Die „SE-Professionell Futura“ ist Trocken- und Lackierkabine in einem.

Foto: Sehon

AUSRÜSTUNG

Genug Kratzer vorhanden

Größere Lackschäden kommen in die Lackierkabine, kleinere auf Spot-Repair-Arbeitsplätze. Diese sind auch für freie Werkstätten eine Einstiegsoption in das Geschäftsfeld Lack.

Die zunehmende Verbreitung von Fahrerassistenzsystemen führt zu weniger Großschäden. Versicherer stellen aber fest, dass Kleinschäden eher zunehmen. Ein Grund dafür sind Auffahrunfälle im immer dichter werdenden Stadtverkehr. Zudem sind Autofahrer mehr und mehr abgelenkt – Smartphone, Navigationsgeräte und Co. lassen grüßen.

Um solche Beschädigungen zu reparieren, kommt je nach Größe des Schadens beispielsweise eine Lackierkabine oder ein Spot-Repair-Arbeitsplatz zum Einsatz. Eine Lackierkabine ist eine eher größere Investition, wohingegen sich ein Spot-Repair-Arbeitsplatz auch für kleinere Werkstätten lohnen kann, um in den Bereich Lack einzusteigen. „Freie Werkstätten können gut mit Smart- und Spot-Repair starten“, ist Tiemo Sehon, CEO der Sehon Innovative Lackieranlagen GmbH, überzeugt. „Vertragswerkstätten und Autohäuser hingegen investieren verstärkt in Lackierkabinen, um diese Arbeiten nicht mehr fremdvergeben zu müssen“, weiß er. Dabei ist Lackierkabine nicht gleich Lackierkabine. Neben den gesetzlichen Vorschriften bezüglich Zu- und Abluft, Ex-Schutz etc., die eingehalten werden müssen, hat sich die Firma Sehon vor allem auf nachhaltige und prozessoptimierte Lösungen spezialisiert. Jede Neuentwicklung steht dabei unter der Prämisse „sparsamer Energieverbrauch bei gleichzeitiger Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Betriebs“.

Foto: Sehon

Tiemo Sehon, CEO des gleichnamigen Anbieters von Lackieranlagen

Herausgekommen ist etwa die Lackierkabine Sehon SE-Professionell Futura mit integriertem Trockner. Sie besitzt ein spezielles Ganzjahres-Wärmerückgewinnungs-System, das in allen drei Betriebsarten (Lackieren, Ablüften, Trocknen) aktiv ist. Der mehrstufige Filterprozess sorgt laut Hersteller für eine nahezu partikelfreie Abluft. „Mit bis zu fünf Filterstufen fangen wir alle Schadstoffe und Partikel beim Lackieren ab“, erklärt Tiemo Sehon. Zum Einsatz kommt zudem ein patentiertes Energiesparsystem, um Prozesskosten zu verringern. Die vollautomatische Kabinendruckregelung und Luftdruck-Regulierung erleichtern dem Anwender die Arbeit. Die Kabine kann dabei über einen praktischen Touchscreen gesteuert werden. Und sollte einmal etwas nicht so funktionieren, wie es soll, hilft der direkte Draht zum Hersteller. Denn, wie könnte es anders sein, auch die Lackierkabine verfügt über eine Online-Verbin-

KURZFASSUNG

Die Anzahl von Lackschäden nimmt zu. Um diese professionell zu reparieren, ist eine spezielle Ausrüstung notwendig. Neben entsprechendem Werkzeug gehören dazu auch Lackierkabinen oder Spot-Repair-Arbeitsplätze für die Kleinschadenreparatur.

dung und Online-Diagnose, um Störungen schnell zu beheben.

Um auch für den Markt der Kleinschäden die notwendige Ausrüstung anzubieten, hat sich Sehon schon vor Jahren mit der Firma s.tec Germany, Spezialist für die punktuelle Absaugung von Gasen, Rauchen und Stäuben, zusammengetan. Das Ergebnis der Kooperation, der MultiSpeedMaster, bietet Werkstätten und Autohäusern die Möglichkeit in das Geschäftsfeld Spot-Repair einzusteigen. „Die Rahmenbedingungen für Spot-Repair sind derzeit grundsätzlich sehr günstig. Wir haben eine gestiegene Akzeptanz und ein umfangreicheres Wissen beim Endkunden. Auch die Versicherer stehen dem aufgrund des Kosteneinsparpotenzials sehr positiv gegenüber“, weiß Marc Spieker, Leiter Business Development bei s.tec Germany.

