# Zurück zu Handwerk und Rendite

Teile tauschen kann nahezu jeder. Die Reparatur von Karosserieschäden dagegen erfordert neben dem richtigen Equipment auch viel Know-how, wie das Beispiel der Kay Dähn GmbH in Hamburg zeigt.

LEIF KNITTEL

**„Geh zu Kay Dähn, der kann das!" – Nachdem drei Werkstätten die Seitenwand unbedingt tauschen wollten, verwies ein Sachverständiger den Besitzer an das hanseatische Traditionsunternehmen.**

In Zeiten, in denen viele K&L-Betriebe über hohen Kosten- und Wettbewerbsdruck, sinkende Margen bei Ersatzteilen und enge Zeitvorgaben beim Teiletausch klagen, geht es dem hanseatischen Traditionsunternehmen Kay Dähn GmbH entgegen dem allgemeinen Trend richtig gut. Gründe dafür gibt es viele. Ein treibender Faktor für das gesunde Wachstum der letzten Jahre sei sicherlich die Entscheidung gewesen, entgegen der gängigen Praxis nicht gleich bei jedem Schaden ein Neuteil zu verbauen, berichtet Kay Dähn, der nunmehr seit 30 Jahren Geschäftsführer des Unternehmens ist. Vielmehr haben sich die Hamburger auf das Karosseriehandwerk und die Karosseriereparatur konzentriert.

Potenziale erkennen, Chancen nutzen, kalkulierbare Risiken eingehen und ganz wichtig: als Chef den Kurs vorgeben. Nur so könne ein richtiger Unternehmer den Betrieb voranbringen, betont Kay Dähn. „Instandsetzen vor erneuern" sei in aller Munde. Aber die wenigsten Betriebe würden das leben. „Neben der Motivation der Mitarbeiter ist es wichtig, ihnen Freiräume zu geben, Dinge auszuprobieren, Fähigkeiten zu entwickeln und auch Fehler machen zu dürfen", meint der Hamburger.

Bilder: Carbon

Am Beispiel der Seitenwand einer innen voll ausgebauten Mercedes V-Klasse zeigt Dähn, was sich dahinter verbirgt: Der Kostenvoranschlag für den Austausch der Seitenwand liegt bei 7.600 Euro netto, wobei allein die Seitenwand mit über 1.800 Euro zu Buche schlägt. Ganz abgesehen vom Aufwand weiß jeder Karosseriebauer, was es für das Fahrzeug und den Innenausbau des Wohnmobils bedeutet, wenn dies alles einmal auseinandergerissen und im Anschluss wieder montiert wird. Die Kosten für die Instandsetzung hingegen betragen in diesem Fall knapp unter 3.000 Euro. Über diese erhebliche Differenz hat sich nicht nur die Versicherung gefreut, sondern auch Kay Dähn. „Zum einen hat der Mitarbeiter das vom Allerfeinsten hinbekommen und war zu Recht stolz auf das Ergebnis. Zum anderen hat uns dieser Auftrag nicht nur Umsatz und Arbeit beschert, sondern wir haben auch Geld verdient. Hätten wir die im Fahrzeug installierte Küche aus- und wieder einbauen müssen, wäre sicher

Bild: Carbon

**Sicherlich kein Kinderspiel sind die Demontage und der spätere Wiedereinbau der Innenausstattung bei einem Austausch der Seitenwand an dem V-Klasse-Camper.**

Bild: Carbon

**Kay Dähn: „‚I statt E' muss man leben. Mit dem richtigen Werkzeug, viel Mitarbeitermotivation, Weiterbildung und etwas Unternehmergeist zahlt sich das garantiert aus."**

etwas schiefgegangen, schließlich sind wir ja keine Möbelschreiner. So sind wir den Problemen aus dem Weg gegangen und haben zudem den Besitzer sehr glücklich gemacht."

Bereits beim ersten Kontakt mit dem Miracle-Reparatursystem der Carbon GmbH Ende der Neunzigerjahre habe er die Möglichkeiten der Reparaturmethode erkannt. „Wir können damit den Reparaturbereich sehr klein halten und auch von innen unzugängliche, weil doppelwandige Bauteile rein von außen richten", so Kay Dähn. Mit anderen Richtwerkzeugen komme man bei vielen Schäden schnell an die Grenzen des technisch und wirtschaftlich Machbaren und müsse schon deshalb auf ein Neuteil zurückgreifen.

## Individuelle Betrachtung

Klar ist: Jeder Schaden hat seinen eigenen Charakter. Deshalb begutachtet Kay Dähn auch jeden Auftrag individuell und entscheidet dann, ob der Karosseriebauer repariert oder erneuert. Bei über 65 Prozent der Aufträge lasse sich der Schaden ohne Einsatz eines Neuteils reparieren. Und darum sind in dem Unternehmen mit aktuell über 30 Mitarbeitern und einem Durchlauf von 50 bis 60 Schäden pro Woche längst drei Reparatursysteme der Carbon GmbH beinahe im Dauereinsatz. Zusätzlich steht ein ergänzendes Alu-Repair-System speziell für Aluminiumbleche zur Verfügung. Dähn erläutert: „Der Auftragsanteil mit Instandsetzung von Karosserie- und Anbauteilen aus Alu wächst stetig. Bei den hohen Preisen für Neuteile aus Aluminium ist auch die Reparatur von

Carbon

## Mit Klebetechnik zum Ziel

Die Klebetechnik eignet sich für Schäden an Schweller, Seitenwand, Haube oder am Heckteil. Bis zu 80 Prozent der Deformation lassen sich damit in kurzer Zeit rückverformen. Runde Verformungen ohne Karosseriekanten werden durch die großflächige Verbindung der Klebepads mit dem Blech flächig gezogen. Dadurch lässt sich das Material noch weicher und schonender herausmassieren. Die Klebetechnik ergänzt bereits vorhandene Zugkomponenten und die Airo-Power-Druckluftpresse.

