für alle Marken

Das hat für beide Seiten einen dicken Vorteil: Für Bestands- wie Neukunden den, dass sie mit Glaubitz-Autodienst einen zuverlässigen und kompetenten Ansprechpartner für sämtliche Servicefragen haben, egal, um welches Fabrikat es sich handelt. Für das Autohaus bzw. für ecu.de den, dass sie – anders als die meisten anderen Anbieter in der Elektronik-Instandsetzungsbranche – den direkten Draht zum Kunden und zum „Gesamtkunstwerk“ Auto haben.

Anders als andere Anbieter wissen die Kollegen bei ecu.de bestens

Bescheid, wie unterschiedliche Systeme im Verbund funktionieren bzw. sich beeinflussen können, wissen daher auch, woher diese oder jene Fehlfunktion herühren kann. Denn dass nicht wenige Komponenten, die Werkstätten an ecu.de als ver-



Geht mit seiner Marke durch dick und dünn: das Team von Glaubitz-Autodienst.

meintlich defekt einsenden, genau das nicht sind, zeigt die tägliche Praxis (s. S. 12 ff.).

Dank des ständigen Praxisbezugs zu Mensch und Technik, können die Glaubitz-Elektronikprofis vielfach auch diesen Kunden weiterhelfen, indem sie Tipps und Tricks zur Fehlersuche geben und die Betriebe aktiv unterstützen. Das gilt neben permanenten vor allem im Fall von sporadischen Fehlfunktionen und Problemen. Denn nicht immer ist es für die Werkstatt ein Leichtes, nicht im Fehlerspeicher hinterlegte Störungen und Beeinträchtigungen nachzuvollziehen – im Gegenteil. Wohl dem, der hier markenübergreifend über Know-how und einen breiten Erfahrungsschatz verfügt – bei ecu.de ist beides der Fall. Und damit das so bleibt, wird es auch künftig beide Partner geben: hier das Autohaus, dort ecu.de.

KUNDENSTIMMEN

Wir empfehlen ecu.de

Elektronikprobleme? Wo andere kneifen, machen Ebermann & Klippel weiter – mit Hilfe von ecu.de kein Problem.



Foto: Dominsky

Ebermann & Klippel, Oderwitz

„Gerade in wirtschaftlich schwachen Regionen sind die Kosten einer Reparatur von großer Bedeutung. Hier ist die günstige Instandsetzung hochpreisiger Elektronikkomponenten eine willkommene Alternative. Sogar dann, wenn – Asien sei Dank – manch ein teures Originalteil mittlerweile als billiges Neuteil im freien Markt erhältlich ist. Denn die Qualität dieser Teile ist oft erschreckend. Mit einer von ecu.de aufgearbeiteten Komponente sind wir und unsere Kunden auf der sicheren und wirtschaftlich besten Seite.“

Als Mitsubishi-Partner sind die Brocks ecu.de-Partner von Anbeginn. Dank weiter steigender Elektronikdefekte sicher auch künftig.



Foto: Dominsky

Autohaus Brocks, Güstrow

„Mittlerweile fließt bei der Automobilproduktion jeder zweite Euro in die Elektronik. Entsprechend viel und oft geht hier etwas kaputt. Auch wir als Vertragspartner sind froh, wenn wir Kunden eine zeitwertgerechte Reparatur dieser Bauteile anbieten können. Mit Glaubitz haben wir diesbezüglich seit bald 20 Jahren einen Partner, der, anders als ‚kalte Elektroniker‘ auch Wissen und Verständnis für Automobile mitbringt. Das hat uns bereits in vielen Fällen die Arbeit erleichtert, wenn nicht gar erst ermöglicht.“

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart

„Die Entwicklung bei Elektronikkomponenten führt dazu, dass diese irgendwann überholt, durch leistungsfähigere ersetzt und damit nicht mehr produziert werden. Dies setzt Fahrzeughersteller bei der Beschaffung von Classic Originalersatzteilen vereinzelt Grenzen. Wir freuen uns mit der Firma Glaubitz einen Partner zu haben, der uns dabei unterstützt, die Fahrbereitschaft klassischer Porsche auch in Zukunft sicherzustellen. Die Instandsetzung werkseitig verbauter Elektronikkomponenten sorgt nicht nur für ein Höchstmaß an Originalität, sondern ermöglicht auch einen nachhaltigen Umgang mit Ressourcen.“

Seit mehr als vier Jahrzehnten fahren Porsche-Fahrzeuge mit elektronischen Steuergeräten – dank ecu.de auch künftig noch.



Foto: Porsche

DAS TEAM

70+ na und?

Rund 80 Mann zählt Glaubitz-Autodienst zusammen mit ecu.de.
Eine symphonische wie schlagfertige Truppe, die Firmeninhaber Andreas Ullmann
(2. Reihe, zwölfter von links) da um sich mittlerweile versammelt hat.





ecu.de

Prüfung & Reparatur von Fahrzeugelektronik

100% Made in Germany

Know-how seit 1998

Preisgünstig und professionell



www.ecu.de