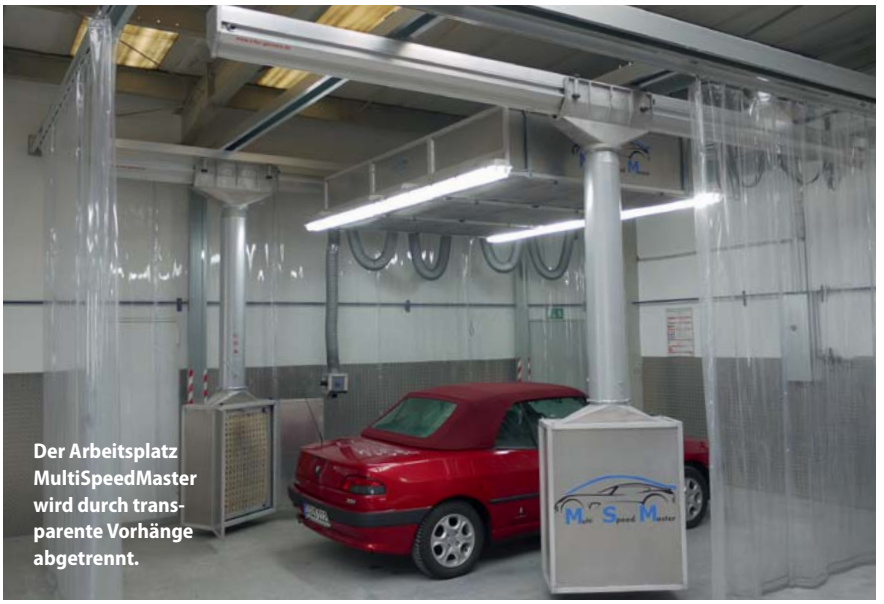
Zusatzgeschäft Spot-Repair

Mit dem Spot-Repair-Arbeitsplatz MultiSpeedMaster könnten sich Betriebe spezialisieren und ein zweites Standbein aufbauen. Denn dieser ist sehr flexibel und lässt sich auf einer relativ geringen Fläche auch in bestehende Räume integrieren. Das Grundgerüst besteht aus einem selbsttragenden Gestell mit vier Standfüßen, an dem zwei Schienen hängen. Dazwischen befindet sich die Zulufthaube. Der Abluftkasten lässt sich leicht verschieben und damit direkt am Spot positionieren. Vier Ex-geschützte Hochleistungslampen sorgen für die richtige Ausleuchtung, um alle Arbeitsschritte wie Schleifen, Lackieren, Trocknen und Finish an dem Arbeitsplatz durchzuführen. „Und wenn ich das System gerade nicht brauche, kann ich es komplett an die Rückwand schieben und den Arbeitsplatz für andere Arbeiten nutzen“, erklärt Marc Spieker. Trotzdem habe sich das System in den letzten Jahren nicht ganz so entwickelt wie erwartet. Bei dem Investitionsdruck in den Werkstätten, Stichwort Scheinwerferprüfung, Bremsprüfstand oder AU, rückt das Thema einfach schnell in den Hintergrund. Aber Marc Spieker ist überzeugt: „Wenn man Spot-Repair-Arbeiten proaktiv anbietet, ist da auf jeden Fall Umsatzpotenzial drin. Schließlich gibt es genug Kratzer an Fahrzeugen und auch Autofahrer, die diese entfernen lassen möchten.“

Valeska Gehrke

SMART- VS. SPOT-REPAIR

Unter Smart-Repair (Small to Medium Area Repair Technique) ist die Kleinschaden-Reparatur aller Fahrzeugteile zu verstehen (innen und außen, Bereiche wie Polster, Kunststoff und Blech). Spot-Repair ist als Unterkategorie die Kleinschaden-Reparatur von Lackschäden, die punktuell ausgebessert werden.



Der Arbeitsplatz MultiSpeedMaster wird durch transparente Vorhänge abgetrennt.

Foto: s.tec Germany