

AUSSENHAUTINSTANDSETZUNG

# Leichter ans Ziel

Mit dem Carbon Body Repair, kurz CBR, führt der Spezialanbieter für die Karosserie-Außenhautinstandsetzung jetzt eine komplette Neuentwicklung in den Markt ein. Carbon-Gründer und Vertriebschef Siegbert Müller stellt das System vor, beschreibt die Entstehung und erläutert, was das für die Kunden bedeutet.

DIE FRAGEN STELLTE LEIF KNITTEL

**Redaktion: Beinahe 20 Jahre lang haben Sie auf dem K&L-Markt die Bit-Methode und „I statt E“ mit dem Miracle-System forciert. Wie ist das neue CBR-System entstanden?**

Siegbert Müller: Dazu muss ich ein wenig ausholen. Als ich 2001 zum

ersten Mal mit dem Miracle-System in Kontakt gekommen bin, war ich sofort und restlos begeistert. Zum einen von der Reparaturphilosophie des Japaners Kosei Ishihara, der die Bit-Methode erfunden und daraus das originale Miracle-System entwickelt hat; zum anderen von der überragenden Reparaturqualität, die man damit erzielen kann. Wir hatten da-

mals ja die Carbon GmbH als Schulungs- und Werkzeuganbieter für die lackschadenfreie Ausbeultechnik gegründet. Bei kleinen Dellen konnten wir uns also bereits aus. Ich habe in der Technologie unglaublich viel Potential für große Karoserieschäden gesehen und natürlich sofort zugeschlagen, als sich 2002 auf der Automechanika die Gelegenheit bot, die Distribution in Deutschland zu übernehmen.

In den Folgejahren haben wir dann rund um die vorhandenen Zugkomponenten ein sowohl im deutschen als auch – später – im internationalen Markt erfolgreiches Reparaturkonzept mit einem hochwertigen Systemwagen, mit sinnvollen Zubehörteilen und mit einem umfassenden Schulungsangebot aufgebaut. Uns war von Anfang an klar, dass wir nur mit Rückendeckung durch Automobilhersteller, Verbände, Sachverständigenorganisationen, Kfz-Versicherer und Schadensteuerer eine ausreichend hohe Nachfrage nach unserem System generieren und ein Umdenken zu „I statt E“ bewirken können.

**Warum dann jetzt die Neuausrichtung?**

Müller: Natürlich kann man eine Zusammenarbeit wie zum Beispiel mit Volkswagen Workshop Equipment nicht auf rein nationaler Ebene errei-

ZUR PERSON

**Siegbert Müller**

verreibt seit 2002 mit der von ihm gegründeten Carbon GmbH und der Miracle Europe das Miracle-System in Deutschland und international. Der quirlige Unternehmer hat seitdem die Außenhautinstandsetzung immer weiter verbessert. Weit über 2.000 Kunden konnte die Carbon GmbH bisher von diesem Reparaturkonzept überzeugen.



Bild: weblemps



Das CBR ist ein Meilenstein, sowohl für die Carbon GmbH als führendem Anbieter von Karosserie-Außenhautreparatur-Konzepten, wie auch für alle Betriebe, die um die Vorteile von „I statt E“ wissen.



Siegbert Müller, Carbon GmbH

chen, sondern man muss von Anfang an global denken und agieren. Die unterschiedlichen Vorstellungen über Marketing, Vertrieb und Provisionspolitik haben über viele Jahre immer wieder für Reibereien mit unseren japanischen Freunden gesorgt. Mit den Fortschritten in der Karosserietechnik haben sich jedoch nicht nur Bleche und Materialien, sondern auch unsere Reparaturverfahren weiterentwickelt. So haben wir auf eigene Faust nach der Klebetechnik für großflächige Deformationen auch mit dem Alu-Repair-System für die Instandsetzung von Aluminiumbauteilen neue Produkte am Markt etabliert.

Die mittlerweile fünf Bundespreise für einzigartige Innovation im Handwerk und die Zusammenarbeit mit Automobilherstellern zeigen klar, dass wir Produktentwicklung können. Bei der Weiterentwicklung und Optimierung der eigentlichen Miracle-Zugkomponenten und der Stromquelle waren uns als reiner Distributor jedoch weitestgehend die Hände gebunden. Nach der Automechanika 2018 war einerseits klar, dass wir den eingeschlagenen Weg alleine weitergehen würden und dass wir andererseits nicht einfach noch eine weitere Miracle-Kopie „Made in China“ anbieten wollten. Im Carbon-System sollte alle Erfahrung und das Know-how der letzten 20 Jahre in ein völlig neuartiges Reparatursystem münden. Und dafür haben wir dann nochmal richtig Geld in die Hand genommen.

