

interstandox

Das Fachmagazin für den professionellen Fahrzeuglackierer

deutschland

Nr. 91 1/2016 3,40 €

Moderne Lackprodukte

Fokus auf Wirtschaftlichkeit

Repanet Hauptversammlung

Informative Tage in Dresden

WhatsApp

Zu schade zum Herumdaddeln

SATA® Atemschutzfamilie

SATA

German Engineering

Umgebungsluftunabhängig – damit sicher. Komfortabel. Vollkommen.

In welcher Umgebung Sie auch immer lackieren: Ob es um erwärmte oder befeuchtete Atemluft, oder einfach nur um pure Sicherheit in Bezug auf Partikelabsorption geht – die neue Atemschutzfamilie rund um die SATA air vision 5000 macht das Programm für sichere, wirtschaftliche und komfortable Atemluft vollkommen.



www.sata.com/SATAairvision5000

> Inhalt



Lutz Poncelet,
Business Director
Standox Deutschland

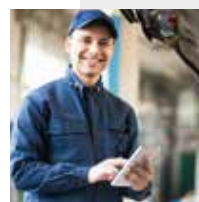
Qualität und Wirtschaftlichkeit

Ein Journalist hat mich kürzlich gefragt, welche Rolle der Faktor Wirtschaftlichkeit inzwischen bei der Entwicklung neuer Standox Lackprodukte spiele. Ein interessantes Thema, denn Premium-Qualität, das wissen wir alle, hat nun mal ihren Preis. Dennoch war die Frage für mich nicht schwer zu beantworten: Qualität definiert sich nicht nur über das Endergebnis, sondern auch über die Art und Weise, wie es erreicht wurde. Und dabei ist Wirtschaftlichkeit ein entscheidendes Kriterium.

Unsere Kunden in der Karosserie- und Lackierbranche, das belegt unter anderem der ZKF-Branchenbericht (s. Einstieg der Titelgeschichte auf Seite 14 ff), stehen unter großem Kosten- und Effizienzdruck. Wirtschaftliche Produkte und Arbeitsprozesse sind für sie von enormer Bedeutung. Das beginnt beim sparsamen Materialeinsatz und reicht über schnelle und sichere Verarbeitung und geringe Fehleranfälligkeit bis zu einem niedrigen Energieverbrauch. Letztlich sind dies alles Aspekte, die die Wirtschaftlichkeit eines Lackproduktes ausmachen.

Wir können heute dank neuer Technologien vieles realisieren, was noch vor wenigen Jahren unmöglich erschien. Produkte wie unser schnell trocknender VOC-Xtreme-Klarlack, der vielseitige VOC-Nonstop-Grundierfüller oder der neue Standoflash UV-A-Füller zeigen zudem, dass man dafür keine Kompromisse bei den sonstigen Produkteigenschaften machen muss. Wir sind stolz, dass wir unseren Kunden damit Produkte und Systeme anbieten können, die ihnen helfen, den wachsenden Marktanforderungen gerecht zu werden. Aber wir wissen auch, dass dies ein kontinuierlicher Prozess ist: Die Entwicklung geht immer weiter. Und Sie können sich darauf verlassen: Wir bleiben für Sie am Ball!

Herzlichst



Aktuell

- > 4 Informative Tage in Dresden
- > 7 ZKF-Branchentreff
- > 8 Aktuelle Meldungen

Service

- > 9 Anspruchsvolle Peugeot-Lackierung
- > 14 Fokus auf Wirtschaftlichkeit
- > 21 „Das ist die Technik der Zukunft“
- > 21 Nicht mehr wegzudenken
- > 24 „Wir haben spannende Produkte in der Pipeline“

Praxis

- > 10 Eine wahre Glanzleistung
- > 12 Zu schade zum Herumdaddeln
- > 13 Lackiererfortbildung per Internet
- > 22 Aus Neu mach Alt
- > 26 Mit Know-how bares Geld sparen

Produkt

- > 18 Mischlacke für seltene Farbtöne
- > 18 Sicherer Aufbau
- > 18 Durchschliffstellen im Griff
- > 19 Abendlicht auf Knopfdruck
- > 19 Additiv sorgt für ein besonders intensives Blau
- > 20 Neuer UV-A-Füller für Kleinschäden

Interstandox Deutschland
Aktuelle Information für das Fahrzeuglackierhandwerk.
Nachdruck wird auf Anfrage gestattet.

Verantwortlich:

Ulrich Diederichs
Standox GmbH
Christbusch 45
D-42285 Wuppertal

Redaktion:

K1 Gesellschaft für Kommunikation mbH, Köln,
Esther Brandt, Friederike Duvenbeck, Marie Stelzer,
Ulf Kartte, Markus Buchenau

Grafik-Design:

Del Din Design, Siegburg, Susanne Del Din

Fotos:

El Paparazzo/fotolia (1), Geisler (4-6, 24), Angelina Dimitrova/shutterstock.com (6 links), ZKF (7), Daimler (8 links), ET1972/shutterstock.com (8 oben rechts), Part (8 unten), Höschen und Schwab (11 oben), Wulff (11 unten), Minerva Studio/shutterstock.com (12 oben), d8nn/shutterstock.com (12 unten), Diederichs (17), Donie (21), Klaus Mai (22-23), Brandt (26 unten, 27), alle übrigen Bilder: Standox.



Rund 340 Teilnehmer aus Deutschland und der Schweiz kamen zur Repanet Hauptversammlung nach Dresden.

Repanet Hauptversammlung

Informative Tage in Dresden

Im Juni trafen sich die Mitglieder des Werkstattnetzwerks Repanet in Dresden zu ihrer diesjährigen Hauptversammlung. Zwei Tage lang informierten sich rund 340 Teilnehmer über neue Trends und Entwicklungen auf dem Autoreparaturmarkt. Darunter auch Mitglieder von Repanet Suisse, die – wie schon vor zwei Jahren – ihre Hauptversammlung mit der ihrer deutschen Kollegen zusammengelegt hatten.



Der erste Tag der Hauptversammlung, der Freitag, stand im Zeichen des Netzwerks. Nach der Begrüßung trugen die Vorstandsmitglieder Lutz Poncelet und Margarita Debos den Rechenschaftsbericht für die Jahre 2014 und 2015 vor. Zwei wesentliche Erkenntnisse: Mit 228 Mitgliedern (und 235 Betrieben) ist die Größe des Netzwerks trotz einiger Fluktuation in den letzten beiden Jahren stabil und konstant geblieben. Bei den abgerufenen Leistungen lagen

Beratungen zu Rentabilität und Liquidität, zur Arbeitssicherheit sowie zur Kontaktabbauung mit FLI-Kunden ganz vorne. Aber auch vergleichsweise neue Angebote wie die BetriebsAblauf-Analyse (BAA), die Energieeffizienzberatung oder Kommunikation & Mystery Call wurden oft nachgefragt.

In den Pausen zwischen den einzelnen Programmpunkten konnten sich die Teilnehmer, wie bei jeder Hauptversammlung, in einer

Fachausstellung über neue Produkte und Dienstleistungen rund um die Kfz-Werkstatt informieren.

Die Expertenvorträge beschäftigten sich mit aktuellen Themen auf dem Autoreparaturmarkt. Diesmal spielte der Aspekt Digitalisierung in seinen unterschiedlichen Ausprägungen gleich in mehreren Vorträgen eine zentrale Rolle. Etwa bei Stephan Ortman, Axalta FLI-Manager DACH & BeNelux. Er stellte ein neues Netzwerkmanagement-System im Web vor, in das künftig FLI-Unternehmen ihre Anforderungsprofile und Werkstätten ihr individuelles Leistungsportfolio einstellen können. Ortman: „So bringen wir interessierte Partnerwerkstätten und potenzielle Auftraggeber in direkten Kontakt und erleichtern beiden Parteien die Zusammenarbeit.“

Am folgenden Tag sprach Neofitos Arathymos, Geschäftsführer Technik beim ZDK, über die Herausforderungen, die sich für die Werkstätten durch „Big Data“ ergeben. Mit der Datenerfassung durch online vernetzte Fahrzeuge gewinnen die Autohersteller einen großen Marktvorteil – und dies sei eine enorme Herausforderung für die Reparaturbranche. „Bei einer technischen Störung ruft der Autofahrer auf seinem

Display mit einer App des Herstellers Pannehilfe herbei“, so Arathymos und richtete sich dann direkt an seine Zuhörer. „Eigentlich müsste dort Ihre App stehen!“

Peter Börner, Präsident des ZKF, stellte in seinem Vortrag das Wissensportal „repair-pedia“ vor, das der Verband ins Leben gerufen hat. Es ist eine Mischung aus Google und Wikipedia für die Autoreparatur und enthält bereits jetzt Tausende von Reparaturinfos. Der Vorteil von repair-pedia: Diese Informationen musste man bisher mühsam aus unterschiedlichsten Quellen zusammensuchen – hier stehen sie hingegen gesammelt und verschlagwortet an einem Ort im Web zur Verfügung. Börner: „In der zweiten Stufe wird das Datenvolumen nach unserer Schätzung auf über eine Million nutzbarer Hinweise ansteigen.“ In einem weiteren Fachreferat beschrieb Dr. Christoph Lauterwasser, Geschäftsführer von AZT Automotive in Ismaning, eine neue Methode zur Instandsetzung von Scheinwerfergläsern aus Polycarbonat.

Zur Podiumsdiskussion konnte Repanet diesmal Vertreter aller namhaften Branchenverbände auf einem Podium begrüßen. Zu den drei Referenten des Vormittags stießen noch Dr. Albert Bill, Geschäftsführer der Bundes-



Peter Börner, Präsident des ZKF.



Dr. Albert Bill, Geschäftsführer der BFL.



Gerald-Alexander Beese (KTI, links) und Dr. Christoph Lauterwasser (Geschäftsführer des AZT).



Neofitos Arathymos (Geschäftsführer Technik, Sicherheit, Umwelt des ZDK).

