



Der Karosseriebetrieb Isicar in Leipzig repariert mit 52 Mitarbeitern ungefähr 4.000 Fahrzeuge jährlich. Er ist auch Partner von Tesla und Nio.

Bild: Rosenow – VCG

KAROSSIEREREPARATUR

„Wenn etwas Neues kommt, sind wir dabei“

Wenn Ersatzteile schwer verfügbar sind, macht Instandsetzen statt ersetzen noch viel mehr Sinn also ohnehin schon. Das zeigt sich bei Isicar, wo man mit dem CBR-System von Carbon (nicht nur) Teslas repariert. Aluminium ist dabei für das CBR kein Hindernis.

Von Jan Rosenow

Anruf bei Maximilian Mälzer, geschäftsführender Gesellschafter bei Isicar, einem Karosserie- und Lackierbetrieb in Leipzig: Leider schaffen wir es nicht ganz pünktlich zum vereinbarten Termin. Falls er das Kundenfahrzeug, an dem wir uns die Arbeit mit dem Carbon Body Repair (CBR)-System anschauen wollen, wieder ausliefern muss, dann hätten wir eben Pech gehabt. Die abgeklärte Reaktion des Chefs: „Das macht nichts. Der Wagen steht schon ein paar Monate bei uns, weil noch Ersatzteile fehlen.“

Die Lieferung von Ersatzteilen kann eben manchmal sehr lange dauern – nicht nur, aber eben auch bei einer bestimmten US-amerikanischen Elektroauto-Marke. Außenhaut-Reparatursysteme wie CBR machen es hin-

gegen möglich, Unfallschäden instand zu setzen, ohne Teile auszutauschen. Das erspart nicht nur die Wartezeit, sondern vermeidet es auch, große Umfänge wie das gesamte Seitenteil austauschen zu müssen. Denn das ist teuer, wenig nachhaltig und bedeutet zudem einen tiefen Eingriff in die Struktur des Fahrzeugs.

Bei Isicar wie bei vielen anderen professionell aufgestellten Karosseriebetrieben bevorzugt man deshalb das Instandsetzen der betroffenen Partie gegenüber dem Austausch größerer Außenhautteile. So bleibt nämlich das Auto im Originalzustand und es muss kein Ersatzteil produziert und transportiert werden.

Als wir bei Isicar im Nordosten der sächsischen Messestadt ankommen, haben die fleißigen Karosseriespezia-



Vor allem runde Verformungen ohne Karosseriekanten lassen sich durch die Klebepads weich und schonend herausmassieren.



Bei Bedarf lassen sich auch mehrere Pads verkleben und gleichzeitig mit mehreren Werkzeugen bearbeiten. Hier ist die Kreativität und Erfahrung des Karosseriebauers gefragt.



Nach der Rückformung des Blechs lassen sich die Klebepads ohne Spuren entfernen und anschließend wiederverwenden.

listen des Betriebs, der zum Netz der Approved Body Shops von Tesla gehört, den Schaden am hinteren linken Kotflügel des Tesla Model X schon längst repariert. Nur der Lackaufbau fehlt noch. Doch Karosseriebauer Christian Müller zeigt uns bereitwillig noch einmal, wie sich solche Schäden selbst an Fahrzeugen mit Aluminium-Außenhaut beheben lassen (siehe Fotos).

Isicar nutzt dafür das CBR-System von Carbon. „Das ist die beste Investition überhaupt“, berichtet Maximilian Mälzer. „Das System ist bei uns jeden Tag im Einsatz. Es ist ein Komplettsystem, das einfach alles kann.“ Zudem hat Tesla das CBR für die Arbeit an seinen Fahr-

zeugen freigegeben. Dass wir bei Isicar einen Tesla finden, und dass die Reparatur schneller fertig ist als gedacht, ist übrigens kein Zufall. „Wenn ein neuer Hersteller auf den Markt kommt und Partner sucht, sind wir sofort dabei“, sagt der gerade einmal 27-jährige Geschäftsführer Maximilian Mälzer. „Naiv investitionsbereit“ nennt er lächelnd die eigene Einstellung. Neben Tesla stehen auch viele Autos der chinesischen Marke Nio auf dem Hof, für die Isicar als Authorised Service Center fungiert.

