



02.09.2026

PRAXIS-TIPP: VERSCHWEISSEN STATT ERNEUERN – SO FUNKTIONIERT DIE PLASTIC REPAIR SOLUTION VON MIRKA

Der Schleifmittelhersteller Mirka erweitert sein Produktportfolio um eine Systemlösung zur Kunststoffinstandsetzung für Karosserie- und Lackierbetriebe: Die neue Plastic Repair Solution wird derzeit Schritt für Schritt im Markt eingeführt. Mit dem Einstieg in die Kunststoffreparatur unterstreicht der Hersteller seinen Anspruch, ganzheitliche Prozesslösungen für die Werkstattpraxis zu liefern. „Das System zielt darauf ab, beschädigte Kunststoff-Bauteile wie Stoßfänger effizient zu erhalten, statt sie kostenintensiv auszutauschen“, erklärt Mirka Gebietsleiter Philipp Söchting im schaden.news-Videotipp und fügt hinzu: „Wir haben dadurch das Rad nicht neu erfunden, aber deutlich runder gemacht.“

GEZIELTES VERSCHWEISSEN STATT KLEBEN

Der wesentliche Unterschied des Systems im Vergleich zu Lösungen anderer Hersteller liege im direkten Verschweißen der Schadstelle. Statt auf aufwändige Klebeverfahren oder Klammern zu setzen, werde ein werkstoffgleicher Schweißstreifen – bei Stoßfängern meist Polypropylen – mittels Heißluftföhn thermisch mit dem Untergrund verbunden. „Bei uns wird der Kunststoff nicht geklammert, nicht geklebt, sondern verschweißt“, betont Philipp Söchting: „Der Kunststoffschweißstreifen, der aus dem gleichen Material besteht wie die Stoßstange selbst, wird erhitzt und in den Riss eingeschweißt. Dadurch wird der Untergrund dauerhaft mit dem Kunststoff verbunden.“ Das bringe entscheidende Qualitätsvorteile mit sich: Durch den Einsatz des identischen Materials weise die reparierte Stelle später exakt die gleiche Elastizität, Flexibilität und Schichtdicke auf wie das Originalbauteil.

PRÄZISE VORBEREITUNG VON INNEN UND AUSSEN

Der Reparaturprozess, den Philipp Söchting im schaden.news-Videotipp demonstriert, beginnt mit dem exakten Markieren der Schadstelle. „Bei der Bearbeitung wollen wir den Radius so klein wie möglich halten und das bestehende Karosserieteil erhalten und nicht erneuern“, erklärt Philipp

Söchting. Zur temporären Fixierung und Wärmeregulierung bringt er von außen ein spezielles Aluminiumtape auf und rollt es mit einem Push Tool fest.

Das eigentliche Verschweißen startet zunächst auf der Innenseite des Stoßfängers: Nach dem Ausfräsen der Schadstelle wird die Fläche mit Schleifmittel Abranet P120 entgratet, gereinigt und der Polypropylen-Streifen verschweißt. Ist die Innenseite fixiert, verwendet der Mirka Gebietsleiter das Alu Tape wieder: „Wir wollen ja schließlich nachhaltig arbeiten“, erklärt Philipp Söchting dazu. Deshalb bringt er das Tape nun auf der Innenseite des Stoßfängers an, während er die Außenseite blank schleift, erneut anfräst, entgratet und ebenfalls wieder mit einem Polypropylenstreifen verschweißt.

OPTIMALE OBERFLÄCHENGÜTE FÜR DIE LACKIERUNG

Nach dem Verschweißen folgt nun das Finish für den Lackierprozess. Dafür ebnet der Experte die Schweißnaht zunächst mit einem Mirka-Karosserieschleifer oder Feilenbandschleifer mit der Körnung P120. Ein Schliff mit dem Exzentrerschleifer verfeinert die Fläche im Zusammenspiel mit dem Mirka-Schleifmittel Abranet P120 und P240, bevor eine spezielle Kunststoff-Feile zum Einsatz kommt. Kleine Poren lassen sich im Anschluss mit minimalem Klebstoffeinsatz und dem Eigenmaterial vermischen und schließen. Der Mirka-Gebietsleiter präsentiert das Resultat und resümiert: „Unser Kunststoffreparatursystem ermöglicht eine effiziente Instandsetzung mit einer perfekt vorbereiteten Oberfläche für den Lackierer.“ Die reparierte Stelle sei extrem stabil und standfest und könne vom Lackierer ohne hohe Fülleraufbauzeiten direkt grundiert und im Anschluss lackiert werden.

Ina Otto