> „Schadentalk“ im Portalhaus

Am 15. September findet im Rahmen der Automechanik in Frankfurt wieder der „Schadentalk“ statt. Dabei diskutieren Schadenmanager, Versicherer, Vertreter von Verbänden und großen Marktteilnehmern über die aktuellen Herausforderungen an die Karosserie- und Lackierbranche, etwa den Vorstoß der HUK-Coburg bei der Servicesteuerung, Rechnungskürzungen im Bereich der Schadensteuerung oder den digitalen Wandel. Veranstalter sind die Fachmedien „fml“ und „colornews“, deren jeweilige Chefredakteure Wolfgang Auer und Christian Simmert auch die Moderation übernehmen.



Eine Neuerung in diesem Jahr ist die „Schadenstraße“: In dieser Sonderausstellung für Karosserie- und Lackierbetriebe dreht sich alles um die Optimierung von Arbeitsprozessen und die Reduzierung von Kosten in der Werkstatt. Auch Standex gehört zu den Ausstellern auf der Schadenstraße, die im Portalhaus der Frankfurter Messe (direkt neben Halle 11) stattfindet.

Wer sich schon jetzt auf www.schadentalk.de anmeldet, kommt auf die Gästeliste und sichert sich damit die kostenlose Teilnahme. Alle Teilnehmer erhalten einen Gutschein für den freien Eintritt zum Schadentalk und zur Automechanik. <<<



In einer Fachausstellung informierten sich die Teilnehmer über neue Produkte und Dienstleistungen.

fachgruppe Fahrzeuglackierer (BFL) in Frankfurt, und Gerald-Alexander Beese vom Kraftfahrzeugtechnischen Institut (KTI) in Lohfelden. Ein Ergebnis der angeregten Diskussion: Neue technologische Entwicklungen, hoher administrativer Aufwand, wachsende Kundenanforderungen und immer schnellere Abwicklungsgeschwindigkeiten stellen die Branchenbetriebe in den kommenden Jahren vor große Herausforderungen. Ohne kontinuierliche Wissens- und Know-how-Erweiterung wird künftig kein Reparaturbetrieb mehr am Markt bestehen können. Ein weiteres Fazit: Zukünftig wird zudem nur noch derjenige mithalten können, der Zugriff auf die Daten und Programme der Autohersteller hat.

„Sowohl bei der Prozessoptimierung als auch im Marketing und in der Präsentation nach außen wird die Digitalisierung eine zentrale Rolle spielen“, so Andreas Keller später in seinem Ausblick auf die kommenden Jahre. „Wir müssen uns Bits und Bytes stellen. Unsere Kunden kennen und schätzen digitale Dienste und Angebote inzwischen aus vielen Lebenssituationen – sie erwarten sie auch von uns.“

Keller stellte gleich mehrere Weiterbildungsangebote vor: Zum einen wird Repanet eine Fortbildung veranstalten, bei der das neu entwickelte, nicht markengebundene Diagnosetool Euro-DFT des ZDK vorgestellt wird. Auch den erfolgreichen Experten-Fokus

„Richtig kalkulieren – Prozessstörungen vermeiden“, der die Zusammenarbeit zwischen Werkstätten, Gutachtern, Schadensteuerern zum Thema hat, wird das Netzwerk erneut anbieten.



Zudem, so Keller, startet ab 2017 eine Neuauflage des „Standex Camps“, mit dem die Lackmarke die Werkstätten bei der Ausbildung unterstützt. Azubis aus Lackierbetrieben (darunter natürlich auch Repanet Mitglieder) kommen in jedem Lehrjahr für einen jeweils einwöchigen Intensivkurs ins Standex Center in Wuppertal. Auf dem Lehrprogramm stehen neben lackierfachlichen Themen auch andere Fertigkeiten, die in der Berufsausbildung sonst meist zu kurz kommen.

> „Diesem Treiben müssen wir ein Ende setzen!“

Beim ZKF-Branchentreff am 24. und 25. Juni diskutierten über 400 Teilnehmer über aktuelle Entwicklungen in der Unfallschadenreparatur. In einer Grundsatzrede erläuterte ZKF-Präsident Peter Börner die Maßnahmen, die der Verband sich vorgenommen hat und teilweise schon angegangen ist.

Ein Beispiel ist das Multifunktionsgerät Euro-DFT, das der ZKF zusammen mit dem ZDK entwickelt hat und das den Werkstätten die Mehrmarken-Diagnose und Reprogrammierung erleichtert. Weitere Beispiele sind das Online-Portal repair-pedia, über das auf mittlere Sicht über eine Million Reparaturinformationen abrufbar sein sollen. Ebenfalls neu ist der Dienstleistungsservice für Betriebe (DfB), den der ZKF mit Eurogarant konzipiert hat. „Damit unterstützen wir kleine und mittlere Betriebe, indem wir in ihrem Auftrag Kostenvorschläge auf Vollständigkeit prüfen, Freigaben einholen und die Koordination von Sachverständigen und Anwälten übernehmen.“

Peter Börner sieht darin auch Maßnahmen, um sich gegen Rechnungskürzungen durch Versicherer und Prüfdienstleister zu wehren. Er kritisierte diese Praxis scharf: „Da liegen Prüfberichte mit unberechtigten Kürzungen von bis zu 50 Prozent auf dem Schreibtisch. Diesem Treiben müssen wir ein Ende setzen!“ Der ZKF setze sich engagiert gegen unberechtigte Kürzungen ein und biete den Betrieben Unterstützung.

Kritisch sieht Peter Börner auch neue Schaden-Apps und die Verlagerung der Teilebeschaffung auf Versicherer und Schadensteuerer. „Mit Apps wie Easy Claim wird die fachgerechte Schadenkalkulation de facto abgeschafft. Die Betriebe können nur noch entscheiden, ob sie zu den angegebenen Preisen reparieren oder nicht. Aber man kann einen Schaden nicht anhand von zwei Fotos seriös kalkulieren.“

Börner prophezeite, dass der Einstieg der HUK-Coburg ins Servicegeschäft den Wettbewerb verändern werde – vor allem, wenn andere Schadensteuerer auf Druck ihrer Versicherungskunden „nachrüsteten“. Börner: „Der ZKF wird die Situation verfolgen und Leitplanken setzen, um die Branche im fairen Fahrwasser zu halten.“ <<<



ZKF-Präsident Peter Börner bei seiner Grundsatzrede.



Vorteile

- Bis zu 50 % mehr Abtragsleistung
- Beinahe keine Staubrückstände
- Minimales Verstopfen der Schleifscheibe
- Einfaches Handling beim Positionieren

Anwendungen

Ausgezeichnet einsetzbar auf Beschichtungen im Automotive-Bereich und modernen Composite-Werkstoffen

FiboTec Multilochung

1950 siaspeed – bis zu 50 % bessere Abtragsleistung bei markant weniger Verstopfen



www.part-info.com

part GmbH
 Stuttgarter Straße 139 · D-72574 Bad Urach
 Telefon: +49 7125 9696-500
 Telefax: +49 7125 9696-592
 mail@part-info.com · www.part-info.com



(Von links nach rechts): Dr. Wolfgang Bernhard, Vorstandsmitglied und Head of Daimler Trucks and Buses, Albrecht Luick, Axalta Business Director EMEA, Dr. Marcus Schoenberg, Daimler Vice President Global Procurement Trucks and Buses, mit Judith Rakers, der Moderatorin der Veranstaltung. © Foto: Daimler

> Daimler zeichnet Axalta aus

Die Daimler AG hat Axalta Coating Systems mit neun weiteren Lieferanten mit dem „Daimler Supplier Award 2015“ ausgezeichnet. Mit diesem Preis würdigt Daimler überdurchschnittliche Leistungen seiner Zulieferer. Die entscheidenden Kriterien dabei sind Qualität, Kosten, Zuverlässigkeit und Innovationskraft. Axalta erhielt den Preis in der Kategorie Global Procurement Trucks and Buses für die Lieferung von Lackmaterial.

„Das gesamte globale Axalta Team ist sehr stolz auf diese Anerkennung“, sagte Joseph Wood, Global Vice President für den Bereich Commercial Transportation bei Axalta. „Die Auszeichnung zeigt deutlich, wie sehr sich Axalta für Service und Innovation engagiert.“ Zur Verleihung der Supplier Awards, die mittlerweile zum achten Mal stattfand, hatte Daimler 450 Gäste in die Mercedes-Benz Niederlassung Stuttgart eingeladen. <<<

> Große Skepsis für das vernetzte Auto

Das vernetzte Auto, das seine Fahrdaten automatisch an den Hersteller oder einen anderen Empfänger sendet, sehen viele Autofahrer derzeit noch eher mit Besorgnis als mit Erwartung. Laut einer aktuellen Umfrage plädieren 91 Prozent der Autofahrer dafür, dass sich das Vernetzungssystem ihres Wagens auf Wunsch komplett ausschalten lässt. Nur unter dieser Voraussetzung, so die Umfrage, wird die Vernetzung akzeptiert. 76 Prozent verlangen zudem, dass sie eine einmal gegebene Erlaubnis zur Datenübermittlung jederzeit wieder rückgängig machen können.



Die Mehrheit der Befragten will nach einer Panne oder einem Unfall auch nicht automatisch an eine Markenwerkstatt verwiesen werden – sie wollen selbst entscheiden, wo sie ihren Wagen reparieren lassen. Das Misstrauen gegenüber den Datensammlern sitzt tief: Ein Großteil der Befragten fürchtet, dass die Daten „gehackt“ und missbraucht werden könnten. Und 95 Prozent erwarten vom Staat, dass er sich um den Schutz ihrer persönlichen Fahrdaten kümmert.

Für die Studie wurden rund 12.000 EU-Bürger befragt. Auftraggeber war die Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) in Paris. Sie versteht sich als internationaler Dachverband der Autofahrer und zählt über 230 Mitgliedsorganisationen, darunter die deutschen Automobilclubs AvD und ADAC. Im vergangenen Jahr hat die FIA die Social-Media-Kampagne „My Car My Data“ gestartet. <<<

> Karosserie-Instandsetzung mit System



Die Herausforderungen für Reparaturbetriebe nehmen insbesondere bei der Karosserie-Instandsetzung ständig zu. So müssen unter steigendem Zeit- und Kostendruck technologische Anforderungen erfüllt und OEM-Vorgaben eingehalten werden. „Deshalb wollen wir Betrieben mit unserem Karosseriekonzept Systemlösungen bieten, die eine prozesssichere Instandsetzung sicherstellen. Zudem gewähr-

leisten aufeinander abgestimmte Produkte, dass die Karosserieexperten Unfallschäden nach Herstellervorgaben instand setzen und dabei hocheffizient arbeiten“, erklärt Jochen Gaukel, Geschäftsführer der part GmbH.

