

colorexpert

Produkt-Systeme • Farben • Training • Marketing

Formel 1:

Lackieren wie die Weltmeister.



Color Trends:

Schlaue Lacke können das.



Management:

Richtig kalkuliert.



2017

Spies Hecker – näher dran.



Ein starkes Team.



Joachim Hinz,
Spies Hecker Brand Manager EMEA.

Liebe Leser,

Teamarbeit ist ein wichtiger Baustein in allen Lebensbereichen. Das gilt insbesondere für den Werkstattalltag. Denn die Arbeitsschritte greifen nur dann reibungslos wie Zahnräder ineinander, wenn jeder Mitarbeiter im Betrieb auf den anderen zählen kann – sei es bei der Untergrundvorbereitung, bei der Farbtonfindung oder beim Lackierprozess selbst. Auch die Werkstattausrüstung und Produkte müssen optimal aufeinander abgestimmt sein, damit am Ende des Auftrags ein glänzendes Ergebnis steht.

Passende Lösungen für Ihr Colour Management.

Deshalb ist Spies Hecker Ihr starker Teampartner im Werkstattalltag. Egal, ob es um neue Techniken wie die Colour Software Phoenix geht, um Unterstützung beim Umgang mit dem Farbtonmessgerät oder bei der Weiterbildung mit unserem eLearning-Programm MyTraining.

Effektive Produktsysteme.

Als Teamplayer bietet Spies Hecker Ihnen zudem Produkte, die exakt zu den Prozessen in Ihrer Werkstatt passen und Sie dabei unterstützen, Ihren Betrieb noch effektiver aufzustellen.

Moderne Lacktechnologie – wie den neuen schnelltrocknenden Permasolid HS Speed Füller 5500, den handlichen

Priomat 1K Spot Primer 4074 oder den Raderal Kunststoff Spachtel 2015 – stellen wir Ihnen in diesem Heft vor.

„Lackieren wie die Weltmeister“.

Im Titelthema dieser Ausgabe dreht es sich um ein ganz außergewöhnliches Beispiel von perfektem Teamwork. Unter dem Motto „Lackieren wie die Weltmeister“ ist Spies Hecker auch in diesem Jahr offizieller Lieferant des MERCEDES AMG PETRONAS Formel 1 Teams. Der amtierende Doppel- und Konstrukteursweltmeister verlässt sich auch in dieser Saison erneut auf unser Know-how und unsere Produkte. Teil dieses überaus erfolgreichen Teams zu sein und zu einer erfolgreichen Saison beizutragen, erfüllt uns mit Stolz. Mehr Details zu dieser spannenden Zusammenarbeit erfahren Sie in dieser Ausgabe des ColorExpert.

Viel Freude beim Lesen wünscht

Ihr

Joachim Hinz
Spies Hecker Brand Manager EMEA



Fünf Tipps für optimale Messergebnisse.

Die ColorDialog Farbtonmessgeräte unterstützen die Betriebe bei der schnellen und sicheren Farbtonfindung. Damit die Geräte zuverlässige Ergebnisse liefern, ist es wichtig, fünf Tipps zu beachten.

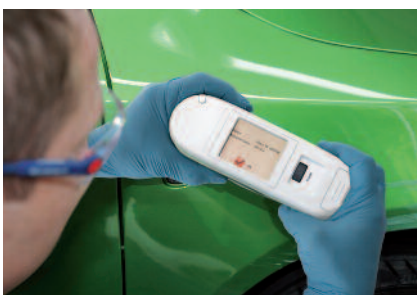


1. Glatte und saubere Oberfläche.



Die Messung sollte auf einer ebenen und sauberen Oberfläche vorgenommen werden. Kratzer und Schmutz reduzieren die Genauigkeit der Farbtonmessung deutlich. Der Lackierer sollte daher zunächst die Oberfläche mit Silikonentferner reinigen und den einzumessenden Bereich sorgfältig polieren.

2. Farbtonmessung.



Jede Farbtonmessung erfordert drei einzelne Messungen auf der Oberfläche,

und zwar immer im Bereich der Schadstelle. Bei der Messung müssen alle Kontaktpins vom Messkopf glatt auf der Oberfläche aufliegen, damit der Vorgang präzise ausgeführt werden kann. Bitte keine Oberflächen vermessen, die längere Zeit der direkten Sonneneinstrahlung ausgesetzt waren. Die äußeren Lichtverhältnisse müssen bei der Farbmessung nicht berücksichtigt werden, da das Gerät über integrierte LEDs verfügt.

