

Wenn alte Karosseriebau-Hasen umdenken

Für Karosseriebaumeister Michael Braun zählen bei der Blechinstandsetzung Qualität und Wirtschaftlichkeit



► Wer bei Karosseriebau- und Lackiermeister Michael Braun im Zentrum von Nürnberg in die Werkstatt kommt, spürt sofort die Begeisterung und Leidenschaft, mit der hier am Blech gearbeitet wird. Stabiles Blech mit wenig Kunststoff und Elektronik wollte 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 Karosserierestauration von Porsche und anderen exklusiven Fahrzeugen wie Ferraris und Bentleys regional einen guten Ruf erarbeitet. Wirtschaftlich wie technisch am Ball zu bleiben sei dabei ebenso wichtig, wie die eigenen handwerklichen Fähigkeiten zu schu-

len, sagt Michael Braun und stellt fest: „Probiert und eingesetzt habe ich in den letzten 35 Jahren schon vieles“.

Schrittweise eingesetzt

„Super, 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“, erzählt Michael Braun. Einige Jahre später hat er dann ein einfaches Ausbeulsystem mit Zugbrücke und Bit-Technologie angeschafft, sich intensiv damit beschäftigt und ausgelotet, was möglich ist. „Seltsamerweise hatten wir damals jede Woche mindestens einen



Die Firma Braun hat sich als Spezialist für exklusive Karosserie restaurationen regional einen guten Ruf erarbeitet.

Golf V mit beschädigter Seitenwand auf dem Hof. Das hat echt Spaß gemacht“, erinnert sich Michael Braun. Natürlich habe er immer wieder in der Fachpresse über das Miracle-System gelesen und gelegentlich auch die Webseite der Carbon GmbH besucht. Für ihn sei aber klar gewesen, dass er mit seinem vorhandenen Werkzeugsystem eigentlich zurechtkomme: „Wir brauchen kein so großes System, war unsere Überzeugung, das wäre zu viel für uns. Was sollen wir denn noch alles kaufen, nur um auszubeulen?“ Richtig überzeugt hat ihn dann die AiroPower-Pressen von Carbon. Die handliche, 5,7 Tonnen starke Druckluftpresse hatte Michael Braun erstmals bei Richard Wolfrum in der Werkstatt gesehen. Jetzt hat er sie selbst beinahe täglich im Einsatz. Als dann das Karosseriecenter Wolfrum in Dürn den direkten Kontakt zu Carbon-Vertriebsleiter Siegbert Müller herstellte, wollte Braun den Miracle-Arbeitsplatz doch einmal selbst unter die Lupe nehmen. Nach einer mehrstündigen Einweisung durch Carbon-Techniker



Mittlerweile nutzen Michael Braun und seine Mitarbeiter die komplette Bandbreite des Miracle-Systems bei der Karosseriebearbeitung.

Klaus Luz in die Handhabung der einzelnen Zugkomponenten und des Schweißinverters verblieb das Miracle-System an Ort und Stelle.

Vielfalt macht Sinn

„So viel brauchen wir doch nicht“ habe ich selbst nach der Schulung noch ge-

dacht. „Miracle ist schon sehr umfangreich. Viel Werkzeug, viel Material. Und dann haben wir begonnen, mit dem Gerät zu spielen“, berichtet Michael Braun. Letztendlich habe sich aber in der Praxis herausgestellt, dass die Schadensbilder doch so individuell und so verschieden sind, dass man tatsächlich jedes einzelne Werkzeug aus dem Komplettsystem sinnvoll einsetzen kann. Endgültig aufgezeigt habe dies, so Braun, ein großer Frontschaden an einem Ferrari 328 GTS.

„Mit unserem bisherigen System, wären wir definitiv ganz schnell an unsere Grenzen gestoßen.“ Nicht so mit Miracle. Bei der praktischen Anwendung und im direkten Vergleich der beiden Ausbeulsysteme kristallisierten sich die Unterschiede schnell und klar heraus, wie Braun berichtet. „Schon beim Anschweißen der ersten Bits sieht man, dass der Einbrand der Bit-Spitzen längst nicht so tief ist wie bei anderen Systemen. Das bedeutet deutlich weniger Schleif- und Feilarbeit“, erklärt Karosserie-Mitarbeiter Viktor Scheidt. „Auf der Rückseite des Blechs ist so gut wie kein Abbrand zu sehen, der werkseitige KTL bleibt somit intakt. Die einzelnen Zugwerkzeuge sind deutlich filigraner, ergonomischer und gefühlvoller einsetzbar.“ Außerdem beeindruckten Braun die Möglichkeiten, die

