

Reyher: zertifizierter Partner der Automobilindustrie

Reyher verfügt über ein integriertes Managementsystem, in dem alle Belange aus Qualität, Ökologie und Arbeitssicherheit abgebildet sind. Seit Juni 2000 liegt die Zertifizierung nach VDA 6.2 bei Reyher vor.

In der Weiterentwicklung haben wir dieses System zusätzlich an die Belange der ISO/TS 16949 angepasst.

Im Einzelnen bedeutet das, dass alle Reyher Mitarbeiter in allen Bereichen und auf allen Ebenen das Ziel verfolgen, die Qualität unserer Dienstleistungen und Produkte positiv zu beeinflussen und zwar durch richtiges, kundenorientiertes, einheitliches und vollständiges Handeln.

Damit erfüllen wir sowohl die hohen Erwartungen unserer Kunden aus der Automobilindustrie wie auch dem Ersatzteilemarkt, den wir mit qualitativ gleichwertigen Ersatzteilen versorgen.



VDA QMC **TÜV CERT** **TUV NORD**

ZERTIFIKATSERGÄNZUNG

Die TÜV CERT-Zertifizierungsstelle der TÜV NORD CERT GmbH
VERBAND DER AUTOMOBILINDUSTRIE e.V. (VDA) / Z.-Nr. 14/97
bescheinigt hiermit, dass das Unternehmen

R

F. Reyher Nachf. GmbH & Co. KG
Hafenweg 1
22709 Hamburg
Deutschland
Standort: HAMBURG

Großhandel und Vertrieb von Schrauben und Zubehör,
Verbindungselementen, Zeichnungsteilen, Befestigungstechnik,
Lagersystemen sowie Logistiklösungen und -dienstleistungen

für die Automobilindustrie ein
Qualitätsmanagementsystem nach VDA 6, Teil 2
- Dienstleistungen -
anwendet.

Diese Zertifikatsergänzung ist nur gültig in Verbindung mit dem TÜV CERT-Zertifikat.
Registrier-Nr. 07 100 990048. Sie bestätigt, dass das QM-System durch Erfüllung der in VDA 6,
Teil 2, gegebenenfalls 6.2.2.2.2000 erforderten Forderungen zusätzlich qualifiziert ist. Der
Nachweis wurde im Rahmen des Zertifikationsausbaus, Bericht-Nr. 3500 3186, erbracht.
Diese Zertifikatsergänzung ist gültig bis: 2009-06-30

Hannover, 2008-05-15 *H. Brandt*

TÜV CERT Zertifizierungsstelle der TÜV NORD CERT GmbH
Am TÜV 110 30856 Hannover

Mit der Automobilindustrie auf einer Linie

Bereits seit dem Jahr 2000 beschäftigt sich die Europäische Union mit dem Verbot gefährlicher Inhaltsstoffe und hat zu diesem Thema eine Vielzahl von Richtlinien veröffentlicht.

Die bekanntesten dürften sein:

- 2000/53/EG, ELV (**E**nd of **L**ife **V**ehicles Directive)
- 2002/95/EG, ROHS (**R**estriction of the Use of Certain **H**azardous **S**ubstances)
- 2002/96/EG, WEEE (**W**aste **E**lectrical and **E**lectronic **E**quipment)

Wesentliche Inhalte der Altfahrzeugverordnung:

Ab 1. Juli 2003 ist es grundsätzlich verboten, Fahrzeuge und Bauteile in Verkehr zu bringen, die die Schwermetalle Cadmium, Quecksilber, Blei und sechswertiges Chrom enthalten.

Der Altfahrzeugverordnung unterliegen

- Fahrzeuge zur Personenbeförderung (M1) mit höchstens 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz oder
- Fahrzeuge zur Güterbeförderung (N1) mit einem Höchstgewicht bis zu 3,5 Tonnen gem. Anhang II Abschnitt A der Richtlinie 70/156/EWG sowie
- dreirädrige Kraftfahrzeuge gem. EU-Richtlinie 92/61/EWG, jedoch unter Ausschluss von dreirädrigen Krafträdern.

Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung der Klasse M1 im Sinne von Artikel 4 Abs. 1 Buchstabe a zweiter Anstrich der EU-Richtlinie 70/156/EWG, wie zum Beispiel Wohnmobile, unterliegen bis zum 31. Juli 2006 bis zu einem Höchstgewicht von 3,5 Tonnen der Verordnung, ab 1. August 2006 ohne Gewichtsbeschränkung.

Auswirkungen auf die Serienfertigung

Im Bereich der Verbindungselemente bedeutet dies, dass gemäß Richtlinie 2005/673/EG für die Neufertigung von Fahrzeugen ab 01. Juli 2007 alle Korrosionsschutzschichten ohne sechswertiges Chrom ausgeführt sein müssen. Eine Ausnahme bilden Schrauben und Muttern zur Befestigung von Teilen des Fahrgestells, welche erst ab 1. Juli 2008 Cr(VI)-frei verwendet werden müssen.

