

Auch für knifflige Aufgaben geeignet

Bei der Instandsetzung von Fahrzeugkarosserien wird immer noch zu viel getauscht und zu wenig repariert. Dabei lassen sich mit Reparaturarbeiten gute Erträge erwirtschaften. Systeme wie das „Miracle“ von Carbon unterstützen die Betriebe dabei.

LEIF KNITTEL

In welche Richtung bewegt sich der Karosserie- und Lackmarkt, was sind die Trends von morgen? Wie verändern sich Materialien und Reparaturmethoden? Wie müssen Betriebe aufgestellt sein, damit sie auch in Zukunft überlebensfähig sind und ausreichende Erträge erwirtschaften? Diese Themen beschäftigen seit nunmehr fast zwanzig Jahren das Team der Carbon GmbH, Anbieter von Reparatursystemen für die Ka-

rosserie-Außenhautreparatur. Carbon-Vertriebsleiter Siegbert Müller, selbst gelernter Kfz-Mechaniker, erkannte 2001 gleich beim ersten Kontakt mit dem Miracle-Ausbeulsystem das Potenzial dieser Reparaturmethode. Müller war fasziniert, blieb dran und wurde schon wenige Monate später für seine Hartnäckigkeit belohnt: Die Carbon GmbH konnte den japanischen Hersteller der hochwertigen Ausbeulwerkzeuge mit ihrer

klaren Vision überzeugen und sich die alleinigen Vertriebsrechte für Deutschland sichern.

„Instandsetzen statt Tauschen“, so Müllers Vision, sollte den Karosserie- und Lackmarkt gründlich umkrempeln. Die handwerkliche Instandsetzung war längst auf dem Rückzug, die Karosseriebauer waren häufig nur noch reine Teilewechsler. Mittel- und langfristig zeichnete sich der Vormarsch der Schadensteuerer schon damals ab.

Arbeit bringt Rendite

Die Stundenverrechnungssätze der Steuerer lassen keine ausreichende Rendite für die Betriebe mehr zu. Bei klassischen Frontschäden – die etwa sechzig Prozent der gesteuerten Schäden ausmachen – ist zwar über das Ersatzteilgeschäft noch etwas Marge für den Betrieb drin, bei der geleisteten Arbeitszeit bringen die meisten Betriebe dafür aber Geld mit. Die Botschaft der Assekuranzen, Schadensteuerer und Automobilhersteller ist eindeutig: Die Fallkosten und damit auch die für den Verkauf gewichtige Typenklasseneinstufung müssen runter. Hingegen steigen die Teilekosten im Frontbereich seit Jahren. So kosten mittlerweile zum Beispiel LED-Scheinwerfer im Premiumseg-



Kanten werden mit aufgeschweißten Bits sauber nachgearbeitet.

Foto: Carbon

Foto: Carbon



Carbon GmbH Gestartet mit Dellendrücken

Bereits 1997 machte sich das junge Unternehmen einen Namen als Anbieter von Werkzeugen und Schulungen der damals noch neuen lackschadenfreien Ausbeultechnik. In den ersten Jahren wurden in Zusammenarbeit mit über sechzig Handwerkskammern und Bildungszentren deutschlandweit über dreitausend Dellenprofis ausgebildet. Die lackschadenfreie Ausbeultechnik wurde anfänglich von vielen belächelt, hat sich auch dank der vielschichtigen Bemühungen und Lobbyarbeit der Carbon GmbH auf breiter Front am Markt durchsetzen können.
Kontakt: www.carbon.ag

ment 2.000 Euro und mehr das Stück. Wer bei den Einsparungsversuchen der Versicherungen häufig auf der Strecke bleibt, ist leicht auszurechnen: Die Instandsetzer werden weiterhin steigende Umsätze verbuchen, die Umsatzrendite der Betriebe mit hohem Anteil an gesteuerten Schäden wird dennoch weiter schrumpfen.

Reparieren statt tauschen

Das Motto „Instandsetzen statt tauschen“ mit dem Miracle-System hilft natürlich beim klassischen Frontschaden nur begrenzt, so Siegbert Müller. Denn Scheinwerfer und Frontschürze sind meist irreparabel zerstört und die Reparatur von Anschraubteilen wie Kotflügeln ist oft nicht wirtschaftlich. Völlig anders stellt sich laut dem Carbon-Vertriebsleiter die Situation bei verklebten und verschweißten Bauteilen wie Seitenwänden, Kniestücken oder Schwellern dar. Hier könnten die Un-

ternehmen mit Miracle profitabel agieren und so ertragmäßig viel an Boden gutmachen. Müller erklärt: „Bei der Reparatur mit Miracle verkauft der Betrieb seine Arbeitszeit anstatt der Teile. Die Wertschöpfung bleibt im eigenen Unternehmen.“

Mittels Klebepads zieht der Karosseriebauer einen Großteil der Deformation aus dem Blech.



