



Frank Raspe von GYS (li.) und C&F-Karosseriebaumeister Ulrich Friedrichs arbeiten gut zusammen.



Bis zu 30 Bits befinden sich im Magazin – der Handwerker muss nicht jeden einzelnen in die Hand nehmen.

# Reparatur vor Tausch

Die Füße der Zugbrücke stützen sich an der Fahrzeugkarosserie ab. Mit der Scherenmechanik lässt sich das Blech massieren.

Der Gelsenkirchener Karosserie- und Lackbetrieb C&F GmbH gehört zu den ältesten Kunden der deutschen GYS GmbH. Neben diversen Schweißgeräten nutzt er das Außenhautreparatursystem des französischen Herstellers und macht damit gute Erfahrungen.

KONRAD WENZ

**R**eparieren statt Austauschen – das ist die Formel, nach der heute Karosserie- und Lackbetriebe arbeiten sollen. Dies hat mehrere Vorteile: Zum einen verdient der Betrieb mit der verkauften Arbeitsstunde statt mit dem Ersatzteil Geld. Zum anderen greift der Fahrzeug- und Karosseriebauer mit der Reparatur nicht in die Struktur des Fahrzeugs ein. Diesen Leitsatz hat sich auch der Karosseriebaumeister Ulrich Friedrichs in Gelsenkirchen zu eigen gemacht. Für die Mitarbeiter der Ciplak + Friedrichs GmbH ist die Außenhautreparatur daher kein Fremdwort.

## Alles aus einer Hand

Nicht nur beim Reparatursystem für die Außenhaut haben sich die Gelsenkirchener für die Werkstattausrüstung des französischen Herstellers GYS entschieden. Egal ob Punkt-schweißanlage, Blech- oder Aluspotter, Aluminiumschweißgerät oder

eben das System für die Außenhautreparatur – alle Geräte stehen in der GYS-Grundfarbe Gelb in der Werkstatt. „Wir legen sehr großen Wert auf ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis“, erklärt Ulrich Friedrichs. Und das hat GYS seiner Einschätzung nach zu bieten: Beispielsweise kostet die kombinierte Stahl-/Alu-Ausbeulstation rund 5.500 Euro. Frank Raspe, Vertriebsleiter GYS Deutschland, erläutert: „Die guten Preise können wir bieten, weil wir selbst Hersteller sind. Das heißt, wir kaufen nur sehr wenige Dinge zu – unsere Fertigungstiefe liegt bei etwa 90 Prozent.“

Für Friedrichs sind zudem der Service und die Unterstützung bei Problemen durch die GYS-Mitarbeiter ein wichtiges Kaufkriterium. Er kommt mit den Geräten des französischen Herstellers bisher gut zurecht und hält sie auch für sehr prozesssicher. Einmal hatte er ein Problem mit der Punkt-schweißanlage (2008 gekauft), da stellte ihm die deutsche Niederlassung in Aachen sofort ein Leihge-

rät zur Verfügung. Hierzu sagt GYS-Vertriebsleiter Raspe: „In vielen Fällen können kleinere Probleme von unseren Anwendungsberatern vor Ort behoben werden.“ Sollte ein Gerät zur Reparatur in den Service nach Aachen oder sogar nach Frankreich geschickt werden müssen, kläre die deutsche GYS mit dem betroffenen Betrieb genau den Bedarf ab. „Wird das Gerät sofort für einen Werkstatt-auftrag gebraucht, dann finden wir einen Weg, der Werkstatt zu helfen“, ergänzt Raspe.

## Ziehen und massieren

Doch zurück zur Außenhautreparatur: Hier werden Zugelemente, sogenannte Bits, mittels Schweißen an der beschädigten Stelle aufgebracht. Die Bits sind am oberen Ende mit einer Öse versehen, durch die dann eine Zugstange geschoben wird. Eine Zugbrücke, deren Füße sich an der Fahrzeugkarosserie abstützen, wird an der Stange eingehängt und zieht

dann das Blech wieder kontrolliert in die Ursprungsposition. Über eine ausgeklügelte Scherenmechanik kann der Fahrzeug- und Karosseriebauer nun auch massierend auf die beschädigten Karosseriestelle einwirken und so schonend das Bauteil zurückverformen. Leichte Hammer-schläge, unter Umständen unter etwas Wärmeeinwirkung, entspannen die beschädigte Stelle anschließend und sorgen für das Verbleiben in der gewünschten Position.