„Die Reparaturlösungen unseres Karosseriekonzeptes profitieren von Sikas besonderer Rolle in der Erstausrüstung“, betont Jochen Gaukel und erklärt: „Die Kombination mit den Systemen von Bosch und sia Abrasives ermöglicht es Fachbetrieben, hohe Reparaturstandards umzusetzen und kostenoptimiert instandzusetzen.“

Gerade Reparaturen an der Karosserie sind komplex. Für fachgerechtes Arbeiten benötigt die Werkstatt abgestimmte Systeme, individuelle Beratung, persönliches Training und zuverlässigen Service. Konkret bedeutet das: Anwendungstechniker vor Ort und direkte Schulung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, um Arbeitsprozesse zu analysieren und zu optimieren. Schnelle Reparaturabläufe durch verschiedene Systemkomponenten aus einer Hand und einen bekannten Ansprechpartner. Damit steigt die Prozesssicherheit, Anwendungsfehler werden vermieden.

Das part Karosseriekonzept umfasst Sika Kleb- und Dichtstoffe, Produkte zur Hohlraumversiegelung und zum Unterboden-, Korrosions- und Steinschlagschutz sowie Bosch Werkzeuge und Arbeitsschutz. Hinzu kommen Schleifmittel von sia Abrasives. <<<



Reparaturanleitung

Anspruchsvolle mattierte Strukturlackierung beim Peugeot 208

Im vergangenen Jahr hat Peugeot sein technisch überarbeitetes Modell 208 vorgestellt – und ihm dabei gleichzeitig eine ganz besondere neue Lackoptik verpasst: Farbtöne in einer mattierten Strukturlackierung. Standex Techniker haben eine praxisnahe Reparaturanleitung dafür erarbeitet und zum Download zur Verfügung gestellt.

Bei seiner Premiere präsentierte sich der überarbeitete 208er in den Farbtönen „Ice Grey“ und „Ice Silver“. Doch der eigentliche Hingucker waren weniger die Farbtöne, sondern die Oberfläche: Sie kombiniert einen seidenmatten Klarlack mit einer strukturierten Oberfläche, die sich beim Darüberstreichen leicht angeraut anfühlt. So etwas gab es bisher allenfalls bei Custom-Lackierungen, aber noch nie in der Serie. Und mancher Lackierer dürfte bei der Präsentation spontan gedacht haben: „Wie repariert man so was?“ Denn klar ist: Dieser besondere Effekt stellt auch bei der Reparatur besondere Anforderungen.

Die Coloristen von Standex machten sich auf jeden Fall sofort ans Werk. Mit Erfolg:

Inzwischen findet man auf der Standex Homepage eine Anleitung, wie man das schicke Kleid des kleinen Franzosen wieder tadellos hinkommt. Das Technische Datenblatt S14_1 beschreibt Schritt für Schritt, in welchem Mengenverhältnis zunächst der Standocryl VOC-2K-Klarlack K9550 und Standex Spezial Matt gemischt werden müssen, um den gewünschten Mattierungsgrad zu erzielen. Anschließend wird ein Struktur-Additiv beigefügt, das für den besonderen Oberflächeneffekt sorgt.

Nicht nur bei der Mischung, auch bei der Applikation sind Sauberkeit und Präzision entscheidend, denn die Effektlackierung des Peugeot 208 ist sehr anspruchsvoll: Wegen der Mattierung und der Struktur lassen sich

eventuelle Staubeinschlüsse oder Lackierfehler hinterher nicht mehr durch Schleifen oder Polieren korrigieren – man hat also buchstäblich nur einen Versuch. Daher enthält die Standex Anleitung exakte Hinweise zu den einzelnen Spritzgängen, den Einstellungen der Spritzpistole, zum Spritzabstand sowie zu Ablüft- und Trocknungszeiten. Das Technische Datenblatt S14_1 kann auf www.standex.com/tds heruntergeladen werden. Weitere Informationen erhalten interessierte Betriebe bei ihrem zuständigen Standex Ansprechpartner.





Jubiläumstour

Eine wahre Glanzleistung

In 250 Arbeitsstunden von der Rostlaube zum strahlenden, historischen Showcar: Dem Wuppertaler Lackbetrieb Höschen und Schwab gelang es, einen alten VW-Bus pünktlich zum 60-jährigen Jubiläum von Standox wieder zu neuem Glanz zu verhelfen. Angesichts des schlechten Zustands des Veteranen keine einfache Aufgabe.



In gerade einmal sechs Wochen verhalf Höschen und Schwab dem kultigen T2b zum neuen Glanz.

Als Karsten Schwab, einer der Geschäftsführer von Höschen und Schwab, den kultigen T2b (Baujahr 1976) zum ersten Mal sah, staunte er nicht schlecht: „Die Karosserie war stark verrostet und verbeult“, erinnert er sich. Angesichts des straffen Zeitplans stellte der schlechte Zustand des Classic Cars das Werkstatt-Team vor eine große Herausforderung: Gerade einmal sechs Wochen hatte der Betrieb Zeit, den ramponierten Veteranen auf Vordermann zu bringen. Der Grund für die Generalüberholung: Standox feierte 2015 seinen 60. Geburtstag und wollte den Bus auf Jubiläumstour schicken.

„Wir haben den Bus einmal komplett blank geschliffen und gesandstrahlt, alte Unfallschäden behoben, das Dach ausgebeult sowie Dellen und Kerben mit Spachtelmasse gefüllt und glatt gezogen“, fasst Schwab zusammen. „Nicht nur der starke Rostbefall, sondern auch die alte, rissige Nachlackierung haben uns dabei ziemlich zu schaffen gemacht“, erinnert sich der Classic-Car-Spezialist und fügt an: „Rost ist bei Oldtimern aus dieser Zeit ein gängiges Problem.“

Dafür bietet Standox moderne Produkte, die historische Fahrzeuge nachhaltig vor Korro-



sion schützen. Höschen und Schwab setzte bei der Isolierung des blanken Blechs auf den Standox Reaktiv-Haftprimer U3 100 und den VOC-System-Füller U7540. „Und mithilfe des Nutzfahrzeuglacks Standofleet haben wir den Bulli schließlich wieder zum Strahlen gebracht.“ Nach 250 Arbeitsstunden prangte der Oldtimer im typischen Standox Blau – und natürlich durfte auch das fliegenförmige Standox Logo aus den Anfangstagen der Marke nicht fehlen.

So viel Einsatz wurde belohnt: Der Bus machte auf seiner Jubiläumstour auch in dem Wuppertaler Fachbetrieb Halt. Und so gab es für das gesamte Team noch eine leckere Wurst vom Grill. Denn als kleine Überraschung wurde der VW extra für die Tour mit komplettem Grill-Equipment, Pavillons und jeder Menge Leckereien ausgestattet.

Für Lutz Poncelet, Business Director bei Standox, eine schöne Art und Weise, sich bei allen Kunden für die teils jahrelange Treue zu bedanken: „Mit dieser Aktion wollten wir unseren Partnerbetrieben ganz klar signalisieren, wie wichtig uns der persönliche Aus-

tausch ist. Und ein gemeinsamer Imbiss bot den idealen Rahmen für einen Plausch in ausgelassener Stimmung.“ Er ergänzt: „Dass das Team den alten Klassiker innerhalb so kurzer Zeit wieder zum Strahlen gebracht hat, ist schlichtweg eine Glanzleistung – und zwar im wahrsten Sinne des Wortes. Der VW-Bus repräsentiert unsere Marke und das Qualitätssiegel ‚Made in Germany‘ perfekt.“

Nachdem die Tour mit Ausklang des Jubiläumsjahres endete, setzt Standox den Veteran mittlerweile bei Kunden, Veranstaltungen und auf Messen als Showcar ein. „Egal, wo der Klassiker in Aktion tritt – der Bulli zieht alle Blicke auf sich“, berichtet Poncelet. Das freut Karsten Schwab: „Auch, wenn wir sehr viel Arbeit mit der Instandsetzung hatten – das tolle Ergebnis und die positive Resonanz waren es definitiv wert.“

Bei Besuchen in Werkstätten entpuppte sich der Standox Bulli als echter „Hingucker“.



Mobile Kommunikation

WhatsApp: zu kostbar, um damit nur herumzudaddeln

Gut 35 Millionen Deutsche nutzen den WhatsApp-Messenger, um per Smartphone Kurzmitteilungen zu versenden. Die Nachricht, dass man sich zu einem Termin verspätet, eine gleichzeitige Mitteilung an alle Bandmitglieder, dass die Probe am Wochenende ausfällt, oder ein paar Fotos aus dem Urlaub – WhatsApp ist vielseitig. Auch im Werkstatt-Umfeld lässt sich der Dienst nutzbringend einsetzen und bringt Betrieb und Kunden einen Mehrwert.



Hotels wie das Sheraton Airport in Frankfurt nutzen WhatsApp bereits, um den Gästen Reservierungen zu bestätigen, Buchungsanfragen zu beantworten oder um nach verlorenen Gegenständen zu fahnden. Aber lässt sich so die SMS-Variante des 21. Jahrhunderts auch als Kundenkontakt-Medium in der Karosserie- und Lackierbranche einsetzen? „Aber selbstverständlich“, sagt Ulrich Diederichs, Leiter Kommunikation bei Standox Deutschland.

