

KURZFASSUNG

Siebert Müller, Gründer und Vertriebschef von Carbon, aber auch „I statt E“-Treiber der Reparaturbranche seit einem Vierteljahrhundert, verfügt heute über das „weltweit innovativste Karosserie-Reparatursystem“ weltweit, wie er seine vor vier Jahren vorgestellte Neuentwicklung CBR selbst bezeichnet. Im nachfolgenden Beitrag spricht der deutsche Ausbeul-Papst erstmals auch bei Schraubteilen von einer wirtschaftlich möglichen Instandsetzung.

Foto: Carbon

Seit 25 Jahren Treiber des I-statt-E-Gedankens: Siegbert Müller, deutscher Ausbeul-Papst vom Bodensee



KAROSSERIE-AUSSENHAUT

I statt E – besser als Green Parts

„Instandsetzen statt Ersetzen“ ist spätestens seit 2022 im Fokus der Versicherungswirtschaft, als die Allianz auf ihrem Autotag die „nachhaltige, grüne Reparatur“ zum Zukunftsziel erklärte.

Ressourcenschonung und das Prinzip des „I statt E“ wurden auf dem Autotag der Allianz 2022 von „ganz oben“ als neue Handlungsmaximen ausgerufen: Nicht nur der seinerzeitige und inzwischen in Ruhestand gegangene Geschäftsführer des Allianz Zentrums für Technik, Christoph Lauterwasser und sein Nachfolger Christian Sahr zeigten anhand unterschiedlichster Fahrzeugkomponenten – wie z. B. Scheinwerfern, Autoglas, HV-Batterien, aber auch Karosserieteilen und anderen Bauteilen – auf, welche Reparaturmög-

lichkeiten in der Werkstattpraxis heute bereits realisierbar sind.

Auch Frank Sommerfeld, CEO der Allianz Versicherungs-AG, und seine für das Schadenressort verantwortliche Vorstandskollegin Lucie Bakker warben engagiert für das Thema „Grünes Reparieren“. Dies natürlich zuerst unter dem Einfluss der negativen Entwicklungen der letzten Jahre, in denen zunächst die Corona-Krise und danach der Ukraine-Krieg zu gerissenen Lieferketten mit langen Lieferzeiten für Ersatzteile – soweit sie überhaupt verfügbar waren – führ-

ten. Energiekrise, extreme Verteuerung von Ersatzteilen und auch der Werkstattleistungen u. a. aufgrund neuer technologischer Systeme (z. B. ADAS-Bauteile mit zwingend erforderlicher Kalibrierung, sensible HV-Technologie bei E-Fahrzeugen usw.) führten schließlich zu branchenweiten Milliarden-Defiziten in der Kfz-Assekuranz. Und dies, ohne dass Verbraucher oder Werkstätten davon tatsächlich einen irgendwie spürbaren Mehrwert gehabt hätten.

Wege aus der Abwärtsspirale

Seit dem Allianz Autotag 2022 hat sich in der gesamten Branche viel getan. Auch die Instandsetzung mit gebrauchten Fahrzeugteilen wird wieder stark diskutiert und hat man – auch hier wieder die Allianz – als erster Versicherer bei den Werkstätten der Innovation Group in

zeuge, bietet Autohäusern und K&L-Fachbetrieben die Schulungen dazu und klärt über die vielfältigen Vorzüge in technischer, wirtschaftlicher und umweltschonender Sicht auf.

„Weltweit innovativster Arbeitsplatz“

Auch ganz aktuell hält der Carbon-Gründer klipp und klar fest: „Ein alternativer Fahrzeugbestand, die Kostenexplosion bei Fahrzeugteilen, die fortwährende Nachhaltigkeitsdebatte und schmale Geldbeutel bei Verbrauchern wie Versicherungen sind Status quo – da schreit der Markt förmlich nach ‚I statt E‘.“

Beim Karosserie-Reparatursystem CBR (ausgeschrieben „Carbon Body-Repair“) handelt es sich nach Angaben Müllers um den „weltweit innovativsten Karosserie-Arbeitsplatz für die Reparatur von Stahl- und Aluminiumbauteilen“, was auch seine Kunden bestätigen. Das 2020 komplett neu vorgestellte Werkzeugsystem mit sehr leichten Zugkomponenten aus Carbon und kohlenstofffaserverstärkten Kunststoffen „ist das Ergebnis aus einem Vierteljahrhundert Erfahrung im Vertrieb und der Entwicklung von Reparaturtechnologien sowie Tausenden durchgeführten Karosseriereparaturen“, so Müller. Es löste das langjährig bewährte Vorgängersystem ab und ist „inzwischen bereits an mehr als 1.000 bestehende und neue Kunden ausgeliefert worden“.

