



12.09.2012

WIE OPTIMIEREN SIE IHREN BETRIEB?

Die Optimierung der Unfallschaden-Instandsetzung stand beim Aftermarket Forum der Automechanika im Mittelpunkt. Karosserie-Experte Karl Damschen beleuchtete zu Anfang die Prozesse der Schadenreparatur. „Heute kommt es vor allem auf die Einhaltung der Reparatur-Informationen von Fahrzeug-Herstellern an.“ Es gilt das Prinzip: exaktes Arbeiten und nicht das Motto „Viel hilft viel“, erklärte der Spezialist.

Zwei Bereiche bei der Schadeninstandsetzung stehen heute im Fokus der Werkstatt. „Organisatorische Prozesse mit dem Geschädigten und Versicherer in der Werkstatt sind die eine Seite, die Instandsetzungstechnik Karosserie, Lackierung und vor allem immer stärker die Elektronik die andere.“ Immer mehr Raum nimmt dabei allerdings der administrative Teil im Fachbetrieb ein.

Die Elektronik spielt bei der Instandsetzung ebenfalls eine zunehmend bedeutendere Rolle. „Sie müssen wissen, welche Fehlermeldungen Sie im Bordcomputer löschen müssen, bevor Sie die Elektronik zum Beispiel im Fußraum eines Fahrzeuges reparieren“, betonte Karl Damschen, ging aber nicht näher auf diese bedeutende Entwicklung im Fachbetrieb ein.

WO LIEGEN DIE STOLPERSTEINE IM REPARATURPROZESS?

„Wenn Sie schlanke Prozesse wollen, müssen Sie die Details der Prozesse im Karosserie- und Lackierbetrieb genau betrachten“, stellt Karl Damschen klar. Er zählte „viele banale Verschwendungsursachen auf“. Die Beleuchtung muss mindestens 700 Lux betragen, um Qualitätsarbeit zu leisten. Wichtig auch die Organisation der Ersatzteile. „Bodenmarkierungen für Gitterboxen in denen Ersatzteile zugeordnet zum Auftrag (mit Laufzettel) abgelegt sind, erleichtern die Prozesse und sparen Zeit.“ Auch der Arbeitsplatz selbst sollte klar erkennbar unterteilt sein. „Hier helfen ebenfalls Bodenmarkierungen und eine klare Verantwortlichkeit der Mitarbeiter, den Arbeitsplatz sauber zu halten und effizient zu organisieren.“ Um Wegezeiten zu verkürzen und langes Suchen zu vermeiden, sollten Werkzeuge wie Ausbeulsysteme zentral abgestellt und immer gepflegt sein. Entscheidend sind auch die Positionierung verschiedener Stationen wie die Betriebsdatenerfassung (Stempeln der Arbeitszeiten pro Auftrag) gleich daneben sollte der Computer stehen, um die Reparaturinformationen zu erhalten.

BIS ZU 30 PROZENT ARBEITSZEIT KÖNNEN EINGESPART WERDEN

Den Betriebsinhabern empfahl Karl Damschen sich jeden einzelnen Arbeitsschritt zu analysieren. „Vergegenwärtigen Sie sich den gesamten Workflow und betrachten Sie die einzelnen Reparatursteps

genau. Für jeden Arbeitsschritt wird dann eine Optimierung erstellt.“ Durch dieses Prinzip lassen sich bis zu 30 Prozent Arbeitszeit eingespart. Allerdings wies Karl Damschen auch darauf hin: „Nach der Optimierung der Prozesse ist die Verbesserung jedoch noch nicht vorbei, denn es schleichen sich die alten Verhaltensweisen immer wieder ein. Deshalb muss der Optimierungsprozess dauerhaft im Fachbetrieb implementiert werden.“

FÜNF SCHRITTE SIND WICHTIG

1. Betriebs-Analyse mit Zielsetzung, 2. Mitarbeiter-Training und Werkstatt-Ausrüstung, 3. Werkstatteleistung erhöhen, 4. Effiziente Unfallschaden-Abwicklung umsetzen und 5. Marketing und Kundenakquisition verbessern.