„Wie können wir Sie bei Rückfragen erreichen?“, ist in der Regel eine der letzten Fragen am Tresen einer Werkstatt, wenn der Kunde seinen Wagen zur Reparatur, Wartung oder einer Inspektion vorbeigebracht hat. „Spätestens beim Notieren der Mobilnummer sollte man auch die Frage stellen, ob man dem Kunden per WhatsApp die Fertigstellung der Reparatur melden kann“, sagt Ulrich Diederichs. „Das kostet kaum zusätzliche Zeit – und es hinterlässt beim

Kunden den Eindruck, es mit einem jungen, modernen Unternehmen zu tun zu haben, das für aktuelle Technik aufgeschlossen ist. Sicherlich ein willkommener Eindruck.“

Einmal im Adressbuch gespeichert, kann der Kunde beim nächsten Mal seinen Reparaturtermin einfach per WhatsApp vereinbaren. Was für beide Seiten Vorteile hat: Denn der Kunde muss nicht befürchten, in der telefonischen Warteschleife zu landen, weil gerade alle Mitarbeiter am Empfang telefonieren oder im Kundengespräch sind. Die Mitarbeiter am Empfang hingegen müssen ihre Tätigkeit nicht mit einem Telefonanruf unterbrechen, sondern können zeitversetzt reagieren und den Termin bequem bestätigen. Und der Kunde erkennt am blauen Häkchen, ob seine Nachricht gelesen wurde.

Nachricht des Schadens übermitteln

Auch unerfreuliche Mitteilungen können mit WhatsApp schnell abgearbeitet werden: Wird die Reparatur wider Erwarten umfangreicher oder teurer als bei der Annahme erwartet, kann man dem Kunden eine Nachricht oder sogar ein Foto des entdeckten Schadens übermitteln, um sein Einverständnis für die Reparatur einzuholen. Die Chance ist groß, dass es wesentlich schneller kommt als bei einer Nachricht, die auf den Anrufbeantworter des Kunden gesprochen wird. Denn der wird oft erst nach Feierabend abgehört – manchmal auch gar nicht. So wird der Arbeitsplatz nicht unnötig blockiert. Auch im Kontakt mit den Zulieferern ist WhatsApp hilfreich: Ein gesendetes Foto des Fahrzeugscheins sorgt dafür, dass bei der Beschaffung des richtigen Ersatzteils keine Unsicherheiten auftreten.

Die Einsatzmöglichkeiten für WhatsApp in der Werkstatt sind also vielfältig. Doch das Smartphone, das dafür eingesetzt wird, sollte ausdrücklich nicht das Handy des Chefs sein. „Aus meiner Sicht ist die Beschaffung eines eigenen Smartphones für die Werkstatt sinnvoll“, empfiehlt Ulrich Diederichs. „Das sorgt auch für die nötige Ruhe nach Dienstschluss.“ Nur über dieses

Gerät, so sein Vorschlag, sollten WhatsApp-Nachrichten an Kunden hinausgehen bzw. hereinkommen. Er ist sich sicher, dass ein solcher Service bei vielen Kunden ankommt. „Sie können sicher sein“, so Diederichs, „dass Ihr Festnetztelefon ab sofort seltener klingelt.“

Smartphone lässt sich mit dem PC verbinden

Es gibt allerdings einen berechtigten Einwand: Der Umgang mit WhatsApp gehört für Jüngere längst zu den selbstverständlichen Grundfertigkeiten – doch ältere Autofahrer tun sich damit manchmal noch schwer. Sie finden es vielleicht eher mühsam, längere Nachrichten auf dem vergleichsweise kleinen Smartphone-Display einzutippen. Doch Ulrich Diederichs weiß Rat: „Das Smartphone lässt sich mit dem PC koppeln – dann kann man WhatsApp-Nachrichten auf der gewohnten Tastatur schreiben. Wie es geht, steht beispielsweise unter der Adresse <http://web.whatsapp.com>.“

Ulrich Diederichs' Resümee: Das moderne, vielseitige und beliebte Kommunikationsinstrument WhatsApp lässt sich auch im Geschäftsbetrieb sinnvoll einsetzen. Nicht außer Acht gelassen werden darf jedoch, dass WhatsApp in seinen AGB eine gewerbliche Nutzung eigentlich nicht vorgesehen hat. Als Betrieb bewegt man sich damit bis zu einem gewissen Grad in einer Grauzone. Allerdings herrscht unter Juristen die Einschätzung vor, dass ein Betrieb, der WhatsApp nicht zur werblichen Ansprache, sondern ausschließlich zur Kundenkommunikation nutzt, auf der sicheren Seite ist.

> Lackiererfortbildung per Internet

Mit MiKEY eröffnet Standox Karosserie- und Lackierbetrieben die Möglichkeit, ihre Mitarbeiter fortzubilden, ohne tagelang auf ihre Arbeitsleistung verzichten zu müssen. Denn das E-Learning-Programm kann bequem am Computer aufgerufen und per Internet absolviert werden.

MiKEY behandelt unter anderem Themen wie Untergrundvorbereitung, Lackierung von Kunst- und anderen Werkstoffen und die Reparatur von Lackierfehlern. Auch Farbtonrends, spezielle Lackiereffekte, Methoden wie MicroRepair sowie der wichtige Bereich Arbeitssicherheit gehören zum Stoff. Jedes der acht Lernmodule kann in knapp einer Stunde durchgearbeitet werden, dabei sind jederzeit Unterbrechungen möglich. Im Anschluss an jedes Modul folgt ein Test, mit dem der Teilnehmer zeigt, dass er den Inhalt verstanden hat.

MiKEY ist keine blasse Theorie: Die Standox Experten, die für die Inhalte verantwortlich zeichnen, haben großen Wert darauf gelegt, dass jedes Modul sich praxisnah mit den täglichen Anforderungen der Arbeit eines Lackierers auseinandersetzt. Das Programm steht in neun Sprachen zur Verfügung, neben Deutsch unter anderem in Englisch, Französisch, Spanisch und Italienisch.

Eine MiKEY-Lizenz (für bis zu elf Teilnehmer, zeitlich unbefristet) kostet 350 Euro (zzgl. MwSt.). Um das Programm zu nutzen, benötigt man nur eine Online-Basisausstattung: einen PC, Laptop oder Tablet-Rechner mit Webzugang sowie Lautsprecher oder Kopfhörer, dazu eine eigene E-Mail-Adresse.

Weitere Infos dazu stehen auf www.standex.de (unter „Service & Training/Technische Schulung“).





Moderne Lackprodukte

Fokus auf Wirtschaftlichkeit

In vielen Karosserie- und Lackierbetrieben sinken seit Jahren die Margen. Verantwortlich dafür sind vor allem verschärfte Wettbewerbsbedingungen, nicht zuletzt durch den wachsenden Einfluss der Schadensteuerung. Doch die Betriebe können gegensteuern – vor allem durch eine Verbesserung ihrer Effektivität. Standox unterstützt sie dabei mit modernen Produkten.

Der alljährliche Branchenbericht des ZKF hat immer eine gewisse „Verspätung“: Die Anfang dieses Jahres publizierten Zahlen wurden im Herbst 2015 erhoben und beziehen sich auf die Jahresergebnisse der Werkstätten im Jahr 2014. Dennoch: Dank seiner großen Datenbasis von weit über 4.000 befragten Branchenbetrieben gilt der ZKF-Bericht als zuverlässiges Branchenbarometer.

Der aktuelle Bericht zeigt, dass der durchschnittliche Umsatz der Werkstätten im Bereich Karosserie-Instandsetzung 2014 um rund sieben Prozent stieg. Ein erfreuliches Plus – das jedoch gekontert wurde durch ein Minus von 2,9 Prozentpunkten beim operativen Ergebnis. Die Marge der Werkstätten sank auf nur noch 3,6 Prozent. Und dies war kein einmaliger Ausreißer: Im Jahr zuvor hatten die K&L-Betriebe beim Ertrag sogar einen Rückgang von fast acht Prozentpunkten hinnehmen müssen. Hauptverantwortlich dafür war laut ZKF der wachsende Anteil der Schadensteuerung durch die Versicherer. „Denn deren Umsatzversprechen“, so der Verband, „haben sich viele Betriebe mit deutlichen Preiszugeständnissen ‚erkauft‘.“

Ob sich daran auf mittlere Sicht etwas ändern wird, ist nicht absehbar. Bleibt für die Betriebe die Frage, wie sie auf die unbefriedigende Entwicklung reagieren sollen – denn einfach weiterzumachen und auf Besserung zu hoffen, ist keine Lösung. Branchenfachleute empfehlen den Werkstattchefs stattdessen, ihre Unternehmen genau unter die Lupe zu nehmen und jene Stellschrauben zu identifizieren, an denen sie noch selbst drehen können. Denn die gibt es durchaus.

Noch viel Luft nach oben

Die wichtigste ist die eigene Effektivität. Betriebsanalysen bestätigen, dass es auf diesem Gebiet in vielen Werkstätten noch mehr Luft nach oben gibt, als die Betriebsleiter sich träumen lassen. Das beginnt beim Einsatz von moderneren Maschinen, Werkzeugen oder Materialien über die Verbesserung der räumlichen Aufteilung bis hin zur Optimierung interner Prozessabläufe. „Das Problem ist, dass viele Betriebe solche Maßnahmen angesichts stagnierender Erträge erst mal zurückstellen und damit Möglichkeiten ungenutzt lassen“, erklärt Andreas Keller, Chef des Werkstattnetzwerks Repanet. „Denn das kann sich bitter rächen. Gerade jetzt ist es unverzichtbar, sich Gedanken darüber zu machen, wie man kostengünstiger und wirtschaftlicher arbeiten kann.“

Zudem sind nicht alle Maßnahmen, um die eigene Wirtschaftlichkeit zu verbessern, automatisch mit großen Umstellungen und Investitionen verbunden. Auch mit vergleichsweise kleinen Veränderungen lassen sich beträchtliche Effekte erreichen – etwa mit der Verwendung von Materialien, die sich besonders sparsam, schnell und sicher verarbeiten lassen. Speziell im Lackbereich fehlt es nicht an entsprechenden Angeboten: Standox beispielsweise hat in den vergangenen Jahren zahlreiche neue Komponenten auf den Markt gebracht, die gerade in puncto Wirtschaftlichkeit neue Maßstäbe gesetzt haben. Die drei folgenden Beispiele stehen für viele andere.

