

Instandsetzen statt tauschen

Oldtimer und moderne Richttechnik: Alte Autos restaurieren Experten nicht mit alten Methoden

Stabiles Blech mit wenig Kunststoff und Elektronik wollte Karosseriebau- und Lackierermeister Michael Braun, als er sich vor vielen Jahren seinen ersten 911er zum Restaurieren in die Werkstatt holte. Seither hat sich das kleine Unternehmen als Spezialist für die Karosrierestauration exklusiver Fahrzeuge wie Porsche, Ferrari oder Bentley einen guten Ruf in der Region in und um Nürnberg gemacht. Nicht zuletzt weil er sich einer neuen Außenhaut-Reparaturmethode geöffnet hat. Hier seine Erfahrungen.

Supertoll, dachten wir, als nach dem klassischen Blechtreiben mit Hammer und Stöckelchen die ersten Spotter mit Nägeln zum Ziehen, Welldraht, Zughammer und Puller auf den Markt kamen“, erinnert sich Michael Braun. Einige Jahre später habe er dann ein einfaches Ausbeulsystem mit Zugbrücke und Bit-Technologie angeschafft. Zwischenzeitlich sei er in der Fachpresse zwar immer wieder über das Miracle-System von Carbon gestolpert, doch für

ihn sei klar gewesen: „Wir brauchen keine so große Lösung, das wäre zu viel für uns.“ Überzeugt hat ihn dann aber die 5,7t starke Druckluftpresse AiroPower des Anbieters, die er mittlerweile beinahe täglich im Einsatz hat.

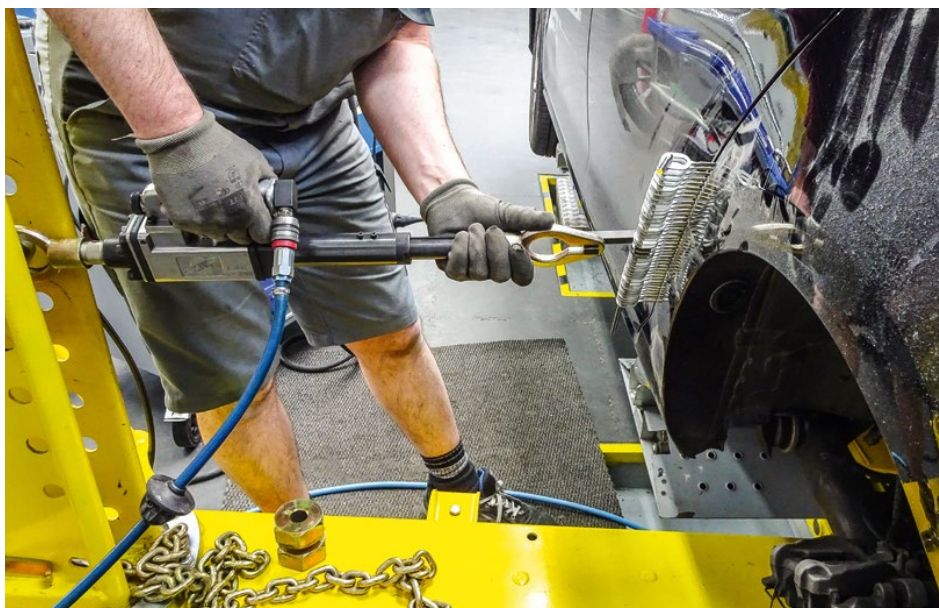
Systemwerkzeuge sinnvoll einsetzen

Irgendwann wollte Braun auch den Miracle-Arbeitsplatz genauer unter die Lupe

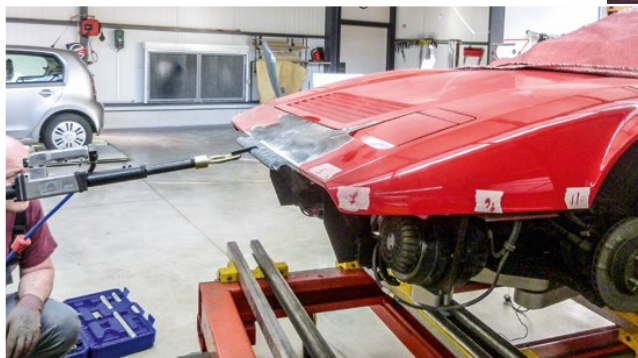
nehmen. Nach einer mehrstündigen Einweisung durch einen Carbon-Techniker in die Handhabung der einzelnen Zugkomponenten und des Schweißinverters verblieb das System dann gleich in seiner Nürnberger Werkstatt. „Selbst nach dieser Schulung habe ich mir immer wieder gedacht: So viel brauchen wir doch nicht. Miracle ist schon sehr umfangreich. Viel Werkzeug, viel Material. Doch dann haben wir angefangen, mit dem Gerät zu spielen“, berichtet der Karosseriemeister.

