

FK Fahrzeug+ Karosserie

06
2022



WÜRZBURGER KAROSSERIE-
UND SCHADENSTAGE

Branchenevent
zeigt Live-Reparatur

ZKF-BRANCHEN-HIGHLIGHT

Automobiles
Zukunftsforum

ZKF-CARAVAN-TAG

Geschäftsfeld für
die Zukunft

SCHADENRECHT

Beschädigte Caravans:
Ansprüche durchsetzen

Nicht nur reden,
sondern arbeiten:
Live-Reparatur der
Seitenwand eines
VW Golf VII während
der WKST 2022.



Bild: Stefan Bausewein

WÜRZBURGER KAROSSERIE- UND SCHADENSTAGE 2022

Handwerk verlernt?

Zwei identische Fahrzeuge mit quasi denselben Schäden ermöglichen es, die Instandsetzungswege zu vergleichen: Ist Reparatur besser als Erneuerung? Können ersatzteilverwöhnte Karosseriebauer überhaupt noch reparieren?

PETER DIEHL

Nach meiner Einschätzung würden sich rund 80 Prozent der Betriebe dafür entscheiden, die Seitenwand zu erneuern. Nicht, weil sie es für die bessere Lösung halten, sondern weil ihnen die Reparatur Erfahrung fehlt.“ Die Aussage von Bernd Grüninger, Bereichsleiter Gutachten bei Dekra, ist hart, beruht jedoch auf langer Erfahrung. Es scheint, als hätte man in der alten Bundesrepublik bereits vor 1990 und danach auch auf dem Gebiet der ehemaligen DDR die handwerkliche Ka-

rosseriereparatur verlernt. Worum geht es? Im Vorfeld der Würzburger Karosserie- und Schadenstage (WKST) erwarb die Carbon GmbH zwei VW Golf VII, zweitürig und ohne Vorschaden. Um während der Veranstaltung die Instandsetzungswege Reparatur und Erneuerung vergleichen zu können, gab man sich große Mühe, beide Fahrzeuge im Bereich der linken Seitenwand identisch zu beschädigen:

- Eindellung unterhalb des Seitenfensters mit senkrechtem Verlauf
- Streifschaden von unterhalb des Seitenfensters bis zur C-Säule

- sogenannter Frosch (hörbare Stauchung) in der C-Säule

Warum das Ganze? Die derzeitige politische und wirtschaftliche Situation gibt Anlass zum Nachdenken: Krieg in Osteuropa, Rohstoffknappheit, gestörte oder gar blockierte Lieferketten, steigende Preise, allerorten wird Nachhaltigkeit gefordert. Ist Erneuerung der richtige Instandsetzungsweg, wenn auch Reparatur möglich erscheint?

Diese Frage wurde während der WKST auf zweierlei Art beantwortet: mittels Gutachten und durch tatsächliche Instandsetzung. Der Würzbur-



Bild: Stefan Bausewein

Zur Rückverformung der Seitenwand in Richtung A-Säule diente eine per Heißkleber befestigte und pneumatisch betätigte Zugeinheit.

ger Dekra-Sachverständige Michael Wallrapp erstellte die Gutachten für beide Instandsetzungswege, deren Ergebnisse die Tabelle auf dieser Seite zusammenfasst. Um die Instandsetzung der Schäden kümmerte sich Ralf Rathmann, selbstständiger Karosserie- und Fahrzeugbaumeister sowie technischer Trainer aus Simmersfeld im Landkreis Calw. Wobei

die Instandsetzung eines Fahrzeugs durch Erneuerung der Seitenwand bereits vor den WKST stattfand. Ein Video, das in Würzburg gezeigt wurde, dokumentierte den Verlauf. Danach begann im Außenbereich des Vogel Convention Centers (VCC) die Live-Reparatur des zweiten Golf VII. Eindellung, Streifschaden und „Frosch“ – die drei Einzelschäden

VERGLEICH DES ZEIT- UND KOSTENAUFWANDS*

Instandsetzungsweg	Erneuerung	Reparatur
Zeitaufwand (ohne Lackierung)	141 AW	114 AW
Arbeitslohn	2.242,91	1.804,08
Nebenkosten	63,76	66,76
Lackierungskosten	1.635,70	1.563,55
Ersatzteilkosten	741,24	77,54
Gesamtkosten	4.683,61	3.511,93

*alle Kosten in Euro und netto,
1 AW = 6 min,
Stundenverrechnungssatz 162,53 Euro,
Quelle: Dekra

verlangten nach einer Reparaturreihenfolge. Ralf Rathmann entschied sich, zunächst die Seitenwand in Richtung A-Säule zu ziehen. Damit reduzierte sich nicht nur die Eindellung unterhalb des Seitenfensters, auch der „Frosch“ in der C-Säule verschwand größtenteils. Es folgten das Herausarbeiten des Streifschadens und die restliche Beseitigung der Eindellung. Letztere war in senkrechter Anordnung dreigeteilt, was wiederum eine Reihenfolge erforderte. Ralf Rathmanns Entscheidung beruht auf Erfahrung: „Erst in der Mitte, dann unten und zum Schluss oben.“

