



In Zukunft werden nicht nur solche „Exoten“ wie dieser Lamborghini bei der Instandsetzung von Karosserieaußenteilen aus Leichtmetall zu finden sein.

Leichtes **schwer** angesagt

FAHRZEUGGEWICHT – Der Trend geht immer mehr zum Karosserieleichtbau und dem Einsatz von Leichtmetall. Das erfordert neue Instandsetzungstechnologien.

VON DR.-ING. HOLGER ENGE

LESEN SIE HIER...

... wie sich die Karosseriestrukturen verändern, um Gewicht zu sparen, und welche Möglichkeiten einer Reparatur trotzdem bestehen.

Leichtmetall im Karosseriebau war bisher fast nur im Rennsport und bei Exoten im Einsatz. Eine Ausnahme bildete der vor gut 20 Jahren eingeführte erste Audi A8 mit seiner innovativen Space-Frame-Technologie aus Aluminium. Doch mittlerweile hat sich dieser Werkstoff, zumindest partiell, vermehrt durchgesetzt, da nur so erheblich Gewicht eingespart werden kann. Doch die Verwendung in der breiten Masse erfordert ein Umdenken und den Einsatz neuer Technologien in der Karosserieinstandsetzung auf breiter Front. Zukünftig werden nicht nur die „handverlesenen“, speziell ausgerüsteten und geschulten Aluminium-Stützpunkte diese Fahrzeuge instand setzen.

Umdenken dringend erforderlich

In Zukunft werden sich immer mehr der sich bisher „nur“ mit konventionellen Karosserie-Reparaturen befassenden Unternehmen damit auseinandersetzen (müssen). Nur so wird es möglich sein, den Kunden, wie auch Versicherungen nach wie vor einen Komplettservice aus einer Hand bieten zu können. Dabei wird auch die wirtschaftlich sehr interessante Rückverformung weiter an Bedeutung gewinnen, denn die partielle Instandsetzung von sonst unbeschädigten Karosserieteilen wird in zahlreichen Fällen zukünftig die kostengünstigere Alternative sein. Abgesehen von diesem unbestrittenen Vorteil, wird dabei auch nicht in die bestehende Fahrzeugstruktur eingegriffen. Es werden also vermehrt Assekuranzen, aber auch die Kunden selbst darauf drängen, dass dieses in zahlreichen Fällen zweifellos kostengünstigere Verfahren angewandt wird.

Instandsetzen vor Austauschen

Gerade in Deutschland landen noch zu viele, meist teure Alu-Karosseriebauteile unnötig im Schrott, da diese einfach gegen Neuteile ausgetauscht werden. Hierfür sind die Hauptgründe in den Betrieben selbst, wie auch bei den Sachverständigen, zu suchen. Hier mangelt es oftmals an der notwendigen Kompetenz.

Zudem fehlt es am Wissen, was aktuell im Bereich der Aluminium-Reparatur grundsätzlich schon möglich ist. Wolfgang Schüssler, Key Account Manager OEM-Programme und Export bei Carbon, verdeutlicht die aktuellen Entwicklungen in diesem Bereich: „Die Grenzen des Machbaren haben sich in den vergangenen fünf Jahren zum Beispiel mit der Einführung der Bit-Technologie in der Aluminium-Reparatur deutlich nach oben verschoben. Schäden, die lange als irreparabel galten, können heute mit Hil-



Mit den patentierten Instandsetzungsgeräten von Carbon und dem richtigen Know-how wird die Karosseriestruktur in keinsten Weise in Mitleidenschaft gezogen.



Wie Sie sehen, sehen Sie (fast) nichts: Außer dem Ersatz des zu stark verformten Kotflügels konnten alle Karosserieteile aus Aluminium wieder perfekt in die ursprüngliche Form gebracht werden.

WELTWEIT EINMALIGES INSTANDSETZUNGSGERÄT



Die Carbon GmbH hat ihr Angebot um das patentierte Schweißgerät Miracle AluRepair Plus erweitert.

Dieses multifunktional bei der Aluminium-Instandsetzung einsetzbare Gerät ermöglicht unter anderem das punktuelle Verschweißen von Gewinde- und Massebolzen bis 10 Millimeter bei einem Nennstrom bis 1.000 Ampere. So können nun auch abgerissene Massebolzen zum Beispiel an Knotenblechen fachgerecht wieder angeschweißt werden.

Laut Carbon-Vertriebsleiter Siegbert Müller hat das Miracle AluRepair Plus als erstes Gerät überhaupt bereits die Freigabe vom Volkswagen Konzern für den Einsatz in den Partnerbetrieben erhalten.

fe der Klebtechnik und des patentierten AluRepair-Systems hochwertig und vor allem sehr wirtschaftlich instandgesetzt werden.“ Dabei sind auch die Versicherer wegen der oftmals hohen Fallkosten bei Fahrzeugen mit Aluminium-Karosseriekomponenten bereits sehr stark sensibilisiert.

Dies muss also bei den Autohäusern und Werkstätten, den Serviceleitern und vor allem auch bei den Sachverständigen zu einem gravierenden Wandel ihrer Einstellung führen. „Das kann aber nur erreicht werden, wenn die Verantwortlichen über die bestehenden Möglichkeiten konsequent informiert und geschult werden“, so Schüssler abschließend.

Diese innovativen Instandsetzungsmethoden werden also in Zukunft in den Fachbetrieben ebenso zum Alltag gehören wie die bisher bekannten konventionellen Verfahren. ☺