Trotz der niedrigen Zulassungszahlen von Nio und der anspruchsvollen Arbeiten, die speziell geschultes Perso-

INFO

Carbon Body Repair System

Bei der Entwicklung von CBR standen eine höhere Reparaturqualität und mehr Effizienz beim Richten durch extrem leichte Materialien, hohe Steifigkeit und eine optimale Ergonomie der Zugkomponenten im Mittelpunkt. Erreicht hat der Hersteller dies durch einen hohen Anteil an hochwertigen Komponenten aus Carbon und carbonfaserverstärkten Kunststoffen. Die Wabenstruktur des CBR sorgt für maximale Stabilität bei niedrigem Gewicht.

Durch das geringe Gewicht der CBR-Zugkomponenten reduziert sich der Kraftaufwand bei alltäglichen Richtarbeiten erheblich. Trotz der im Vergleich zu bisher verfügbaren Richtsystemen über 60 Prozent leichteren Komponenten ermöglichen die verwendeten modernen Materialien höhere Zugkräfte beim Richten von Karosserie-Außenhautschäden. Für die Praxis bedeutet das geringe Gewicht, dass ein Mitarbeiter meist allein mit dem Strong-Tool oder dem Line-Tool arbeiten kann. Das Ansetzen der Zugwerkzeuge – insbesondere beim Arbeiten über Kopf – soll im Vergleich zu konventionellen Systemen einfacher und weniger ermüdend sein.

Der ebenfalls neu entwickelte CBR-C1-Power-Inverter macht kurze Schweißzeiten möglich, die auch bei den heutigen, oftmals sehr dünnen Blechen Durchbrand und Gefügeveränderungen verhindern. Die Bedienung ist einfach und praxisgerecht: In jedem der Programme für das Anschwei-



Karosseriebauer Christian Müller ist ein großer Fan des CBR-Systems von Carbon. Für »kfz-betrieb« erklärte er dessen Funktion an einem Tesla mit Aluminium-Außenhaut.

ßen der Masse, der Bits (Zugösen), das Arbeiten mit dem Easy-Tool, das Einziehen von Stahl bzw. Aluminium sowie das Arbeiten mit Kohleelektroden sind alle notwendigen Parameter bereits voreingestellt. Bei Bedarf kann der Anwender Schweißzeit und Leistung feinjustieren. Zusammen mit den Werkzeugsätzen Alurepair Visar und der CBR Klebtechnik ergibt sich ein aufeinander abgestimmtes Gesamtsystem für die Außenhautreparatur an allen Karosserien aus Stahl und Aluminium.

nal und umfangreiches Spezialwerkzeug erfordert, hält Isicar an der chinesischen Marke fest. Und wahrscheinlich schaut man in Leipzig schon nach dem nächsten neuen Herstellerpartner.

In seinem Kerngeschäft, der Unfallschadenreparatur, arbeitet Isicar mit größter Effizienz und gut organisierten Prozessen. Die Steuerung erfolgt digital: Im Büro von Maximilian Mälzer befinden sich zwei große Bildschirme mit den Aufträgen des Tages und der aktuellen Auslastung. In der Werkstatt sieht man fast nur neue Fahrzeuge. Rund 70 Prozent beträgt der Anteil der Leasingkunden, private sind selten. Die 52 Mitarbeiter schleusen pro Jahr rund 4.000 Fahrzeuge durch die Hallen.

Eine solche Zahl lässt sich kaum ohne Zusammenarbeit mit den Schadensteuereuren realisieren. Aber Mälzer achtet darauf, dass kein derartiger Großkunde mehr als zehn Prozent Umsatzanteil ausmacht. Und mit der Schnelligkeit und Qualitätsarbeit seiner Leute ist der Betrieb zudem bei vielen Versicherern zum bevorzugten Reparaturpartner geworden, wodurch er beispielsweise deutlich weniger Rechnungskontrollen befürchten muss.

