

Für Giuseppe Palopli, Karosseriebauer und Werkstattmeister bei Gohm und Hardenberg in Aach, gehört die Arbeit mit dem CBR zum Tagesgeschäft.



Bild: Müller/Carbon

AUSSENHAUTINSTANDSETZUNG

Präziser und einfacher

Die Carbon GmbH tauscht das gut eingeführte Miracle gegen das neue CBR-System aus. Es soll die Arbeit bei der Außenhautinstandsetzung erleichtern. Werkstätten berichten, inwieweit das zutrifft.

Das Wunder in der Außenhautinstandsetzung, Miracle, hat ausgedient. Im vergangenen Jahr ersetzte das Unternehmen Carbon aus Eigeltingen sein im Markt gut eingeführtes System für die Außenhautinstandsetzung. Statt bisher mit Miracle sollen die Carbon-Kunden die Fahrzeuge nun mit dem Carbon-Body-Repair-System (CBR) reparieren. Erste Autohäuser wie Gohm und Graf Hardenberg und Werkstätten wie Hummel Karosserie und Lack (beide in Aach am Bodensee) sind begeistert von dem neuen System.

Karosseriebauer und Werkstattleiter Giuseppe Palopli von Gohm und Graf Hardenberg berichtet: „Ich persönlich arbeite schon seit dem Jahr 2002 mit dem Miracle-System. Meiner Meinung nach gab es nichts Besseres für die Außenhautinstandsetzung.“ Palopli stieß

im Jahr 2009 zum Aacher Volkswagen-Autohaus. Zuvor hatte er in einer freien Werkstatt gelernt und gearbeitet. Er war erfreut, in der VW-Werkstatt auch das Reparatursystem Miracle vorzufinden, das dort unter der Volkswagen-Bezeichnung VAS 6321 geführt wurde. In der Werkstatt des VW-Autohauses gehörte der Einsatz des Reparatursystems zum Tagesgeschäft. „Was zu reparieren ist, wird repariert“, sagt Serviceleiter Giuseppe Borneo. Er ist davon überzeugt, dass ein ersetztes Teil nicht so gut sein kann wie das Originalteil, das in der Produktion beim Hersteller verbaut wurde. Er begründet das so: „Ich muss beim Teileersatz einer Seitenwand bezie-

hungsweise eines Schwellers in die Fahrzeugstruktur eingreifen. Dazu kommt, dass bei solchen Reparaturen nach ein paar Jahren Rost entstehen kann. Denn manchmal ist es schwierig, alle notwendigen Stellen nach der Reparatur mit einer Hohlraumkonservierung zu versehen. Diese Probleme lassen sich vermeiden, wenn man die Außenhaut instand setzt.“

Eine Philosophie, die auch Niederlassungsleiter Michele Angilletta teilt: „Wenn repariert wird, verkaufen wir zwar weniger Ersatzteile, das heißt, uns fehlen auch Teilemarge und Teilebonus. Andererseits ist es für das Fahrzeug nicht gesund, wenn wir in die

TIPP!

WÜRZBURGER
KAROSSERIE- UND
SCHADENSTAGE
22./23.10.

Auf den Würzburger Karosserie- und Schadenstagen ist die Außenhautinstandsetzung ein Thema von vielen. Das Leitthema ist Trennen und Fügen. Wollen auch Sie dabei sein? www.karosserie-schadenstage.de.

„Das neue CBR-System stellt mehrere Zugmöglichkeiten auf einer Ebene zur Verfügung - das macht die Arbeit präziser.“

Giuseppe Palopli, Werkstattmeister

Struktur eingreifen.“ Nach gut 16 Jahren täglichen Gebrauchs fanden die Aacher, dass es Zeit für etwas Neues sei. Der Trafo zum Aufschweißen der Zugbits ließ in seiner Leistung etwas nach. Zudem wollten sie sich ohnehin umschauen, was der Markt für die Außenhautinstandsetzung so hergab. Die erste Anfrage richteten sie an den langjährigen Partner Carbon GmbH in Eigeltingen.

Die Egeltinger waren zwar gerade dabei, das CBR-System zu entwickeln, es war allerdings noch nicht ganz fertig. Vertriebsleiter Siegbert Müller erkannte seine Chance, die Erfahrungen und das Know-how einer Werkstatt in die Entwicklung des CBR einfließen zu lassen, bei der die Außenhautinstandsetzung tatsächlich zum Tagesgeschäft gehört.