Ergebnisse und die Zeitersparnis durch die Miracle-Klebeteknik. Noch bevor das Blech entlackt wird, werden dabei große Kunststoffpads mittels speziellem Heißkleber auf die gereinigte Oberfläche geklebt. An den durch Zugstangen verbundenen Pads zieht der Karosserie-Mitarbeiter mit dem Miracle Line- oder Strong-Puller oder leistungsstarken aber gefühlvoll dosierbaren AiroPower Druckluftpresse. In kurzer Zeit lassen 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. Hier zeigt sich für Braun ein weiterer Vorteil der Miracle-Reparaturmethode gegenüber dem Tausch des beschädigten Teils. Beim Lackieren müsse er so nicht auf Stoß oder in das angrenzende Teil lackieren, sondern könne ohne vorprogrammierte Schnittkante wunderbar einblenden. Schließlich komme man in der Praxis auch trotz ausgereifter Farbtonsysteme an einer Farbtonangleichung häufig nicht vorbei.

Praxis macht den Meister

Als Kernproblem sieht Michael Braun, dass die Investition in ein Außenhaut-Richtsystem alleine nur ein Anfang sei.



Die AiroPower-Press bewegt Michael Braun dazu, sich intensiver mit dem Carbon-Reparatursortiment zu beschäftigen.

Die Leidenschaft fürs Blech ist in der Firma Braun deutlich zu spüren. Die nächste große Herausforderung sieht der Firmenchef im Thema Aluminium.

Michael Braun: „Wenn ich bei der Kalkulation in die Tiefe gehe, sehe ich schnell, dass mit dem Miracle-System deutlich mehr Ertrag zu realisieren ist.“



Fotos: Carbon AG

„In vielen Betrieben ist der wirtschaftliche Druck mittlerweile so hoch, dass alles nur noch schnell, schnell, schnell gehen muss“, erklärt Michael Braun. „Wer dann als Führungskraft nur im Büro sitzt und mit Zahlen jongliert, kann gar nicht wissen, wo die Vorteile eines Miracle-Systems liegen und wie in der Werkstatt Geld zu verdienen ist. Nur wenige Chefs nehmen sich die Zeit oder geben ihren Mitarbeitern den notwendigen Freiraum, ihre Blechkenntnisse aufzufrischen und sich intensiv mit der Karosseriereparatur auseinanderzusetzen. Erfolg bringt 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, beginnen bei Michael Braun daher mit ganz einfachen Arbeiten. „Gibt man den Mitarbeitern ausreichend Raum und Zeit zum Üben, dann platzt der Knoten schon bald und sie fangen an, das Blech zu verstehen, Schadensverläufe richtig zu lesen und den richtigen Reparaturweg zu erkennen“, weiß Michael Braun. „Und das ist auch nötig: Die sehr dünnen Bleche moderner

Fahrzeuge lassen dem Instandsetzer oftmals keine zweite Chance.“

Qualität geht vor

Kein Geschäft zu machen ist bei Braun mit Spachtel und Dickschichtfüller, denn diese werden bei Braun nur noch sehr selten und in Kleinstmengen eingesetzt. „Qualität scheint bei einigen Berufskollegen leider ein reines Lippenbekenntnis zu sein. An Fahrzeugen mit Vorschäden zeigt sich nämlich, mit wieviel Spachtel und Füller auch heute noch gearbeitet wird. Neue Mitarbeiter müssen wir in diesem Punkt immer erst einbremsen.“ Sechs Jahre Garantie auf seine Reparaturarbeit zu geben, wie von Schadensteuern und Werkstattnetzen wie SPN gefordert, ist für Michael Braun bei anderswo reparierten Vorschäden dann schlicht unmöglich.

Reparieren bevorzugt

„Ausschneiden, ausbohren, tauschen, schweißen, also der Ersatz beschädigter, verschweißter Teile ist der einfache und gut planbare Weg. Das kann jeder“, ist Michael Braun überzeugt. „Wenn

möglich, muss die Reparatur aber erste Wahl sein, da eben keine Werknähte aufgemacht werden und sowohl die Originalstruktur des Fahrzeugs als auch der werkseitige Korrosionsschutz erhalten bleiben. Zudem lohnt sich die Reparatur auch betriebswirtschaftlich, denn mit den aktuell veranschlagten Richtzeiten kommt eigentlich niemand mehr klar. Wenn ich bei der Kalkulation in die Tiefe gehe, sehe ich schnell, dass mit dem Miracle-System deutlich mehr Ertrag zu realisieren ist. Das System rechnet sich schnell“, stellt Braun 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 Michael Braun 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 den jetzt verfügbaren Möglichkeiten der Miracle-Klebertechnik und der Anschaffung eines Miracle AluRepair-Systems sehe ich aber gerade im Aluminiumbereich für meinen Betrieb großes Potenzial.“

Leif Knittel