SCHADEN.NEWS








24.02.2021

„KUNSTSTOFFSCHWEISSEN RECHNET SICH“

In der Automobilbranche bestehen Teile wie Stoßfängerverkleidungen oder Scheinwerfer häufig aus thermoplastischen Kunststoffen. Um nach einer Beschädigung die ursprüngliche Flexibilität und Stabilität von aus Polypropylen (PP) oder Polyethylen (PE) gefertigten Anbauteilen wiederherzustellen, bietet der Hersteller KAMATEC das Kunststoffschweißsystem PLASTOFUSED 2.0 an.

„VIELE GERÄTE PRODUZIEREN ZU GROSSE HITZE“

Das Plastikschweißen gebe es schon eine ganze Weile als Reparaturlösung und das Grundprinzip sei eigentlich ziemlich simpel, räumt KAMATEC Geschäftsführer Bastian Schnitzhofer ein. Heiße Luft wird durch eine Düse auf den Thermoplast geführt. Das Erhitzen erfolgt an dem beschädigten Teil und einem aus demselben Kunststoff bestehenden Schmelz-Strip, wodurch sich das Material verbindet. „Allerdings haben wir festgestellt, dass viele am Markt befindliche Geräte zu starke Hitze produzieren und dadurch Schäden hervorrufen können. Auch der Luftstrom ist oftmals zu hoch“, erklärt der Experte. Viel Know-how habe KAMATEC daher auf die optimale Abstimmung von Temperatur und Luftmasse des für Fahrzeuge des VW Konzerns freigegebenen Geräts verwendet, um schneller den optimalen Schmelzfließindex zu erreichen.

ENTWICKLUNG EINES ERGONOMISCHEN ARBEITSGERÄTS STAND IM FOKUS

Um dies sicherzustellen, seien die Temperatur-Richtwerte im Gerät gespeichert und könnten per Knopfdruck für die einzelnen Plastikarten zugewiesen werden: „Dadurch wird der Luftstrom so gesteuert, dass er immer genau gleichbleibt und die Anwender können sich voll und ganz auf den

Reparaturprozess konzentrieren“, berichtet Bastian Schnitzhofer und betont: „Die ergonomischen Eigenschaften des PLASTOFUSED tragen hierzu noch zusätzlich bei. Tatsächlich fühlt sich das Gerät an wie ein etwas dickerer Kugelschreiber, mit dem man die Reparaturstellen gut erreichen kann. Das ist ein großer Vorteil – gerade bei filigranen Teilen wie Befestigungslaschen an Stoßstangen oder Scheinwerfern.“

„KUNSTSTOFFREPARATUR RECHNET SICH FÜR UNS UND UNSERE KUNDEN“

Im K&L-Betrieb von Dieter Weissenfels in Asbach arbeitet man bereits seit der Markteinführung von PLASTOFUSED mit dem System. In seinem in zweiter Generation geführten Familienunternehmen setzen rund 60 Mitarbeiter Fahrzeuge mit Unfallschäden instand und lackieren PKW, LKW, Busse, Caravans, Motorräder, Flugzeuge, Maschinen und Industrieteile. Zwischen 70 und 80 Pkw sind es in der Woche. Kunststoffreparaturen in Verbindung mit einer Spot Repair hätten dabei einen größeren Anteil, erklärt der Geschäftsführer: „Wir kleben sehr häufig Kunststoffteile. Auch bei Kleinigkeiten, wenn z.B. eine Naht aufgegangen ist oder ein kleiner Riss entstanden ist, den man mit einer Spot Repair beheben kann, dann rechnet sich das für uns und unsere Kunden. Zudem ist es auch ökologischer als ein Teiletausch.“

HALTBARKEIT DER REPARATUREN IST ENTSCHEIDEND

Mit dem PLASTOFUSED lasse sich zügig arbeiten, wie Dieter Weissenfels versichert. Als noch entscheidender wertet er jedoch die Haltbarkeit der Strukturverbindungen, die sich damit erreichen lasse: „Stoßstangen, die wir bereits einmal mit dem System repariert hatten, haben selbst dann noch an den verschweißten Stellen gehalten, wenn wir das Fahrzeug wegen eines erneuten leichten Aufpralls wieder bei uns in der Werkstatt hatten“, erinnert sich der Experte. Oft setze man die Schmelzstrips dazu ein, um herausgebrochene Strukturen aufzufüllen. Je nach Schadensbild kommt neben der reinen Kunststoff-Verschweißung noch das KAMATEC Plastoclip System zum Einsatz: „Die Teile werden dann noch intensiver miteinander verwoben und es entsteht eine besonders stabile Struktur.“

Christoph Hendel