Deshalb stellte er ein Pilotsystem in die Aacher Werkstatt, ließ die dortigen Karosseriebauer damit arbeiten und fragte regelmäßig nach ihren Erfahrungen und eventuellen Verbesserungsvorschlägen. Dies leistete nicht nur einen wesentlichen Beitrag zum heutigen Endprodukt, sondern half Carbon auch bei der VW-Zertifizierung des CBR-Systems. Die Wolfsburger empfehlen inzwischen das Reparatursystem CBR unter der Bezeichnung VAS 6321a zur Reparatur von Außenhautteilen.

Doch was genau ist anders? In erster Linie der Werkstoff, aus dem das Reparatursystem gefertigt wird. Beim Miracle war der Grundwerkstoff Aluminium, beim CBR ist es Carbon. Darüber hinaus stellt das CBR deutlich mehr Möglichkeiten für die Anwendung zur Verfügung. Und besonders stolz sind die Egeltinger auf den neuen Trafo. „Wir haben das Schweißgerät gegenüber der alten Ausführung deutlich verbessert“, sagt Müller.

Das Gerät ist programmiert, das heißt, es gibt so gut wie keine Einstellmöglichkeiten mehr. Will der Karosseriebauer einen Zugbit auf das Blech schweißen, um mit dessen Hilfe die Delle herauszuziehen, drückt er einfach die Bit-Taste, und Stromstärke und Schweißzeit sind fertig eingestellt. Den Vorteil erklärt Müller so: „Wir Menschen arbeiten häufig nach dem Motto ‚Viel hilft viel‘. Das heißt, bei allen anderen Reparatursystemen – einschließlich des Miracle – nutzen die Karosseriebauer die vorhandenen Drehregler für die Stromstärke und stellen diese auf Anschlag. Das führt zu einer Überhitzung des Bits – der läuft blau an und kann keine Zugkräfte mehr übertragen.“

Im schlimmsten Fall kommt es zu einem Durchbrand, das heißt, Stromstärke



Bild: Wenzl/F+K

Niederlassungsleiter Michele Angilletta (r.) und Serviceleiter Giuseppe Borneo verzeichnen steigende Renditen durch „I statt E“.

ke und Schweißzeit sind so eingestellt, dass man beim Aufschweißen des Bits ein Loch in die immer dünner werdenden Bleche für die Außenhaut brennt oder die Zinkversiegelung auf der Rückseite des Bleches zerstört. „Mit unserem neuen Gerät gibt es auf der Rückseite so gut wie keinen Zinkbrand mehr – und dass es nicht zum Durchbrand kommt, können wir garantieren“, ergänzt Müller.

Doch was hat es mit den erweiterten Anwendungsmöglichkeiten auf sich? Giuseppe Palopli erklärt: „Das neue System stellt mehrere Zugmöglichkeiten auf einer Ebene zur Verfügung.“ Der Vorteil: Wenn der Karosseriebauer für die Beseitigung einer Delle das Blech an einem bestimmten Punkt zieht, musste er diesen Zugpunkt bisher lösen, um den nächsten Punkt ziehen zu können. Die aufgebaute Spannung im Blech lässt dadurch nach. Mit dem CBR kann der Karosseriebauer den ersten Punkt unter Spannung halten und zieht mittels einer weiteren Zugbrücke den nächsten Punkt. „Dadurch kommt er viel schneller zu einem Ergebnis – das Arbeiten wird präziser und genauer“, sagt Palopli.

KONRAD WENZ

NOCH FRAGEN?

Konrad Wenz, Chefredakteur »F+K«



„Bei der Karosserieinstandsetzung zählt auf Dauer jedes Gramm beim Werkzeug. Zudem nutzt der Karosseriebauer sein Werkzeug oft vielseitig. Zwei Kriterien, die das CBR-System von Carbon erfüllt.“

☎ 0931 418-2556

✉ konrad.wenz@vogel.de

Upgrade to Yuasa!




YUASA BATTERY

THE WORLD'S LEADING BATTERY MANUFACTURER

- ✓ 99,9% Abdeckung des europäischen Fuhrparks
- ✓ Limitierte Händlerdichte in der Region
- ✓ Konzepte zur Entwicklung der Vertriebsregion
- ✓ Lieferung ab Lager Krefeld in 15 europäische Länder
- ✓ Leistungsfähigste Online-Batteriesuche in Europa

www.yuasa.de

+49 (0)2151 82095-00
marketing@gs-yuasa.de