Foto: Carbon

Kniffliger Job: Die Deformation am Camper umfasst die Tür, die B-Säule und das vordere Seitenteil.



Foto: Carbon

Die komplette Innenverkleidung erschwert den Zugang zur deformierten Stelle.



Foto: Carbon

Den Easy-Puller nutzt der Karosseriebauer für die feineren Arbeiten.

Das Miracle-Reparaturkonzept ist heute als Standard für die Karosserie-reparatur ohne Einsatz eines Neuteils anerkannt. Das Ausbeulen mit den hochwertigen und ergonomischen Werkzeugen gestaltet sich für den Karosserie-Mitarbeiter oder Lackierer denkbar einfach. Der Schaden wird in der Regel mit der Miracle-Klebe-technik zuerst vorgerichtet. Nach der partiellen Entfernung des Lacks schweißst der Anwender mittels Inverter die speziellen Miracle-Bits entlang des Schadenverlaufs auf. Durch Zug mit einer der Miracle-Komponenten wie dem Strong-Puller oder Line-Puller löst sich die Deformation langsam auf. Restspannung und kleinere Unebenheiten können mit dem Easy-Puller beseitigt werden. Die Zeitersparnis gegenüber einem Teilet-aus-tausch liegt bei bis zu sechzig Prozent.

Wirtschaftliche Aspekte

In der Vergangenheit war der Ein-satz von Miracle rein aus wirtschaft-lichen Aspekten sinnvoll. Betrachtet man die aktuelle Entwicklung bei den Karosseriewerkstoffen sowie die ge-stiegenen Qualitätsansprüche von Versi-cherern, Flotten- und Endkundan, so ist das Miracle-Reparaturkon-zept für jeden Instandsetzer empfeh-lenswert. Waren Tiefziehbleche mit „altem Know-how“ und konventio-nellen Reparaturmethoden wie Zug-hämmern und Welldraht instand-setzbar, stellen moderne höherfeste und sehr dünne Bleche viele Karo-seriemitarbeiter vor große Probleme. Mit der Miracle-Klebe-technik hat die Carbon GmbH eine wegweisende Reparaturmethode für die Karos-serie-Außenhautreparatur entwickelt. Gänzlich ohne Entlacken und ohne Schweißarbeiten können auch mas-sive Deformationen in kürzester Zeit vorgerichtet werden. Die wiederver-wendbaren Klebe-Pads werden dazu mit einem speziellen Heißkleber auf die gereinigte Schadensstelle auf-gesetzt. Mit den Miracle-Komponenten oder einer leistungsstarken Airo-Power-Druckluftpresse kann der Ka-

rosseriebauer bis zu 2 Tonnen Zug-kraft auf die Pads übertragen.

Die Klebetechnik dient innerhalb des Miracle-Konzepts als wichtiges Bindeglied zwischen der Reparatur von Stahlblech- und Aluminiumbau-teilen. Die Hersteller setzen auch im Volumenmarkt vermehrt auf Leicht-bau, um die ehrgeizigen Klima-schutz- und CO₂-Ziele zu erreichen. Mehr Material-Mix bedeutet fast zwangsläufig einen größeren Alumi-nium-Anteil. Die Reparatur der leicht-ten, aber harten und zähen Alumi-niumbauteile gestaltete sich bis vor wenigen Jahren noch sehr schwierig. Die immer noch weit verbreitete Bol-zentechnik führt nämlich fast unwei-gerlich zu hässlichen Löchern. Nur selten gelingt es mit den vorhande-nen Geräten, Bolzen kraftschlüssig und sauber zu verschweißen. Durch die kreisrunde Geometrie des Bol-zens und dem dadurch auch kreisfö-rmigen Kraftverlauf beim Ziehen läuft jeder Versuch, eine Kante sauber zu stellen, zwangsläufig ins Leere.

In Zusammenarbeit mit Automobi-lherstellern und einem führenden Unternehmen der Schweißtechnik hat die Carbon GmbH mittlerweile zwei Alurepair-Geräte entwickelt. Diese arbeiten analog zur Miracle-Re-paraturmethode für Stahl mit der Bit-Technologie. Das leistungsstarke Alurepair plus verfügt über einen breiten Anwendungsbereich. So ge-lingt das Setzen von Gewinde-, Mas-se- und Geräteträgerbolzen aus Stahl und Aluminium bis zu einem Durch-messer von 10 Millimetern ebenso zuverlässig wie das Aufschweißen von speziellen Edelstahlbolzen zum sicheren und schnellen Ziehen von Stanznieten. Alles in allem Grund genug für diverse Automobilher-steller, Alurepair plus als Pflichtaus-stattung für die Aluminium-Instand-setzung zu definieren. Immer mehr der insgesamt 1.800 Betriebe, die Miracle einsetzen, erweitern derzeit ihr Leistungsspektrum in Richtung Aluminium. „Unsere auf langfristige, vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Betrieben ausgelegte Strategie passt“, resümiert Müller ■