Mehrere Arbeitsschritte sparen

Der **VOC-Nonstop-Grundierfüller U7580** ist ein Multitalent. Er kann nicht nur direkt auf Stahl- und Aluminiumunter-



gründe, sondern in Verbindung mit dem VOC-Plastik-Additiv U7590 auch auf alle gängigen Kunststoffuntergründe appliziert werden. Damit ist er für die Anwender gleich in mehrfacher Hinsicht wirtschaftlich: Sie müssen im Lager nicht nur weniger unterschiedliche Produkte bevorraten, sondern sparen bei der Reparatur mehrere Arbeitsschritte. Denn dank der erstklassigen Haftungseigenschaften und hohen Füllichte des Grundierfüllers ist eine Vorbehandlung mit einem Füll- oder Haftprimer nicht mehr nötig.

Darüber hinaus lässt sich der Nonstop-Grundierfüller auf neue Metalleersatzteile im besonders effizienten Nass-in-Nass-Verfahren auftragen. Bereits nach einer Abluftzeit von 15 bis 20 Minuten kann der Basislack folgen. Damit hilft der Nonstop-Grundierfüller, Arbeitsprozesse in der Werkstatt zu vereinfachen und zu verschlanken – und das ist ein Zuwachs an Wirtschaftlichkeit.

Mehrere Arbeitsschritte sparen
Das **Basislacksystem Standoblue** kann mit „OneVisitApplication“ in einem einzigen Arbeitsgang verarbeitet werden. Vergleichstests haben zudem gezeigt, dass

man mit Standoblue bei vielen Farbtönen deutlich weniger Lackmaterial braucht, um eine einwandfreie Deckung zu erreichen. Noch größer ist der Vorteil bei der Bearbeitungszeit: Weniger Spritzgänge und der Wegfall des Zwischenabluftens verkürzen die Lackierzeiten um bis zu 50 Prozent. Das sind klare wirtschaftliche Vorteile.

Darüber hinaus zeichnet sich Standoblue durch eine besonders einfache und kaum fehleranfällige Verarbeitung aus. Rückmeldungen von Praktikern haben diese Robustheit und Zuverlässigkeit oft bestätigt. Standoblue behält auch unter wechselnden Witterungsbedingungen oder Arbeitsumgebungen, bei verschiedenen Applikationsgeräten oder Anwendern seine Produkteigenschaften. Und kommt es doch mal zu einem Bearbeitungsfehler, zum Beispiel durch Staubeinschlüsse, lassen sie sich leicht beseitigen.

Auch seine ausgezeichnete Farbtontreue ist nicht nur ein handwerklicher, sondern ebenso ein wirtschaftlicher Faktor. Schließlich kosten lästige Nacharbeiten, weil ein Farbton nicht auf Anhieb getroffen wurde, nicht nur Nerven, sondern auch wertvolle

Zeit und Material. Dies alles macht Standoblue zu einem sehr wirtschaftlichen System. Erst recht in Verbindung mit modernen digitalen Coloristik-Tools wie dem Farbtonmessgerät Genius iQ und der Online-Farbtönenbank Standowin iQ.

Trocknung bei Raumtemperatur

Die Trocknungseigenschaften des **Standocryl VOC-Xtreme-Klarlacks** rechtfertigen den Namen „Xtreme“ voll und ganz. Denn dauerte es früher selbst bei ausgewiesenen Schnelltrocknern einige Stunden, ehe man eine klarlackierte Oberfläche weiterbearbeiten und polieren konnte, trocknet der Xtreme-Klarlack im Ofen bei 60 Grad Celsius in nur fünf Minuten komplett durch.

Bereits dieser Zeitgewinn ist ein Plus an Wirtschaftlichkeit – und dennoch hat sich in der Praxis inzwischen ein anderer Vorzug als noch entscheidender herausgestellt: Viele Werkstätten, die mit dem Xtreme-Klarlack arbeiten, fahren ihre Öfen gar nicht mehr hoch, sondern lassen die lackierten Werkstücke in kürzester Zeit bei Raumtemperatur trocknen. Damit verzichten sie zwar auf die maximale Trocknungsgeschwindigkeit des Xtreme-Klarlacks,

sparen jedoch enorm viel Heizenergie – was sich, wie sich herausgestellt hat, in den Betriebskosten deutlich bemerkbar macht.

Auch der **Standoflash UV-A-Füller U7120**, der sich ideal für Spot- und MicroRepair eignet, zeichnet sich durch seine Verarbeitungsschnelligkeit aus: Er ist spritzfertig in der 1-Liter-Dose, aber auch in der Sprühdose erhältlich und kommt ohne

Verdünnung oder zusätzliche Härter aus. Jede Schicht härtet bei Bestrahlung mit den meisten handelsüblichen lacktauglichen UV-A-Lampen (mindestens 400 Watt) oder gleichwertigen UV-A-LED-Lampen innerhalb von zwei bis drei Minuten komplett durch. Sie kann danach sofort geschliffen und weiter bearbeitet werden. Auf diese Weise lassen sich Reparaturprozesse deutlich beschleunigen.

Interview

„Bei uns bleibt jetzt der Ofen aus“

Bei der Timmermann GmbH in Gütersloh hat man im vergangenen Jahr mit dem Standocryl VOC-Xtreme-Klarlack seine Energiekosten erheblich reduzieren können. Ein Interview mit Geschäftsführer Andre Stickling.

? Interstandox Deutschland: Herr Stickling, sie arbeiten jetzt schon eine ganze Weile mit dem Xtreme-Klarlack. Hat sich das für Sie ausgezahlt?

Andre Stickling: Das kann man wohl sagen. Ich kann es Ihnen sogar in Euro und Cent angeben: Im vergangenen Jahr hat unser Energieversorger uns einen Betrag von rund 7.000 Euro gutgeschrieben. So viel haben wir an Gaskosten eingespart, und das ausschließlich durch den Einsatz des Xtreme-Klarlacks.

? Interstandox Deutschland: Wie haben Sie vorher gearbeitet?

Stickling: Wir haben einen Trockenofen mit drei Stellplätzen. Der musste pro Tag mindestens acht Stunden auf 60 Grad Celsius aufgeheizt bleiben. Dafür ist natürlich enorm viel Energie draufgegangen. Es war wie eine extragroße Sauna in der Werkstatt.

? Interstandox Deutschland: Wie haben sie auf den Xtreme-Klarlack umgestellt?

Stickling: Als wir anfangen, war es ein Experiment. Ich sah in dem Xtreme-Klarlack eine Chance, wirtschaftlicher zu arbeiten. Aber meine Mitarbeiter und ich wollten uns

zuerst davon überzeugen, dass die schnelle Trocknung nicht auf Kosten der Qualität ging. Also haben wir den Lack sorgfältig getestet. Aber es stellte sich heraus, dass neben der schnellen Trocknung auch die sonstigen Produkteigenschaften einwandfrei sind. Seitdem bleibt bei uns der Ofen aus – wir lassen alles in knapp einer Stunde bei Raumtemperatur trocknen.

? Interstandox Deutschland: Wie wichtig sind solche wirtschaftlichen Faktoren für Ihr Unternehmen?

Stickling: Sehr wichtig. Der Kostendruck ist schon enorm, Preiserhöhungen sind bei den Kunden und Flottenbetreibern kaum durchzusetzen – erst recht nicht in der Schadensteuerung, wo die Kfz-Versicherer unsere Preise drücken. Als Einzelbetrieb können wir daran nicht viel ändern. Aber wir können uns bemühen, im Alltagsbetrieb effektiver zu werden, und das versuche ich. Mit dem Xtreme-Klarlack hat das prima funktioniert. Wir haben unsere Kosten deutlich gesenkt, ohne dafür Kompromisse bei der Qualität machen zu müssen.



Andre Stickling, Geschäftsführer der Timmermann GmbH.

> Sicherer Aufbau auf lackiertem oder unlackiertem Kunststoff

Der Standoflex Plastik-Spachtel U1030 wurde speziell für die Anwendung auf starren und halbstarren Kunststoffanbauteilen entwickelt. Dank seiner guten Hafteigenschaften gelingt mit ihm sowohl auf lackierten als auch unlackierten Anbauteilen ein schneller und sicherer Lackaufbau. Durch seine Flexibilität erhöht der 2K-Spachtel die Langlebigkeit einer Lackreparatur.

Der Plastik-Spachtel wird mit einem Härter aktiviert, anschließend kann er fast porenfrei direkt auf den Kunststoffuntergrund appliziert werden und bleibt dabei gut ziehbar. Mit dem Standoflex Plastik-Primer U3060 lässt sich seine Haftung zusätzlich verstärken. Der Plastik-Spachtel trocknet an der Luft in einer halben Stunde, bei forcierter Trocknung sogar in nur 15 Minuten. Danach ist er leicht schleifbar.

Der Standoflex Plastik-Spachtel U1030 ist schwarz, genau wie viele herkömmliche Anbauteile. Im Gegensatz dazu ist der im Dosendeckel mitgelieferte Härter weiß – wodurch der Anwender leicht erkennen kann, ob die beiden Komponenten gut vermischt wurden. Weitere Informationen erhalten Standox Werkstätten bei ihrem Fachberater oder auf www.standox.com.



Enorm flexibel: Der Standoflex Plastik-Spachtel U1030 eignet sich hervorragend zur Lackreparatur von Kunststoffanbauteilen.



Zwei neue Spezial-Effekt-Mischlacke für die farb- und effektgenaue Reparatur von besonderen Ford-Farbtönen.

Mischlacke auch für seltene Farbtöne

Mit Caribbean Blue Pearl Mix 290 und Indigo Fine Pearl Mix 289 hat Standox zwei neue Spezialeffekt-Mischlacke entwickelt, die eine farb- und effektgenaue Reparatur von besonderen Serienfarbtönen ermöglichen. Beide können sowohl mit Standoblue als auch Standohyd Plus verarbeitet werden.

Caribbean Blue Pearl Mix 290 weist dank hochchromatischer Pigmente eine tiefe Sättigung und starke Leuchtkraft auf. Der Lack enthält metallisch wirkende Glimmerpartikel mit einer grünblauen Oberfläche und transparentem Flop, wodurch der Farbton je nach Lichteinfall intensiver erscheint. Benötigt wird der Lack unter anderem für die Reparatur des Ford-Serienfarbtons „Kona

Blue“, mit dem unter anderem das „50 Year Limited Edition“-Modell des Ford Mustang angeboten wurde. Indigo Fine Pearl Mix 289 hingegen enthält sehr feine Plättchen mit einem blauen Perlmuttereffekt. Der dadurch erzeugte Effekt wird zum Beispiel zur Reparatur des Ford-Serienfarbtons „Shadow Black“ eingesetzt.