3. Farbtunsuche.



Bei der Suche nach dem passenden Farbton besteht die Möglichkeit, die Auswahlkriterien genauer zu definieren, indem der Hersteller, der Farbtoncode oder die Lackqualität vorgegeben wird.

4. Musterblech zum Farbtonvergleich spritzen.



Unabhängig von der ausgewiesenen Rezeptur empfiehlt es sich, vor der Reparaturlackierung immer ein Musterblech zu fertigen und dieses mit dem Farbton am Fahrzeug zu vergleichen.

5. Kalibrierung, Schutz und Pflege des Gerätes.

Das Messgerät muss – nach Aufforderung – mit der Blaumetallic- und Weißkachel kalibriert werden. Diese Kacheln sind unbedingt sauber zu halten. Zur Reinigung eignen sich warmes Wasser und ein weiches Tuch. Die Kalibrierung des Gerätes sollte in der gleichen Umgebung sowie bei gleichen Temperatur- und Feuchtigkeitsbedingungen erfolgen, wie sie auch beim Einsatz vorliegen. Wenn das Gerät nicht benutzt wird, sollte die Messoptik stets mit der Staubschutzkappe verschlossen sein.

Das MERCEDES AMG PETRONAS Formula One™ Team vertraut auf Spies Hecker – „Damit alles glatt läuft“.

Die Formel-1-Weltmeisterschaft ist die Königsklasse einsitziger Rennwagen. Sie wird vom Automobil-Dachverband Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) ausgetragen und erzielt weltweit höchste Einschaltquoten – mehr als 1.5 Milliarden Zuschauer verfolgten die Rennen der Saison 2015. Das Wort „Formel“ steht für die Zusammenfassung der strengen und umfassenden Regeln und Richtlinien, die von den antretenden Teams eingehalten werden müssen. Die Rennwagen zählen zu den schnellsten der Welt. Die gemessenen Geschwindigkeiten von bis zu 360 km/h werden größtenteils durch den enormen Abtrieb ermöglicht, der wiederum auf die Fahrzeugbauweise zurückgeht. Hinter dem Erfolg des strapaziösen und manchmal gefährlichen Rennsports stehen Strategie und modernste Spitzentechnologie. Deswegen ist es auch nicht verwunderlich, dass sich der amtierende Sieger der Konstrukteurs-Weltmeisterschaft für Spies Hecker als Lacklieferanten entschieden hat. Schließlich werden jedes Jahr knapp 3.000 Liter Lack für das Team benötigt.

Spezialanbieter.

Der Sitz des MERCEDES AMG PETRONAS Teams befindet sich im englischen Brackley, rund 100 Kilometer nordwestlich von London. Auf dem 60.000 Quadratmeter großen Gelände arbeiten

Rolle für die Standortwahl zu spielen. Doch Andrew Moody, Leiter der Abteilung Lack und Grafik bei MERCEDES AMG PETRONAS, betont andere Vorteile: „Wir sind hier mitten im so genannten Motorsport-Tal von Großbritannien. Und das bedeutet, dass wir im Radius von nur 80 Kilometern eine Menge Spezialanbieter haben.“ Dazu gehört auch Spies Hecker.



Andrew Moody, Leiter der Abteilung Lack und Grafik bei dem MERCEDES AMG PETRONAS Formula One™ Team.

Gewicht, Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit.

Moody weiter: „Natürlich ist es wichtig, dass unsere Rennwagen auf der Rennpiste tiptopp aussehen und dass man die Logos der Sponsoren gut erkennen kann. Doch das absolut Ausschlaggebende für uns sind das Gewicht des Lackaufbaus, die Verarbeitungsgeschwindigkeit und die Zuverlässigkeit des Gesamtsystems. Und das gilt für die



rieteile und Flügel sowie ein neues Design in den unverkennbaren Farben von 2015. Der Rennwagen wartet 2016 mit acht Farbtönen auf, von denen allerdings keiner im Handel erhältlich ist: Neben den drei Grüntönen ist er überwiegend in Silber gehalten. Die fünf verschiedenen Silbertöne „Stirling Silver“ sind nach Stirling Moss benannt, der 1955 für Mercedes ins Rennen ging.

Viele tausend Stunden und viele tausend Teile.

So eine komplexe Rennlackierung wird Moody und sein 16-köpfiges Lackier- und Grafik-Team in der Saison vor einige Herausforderungen stellen. „Die Lackie-



rung eines Rennwagens dauert etwa 150 Stunden, wobei Nase und Heckflügel jeweils 12 Stunden benötigen“, so Moody.