Bild: Carbon

**Mit dem richtigen Werkzeug und Know-how ist für alle Beteiligten die handwerkliche Reparatur des Schadens die bessere Lösung.**

beschädigten Anbauteilen wirtschaftlich profitabel. Alle reden von Ressourcenknappheit, Nachhaltigkeit und Klimawandel – und wir schmeißen täglich wegen kleiner Macken nahezu unbeschädigte Teile in den Container. Das passt einfach nicht mehr zusammen."

Selbstverständlich muss man sich als Unternehmer und Betrieb diese Verantwortung für die Umwelt leisten können und wollen. „Das ist ja gerade das Paradoxe", erklärt Dähn. „Unterm Strich verdienen wir bei der handwerklichen Reparatur wesentlich mehr. Das ist Win-win in Reinform. Man muss nur wollen!"

... und auch können. Neben der Mitarbeitermotivation ist die Schulung speziell beim Thema Aluminium entscheidend. So steht eine Schulung durch Carbon-Trainer in Hamburg und eventuell ein Update auf ein neues Alu-Repair-Visar-System von Carbon ganz oben auf der Wunschliste des Unternehmers. Das Alu-Repair-Visar ermöglicht neben dem Anschweißen der Bits auf Aluminiumblechen und dem Ziehen von Stanznieten noch etwas anderes, sehr Wichtiges für die Werkstatt: Abgerissene beziehungsweise beschädigte Geräteträger-, Masse- oder Gewindebolzen sind nach Unfällen ebenso normal wie fehlende Bolzen auf den angelieferten Ersatzteilen. Bei den Bolzen kocht jeder Hersteller sein eigenes Süppchen, sodass es insbesondere für freie Werkstätten und K&L-Betriebe eine Wahnsinnsaufgabe darstellt, Hunderte oder gar Tausende verschiedene Bolzen anzuschaffen, zu lagern und dann auch noch sauber anzuschweißen.

## Ausgezeichnetes Tool

Während in der Praxis die Bolzen meist wenig fachgerecht mit Schutzgas „hingebruzzelt" werden, ermöglicht das Alu-Repair-Visar, Bolzen aus Stahl oder Aluminium bis zu einem Durchmesser von zwölf Millimetern herstellerkonform anzuschweißen. Der Clou: Sämtliche Schweißparameter werden aus der umfangreichen Bibliothek des Visar über die Teilenummer des Herstellers automatisch gesetzt. System- und Bibliotheksupdates lassen sich über eine USB-Schnittstelle oder GSM-Karte in das Industrie-4.0-taugliche Bolzenschweißgerät einspielen. Dieser und weitere Vorteile des CMA-1.200-Visar wie der geringe Platzbedarf, die hohe Energieeffizienz und die mit 1200 A sehr hohe Leistung waren ausschlaggebend dafür, dass das Gerät mit dem Bundespreis für „herausragende Innovation für das Handwerk" bei der IHM 2018 ausgezeichnet wurde.

Ein entscheidender Faktor ist für Kay Dähn neben der Effizienz der eingesetzten Werkzeuge die Qualität des erzielbaren Oberflächenfinishs. Mit dem Carbon-System könnten seine Mitarbeiter sehr schnell und gezielt an der richtigen Stelle und mit hoher Oberflächengüte arbeiten, sodass in der Lackvorbereitung der Zeit- und Materialaufwand für Spachteln und Überbeschichten weit unter dem Durchschnitt liege, führt er aus. Weitere Vorteile des Carbon-Konzepts würden in der Zusammenstellung des Karosseriearbeitsplatzes und in der ständigen Weiterentwicklung durch die Carbon GmbH liegen, betont Dähn. Beispielsweise seien die grundlegenden Möglichkeiten der Miracle-Zugkomponenten mit der Klebetechnik und dem Gluetech-plus-Klebekit deutlich erweitert worden. ■

INFO

**Carbon**

## Kompletter Arbeitsplatz

Das umfangreiche Produktportfolio der Carbon GmbH ist das Resultat von über 20 Jahren Erfahrung in der Karosserie-Außenhautinstandsetzung und dem Feedback der mittlerweile mehr als 2.100 Partnerbetriebe in Deutschland. „Kein Teil zu viel und kein Teil zu wenig – um vom ersten Tag an wirklich effizient und profitabel zu arbeiten", versichert Carbon-Vertriebsleiter Siegbert Müller. Der Komplettarbeitsplatz, in den laut Müller über 98 Prozent der Miracle-Kunden investieren, beinhaltet auch Gerätschaften, deren Nutzen sich dem Interessenten erst auf den zweiten Blick erschließen, zum Beispiel den Miracle-Bit-Cutter. Mit diesem pneumatisch arbeitenden Gerät können die bereits verwendeten Bits bis zu zehn Mal definiert nachgeschnitten und ohne Qualitätsverlust bei der Schweißung wiederverwendet werden.

Bild: Carbon

**Schnell, günstig und nachhaltig: Oftmals lohnt sich die handwerkliche Reparatur bei Anbauteilen. Nicht nur für die Umwelt, sondern auch für den Wagen, seinen Besitzer und den Betrieb.**