Da beide Mischlacke in der Regel nur in kleinen Mengen benötigt werden, bietet Standox sie in wirtschaftlichen 250-ml-Gebinden an. Weitere Informationen erhalten Werkstätten beim zuständigen Fachberater.

Durchschliffstellen schnell im Griff

Das kann auch erfahrenen Lackierern schon mal passieren: Trotz größter Vorsicht kommt es beim Schleifen des Altlacks an Ecken oder Kanten zu Durchschliffstellen. Besonders ärgerlich, wenn sie erst kurz vor dem Gang in die Kabine entdeckt werden. Jetzt muss es schnell gehen: Für solche Fälle ist der neue Standox 1K-Spotfill-Primer U3020 aus dem SprayMax-Sortiment die richtige Wahl. Mit ihm lassen sich Durchschliffstellen punktgenau abisolieren – die Applizierung einer dünnen Schicht reicht bereits. Schon nach etwa zehn Minuten ist der Primer trocken, die Durchschliffstelle vor Korrosion geschützt, und die Lackierung kann wie geplant fortgesetzt werden. Der 1K-Spotfill-Primer eignet sich sowohl als Untergrund für Standoblue als auch für Standohyd Plus. Standox bietet ihn in der 400-ml-Sprühdose an. Weitere Informationen geben die Fachberater gerne.



Mit dem SprayMax 1K-Spotfill-Primer werden Durchschliffstellen schnell und unkompliziert vor Korrosion geschützt.

Mittags- und Abendlicht auf Knopfdruck

Viele Lackierer haben es schon mal erlebt: Zwei Farbtöne sehen im künstlichen Werkstattlicht völlig identisch aus – doch im natürlichen Tages- oder Abendlicht weichen sie deutlich voneinander ab. „Dieser Effekt heißt Metamerie“, sagt Armin Sauer, Color Management Specialist bei Standox in Wuppertal. „Und leider ist er oft erst erkennbar, wenn der fertig lackierte Wagen aus der Werkstatt ins Freie gefahren wird.“

Mit Standolux iQ bietet Standox jetzt eine Tageslichtleuchte an, die für mehr Sicherheit bei der Wahl des Farbtons sorgt. Sie deckt nicht nur das helle Tageslicht ab, sondern bietet per Knopfdruck auch ein wärmeres Licht, das dem Abendlicht ähnelt. Damit

lassen sich eventuelle Metamerie-Effekte zuverlässig erkennen, auch weil die Helligkeit in drei Stufen geregelt und unterschiedlichen Farbtönen angepasst werden kann. Ein großer Vorteil vor allem bei hellen Farbtönen, bei denen es bei zu starkem Licht zu Fehlinterpretationen kommen kann.

„Das Gerät ist in der Handhabung sehr angenehm“, sagt Armin Sauer. „Es ist leicht, liegt gut in der Hand und muss dank der energiesparenden LEDs auch nicht ständig aufgeladen werden. Ein perfektes Tool für professionelle Lackierbetriebe.“ Weitere Informationen sind bei den Standox Ansprechpartnern erhältlich.



Standolux iQ deckt nicht nur das Mittagslicht ab, das als optimale Lichtart zum Vergleichen von Farbtönen gilt, sondern bietet per Knopfdruck auch Abendlicht.

Additiv sorgt für ein besonders intensives Blau

Bei der Zulassung von Neuwagen rangieren zwar seit Jahren die sogenannten „Nicht-Farben“ Schwarz und Weiß ganz oben auf der Beliebtheitsliste. Doch es tut sich was: Für Neuwagenkäufer mit mehr Mut zur Farbe finden sich in den Farbkatalogen vieler Autohersteller inzwischen auch tiefe und leuchtende Rot- oder Blautöne. Sie sind wieder im Kommen, zum Beispiel bei Lexus: Der Farbton „Layart Heat Blue“ kommt unter anderem auf den Sportcoupés der RC- und LC-Reihe zum Einsatz und besticht durch enorme Brillanz und Leuchtkraft – er ist allerdings bei einer Lackreparatur nicht leicht nachzustellen.

Mit dem Klarlack-Additiv KA677 Brilliant Blue ermöglicht Standox die fachgerechte Reparatur dieser hochchromatischen Lackie-

rung. Der grünlichblaue Farbton wird im Reparaturprozess direkt in den Klarlack gemischt und erzeugt so die charakteristische Tiefe der Lexus-Originallackierung. Dank der hohen Farbsättigung bei gleichzeitiger Transparenz reichen schon kleinste Mengen, um die Leuchtkraft von Layart Heat Blue nachzustellen. Das neue Additiv soll künftig aber auch bei der Rekonstruktion anderer Farbtöne zum Einsatz kommen.

Das Klarlack-Additiv KA677 Brilliant Blue ist ab sofort in der praktischen 100-ml-Dose mit Drehverschluss erhältlich. Es kann mit nahezu allen Standocryl VOC- und 2K-Klarlacken verwendet werden. Weitere Informationen erhalten interessierte Betriebe bei ihrem Standox Fachberater.



Sorgt für die richtige Tiefe bei einem hochchromatischen Lexus-Farbton: das Klarlack-Additiv KA677 Brilliant Blue.

UV-Strahlung ...?
... cool bleiben!

MicroRepair

UV-A-Füller für Reparatur von Kleinschäden

Kleinere Lackschäden mit einem Durchmesser von drei bis fünf Zentimetern verschwinden lassen und die Karosserie vor Rost schützen – mit diesem Angebot können Fachbetriebe jetzt bei ihren Kunden punkten. Mit dem Standoflash UV-A-Füller U7120 liefert Standox eine weitere wichtige Komponente für das MicroRepair-Verfahren.



Der Standoflash UV-A-Füller U7120 trocknet schnell hart durch und ist direkt schleifbar. Er eignet sich für geschliffene Metalluntergründe und lackierte Fahrzeugoberflächen.

MicroRepair ist zwar keine gleichwertige Alternative zur klassischen Lackreparatur – für Fachwerkstätten kann diese Reparaturmethode aber eine gute Möglichkeit sein, neue Kundenpotenziale zu erschließen, die Auslastung des Betriebs zu verbessern und die Kundenbindung zu vertiefen. Erfahrungsgemäß wird der Hinweis auf Kleinschäden in Verbindung mit einem preiswerten Reparaturangebot von Kunden sehr positiv aufgenommen – gerade für das Beheben von Kleinschäden an weniger exponierten Stellen und unter dem Stichwort zeitwertgerechte Reparatur.

Standox bietet deshalb Produktlösungen speziell für das MicroRepair-Verfahren an. Zum Beispiel original Standox Produkte aus der SprayMax-Sprühdose. Sie machen das Anmischen, den Einsatz von Druckluft und Spritzgeräten und die Reinigung der Spritzpistole überflüssig. Damit eignen sie sich perfekt für jene Aufträge, bei denen der Einsatz der Lackierpistole eigentlich zu viel Aufwand bedeutet – weil bereits die Vor- und Nachbereitung mehr Zeit in Anspruch nimmt als die Reparatur selbst.

Mit dem neuen Standoflash UV-A-Füller wird die Reparatur kleiner Schäden jetzt noch effizienter: Der Füller trocknet schnell hart durch und ist direkt schleifbar. Zur Härtung sind die meisten handelsüblichen lacktauglichen UV-A-Lampen (mindestens 400 W) oder gleichwertige UV-A-LED-Lampen geeignet. Bereits nach zwei bis drei Minuten Belichtungszeit pro Schicht ist der 1K-Füller ausgehärtet. Alternativ kann der Füller auch mit der Standoflash UV-Blitzlampe Visit UV Flash Dry geblitzt werden.

Der Füller wird spritzfertig geliefert: kein Hinzufügen von Härtern, Verdünnungen oder Additiven – das macht die Vorbereitungen besonders unkompliziert. Verarbeitet wird der hochproduktive UV-A-Füller in einem Arbeitsgang. Er eignet sich für die direkte Verwendung auf geschliffenen Metalluntergründen sowie auf lackierten Fahrzeugoberflächen. Vorgrundiert mit dem Standoflex Plastik-Primer U3060 können auch starre oder halbstarre Kunststoffbauteile mit dem UV-A-Füller behandelt werden. Er ist in der klassischen 1-Liter-Dose und in der Sprühdose verfügbar.

Digitale Farbtonbestimmung

„Das ist die Technik der Zukunft“

Präzision bei der Bestimmung von Farbtönen ist in der Autolackreparatur das A und O. In vielen Werkstätten setzt man inzwischen auf digitale Farbtonmessung, und Standox stellt dafür mit den Farbtonmessgeräten Genius und Genius iQ sowie Standowin iQ, der Software zur Farbtonermittlung, leistungsfähige Tools zur Verfügung.