#### **Ist das CBR-System bereits verfügbar?**

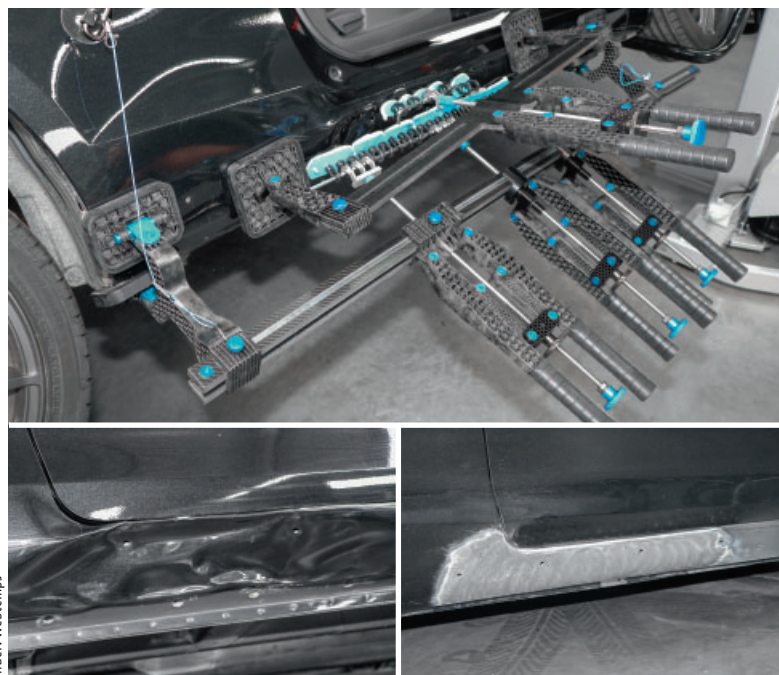
Müller: Zugegebenermaßen sind wir schon etwas blauäugig an die ganze Sache herangegangen. Weil wir schnelle Ergebnisse sehen wollten, haben wir kein Ingenieurbüro engagiert, das erst einmal zwei Jahre lang ein Lastenheft entwickelt, konstruiert und Festigkeitsberechnungen angestellt hätte. So waren bereits 2019 die ersten Formen fertig und die Euphorie groß. Wir haben unterschätzt, wie viel Aufwand es sein

würde, beinahe 200 Teile und 40 Formen zu entwickeln, und voll ins Blaue hineingearbeitet. Nachdem im September 2019 der Prototyp fertig war, mussten wir beinahe ein Jahr lang noch testen, nachjustieren und optimieren. Im Endeffekt haben wir und einige Beta-Tester aber jetzt schon ein Jahr Erfahrung mit dem

CBR sammeln dürfen. Der Feinschliff hat zwar viel Geld und Zeit gekostet, aber dafür wissen wir auch, dass wir ein System haben, das seinesgleichen sucht.

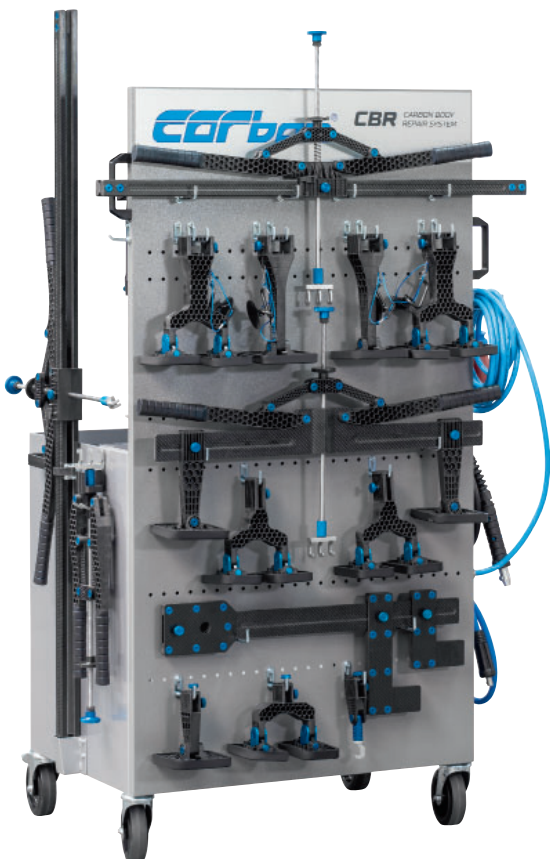
#### **Wo genau liegen die Unterschiede zu Miracle und anderen Systemen?**

Müller: Was auf den ersten Blick auffällt, ist natürlich das Material Carbon und die carbonfaserverstärkten Kunststoffteile, aus denen die Zugkomponenten gefertigt sind. Diese führen dazu, dass alle Komponenten etwa 60 bis 70 Prozent leichter sind als bei anderen Anbietern. Es ist beim Ansetzen und im Umgang mit Strong-, Line- oder Easy-Tool ein himmelweiter Unterschied, ob die Zugbrücke sechs oder nur drei Kilogramm schwer ist. Das niedrige Gewicht und die verbesserte Ergonomie ermöglichen ein wesentlich filigraneres, gefühlvolleres und präzises Richten. Insbesondere beim Arbeiten über Kopf und an Nutzfahrzeugen mit langen Kanten ist das CBR einfach anzusetzen, der Anwender braucht wesentlich weniger Kraft. Wie unser Techniker Klaus Luz immer sagt: „Wenn man damit einmal



**Flexibles Setup:** mit dem 1600er Line-Tool und drei Zugeinheiten sowie dem Strong-Tool kann der Anwender diesen Schwellerschaden schnell und gezielt richten.

