

Komplexe Schäden spielend meistern

Ganz konkret: Leonard Jurisch von Carbon zeigt uns eine absolut fach- und sachgerechte Instandsetzung mithilfe des CBR-Systems.

Ein alternder Fahrzeugbestand, die Kostenexplosion bei Fahrzeugteilen, die Nachhaltigkeitsdebatte und schmale Geldbeutel bei Verbrauchern wie Versicherungen: Der Markt schreit förmlich nach „I statt E“, sprich nach mehr Reparatur und weniger teurem Teiletausch. Mit innovativen Reparaturlösungen wie dem CBR-System sind selbst komplexere Außenschäden für geschulte Anwender reell machbar“, sagt Karosseriebaumeister Leonard Jurisch, Karosserie-Experte bei der Carbon GmbH. Mittlerweile, so der Sieger des Bundesleistungswettbewerbes der Karosserie- und Fahrzeugbauer 2020/21, würden neben den klassischen K+L-Betrieben auch viele Autohäuser und Lackierbetriebe das CBR einsetzen, um die

Nachfrage nach fach- und zeitwertgerechten Instandsetzungen befriedigen zu können. Leonard Jurisch beschreibt seine Vorgehensweise bei der Instandsetzung mit dem CBR-System am Beispiel eines Seitenwandschadens an einem VW Passat.

Mehrere Bauteile betroffen

„Schon auf den ersten Blick sieht man, dass sich hier der Schaden über mehrere Bauteile erstreckt“, erklärt Leonard Jurisch. „Im Kantenbereich hat das Material eine extreme Steifigkeit, was das Ganze ziemlich komplex macht.“ Das Hauptaugenmerk muss darin liegen, die Kanten so wiederherzustellen, dass sie zum anschließenden Bauteil passen.

Das A und O ist das richtige Werkzeug. Einerseits muss es wegen der hohen Zugkräfte sehr stabil sein, andererseits jedoch für ein gutes Handling auch möglichst leicht sein, sonst tut man sich allein sehr schwer und braucht zu viel Kraft.

Erst kleben, dann schweißen

„Wir kleben zuerst immer“, betont der Karosserieprofi. „Die Klebtechnik hilft sehr dabei, die Verformung und die Spaltmaße wieder näher zum Ursprung zu bringen. Es ist bei einem solchen Schaden möglich und auch nötig, an derselben Stelle in zwei verschiedene Richtungen zu ziehen.“ Für den Querschnitt arbeitet Jurisch mit den GlueTech-plus-Zugpeitschen und der



Komplexer Fall: Der Schaden erstreckt sich über mehrere Bauteile.



Die Klebtechnik als erster Schritt hilft sehr dabei, die Verformung und die Spaltmaße wieder näher zum Ursprung zu bringen.



PushPull-Druckluftpresse. „Mit dem ultra-leichten StrongTool aus Carbon mit stufenlos verstellbarem Zughaken und den breiten Hebelarmen habe ich beim Zug nach oben genug Kraft und trotzdem viel Gefühl für das Blech. Die verschiedenen Stützfüße und Erweiterungen helfen mir beim Arbeiten mit dem StrongTool dabei, die Höhenunterschiede am Fahrzeug auszugleichen. Zusätzlich kann man damit die Zugrichtung steuern.“

Nach der Klebetechnik wird mit aufgeschweißten Power-Bits weitergearbeitet. Hier ist wichtig, immer so wenig Lack wie möglich und nicht mehr Lack als unbedingt nötig zu entfernen. „So kann ich die Karosserief Flächen und Bauteile während der Rückverformung besser beobachten“, erklärt Leonard Jurisch. „In diesem Schritt ist es wichtig, die Karosseriekante möglichst optimal zu richten, denn davon wird am Ende das ganze Reparaturergebnis abhängen. Hilfreich ist natürlich, dass wir beim CBR auf viele verschiedene Zugwerkzeuge zugreifen können, die gleichzeitig sehr flexibel einstell- und einsetzbar sind.“

Fläche übergabefertig machen

Vor der Übergabe an die Lackvorbereitung muss die Fläche mit dem EasyTool-Werkzeug und dem CBR-MultiTool mit Einziehelektrode zum Finish gebracht werden. Durch die schonende

Arbeitsweise und die fein einstellbaren Parameter am CBR-C1 Inverter kann die Fläche so gut gerichtet werden, dass anschließend beinahe kein bis sehr wenig Füllmaterial benötigt wird. Das leichte aus Carbon und kohlenstofffaserverstärkten Kunststoffen gefertigte EasyTool erlaubt ein sehr feines und gefühlvolles Arbeiten mit dem Blech. Im Gegensatz zum herkömmlichen „Spotter“, bei dem ein wenig präzises Konterschlagwerkzeug zum Einsatz kommt, ist der große Vorteil beim CBR die gezielte Abstützung rund um die automatische Schweißspitze. So können Blechflächen und Kanten perfekt wiederhergestellt werden, ganz ohne „Spitzen“ ins Material zu ziehen. Die Parameter am Inverter können sehr präzise eingestellt werden. So vermeidet der Anwender zuverlässig möglichen Abbrand auf der Blechrückseite und unterbindet eine spätere Korrosionsproblematik.

Aus wirtschaftlichen Gründen wurde bei diesem Schaden die Tür nicht instandgesetzt, sondern ausgetauscht. Bei der Seitenwand hingegen lohnt sich das Instandsetzen allemal – aber nur mit dem nötigen Werkzeug und dem entsprechenden Know-how. Betrachtet man die Komplexität des Schadens, dann sind der Aufwand für die eingesetzten Werkzeuge und speziell die Verbrauchsmaterialien relativ gering. Zudem wird keinerlei hersteller- oder modellspezifisches Sonder-



„Das Werkzeug muss wegen der hohen Zugkräfte sehr stabil, jedoch für ein gutes Handling auch möglichst leicht sein.“

Leonard Jurisch

werkzeug benötigt.

Wie bei den meisten Schäden liegt die handwerkliche und technische Herausforderung darin, die Spaltmaße und die Karosseriekontur ohne Höhenunterschiede wiederherzustellen. Das hat in diesem Fall ohne den Einsatz von Zinersatz sehr gut funktioniert.

Eine hohe Rentabilität erzielt man nur mit dem richtigen Werkzeug und dem entsprechenden Know-how, dann überzeugt das Ergebnis wie bei diesem Passat fachlich genauso wie kalkulatorisch. Leonard Jurisch: „Nach Aussage des Lackierers war das Ergebnis so gut, dass auf den Kanten und der Fläche kein bis sehr wenig Spachtel nötig war. Es war also eine absolut fach- und sachgerechte Instandsetzung.“

www.carbon.ag



Nach der Klebetechnik wird mit aufgeschweißten Power-Bits weitergearbeitet.



Vor der Übergabe an die Lackvorbereitung muss die Fläche mit dem EasyTool-Werkzeug und dem CBR-MultiTool mit Einziehelektrode zum Finish gebracht werden.



Aus wirtschaftlichen Gründen wurde bei diesem Schaden die Tür ausgetauscht. Bei der Seitenwand hingegen lohnt sich das Instandsetzen allemal. (Fotos: Carbon)