Viele Lackierer verlassen sich bei der Bestimmung eines Farbtons nach wie vor auf die Farbpaspeln der Standox Color Box und ihren geschulten Blick. „Und dagegen“, betont Armin Sauer, Color Management Specialist bei Standox Deutschland, „ist überhaupt nichts einzuwenden. Erfahrene Lackierer kennen diese Methode schon seit ihrer Ausbildung und haben sie in langjähriger Berufspraxis perfektioniert.“ Trotzdem rät Sauer allen Lackierbetrieben, sich beizeiten mit der digitalen Farbtonbestimmung auseinanderzusetzen. „Ein zukunftsorientiertes Unternehmen“, sagt er, „kann es sich nicht leisten, diese Tools zu ignorieren. Diese Technik spart bereits heute viel Zeit und Aufwand.“

Für die schnelle und sichere Farbtonbestimmung hat Standox im vergangenen Jahr Standowin iQ vorgestellt. In Kombination mit dem digitalen Farbtonmessgerät Genius iQ bildet diese Software zur Farbtonermittlung das derzeitige State-of-the-Art-System der Branche. Armin Sauer beschreibt seine wichtigsten Vorteile:

Vorteil 1: Aktualität dank webbasiertem Betrieb

„Anders als die Vorgängerversion funktioniert Standowin iQ internetbasiert – allein dies ist ein Quantensprung. Nutzer haben bei jedem Einloggen automatisch Zugriff auf die aktuellste Version der Farbton-Datenbank. Sie können immer mit den neuesten Mischformeln arbeiten. Manuelle Updates per CD sind nicht mehr nötig. Ein Riesenvorteil, wenn man sich anschaut, wie viele Autofarbtöne Jahr für Jahr auf den Markt kommen.“

Vorteil 2: Mehr Sicherheit bei der Farbtonbestimmung

„In vielen Automodellen werden keine Farbtoncodes mehr angegeben, man muss die Farbe selbst bestimmen. Vor allem bei Sonder- und Effektfarbtönen sind die elektronischen Tools überlegen. Selbst Lackprofis, die überwiegend mit Farbfächern arbeiten, bestätigen, dass elektronische Farbtonmessgeräte in solchen Fällen verlässlichere Ergebnisse liefern. Und solche Farbtöne werden immer häufiger.“

Vorteil 3: Flexible Steuerung mit Mobilgeräten

„Standowin iQ lässt sich nicht nur über einen stationären Computer nutzen, sondern auch per Smartphone oder Tablet. Damit kann man beispielsweise eine gefundene Mischformel sogar drahtlos an eine Waage oder ein vollautomatisches Mischsystem schicken. Das bedeutet vor allem für große Werkstätten oder Werkstattverbände einen enormen Zuwachs an Flexibilität.“

Vorteil 4: Größere Datensicherheit dank Online-Speicherung

„Anwender von Standowin iQ können ihre Daten online hinterlegen. Damit lassen sie sich bei einem Computerabsturz schnell wiederherstellen. Die Daten sind darüber hinaus auch auf dem stationären Rechner gespeichert und damit selbst dann verfügbar, wenn gerade keine Internetverbindung besteht.“

Das Fazit von Armin Sauer fällt eindeutig aus. „Das ist die Technik der Zukunft“, sagt er. „Und da wird in den kommenden Jahren noch viel mehr passieren.“

> „Nicht mehr wegzudenken“

Klaus-Peter Störnäl, Chef von Kfz- und Lackiertechnik Donie in St. Wendel im Saarland, ist ein Fan der digitalen Farbtonmessgeräte.



? Herr Störnäl, wie setzen Sie Genius iQ und Standowin iQ ein?
Klaus-Peter Störnäl: Wir messen inzwischen fast jeden Farbton. Früher haben wir nur fabrikatsbezogen ausgewählt – für einen Ford haben wir auch nur Ford-Farbtöne in Betracht gezogen. Aber das hat sich mit Standowin iQ geändert.

? Inwiefern?
Störnäl: Das Formelspektrum ist viel größer. Dank der Farbtonvielfalt und des Online-Zugriffs auf internationale Farbtöne können wir beispielsweise auch aus Asien auswählen. Wenn bei den drei besten Farbtönen eine hohe Übereinstimmung der Mischlacke besteht, liegen wir schon ganz gut. Und wenn sich auch die Messkurven nicht kreuzen, wissen wir, dass wir mit der Formel richtig liegen.

? Welche Bedeutung haben die elektronischen Helfer mittlerweile für Sie?
Störnäl: In vielen Autos gibt es heute keine Farbtoncodes mehr, daher ist elektronische Farbtonmessung nicht mehr wegzudenken. Wir bemerken gegenüber früher deutliche Verbesserungen: In den letzten drei Monaten haben bei uns nur wenige Farbtöne nicht gepasst – und wir haben immerhin rund 100 Fahrzeuge pro Monat bei uns. Und wenn doch mal einer nicht passt, lackieren wir eben etwas großzügiger ein.



Custom Painting

Aus Neu mach Alt

Stelios Sideras sieht sich eher als Handwerker denn als Künstler. In seiner Werkstatt in Griesheim bei Darmstadt restauriert und veredelt der selbstständige Lackiermeister Oldtimer, Sportwagen und Motorräder, vorwiegend für Händler und Privatkunden. Eins seiner letzten Projekte: die Neugestaltung einer Harley-Davidson Softtail im klassischen „Bobber-Style“.



Stelios Sideras verpasste einer neuen „Big Twin“ eine komplette Neugestaltung (großes Bild). Der Harley-Davidson-Schriftzug auf dem Tank entstand komplett von Hand (kleines Bild).

„Bei Entwürfen lasse ich mich vor allem von meiner Intuition leiten“, erklärt Sideras. „Oft gehe ich zwei Schritte zurück, betrachte das Motorrad und seine Linienführung. Und irgendwann sehe ich das neue Design dann vor mir.“ Doch die Vorstellung ist nur das eine – bei der praktischen Umsetzung kommen ihm seine langjährige Erfahrung und seine Ausbildung zugute: Sideras ist nicht nur gelernter Kfz-Lackierer, sondern auch

Schlosser, außerdem verfügt er über Erfahrungen im Rennsport.

Viele seiner Fahrzeuge werden als Showcars auf Messen und Ausstellungen gezeigt. Manche schaffen es sogar in Autoliebhaber-Sendungen im Fernsehen, zum Beispiel in „Abenteuer Auto“ auf Kabel eins. „Um solch einzigartige Fahrzeuge zu gestalten, braucht es natürlich Kreativität“,

sagt Sideras, doch er betont gleichzeitig: „Für die perfekte Umsetzung der Idee geht es vor allem darum, sein Handwerk zu beherrschen.“ Dazu gehört auch die Wahl des richtigen Materials: Sideras arbeitet bereits seit der Ausbildung mit Standox Produkten und ist ihnen bis heute treu geblieben. „Ohne exzellentes Lackmaterial geht bei mir gar nichts“, sagt er. „Bei Standox weiß ich, dass Qualität und Service stimmen.“

Ein schönes Beispiel für die Arbeit von Stelios Sideras ist die Neugestaltung einer Harley-Davidson, mit der ihn ein Privatkunde beauftragte. Der Amerika-Fan wollte nach einem Unfallschaden sein Bike nicht einfach wieder im ursprünglichen Silberfarbton lackiert haben, sondern eine komplette Neugestaltung. Sideras entschied sich für einen Entwurf im sogenannten „Bobber-Style“: Der basiert auf den Touren-Harleys der 40er- und 50er-Jahre. Um ihre Maschinen leichter und damit schneller zu machen, demontierten die Fahrer damals alles, was sie für entbehrlich hielten. Eine typische Maßnahme: Das vordere Schutzblech wurde abgebaut, gekürzt, umgedreht und über dem Hinterrad montiert. Vorne fuhr man fortan ohne Schutzblech. Den Namen „Bobber“ erhielten die Maschinen wegen des „Bobs“, einer kleinen Auswölbung des Schutzblechs, die über dem Hinterrad jetzt deutlich zu sehen war.

Um der Harley seines Kunden ihren historischen Touch zu verleihen, lackierte Sideras die „Big Twin“ aus der aktuellen Baureihe

zunächst komplett neu. Dafür wählte er einen Farbton aus dem PercoTop-Programm von Standox: ein dunkles Rot, das fast wie eine Grundierung wirkt. Um einen künstlichen Rosteffekt zu erreichen, nutzte Sideras Grünspan, indem er Kupferpaste mit Eisenspänen mischte und künstlich altern ließ. Die feinen Linien auf Tank und Schutzblech zeichnete er mit einem Pinsel als „Pinstripes“ (Nadelstreifen). Auch der Harley-Davidson-Schriftzug entstand komplett von Hand. Den gewünschten Alterungseffekt erzielte er hier durch anschließendes Abschleifen.

Besonders stolz ist Sideras auf die Abbildung der Freiheitsstatue, die er auf die Seitenverkleidungen zauberte. Als Grundlage dafür benutzte er ein Foto mit aufgetragenen Lackpigmenten, das er anschließend mit dem Nasstransfer-Druckverfahren auf die Lackoberfläche übertrug. Zum Schluss lackierte er alle Bauteile mit einem matten Klarlack von Standox.

Außergewöhnlich und zum Style des Bikes passend sind auch die rustikal mit Kevlar ummantelten Auspuffrohre. Und sogar bei den Schrauben zeigte sich Sideras' außergewöhnliche Detailtreue: Er behandelte die verchromten Schrauben so lange mit Glasperlstrahlen, bis das darunterliegende Kupfer zum Vorschein kam. So viel Aufwand braucht seine Zeit: Fast sechs Monate dauerte es, bis Sideras mit der Neugestaltung der Harley fertig war.

Viele liebevoll gestaltete Details unterstützen den Classic-Look des Bikes, zum Beispiel die mit Kevlar ummantelten Auspuffrohre (Bild links). Für den Grünspan-Effekt mischte Sideras Kupferpaste mit Eisenspänen und ließ sie künstlich altern (Bild rechts).





Interview mit Lutz Poncelet

„Wir haben spannende Produkte in der Pipeline“

Lutz Poncelet, Business Director Standox Deutschland, kennt die Karosserie- und Lackierbranche aus dem Effeff und das seit vielen Jahren. Wir sprachen mit ihm über neue Entwicklungen und Herausforderungen, die auf die Betriebe zukommen.

? Herr Poncelet, die Automobilbranche steht niemals still. Welche Innovationen und technischen Neuerungen sind für Sie derzeit besonders wichtig?

Lutz Poncelet: Ich greife nur mal zwei heraus: Im Automobilbau werden klassische Werkstoffe immer stärker durch Kunststoffe, hochfeste Stähle und Verbundwerkstoffe ersetzt. Das stellt die Betriebe bei der Lackierung vor neue Herausforderungen. Ein anderer Aspekt: Moderne Autos sind inzwischen gespickt

mit elektronischen Sensoren. Das macht die Demontage beschädigter Karosserieteile aufwendiger als früher, ebenso den Wiedereinbau. Das sind laufende Entwicklungen, die aber im vergangenen Jahr sehr deutlich geworden sind.

? Wie wirkt sich das auf das Geschäft von Standox aus?

Lutz Poncelet: Es beeinflusst das Geschäft der Karosserie- und Lackierwerkstätten – aber indirekt wirkt es auch auf

uns als Reparaturlackmarke. Ein Beispiel: Wenn unsere Kunden unter immer stärkerem Kostendruck geraten, müssen wir darauf reagieren. Wir tun dies, indem wir besonders ergiebige Produkte entwickeln, mit denen die Werkstätten schneller und effizienter arbeiten können.