Zu Beginn, zwischendurch und am Ende der Arbeiten stand die Kontrol-

MEHR EFFIZIENZ IN SACHEN SPOT REPAIR

DAS ORIGINAL LACKREPAIR-SYSTEM AUS DER AEROSOLDOSE



- SCHNELLER PROZESS
- KOSTENGÜNSTIG
- FLEXIBEL EINSETZBAR
- BEWÄHRTES PROFI-SYSTEM



www.spraymax.com

F+K-TIPP
Mehr zum Thema
Karosseriereparatur
 finden Sie unter
www.fahrzeugkarosserie.de



Bild: Stefan Bausewein

Herausarbeiten des Streifschadens von unterhalb des Seitenfensters bis zur C-Säule. Bezeichnung des genutzten Werkzeugs: Easy Tool.



Bild: Stefan Bausewein

Die Eindellung hatte einen senkrechten Verlauf und war dreigeteilt. Ralf Rathmann arbeitete zunächst mittig, dann unten und oben.

- Das Ersatzteil hat womöglich eine lange Lieferzeit oder ist nicht lieferbar.
- Das Ersatzteil hat womöglich lange Lieferwege (z. B. aus Asien).
- Die Reparatur kann schneller erfolgen und preisgünstiger sein.

Nur drei Gegenargumente

Hingegen gibt es für die Erneuerung der Seitenwand nur drei Argumente:

- Der beauftragten Werkstatt fehlt es an Reparatur Erfahrung.
- Der Markenbetrieb ist auf einen möglichst hohen Jahresbonus des Ersatzteilgeschäfts angewiesen.
- Der Kunde oder seine Versicherung besteht auf Erneuerung.

Allerdings dürfte im konkreten Fall das dritte Argument schwer zu halten sein. Denn die Erneuerung käme laut Gutachten rund 1.172 Euro teurer als die Reparatur, und das nicht nur wegen des erforderlichen Ersatzteils, sondern auch wegen des höheren Zeitaufwands (vgl. Tabelle S. 19).

Fazit: Sofern eine Reparatur mit akzeptablem Aufwand möglich erscheint, sollte ihr der Vorzug gegeben werden. Das setzt voraus, dass der beauftragte Karosseriebauer eine solche Reparatur beherrscht. Falls nicht, gibt es Trainings von verschiedenen Anbietern, beispielsweise von Carbon und Rathmann Karosserietechnik (siehe Infokasten links).

Sollte tatsächlich der Kunde oder seine Versicherung dafür plädieren, das betroffene Bauteil zu erneuern, helfen die genannten Argumente pro Reparatur. In der Regel können sowohl Kunden als auch Versicherungskaufleute rechnen. Übrigens gelten viele dieser Argumente nicht erst seit Corona-Pandemie, Suezkanal-Blockade oder Ukraine-Krieg.

Inzwischen erfolgte die Lackierung der reparierten Golf-Seitenwand im Dekra-Schulungszentrum Altensteig durch den Lacksachverständigen und Trainer Jürgen Hennefarth. Dank Ralf Rathmanns präziser Blecharbeit blieb die Lackschichtstärke tatsächlich unter 300 Mikrometern – wie gegen Ende der WKST angekündigt. ■

INFO

Carbon GmbH

Werkzeuge und Trainings

Ein Großteil der zur Reparatur der Seitenwand verwendeten Geräte, Werkzeuge und Hilfsmittel stammt von der Carbon GmbH. Das in Eigeltingen nahe des Bodensees ansässige Unternehmen entwickelt, fertigt und vertreibt aufeinander abgestimmte Produkte für die handwerkliche Reparatur von Karoserieschäden. Für das in Würzburg genutzte, sogenannte Carbon Body Repair System (CBR) liegt eine Freigabe von Volkswagen vor. Darüber hinaus bietet Carbon Trainings zur Arbeit mit den eigenen Produkten, häufig mit Ralf Rathmann als Trainer (www.rathmann-training.de). Kontakt zur Carbon GmbH über die Website www.carbon.ag.

le von Konturen und Spaltmaßen der beschädigten Seitenwand. „Mit den Augen, mit der Konturenlehre und mit viel Gefühl in Handfläche und Fingerspitzen“, wie es der Karosseriebaumeister formuliert. Die Bilder auf Seite 19 und auf dieser Seite zeigen einzelne Schritte der Reparatur.

Für die Reparatur des Seitenwand Schadens sprechen sechs ganz unterschiedliche Argumente:

- Die Wertschöpfung findet im eigenen Kfz-Betrieb statt.
- Werksoriginale Fügestellen wie Schweißpunkte, Laserlöt- und Klebenähte bleiben erhalten.
- Auch der werksoriginale Korrosionsschutz bleibt erhalten.