Der Ablauf des Reparaturprozesses sollte zudem immer mit dem Strom organisiert sein. Also Demontage, Karosserie, Lackiervorbereitung, Lackierung und anschließend zurück in die Montage (Karosserieabteilung). Die Prozesse in der Organisation sollten über eine sogenannte elektronische Drehscheibe im Büro laufen. Mail, Kommunikation mit dem Versicherer, Kalkulation, Unfallfotos, Teile-Bestellung gehören an einen Punkt in der Betriebsorganisation.

TECHNISCHE ANFORDERUNGEN AN DIE KAROSSERIE- UND LACKIERFACHBETRIEBE DER ZUKUNFT

„Die Zukunft hat in der Unfallschadenreparatur bereits begonnen“, mit diesem Statement startete Dr. Klaus Weichtmann seinen Vortrag. Damit meinte er sowohl die Hersteller, die mit modernen Werkstoffen für Innovationen im Fahrzeugbau sorgen, wie auch die Reparaturfachbetriebe, die mit modernen Reparaturmethoden Unfallschäden instand setzen.

Dr. Weichtmann beschrieb am Beispiel des neuen Golf VII, dass der Materialmix immer komplexer wird. „Auch die Fahrzeugelektronik nimmt deutlich zu.“ Magnesium, Aluminium, Kunststoff, gut umformbare Tiefziehstähle, Höherfeste Stähle, Mehrphasenstähle – der Materialmix wird immer bunter. „Das hat zur Folge, dass die Reparaturmethoden wie Kaltfügen immer wichtiger werden.“ Zudem hat der Elektronikanteil in modernen Fahrzeugen einen Anteil von 30 bis 40 Prozent.

WAS BENÖTIGT DER KAROSSERIE- UND LACKIERBETRIEB DER ZUKUNFT?

Das fachliche Know-how der Mitarbeiter in der Karosserieabteilung, Lackierabteilung und Mechanik Elektronik sowie die Ausstattung und die Reparaturinformationen muss künftig ständig auf dem aktuellen Stand der Technik sein.

Welches Werkzeug braucht der Betrieb? Dr. Klaus Weichtmann nannte: Ausdrückwerkzeug für Kleinschäden, Ausziehwerkzeug, Inverter Punktschweißgerät, Achsmess-Computer, Elektronisches Achsmesssystem, modernes Karosserie-, Richt- und Messsystem als Standard für den Fachbetrieb.

ALUMINIUM ARBEITSPLATZ

Braucht der K&L-Betrieb heute einen Aluminium-Arbeitsplatz. Dr. Klaus Weichtmann meint: „Heute noch nicht zwingend, es reicht zur Zeit ein Aluminium-Ausbeul-Set. In Zukunft wird allerdings der Aluminium-Arbeitsplatz an Bedeutung gewinnen.“

KALTFÜGETECHNIKEN GEHÖRT DIE ZUKUNFT

Kleben zählt für den Zentralverband zu den zukunftsorientierten Reparaturmethoden. „Daran kommen Sie nicht vorbei, darauf müssen Sie sich einstellen.“ Ebenfalls ist das Stanz-Niet-Werkzeug die Technik der Zukunft. Als Zusatzausstattung für Karosserie- und Lackierbetriebe bezeichnete Dr. Klaus Weichtmann auch ein Diagnosegerät zum Fehler-Auslesen sowie ein Klima-Servicegerät.

Zum Ende der Veranstaltung legte Dr. Klaus Weichtmann Wert auf das Aus- und Weiterbildungsangebot des ZKF. „Hier erhalten Mitarbeiter und Betriebsinhaber herstellerübergreifend die wichtigsten Informationen über Reparaturtechniken und Ausrüstung.“

Sein Fazit: Nur noch die besten Unfallreparatur-Betriebe haben in Zukunft die Chance, moderne Fahrzeuge zu reparieren.

Ingo Köcher