? Geben Sie mal ein Beispiel.

Lutz Poncelet: Besonders deutlich wird dies bei unserem Standocryl VOC-Xtreme-Klarlack: Er bildet eine extrem

harte Oberfläche und hat einen brillanten Glanz – bereits das macht ihn zu einem überzeugenden Produkt. Doch sein hervorstechendes Merkmal ist seine beschleunigte Trocknung. Sie hilft den Werkstätten, Zeit und Energiekosten einzusparen. Wir wissen, dass viele Werkstätten, die mit dem Xtreme-Klarlack arbeiten, ihre Kabine gar nicht mehr aufheizen, sondern klarlackierte Teile bei Raumtemperatur trocknen lassen. Das spart je nach Einsatz bis zu 88 Prozent Energie, und so kommt übers Jahr gerechnet einiges zusammen: Kürzlich bekam einer unserer Kunden von seinem Energieversorger rund 7.000 Euro erstattet. Zugegeben: In jedem Betrieb sind die Bedingungen anders. Aber Qualität zahlt sich schon aus.

? Ist das inzwischen ein Schwerpunkt bei der Entwicklung neuer Produkte?

Lutz Poncelet: Es gehört einfach dazu. Die Qualität eines Produktes zeigt sich nicht nur am Endergebnis, sondern auch daran, wie es erreicht worden ist. Darum legen wir größten Wert darauf, dass unsere Produkte schnell, effizient und unkompliziert handhabbar sind. Gerade Einfachheit ist wichtig, denn für instabile oder fehleranfällige Prozesse haben die Werkstätten keine Zeit. Das wird von unseren Anwendern ausdrücklich honoriert.

? Welche Produkte bringt Standox in diesem Jahr heraus?

Lutz Poncelet: Wir haben kürzlich einen neuen UV-A-Füller auf den Markt gebracht, der sich ebenfalls durch eine sehr schnelle Trocknung auszeichnet. Hinzu kommen neue Additive, mit denen das Handling des Xtreme-Klarlacks noch

flexibler wird. Und wir haben noch einige spannende Produkte in der Pipeline.

? Was tut sich im Bereich Coloristik?

Lutz Poncelet: Farbtonkompetenz ist der Kern unseres Geschäfts. Die Lackdesigner der Autohersteller werden auch dieses Jahr wieder viele neue Sonderfarbtöne und Speziallackierungen vorstellen, und manche dieser Drei- und Vierschichten lassen sich nur mit eingefärbten Klarlacken nachstellen. Unsere Coloristik-Experten entwickeln dafür exakte Reparaturanleitungen. Ein großes Plus ist Standwin iQ, unsere Software zur Farbtonermittlung. Sie arbeitet jetzt webbasiert, ihre Datenbank wird permanent aktualisiert. Damit stehen den Lackierern immer die neuesten Mischformeln zur Verfügung. Auch das wird immer wichtiger angesichts der steigenden Zahl neuer Farbtöne.

? Gibt es Standox Programme zur Marketingunterstützung?

Lutz Poncelet: Ja, die gibt es, zum Beispiel „1DayRepair“: Werkstätten können damit werben, dass ihre Kunden ihr Fahrzeug bei einer Lackreparatur noch am gleichen Tag zurückerhalten. Mit dem geeigneten Material – zum Beispiel schnell trocknenden Lacken – ist das für einen gut organisierten Betrieb ohne weiteres machbar.

? Welche wirtschaftlichen Herausforderungen sehen Sie in den kommenden Jahren?

Lutz Poncelet: Seitdem die HUK-Coburg ihr Konzept für „Die Partnerwerkstatt“ vorgelegt hat, ist absehbar, dass wir nach der Schadensteuerung bald auch

eine Servicesteuerung haben werden. Es wird sicherlich noch einige Jahre dauern, aber in vielen Werkstätten steht man schon jetzt vor der Frage: „Full Service – ja oder nein?“ Das wird mit Sicherheit einigen Einfluss auf die Strukturen in der K&L-Branche haben.

? Wozu raten Sie in dieser Frage?

Lutz Poncelet: Das lässt sich nicht pauschal beantworten, es hängt vom Betrieb ab. Die Entscheidung ist nicht leicht: Einerseits bietet Full Service Chancen, etwa eine Verbesserung der Betriebsauslastung und eine Stärkung der Kundenbindung. Aber es gibt auch Risiken: Die Umstellung erfordert für eine Werkstatt zunächst einmal erhebliche Investitionen. Sie kann im Verhältnis zu großen Geschäftspartnern, etwa Autohäusern, auch Spannungen erzeugen. Außerdem besteht auf mittlere Sicht Gefahr, dass die Servicesteuerer mit ihrer geballten Marktmacht massiven Preisdruck ausüben.

? Können Sie den Betrieben bei der Entscheidungsfindung Hilfestellung geben?

Lutz Poncelet: Ja, mit den Beratungsangeboten unseres Werkstattnetzwerks Repanet. Um eine fundierte Entscheidung treffen zu können, braucht jeder Werkstattinhaber exakte Daten über seinen Betrieb und seinen Markt – die können unsere Repanet Berater liefern. Außerdem gehen wir das Thema auch ganz pragmatisch an: Wir haben ein Seminar eingeführt, das sich gezielt mit den Anforderungen beschäftigt, die in der Zusammenarbeit mit Schadensteuerern wichtig sind. Das ist sehr gut angekommen.



Seminar Sonderlackierungen

Mit Know-how bares Geld sparen

Ob Pearl White, der neue strukturierte Mattlack von Peugeot, oder ein komplizierter Vierschichter – der Kreativität der Serienlack-Entwickler sind anscheinend keine Grenzen gesetzt. Was auf der Karosserie schwer was hermacht, kann für die Werkstätten zu einer schweren Herausforderung werden. Denn die Lackierungen kommen selten vor, und für die Reparatur ist spezielles Know-how gefragt.



Die Teilnehmer beschäftigten sich mit verschiedenen Sonderlackierungen.

Im Information Center in Wuppertal trainieren die Standox Anwendungstechniker deswegen regelmäßig Lackierer und Fachleute im richtigen Umgang mit den schwierigen Mehrschichtern, eingefärbten Klarlacken und anspruchsvollen Mattlacken. Im April besuchten sieben Teilnehmer das Seminar und verbrachten drei Tage mit Theorie und Praxis rund ums Thema Sonderlackierungen.

Unter den Teilnehmern war auch Ronald Hähle, Kfz-Lackierer bei der Penninger GmbH in Heidelberg. „Ich habe so viele

große und kleine Dinge dazugelernt, für mich hat sich die Teilnahme in jedem Fall gelohnt“, resümiert er. „Wenn ich nach diesem Seminar typische Fehler vermeiden kann, sei es auch nur bei zwei oder drei Lackieraufträgen, dann spart unser Betrieb dadurch bares Geld.“

Sicherer Umgang mit komplexen Nuancen – das möchte Kursleiter und Standox Training Specialist Mathias Glawe vermitteln. „Sonderlacke erfordern besondere Aufmerksamkeit, und zwar bereits bei der Farb-



Mathias Glawe, Leiter des Seminars.



Die nächsten Seminartermine zum Thema „Sonderlackierungen“:

19.–21.09.2016

07.–09.11.2016

23.–25.11.2016

05.–07.12.2016

Standex veranstaltet regelmäßig Schulungen zu Sonderlackierungen (und weiteren Themen). Infos erhalten interessierte Betriebe bei ihrem Standox Fachberater oder im Internet unter www.Standex.de (unter „Service & Training/ Technische Schulung“).



tonermittlung“, erläutert er. „Wir widmen uns hier deshalb gezielt den wichtigsten Schritten der Farbtonangleichung – angefangen bei der Farbtonbestimmung mit dem Messgerät Genius iQ bis hin zur Wahl des richtigen Glanzgrades bei Mattlacken. Aufgrund der vielen Variablen, gerade bei mehrschichtigem Lackaufbau, kann man es trotzdem manchmal nicht vermeiden, mehrere Farbmuster zu erstellen. Es ist wichtig, sich an dieser Stelle Zeit zu nehmen, sonst hat man am Ende das Nachsehen.“

Insgesamt acht verschiedene Sonderfarbtöne stehen in den drei Tagen auf dem Programm. Dabei geht es gerade auch um mögliche Fehlerquellen. „Die Betriebe profitieren immens davon, dass Lackierer hier üben und auch mal Fehler machen dürfen“, findet Robert Vukelic, Anwendungstechniker beim Standox Großhändler Autolack Burmeister in Worms. Deswegen kommt er mit seinen Kunden regelmäßig nach Wuppertal.

Bereits beim Lackieren des Mercedes-Farbtönen Alubeam sieht er sich bestätigt: Nachdem die Teilnehmer eine Motorhaube gefüllt und den Grundton appliziert

haben, zeigen sich feine Riefen im Lack. „Die meisten Farbtöne verzeihen leichte Ungenauigkeiten beim Schleifen des Füllers. Doch Alubeam zeichnet sich durch feinste Bronzen aus, die den typischen Liquid-Metal-Effekt entstehen lassen. Diese setzen sich in jede noch so kleine Rille und entlarven fehlerhafte Vorarbeit sofort“, so Glawe. Passiert ein solcher Fehler bei einem Kundenfahrzeug, muss der Lackiervorgang wiederholt werden – gerade bei den komplizierten Tönen kommen die Betriebe bereits leichte Fehler teuer zu stehen. Im Seminar hingegen verdeutlicht der Fauxpas eindrucksvoll: Wer nicht perfekt vorbereitet, kann nicht perfekt abschließen. „Das Handwerk entwickelt sich schnell weiter, am laufenden Band kommen neue Farbtöne. Lackierer sollten meiner Ansicht nach deshalb regelmäßig weitergebildet werden“, meint Vukelic. „Das ist eine Sache der Weitsicht.“

FREUEN SIE SICH AUF EINE XTREME REVOLUTION!

Trocknet XTREME schnell.
Spart XTREME viel Energie.
Vereinfacht XTREME die Arbeitsprozesse.
Ein komplett neues Grundierverfahren, das alles verändert.