Bilder: webtamps



Vollständiger Karosserie-Richtarbeitsplatz: Body-Repair-System von Carbon am optimierten Systemwagen.

gearbeitet hat, nimmt man nichts anderes mehr in die Hand.“

Das neue, verkürzte Line-Tool für die Wiederherstellung von Kanten von 100 und 160 Zentimetern Länge verfügt über eine einfach anzusetzende zweite Zugeinheit oder weitere Zugeinheiten. Die zusätzlichen Verfahrenswege eröffnen bei der Reparatur völlig neue Möglichkeiten, da der Anwender einen Bereich unter Spannung halten kann, während er den angrenzenden Bereich schonend massiert. Mit den neuen, bereits im System enthaltenen Abstützungen, Verlängerungen und beispielsweise den asymmetrischen Stützfüßen am Easy-Tool ist das System in der Praxis jetzt noch flexibler und effizienter einzusetzen.

**Hat sich außer den Zugwerkzeugen noch etwas geändert?**

Müller: Durchaus, auch der neu entwickelte CBR C1 Power-Inverter setzt Maßstäbe. Die ultrakurzen Schweißzeiten verhindern auch bei den heutigen, oftmals sehr dünnen Blechen zuverlässig Durchbrand und Gefügeveränderungen. Insbesondere beim Einziehen von Blechen lässt sich die Energie hervorragend dosieren. Das komplett in Deutsch verfügbare Bedienpanel ist einfach aufgebaut. In jedem der Programme für das Anschweißen der Masse, der Bits (Zugösen), dem Arbeiten mit dem Easy-Tool, dem Einziehen von Stahlbeziehungsweise Alublechen sowie dem Arbeiten mit Kohleelektroden sind alle notwendigen Parameter bereits optimal voreingestellt. Bei Bedarf kann der Anwender Schweißzeit und Leistung schnell feinjustieren. Im Gegensatz zu vielen auf dem Markt befindlichen Geräten ist das CBR-C1 so konfiguriert, dass es beim Einschalten keinen Kurzschluss wegen aufeinander liegender Kabel und Masseverbindungen geben kann.

**Viele Betriebe haben schon Miracle oder ein ähnliches System. Wer sind Ihre Kunden?**

Müller: Natürlich sollen alle Karosserie- und Lackierbetriebe sowie

Autohäuser vom CBR profitieren können. Und wir wollen alle unsere Kunden auf das neue System bringen. Aber Spaß beiseite: Uns ist klar, dass nicht jeder diesen Weg mitgehen wird. Trotz der belegten Haltbarkeit und Belastungsfähigkeit von Carbon und CFK-Bauteilen werden einige Skeptiker „Plastik“ schreien, wieder andere die Investition scheuen. Wer aber die Philosophie „I statt E“ in seinem Betrieb lebt und weiß, wie viel mehr an Wertschöpfung er damit erzielen kann, der wird unser Kunde. Das CBR ermöglicht filigranes, hochwertiges Arbeiten, wie man zum Beispiel schon an Details wie unserer neuen Masseklemme sieht. Diese bringt messbare Vorteile, weil sie extrem leicht ist und viele Möglichkeiten für einen stets guten Massechluss bietet.

**Was wird eine Neuanschaffung oder ein Upgrade etwa kosten?**

Müller: Obwohl es bislang keine offizielle Vorstellung des Systems gegeben hat, haben wir international bereits viele Anfragen. Preislich liegen wir trotz der hohen Entwicklungskosten und der Produktion fast vollständig in Deutschland niedriger als bisher. Unsere Bestandskunden können kostengünstig über eine Inzahlungnahme vorhandener Systeme auf das CBR upgraden. Aktuell bauen wir auf unserer Website carbon.ag zudem eine Plattform für Inzahlungnahmen und vollständig aufbereitete, sogenannte Miracle-Refurbished-Gebrauchtsysteme auf. Mit diesen bieten wir Betrieben, die bereits Erfahrung mit ähnlichen Systemen haben, die Chance, künftig effizienter und hochwertiger zu richten, preiswerter in „I statt E“ einzusteigen, als dies bislang möglich war, oder günstig einen zweiten Arbeitsplatz anzuschaffen. Natürlich liegt unser Fokus in Zukunft auf dem CBR. Nichtsdestotrotz werden wir unsere Kunden wie gewohnt mit Miracle-Zugkomponenten, Verschleiß- und Ersatzteilen versorgen und sowie vollumfänglichen After-Sales-Service bieten.

Bilder: webtamps