Weitere Ausnahmen sind im Anhang II der Altfahrzeugrichtlinie festgelegt, der unmittelbar anzuwenden ist. Der aktuelle Anhang II ist über die Internetseiten der Europäischen Kommission einzusehen: <http://eur-lex.europa.eu>

Auswirkungen für den Ersatzteilmarkt

Generell ist nach 2005/673/EG, Anh. II vom 20. September 2005, Cr(VI) in Korrosionsschutzschichten bis 1. Juli 2007 zulässig, für Korrosionsschutzschichten für Schrauben und Muttern zur Befestigung von Teilen des Fahrgestells sogar bis 1. Juli 2008. Unter 2005/438/EG wurde die Entscheidung der Kommission zur Änderung des Anhangs II veröffentlicht:

„Da eine Wiederverwendung, Renovierung und Verlängerung der Lebenszeit von Produkten vorteilhaft ist, müssen für die Reparatur von Fahrzeugen, die sich am 1. Juli 2003 bereits in Verkehr befanden, Ersatzteile zur Verfügung stehen. Daher sollte die Verwendung von Blei, Quecksilber, Cadmium oder Cr(VI) in Ersatzteilen, die nach dem 1. Juli 2003 für die Reparatur solcher Fahrzeuge in Verkehr gebracht werden, gestattet sein.“

Offenbar aus Versehen ist in der Entscheidung des Rates unter 2005/673/EG dieser Passus vergessen worden. Wir teilen die Meinung namhafter Automobilhersteller und der IHK-Schwaben vom Januar 2006, dass dieser Passus trotzdem weiterhin Gültigkeit hat und es

denkbar unwahrscheinlich ist, dass man diese Anmerkung ersatzlos streichen wollte.

Nach unserer Meinung ist es nicht zielführend, Fahrzeugkomponenten, die mit Cr(VI)-haltigen Korrosionsschutzüberzügen gefertigt wurden, mit Cr(VI)-freien Ersatzteilen zu reparieren, zumal sich durch geänderte Überzüge unter Umständen geänderte Montageparameter ergeben. Der allgemeinen Aussage der Automobilindustrie „Wie produziert, so repariert“ schließen wir uns an.

Bislang unbestätigte Aussagen aus dem Kreis der Automobilindustrie sprechen sogar davon, dass aus einer Vielzahl von technischen Gründen der Anhang II erneut geändert wird, so dass generell alle Korrosionsschutzüberzüge von Schrauben und Muttern bis 1. Juli 2008 in einer Cr(VI)-haltigen Ausführung verwendet werden dürfen. Diese Aussage gilt es in den nächsten Monaten zu verifizieren.



Sondereile

Weg mit Schwermetall – her mit den Alternativen!



Galvanische Verzinkung

Die galvanische Verzinkung analog DIN EN ISO 4042 mit anschließender Chromatierung dürfte im Bereich der Verbindungselemente der am häufigsten verwendete Korrosionsschutz sein. Nicht zuletzt, weil dieser bei derartigen Massenteilen kostengünstig ist.



Spannrollenbefestigung

Neu- und Weiterentwicklungen

Hier zeichnet sich eine Neuentwicklung mit vergleichbarem Korrosionsschutz ab: die Dickschichtpassivierung, die üblicherweise einen leichten irisierenden Farbton hat. Standardteile sind heute mit dieser Beschichtung bereits aus Lagervorrat lieferbar. Die Farbe dieser Passivierung ist somit in etwa mit einer „alten“ Blauchromatierung vergleichbar. Zur Erhöhung des Korrosionsschutzes

können zusätzlich Versiegelungen aufgebracht werden. Bezeichnet man die herkömmlichen Cr(VI)-haltigen Konversionsschichten als „Chromatierungen“, so wählt man für die Cr(VI)-freien Überzüge den Begriff der „Passivierung“.

Weitere Alternativen

In der Praxis gibt es eine Vielzahl von Alternativen wie beispielsweise Zink-Nickel- und Zink-Eisen-Überzüge. Diese werden ebenfalls galvanisch aufgebracht, verursachen aber vergleichsweise erheblich höhere Kosten, wenn auch bei deutlich höheren Korrosionseigenschaften. Nicht galvanisch aufgebracht, aber ebenfalls mit vergleichsweise hohem Korrosionsschutz stehen Zinklamellenüberzüge nach DIN EN ISO 10683 unter der Bezeichnung „flZnnc“, wobei die Abkürzung „nc“ für „no chrome“ steht, zur Verfügung“.