„Im Bereich der Karosserie-reparatursysteme – Schweißen und Ausbeulen – sind wir in der K&L-Branche sehr bekannt. Jedes Jahr kommen viele Hundert Geräte und zufriedene Kunden hinzu“, führt Raspe aus. Die deutsche GYS GmbH wurde 2006 in Aachen gegründet, Sitz der Muttergesellschaft ist Frankreich. „Wir wollten von Anfang an Partner des Fachhandels sein, das heißt, wir haben keinen Direktvertrieb“, beschreibt Raspe. Dennoch beschäftigt das Unternehmen einen relativ starken Außen-

dienst mit 18 Mitarbeitern, davon acht Anwendungsberater für Karosserie-Reparatursysteme. Diese betreuen mit ihren VW Craftern inklusive des entsprechenden Equipments in Zusammenarbeit mit dem Fachhandel die Werkstätten. Die Anwendungsberater fahren auch gemeinsam mit den Vertretern des Fachhandels zu Vorführungen und beraten vor Ort.

## Viele gelenkte Schäden

Die Ciplak + Friedrichs GmbH gibt es in ihrer heutigen Konstellation seit 2003. Damals übernahm Ulrich Friedrichs mit seinem Kompagnon das Gelsenkirchener Unternehmen. Bis dahin war er als Karosseriebaumeister in einem K&L-Betrieb angestellt. „Mein damaliger Chef wollte aufhören, und ich sollte das Geschäft übernehmen. Aber die finanziellen Vorstellungen meines Ex-Chefs waren einfach zu hoch, deshalb hat das nicht funktioniert. Ich bin dann hier

zunächst als Konzessionsträger eingestiegen und habe 2005 die Geschäftsführung übernommen“, berichtet Friedrichs.

Heute bearbeiten insgesamt neun Mitarbeiter etwa 1.000 Werkstattendurchgänge im Jahr. Rund 20 Prozent dieser Aufträge vergeben Privatkunden, 30 Prozent kommen von Leasinggesellschaften und Flottenkunden, der Rest sind gelenkte Schäden.

„Ich bin Karosserie- und Fahrzeugbaumeister und für die Annahme zuständig. Zudem gibt es einen Buchhalter und zwei Karosseriebauer – hier fasse ich bei Spitzen gerne selbst mit an“, sagt Friedrichs. Der Unternehmer will auf dem Laufenden bleiben und beispielsweise verstehen, warum das so ist, wenn seine Mitarbeiter einmal mit den Vorgabezeiten des Fahrzeugherstellers nicht auskommen. Drei Lackierer und ein Wagenholer und -pfleger ergänzen die Mannschaft.

Trotz der eigenen hohen fachlichen Kompetenz (Friedrich ist auch ausgebildeter Kfz-Techniker) sowie seiner qualifizierten Mitarbeiter ist die Mechanik für den Gelsenkirchener kein Thema. „Wir machen mechanische Arbeiten mit, solange sie im Rahmen der Karosserie-reparatur auftreten. Für mehr fehlen uns der Platz und die Kapazität“, erklärt Friedrichs. Für ihn sind Karosseriebauer ohnehin die Zauberer des Gewerbes, denn sie erledigen heute viele Arbeiten, die eigentlich mit Karosserie-instandsetzung wenig zu tun haben, insbesondere im Bereich der Elektronik. „Da frage ich mich schon ab und zu, was der Karosseriebauer noch alles machen soll“, fügt Friedrichs an.

Dennoch hält er es nach wie vor für machbar, alle Fabrikate zu reparieren. Sein Unternehmen werde von diversen Portalen tatkräftig unterstützt, wenn es um die Beschaffung wichtiger Reparaturinformationen geht. „Es gibt beispielsweise die Eurogarant Autoservice AG sowie Hotlines bei den Teilelieferanten und Diagnosegeräteherstellern wie Hella Gutmann. Und jetzt haben wir zudem Repair Pedia“, freut sich Friedrichs. ■