



Selbst massive Deformationen wie an dieser Seitenwand können mit der CBR-Klebetchnik und den Zugkomponenten gerichtet werden.



Für ein perfektes Finish sorgt das CBR-EasyTool, mit dem an der Fläche sehr gefühlvoll gearbeitet werden kann. (Fotos: Carbon GmbH)



Bei Weitem nicht ausgeschöpft

„I statt E“ ist in aller Munde. Doch was bislang erneuert wird, ist nur die Spitze des Eisbergs. Die Carbon GmbH zeigt, was alles möglich ist.

Instandsetzen anstatt Ersetzen, so lautet das Mantra der Carbon GmbH seit nunmehr 25 Jahren, und insbesondere der Gründer und Vertriebschef Siegbert Müller wiederholt gebetsmühlenartig die wirtschaftlichen und technischen Vorteile der sanften Karosserieinstandsetzung. Nach siebzehn Jahren als größter europäischer Distributor für das Miracle-System vertriebt die Carbon GmbH seit 2020 mit dem Carbon Body Repair-System, kurz CBR, ein vollständig in Eigenregie entwickeltes Richtsystem. Mittlerweile

haben mehr als 750 K&L-Betriebe sowie Autohäuser das innovative Reparatursystem mit sehr leichten und ergonomischen Zugwerkzeugen aus Carbon-Material und carbonfaserverstärkten Kunststoffen im Einsatz.

Massiver Evolutionssprung

Den Titel „Neuer Standard für die Außenhautreparatur“, verlieh dem CBR-System nicht die Carbon GmbH selbst, wie Siegbert Müller betont, sondern es waren die Anwender, die jeden Tag da-

mit arbeiten. Beinahe jeder Betrieb verfüge heute über Richtwerkzeuge wie Spotter oder ein Reparatur-System eines anderen Herstellers, dennoch investierten viele Betriebe erneut. Für Müller liegt der Grund klar auf der Hand: „Bereits nach einer kurzen Einweisung und ersten Gehversuchen mit den CBR-Komponenten, erkennen die Mitarbeiter und das Führungspersonal, dass es sich beim CBR nicht um eine marginal verbesserte Version bekannter Systeme handele, sondern um einen massiven Evolutionssprung.“

Unterm Strich auch profitabler

> „I STATT E“ GANZ KONKRET: Die Musterkalkulation zeigt, dass Instandsetzen nicht nur die umweltfreundlichere, sondern auch die für den Betrieb profitablere Variante ist.

	Instandsetzung	Neuteil
Arbeitslohn: 163,53 EUR/Std	Zeitbasis: 10 AW = 1 St 196 AW	138 AW
Gesamtsumme Arbeitslohn:	1.722,82 EUR	2.242,91 EUR
Nebenkosten:	63,76 EUR	63,76 EUR
Lackierung:	Zeitbasis: 10 AW = 1 Std.	
Arbeitslohn (163 EUR/Std)	65 AW	68 AW
Lackiermaterial 48%	507,10 EUR	530,50 EUR
Gesamtsumme Lackierung inklusive Material:	1.563,55	1.635,70 EUR
Ersatzteile:	77,54 EUR	741,24 EUR
Reparaturkosten ohne MwSt.:	3.427,67 EUR	4.683,61 EUR
MwSt. 19%:	651,26 EUR	889,89 EUR
Reparaturkosten:	4.078,93 EUR	5.573,50 EUR



Reparatur versus Neuteil: An dieser Golf-Seitenwand hat die Carbon GmbH beide Varianten durchgerechnet.
(Fotos: Carbon GmbH)