Reyher Lieferprogramm

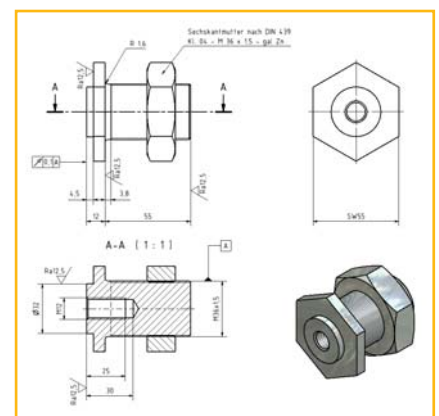
Unser Lieferprogramm umfasst neben

- Befestigungen für Lenksysteme
- Zubehör für Radlagersätze
- Rad- und Achsverschraubungen
- Spannrollenbefestigungen
- Befestigungen im Bereich Motortechnik

eine Vielzahl von weiteren Verbindungselementen aus dem Ersatzteilprogramm aller gängigen Automarken.

CAD-Zeichnungen: Teile nach Maß

Für alle uns zur Verfügung gestellten Muster erstellen wir CAD-Zeichnungen, auf deren Basis die Lieferfreigabe erfolgt. Diese Zeichnungen können im 2D- oder 3D-Format für nahezu alle gängigen Systeme zur Verfügung gestellt werden. Zukünftig können Sie entsprechende Zeichnungen für Standardteile aus unserem Katalogprogramm über unsere Internetseite herunterladen und in Ihr CAD-System einbinden. Es werden alle gängigen Formate unterstützt.





Digital einkaufen: Kostenbremse für die automotive C-Teile-Beschaffung

Der Druck auf die Automobilindustrie zwingt diese zu immer mehr Effizienz und damit zu ständiger Rationalisierung. Reyher kann mit innovativen, ausgefeilten und optimal ans Unternehmen angepassten Beschaffungsstrategien auch hier zu einer entscheidenden Effizienzerhöhung beitragen.

Mit eBusiness am Puls der Zeit

Im Prinzip wird die elektronische C-Teile-Beschaffung von allen namhaften OEMs und Zulieferern längst genutzt – und doch nicht immer voll ausgeschöpft. So bleiben Rationalisierungspotenziale oft noch ungenutzt.

Elektronische Datenübertragung – EDI

Mit dem Austauschformat EDIFACT als seit Jahren bewährtem Format zum elektronischen Austausch von Geschäftsdokumenten (Electronic Data Interchange – EDI) bietet Reyher seit den Neunziger Jahren eine stabile Anbindung von Kundensystemen.

Mit OpenTrans, IDoc-XML und VDA stehen weitere Formate zur Anbindung zur Verfügung, um den Austausch von Bestellungen, Auftragsbestätigungen, Lieferavisen und Rechnungen zwischen Kunden und Reyher zu vereinfachen und zu beschleunigen.

Reyher Internet Order – RIO

Der direkt an SAP angeschlossene Webshop RIO – Reyher Internet Order bietet Reyher Kunden Zugriff auf die handelsüblichen Abmessungen, aktuellen Lagerbestände und Artikelpreise. Zur

Anbindung von eProcurement-Systemen wurde eine OCI-Schnittstelle (Open Catalog Interface) realisiert, die den Katalog in den Enterprise Buyer Professional (EBP) der SAP integriert.

Reyher Order Management – ROM

Individuelle, flexible Systeme zur Lagerbewirtschaftung. Barcode- und Scannertechnik ermöglichen effektive Bestellerfassung. Die ROM-Systeme bieten höchste Versorgungssicherheit, eine größere Prozess-Sicherheit bei minimalem innerbetrieblichen, logistischen Aufwand.

Elektronische Kataloge

Große Nachfrage besteht auch nach kundenindividuellen, elektronischen Katalogen in unterschiedlichen Formaten, wie z. B. Excel, BMEcat oder Datenorm. Durch das bei Reyher eingesetzte Produktdatenmanagement-System können in kürzester Zeit neue bzw. aktualisierte Kataloge den Kunden übergeben werden. Es stehen Klassifikationsdaten nach ecl@ss und UN/SPSC in verschiedenen

Versionen zur Verfügung. Weitere Kundenanforderungen zur Datenaufbereitung werden berücksichtigt (z. B. Bilddaten, Kundenmaterialnummern, Sortimentsumfang). Mit den elektronischen Katalogdaten stellt Reyher den gesamten Kataloginhalt für das Kundensystem zur Verfügung.

Digitale Signatur

Digitales Signieren großer Mengen elektronisch erzeugter Ausgangsrechnungen ist möglich. Belegloser Eingang beim Kunden erleichtert den Durchlauf und senkt Prozesskosten. Die digitale Signatur ist steuerrechtlich voll anerkannt.

Eine Reyher Spezialität

In der Rolle als technisches Handelshaus zwischen Hunderten von Lieferanten und Tausenden von Kunden bietet Reyher mit seinen innovativen eBusiness-Lösungen Rationalisierungspotenziale für beide Seiten. eBusiness ist in Gegenwart und Zukunft ein Muss – gerade bei der prozesskostenintensiven C-Teile-Beschaffung.