Letztlich hat sich nämlich herausgestellt, dass die in seiner Werkstatt eintreffenden Schadensbilder so individuell und verschieden sind, dass man tatsächlich jedes einzelne Werkzeug aus dem Komplettsystem sinnvoll einsetzen kann. Endgültig aufgezeigt hat dies ein großer Frontschaden an einem Ferrari 328 GTS. Mit seinem bisherigen System, so Braun, wäre er definitiv ganz schnell an seine Grenzen gestoßen. Schon beim Anschweißen der ersten Bits hätte man gesehen, dass der Einbrand der Bitspitzen längst nicht so tief sei wie bei anderen Systemen. „Und das bedeutete deutlich weniger Schleif- und Feilarbeit“, erklärt Mitarbeiter Viktor Scheidt. „Auf der Rückseite des Blechs war so gut wie kein Abbrand zu sehen, der werkseitige KTL blieb somit intakt. Die einzelnen Zugwerkzeuge sind deutlich filigraner, ergonomischer und gefühlvoller einsetzbar.“

Zufrieden ist man auch mit den Möglichkeiten und Ergebnissen der Klebtechnik. Noch bevor das Blech entlackt



Sensible Arbeiten an Luxuswagen: Die AiroPower-Druckluftpresse lässt sich trotz über 5 Tonnen Zug- und Druckkraft gefühlvoll dosieren. Bilder: Carbon



Die Front des Ferrari 328 GTS wurde mit dem Miracle-Easy-Puller geschlichtet und muss in der Lackvorbereitung nur gefüllt werden.



Das Ergebnis: Der Ferrari nach dem Lackieren der Front.

wird, werden dabei große Kunststoffpads mittels speziellem Heißkleber auf die gereinigte Oberfläche geklebt. An den durch Zugstangen verbundenen Pads zieht der Karosseriemitarbeiter mit dem Line- oder Strong-Puller oder mit der leistungsstarken, aber gefühlvoll dosierbaren AiroPower-Druckluftpresse. In kurzer Zeit lässt sich durch die flächige Krafteinwirkung bis zu neunzig Prozent der Deformation entfernen. Die Fläche, die für die Feinarbeit vom Lack befreit werden muss, reduziert sich deutlich.

Den Vorteil dieser Reparaturmethode gegenüber dem Tausch des beschädigten Teils beschreibt Michael Braun so: „Beim Lackieren muss man so nicht auf Stoß oder in das angrenzende Teil lackieren, sondern kann ohne vorprogrammierte Schnittkante wunderbar einblenden. Schließlich kommt man in der Praxis auch trotz ausgereifter Farbtonsysteme an einer Farbtonangleichung häufig nicht vorbei.“

Teile einfach ersetzen kann jeder

Als Problem sieht der Betriebsinhaber, dass mancher Firmenchef aus wirtschaftlichem Druck nur noch im Büro sitzt und mit Zahlen jongliert. „Dann aber kann er gar nicht wissen, wo die Vorteile eines Miracle-Systems liegen und wie in der Werkstatt Geld zu verdienen ist. Nur wenige Führungskräfte nehmen sich die Zeit oder geben ihren Mitarbeitern den

notwendigen Freiraum, ihre Blechkenntnisse aufzufrischen und sich intensiv mit der Karosseriereparatur auseinanderzusetzen“, beklagt Braun. Erfolg bringe aber nur konsequente Weiterbildung, notfalls auch in der Freizeit und tägliche Praxis. Frisch hinzugekommene Mitarbeiter oder Junggesellen, die noch nie mit der Miracle-Technik konfrontiert waren, müssten mit ganz einfachen Sachen anfangen. Gebe man den Mitarbeitern ausreichend Raum und Zeit zum Üben, dann platze der Knoten schon bald und sie fingen an, das Blech zu verstehen, Schadensverläufe richtig zu lesen und den richtigen Reparaturweg zu erkennen. Die sehr dünnen Bleche moderner Fahrzeuge ließen dem Instandsetzer oftmals keine zweite Chance.

„Rausschneiden, Ausbohren, Tauschen, Schweißen, also der Ersatz beschädigter, verschweißter Teile ist der einfache und gut planbare Weg. Das kann jeder. Wenn möglich, muss die Reparatur aber erste Wahl sein, da eben keine Werksnähte aufgemacht werden sowie die Originalstruktur des Fahrzeugs und der werkseitige Korrosionsschutz erhalten bleibt“, erklärt Braun seine Philosophie. Zudem lohne sich die Reparatur auch betriebswirtschaftlich, denn mit den aktuell veranschlagten Richtzeiten

komme eigentlich niemand mehr klar, so der Profi weiter. Und bei den klassischen Frontschäden nagen der hohe zeitliche Aufwand für Montagearbeiten, komplexe Elektronikteile und Sensoren sowie die steigenden Ersatzteilkosten am Ertrag.

Wenn künftig Steuerer und Versicherer an der Ersatzteilmarge partizipieren wollen oder gar die notwendigen Teile bereitstellen, dann wird es für viele Betriebe wirklich eng, ist sich Michael Braun sicher. „Wenn ich bei der Kalkulation in die Tiefe gehe, wird deutlich, dass mit dem Miracle-System spürbar mehr Ertrag zu realisieren ist. Das System rechnet sich schnell“, stellt er fest. Und das nicht nur bei verschweißten Teilen, sondern auch bei teuren Anbauteilen wie Hauben oder Türen exklusiver Fahrzeuge. Sind diese aus Aluminium, muss sich auch der Nürnberger Firmenchef derzeit noch weit strecken, blickt aber positiv in die Zukunft: „Die Reparatur von Aluminium-Bauteilen ist für uns ziemliches Neuland, obwohl wir in der Vergangenheit einiges probiert haben. Mit unseren jetzt verfügbaren Möglichkeiten und der Anschaffung eines Miracle-AluRepair-Systems sehe ich aber gerade im Aluminiumbereich für meinen Betrieb großes Potenzial.“

cw