W-300WB
Smart Repair

LPH-80
Spot Repair

ANEST IWATA

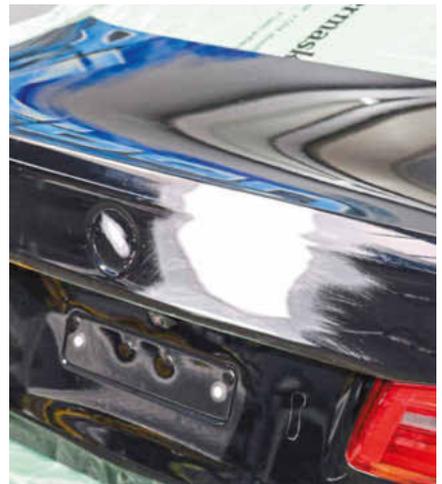
ANEST IWATA Deutschland GmbH, Mommsenstraße 5, 04329 Leipzig Deutschland • info@anest-iwata-de.com • +49 (0) 341 24 14 43 0 • www.anest-iwata-coating.com



Aluminium-Schraubteile sind oftmals nur leicht beschädigt, landen aber dennoch im Container. Grund ist meist Unwissenheit und fehlendes Reparaturoquipment.



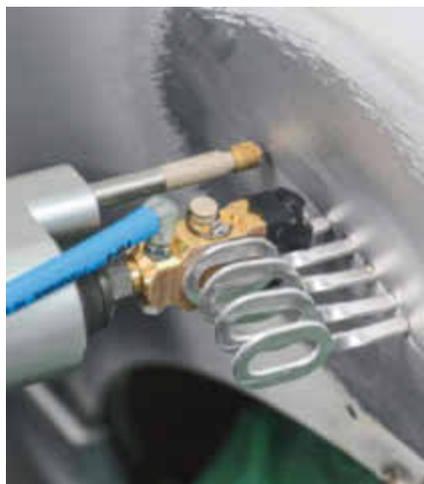
Die hohen Ersatzteilkosten rechtfertigen auch die Instandsetzung dieser Teile.



Auch aus Gründen der Nachhaltigkeit sind solche Reparaturen eine sinnvolle Alternative zum Austausch.



Tür und Seitenwand aus Aluminium lassen sich mit der CBR-Klebertechnik, dem AluRepair-Visar mit Aluminium-Bits und den CBR-Zugwerkzeugen effizient und äußerst profitabel richten.



Dabei wird ohne große Demontagearbeiten rein von Außen gearbeitet.



Natürlich, so Müller, spielten die Entwicklungen am Markt dem CBR und „I statt E“ in die Hand. Selbst bei Schraubteilen, wo früher ohne Hinterfragen automatisch ein Neuteil bestellt und verbaut wurde, zeigten die massive Verteuerung bei den Ersatzteilen jetzt langsam Wirkung. Der Anteil für Ersatzteile machten speziell bei üblichen Schäden im Bereich von drei- bis fünftausend Euro einen Großteil der Kosten aus. Die hohe Inflation und steigende Kosten in allen Bereichen führen dazu, dass die Autofahrer und Versicherungen kostentechnisch auf die Bremstreten und immer preissensibler agieren. Hinzu komme ein alternder Fahrzeugbestand. Die zunehmende „Ha-

vannisierung“, so Müller, bringe mit sich, dass deutlich weniger Fahrzeuge zu höheren Preisen am Markt verfügbar sind – mit ein Grund, dass die Versicherer bei Haftpflichtschäden bis zu weit über 130 Prozent reparieren lassen.

Mehr Spielraum zum Reparieren

Speziell bei der Instandsetzung älterer Fahrzeuge, weiß Siegbert Müller, sehen die Kalkulationsvorgaben in der Regel mehr Zeit vor als bei neueren Fahrzeugen. Die permanente Kostenspirale sollte dazu führen, auch die Instandsetzungsquote zu steigern. Das große Plus an Effizienz und Prozesssi-

cherheit mit dem CBR eröffnet den Betrieben neue Perspektiven. Einerseits gehen Richtzeiten und Durchlaufzeiten mit dem CBR deutlich nach unten, dafür steigt die Qualität der Reparaturergebnisse und damit auch der Aufwand in der Lackvorbereitung und beim Material. Viel Luft nach oben sieht Siegbert Müller für die Betriebe mit dem CBR in allen Bereichen: bei der Machbarkeit von anspruchsvollen Schäden, der Aluminiumreparatur, einer zeitwertgerechten Reparatur und vor allem bei der erzielbaren Rendite. ■

 www.carbon.ag