Ganz abgesehen von den technischen Vorteilen einer Instandsetzung gegen-

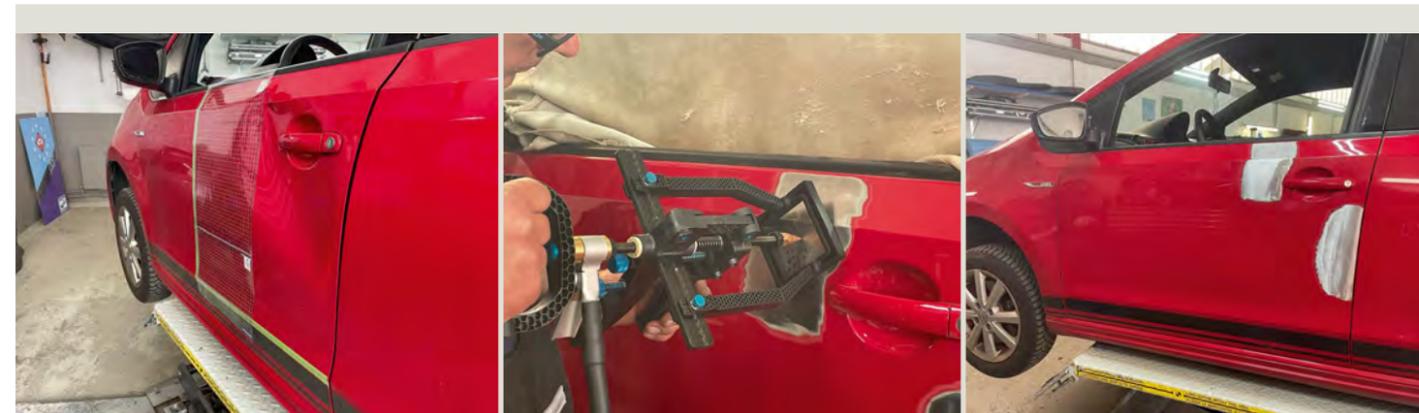
über dem Austausch der Teile kämen die Betriebe schon aufgrund der Ersatzteilverfügbarkeit kaum mehr an der Reparatur vorbei, so Siegbert Müller. Akzeptable Lieferzeiten, bestätigten seine Kunden, gebe es allenfalls noch bei den Mainstream- und Volumenmodellen. Für ältere Fahrzeuge oder exklusivere Modelle warte man oft wochenlang auf Türen, Hauben oder Heckklappen – und bezahle zudem horrend teure Preise – während gleichzeitig das in dieser Zeit nicht reparierbare Fahrzeug meist auch nicht genutzt werden könne und nicht selten auch die Kosten für Ersatzfahrzeuge den Schanddurchschnitt weiter nach oben treiben. Die Instandsetzungsquote bei verschweißten Teilen wie Seitenwand und Schweller habe sich die letzten Jahre durch Aufklärung und Schulung gerade auch der Sachverständigen deutlich verbessert.

„Instandsetzen auch an Schraubteilen sinnvoll“

„Heute wird wohl selten wegen eines Schadens, der in zwei Stunden gerichtet werden kann, noch eine neue Seitenwand verbaut“, ist Müller überzeugt. Wegen der „höheren Effizienz des CBR-Systems gegenüber anderen Richtmethoden sowie der weitaus größeren Bandbreite an reparablen Schadensbildern“ sei es zudem „kein Problem, die hohe Reparaturquote bei verschweißten Blechen auch auf die Schraubteile zu übertragen“.

Dies lohne sich mittlerweile selbst bei profanen Bauteilen wie einem Kotflügel: Denn „konservativ“ die Originalver-

diesem Jahr auch aktiv eingeführt. Vertriebsleiter Siegbert Müller treibt mit der in Eigeltingen am Bodensee ansässigen Firma das Prinzip „I statt E“ seit einem Vierteljahrhundert voran wie kein Zweiter in der gesamten Automobilwirtschaft. Er hat dafür die richtigen Werk-



System-Einweisung mit „Aha-Effekt“: Wie so oft, wollten die Mitarbeiter die beschädigte Tür austauschen. Die Carbon-Techniker demonstrieren an solchen Schäden gerne, dass selbst Anbauteile problemlos und schnell repariert werden können. Weil die zu lackierende Fläche klein ist, bleiben auch die Kosten für die Lackier Vorbereitung und Material weit unter denen eines Tauschteils, egal ob neu oder gebraucht.