Erweiterung geplant

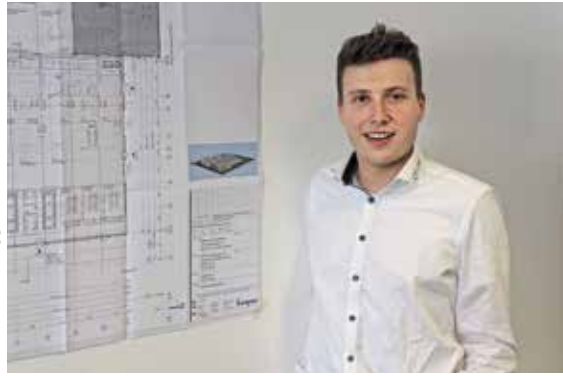
Das Geschäft bei Isicar brummt derart, dass das Unternehmen gerade einen Neubau plant: Für sieben Millionen Euro soll eine weitere Halle entstehen, in der auf 2.500 Quadratmetern die neue Lackiererei unterkommt. Denn diese ist derzeit noch der Flaschenhals im Reparaturprozess. „Alle 34 Minuten wird bei uns ein Auto fertig“, berichtet Maximilian Mälzer, „in Zukunft werden es 21 Minuten sein.“

Woher er so etwas weiß? Der junge Unternehmer ist ein absoluter Prozessfreak. Er hält sogar Vorlesungen über Prozessoptimierungen an einer Fachhochschule. In seinem Unternehmen werden die Fahrzeuge nach dem Fließbandprinzip repariert. Leerlauf soll möglichst nicht vorkommen. Jeder macht nur das, worauf er spezialisiert ist. So müssen beispielsweise die Lackierer keine Fahrzeuge herumrangieren und die Karosseriebauer bekommen die Ersatzteile an den Arbeitsplatz geliefert.

Das ist möglich dank der vollständig digitalisierten Prozesse mit dem System PDR-Cloud und zwei Lageristen, die 130 durchnummerierte Ersatzteilwagen verwalten und fast minutengenau an den Arbeitsplatz bringen. Trotzdem ist Isicar alles andere als eine seelenlose Fabrik. Die Zufriedenheit der Mitarbeiter ist hoch, es gibt laut Maximilian Mälzer „null Fluktuation“. Der Betrieb hält sogar ein Fitnessstudio und einen Andachtsraum für seine Leute vor.

Der ist aber der einzige Ort, in dem es bei Isicar andächtig zugeht. ■

Bild: Rosenow - VCG



Geschäftsführer Maximilian Mälzer hat die nächste Expansionsstufe schon im Blick: Demnächst soll eine neue Halle mit 2.500 Quadratmetern Grundfläche entstehen.

Castrol
EDGE

Nach strengsten
Anforderungen entwickelt
und getestet



NEU: Castrol EDGE 0W-20 LL IV

Wir stellen vor: **Das erste 3-in-1 Motorenöl**, das die neuesten Anforderungen von drei sehr unterschiedlichen Herstellerfreigaben **VW 508 00/ 509 00, BMW Longlife-17 FE+ und MB-Freigabe 229.72** in einem einzigen Produkt erfüllt. Nachgewiesen in über 10.000 Teststunden.

Die Castrol EDGE Produktreihe wird von Mechanikern, Fahrzeugherstellern und dem BWT Alpine F1® Team empfohlen.*



Das Castrol EDGE Produktsortiment:

- In Kooperation mit Fahrzeugherstellern entwickelt**
- Freigegeben für die nächste Generation von Herstellerspezifikationen
- Erfüllt die Anforderungen der neuesten Motoren

SETZEN SIE DAS POTENZIAL IHRES MOTORS FREI

Erfahren Sie mehr über das

NEUE Castrol EDGE 0W-20 LL IV
[castrol.com/de/experten](https://www.castrol.com/de/experten)

* Castrol EDGE wird von Mechanikern als qualitativ hochwertiger Schmierstoff empfohlen, laut GIPA-Studie 2023. Von Automobilherstellern wie Volvo Cars empfohlen. Weitere Kooperationspartner finden Sie auf [castrol.com/de](https://www.castrol.com/de)

** Castrol arbeitet seit vielen Jahren mit Automobilherstellern wie Volvo Cars an der Entwicklung von Motorenölen für deren neueste Motorentechnologie. Weitere Kooperationspartner finden Sie auf [castrol.com/de](https://www.castrol.com/de)