Fotos: Carbon

schraubungen lösen, Schrauben reinigen, teils knochenhartes Kotflügelband mit dem Heißluftfön entfernen, Neuteil komplett lackieren und aufwändig einpassen ist letztlich deutlich kostenintensiver als das fachgerechte und schnelle Rückverformen, so Müller, der sich kraft seines Engagements längst den Branchen-Ehrentitel Ausbeul-Papst verdient hat!

Gebrauchteile und Geschädigten-Rechte

„Selbst wenn dann bei älteren Fahrzeugen keine Schraube mehr richtig aufgeht“, stellt er sogar bei Schraubteilen die fast schon rhetorische Frage: „Macht es da nicht mehr Sinn, eine Stunde länger in eine Reparatur zu investieren, die für das Fahrzeug zudem weitaus schonender ist?“

Die von der Allianz angestoßene Diskussion, zukünftig Gebrauchteile einzusetzen, könne er vor dem derzeitigen Hintergrund nachvollziehen. Fakt sei aus seiner Sicht dennoch: „Bei neueren Fahrzeugen sind erstens keine oder zu wenige Gebrauchteile verfügbar und es sind viele Fragen noch längst nicht eindeutig

geklärt.“ Schließlich habe der Geschädigte einen Anspruch auf gleichwertigen Ersatz. Müllers Überlegungen dazu: „Wer haftet, wenn in ein dreijähriges Fahrzeug eine fünf Jahre alte Türe mit Rostansatz im Falz eingebaut würde? Was passiert, wenn die Türe dann nach nur zwei weiteren Jahren von Rostfraß gekennzeichnet ist?“

Wer müsse und könne die gebrauchten Teile prüfen? Klar gebe es bereits Anbieter am Markt, die das Geschäft mit Gebrauchteilen europaweit angehen. So richtig günstig und umweltfreundlich sei beispielsweise der Transport einer Türe von Spanien nach Bayern nicht. „Vorausgesetzt, die Türe ist in Ordnung, dann muss diese erst einmal komplett demontiert, lackiert und dann mit großem Aufwand montiert werden.“ Was passiere aber, wenn die angelieferte Türe mangelhaft ist? „Der Rücktransport ins Herkunftsland würde die CO₂-Bilanz dann völlig ins Negative drücken.“

„Green Parts eher für Segment II und III“

Das größere Potenzial für Green Parts, so Müller, „sehe ich da eher im Segment

II und III. Wie der Handel mit Gebrauchteilen und die Wiederverwendung reparierter Ersatzteile tatsächlich funktionieren, sehen wir doch in Osteuropa. Hier haben wir einen funktionierenden Kreislauf: Die Händler fahren regelmäßig die Werkstätten bei uns an, holen verwertbare Teile gegen Bezahlung aus dem Container und bringen sie nach Hause. Dort werden die Teile dann repariert und weiterverkauft beziehungsweise verbaut.“

Es müssen Taten folgen

In der Masse, ist sich Müller sicher, stellen Green Parts für den deutschen Markt „vermutlich keine Option“ dar. Zu mächtig seien die wirtschaftlichen Interessen vieler Marktteilnehmer, die wie die Automobilhersteller kräftig vom Ersatzteilgeschäft profitieren. Wer auf diesem Planeten jemals eine CO₂-Neutralität erreichen wolle, dem helfe ein „nur Umdenken“ wenig, man müsse jetzt auch Taten folgen lassen. Mit dem CBR-System stelle die Carbon GmbH dem Markt jedenfalls ein exzellentes Tool zur Verfügung, nachhaltiger instand zu setzen.

Leif Knittel u. Walter K. Pfauntsch



Für Fahrzeug, Instandsetzer und Wagenbesitzer war die Reparatur der beschädigten Tür am Porsche Macan eine echte Win-win-win-Situation. Das Resultat der Schichtdickenmessung zeigt kaum Unterschiede zu den werkseitig lackierten Bereichen. Beleg dafür, dass in der Lackvorbereitung so gut wie kein Spachtel und Füller nötig waren.



Fotos: Carbon



Unser Anspruch:
Innovativ und effizient mit bewährtem Sachverstand

DEKRA – Digitales Schadenmanagement

Wir garantieren eine schnelle und effiziente Schadenregulierung durch den Einsatz innovativer Technologien. Dazu ist eine minimale Anzahl an Prozessschritten notwendig. Aus der digitalen Schadenmeldung wird unmittelbar eine präzise Ersteinschätzung erstellt. Dabei sind wir digital und vor Ort für Sie im Einsatz. Sie werden von einem DEKRA Sachverständigen bis zur Klärung unterstützt. Weitere Informationen unter 0800.333 333 3



dekra.de/digitales-schadenmanagement