Im Verlauf dieser Saison wird Moodys Team buchstäblich tausende von Karoserierteilen lackieren. Er fährt fort: „In manchen Wochen kommen wir sicher auf 150, das summiert sich also. Verarbeitungsgeschwindigkeit und Zuverlässigkeit sind deswegen wesentlich. Wir haben nicht die Zeit, uns mit etwas Geringerem als Perfektion zufrieden zu geben.“

mehr als 800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter rund um die Uhr, in fünf Schichten, sieben Tage die Woche. Zur hochmodernen Ausstattung gehören ein Windkanal, ein Fahrsimulator und eine eigene Lackierwerkstatt. Die unmittelbare Nähe zur legendären Silverstone Rennstrecke scheint eine wesentliche

gesamte Saison hinweg, jedes Jahr aufs Neue. Und immer mit den gleichbleibenden Spitzenergebnissen. Spies Hecker unterstützt uns dabei.“

In diesem Jahr werden in acht Monaten 21 Grand Prix gefahren. Dafür erhält der Mercedes F1 W07 Hybrid neue Karosse-





„Damit alles glatt läuft“.

Jedes einzelne Teil muss bis ins kleinste Detail mit höchster Aufmerksamkeit lackiert werden. Dabei liegt ein besonderes Augenmerk auf dem Gewicht und hier insbesondere auf den aerodynamisch heiklen Teilen. Die Untergründe sind unterschiedlich, je nachdem, ob sie strukturellen oder dekorativen Zwecken dienen. Dies beeinflusst sowohl die Lackierweise als auch die Einbrennzyklen. Doch zwei Dinge gelten immer, unabhängig vom jeweiligen Teil oder der Beschaffenheit des Untergrunds:

„Für uns geht es immer ums Gewicht und um die Aerodynamik. Mit Carbon

erkennen. Deswegen haben wir die work to smooth“-Regel“ (arbeiten bis alles glatt ist), erklärt Moody.

Das Lackier- und Grafik- Team setzt ein breites Sortiment von Spies Hecker Produkten auf den Rennwagen ein, zunächst den Priomat® Wash Primer 4075. Um anschließend die Oberfläche auf den Permahyd® Hi-TEC Basislack 480 vorzubereiten, verwenden sie zwei Schlüsselprodukte: den Permasolid® HS Vario Grundierfüller 5340 oder den Permasolid® HS Performance Füller 5320.

Moody erklärt: „Abschließend haben wir die Auswahl aus zwei Spies Hecker

müssen, vertrauen wir hingegen auf den Permasolid® HS Speed Klarlack 8800. Das ist ein großartiger Klarlack, der sehr, sehr schnell trocknet.“ Nach der Lackierung wird jedes Teil gewogen und inspiert. Bei bestandener Prüfung durchläuft es die Qualitätskontrolle im Aerodynamic-Bereich und auf der Teststrecke so lange, bis es eingesetzt wird.

Genau richtig.

Für die Rennwagenlackierung ist es wesentlich, dass jedes der austauschbaren Teile nicht nur perfekt passt, sondern auch die angrenzenden Farben und Schattierungen nahtlos fortführt.



kann es zum Beispiel knifflig werden, da das Material porös sein kann. Wir müssen also mit minimalem Lackgewicht eine edle Optik erzielen. Und die Toleranzen variieren von Teil zu Teil. Für ein aerodynamisches Teil darf die Toleranzspanne bei nur 0,3 mm liegen. Solche Differenzen mögen für die meisten Lackierer unbedeutend sein, aber in unserem Bereich kann alles, was darüber liegt, Probleme verursachen. Es ist schwierig, in der Spritzkabine solche Feinheiten mit dem bloßen Auge zu

Klarlacken: den extrem zuverlässigen Permasolid® HS Optimum Plus Klarlack 8650 verwenden wir auf vielen Komponenten. Für Teile, die schnell trocknen



Moody führt das aus: „Wir arbeiten mit speziellen Schablonen einer Autokarosserie. So können wir jedes einzelne Teil genau nachbauen. Das betrifft Form und Größe, aber vor allem auch die Lackierung, die Farbverläufe und das Design. Wenn die Silberschattierung von dunkel nach hell beispielsweise über drei Teile verläuft, dann ist das keine einfache Sache, die entsprechenden drei Ersatzteile exakt zu lackieren. Deswegen sind diese Schablonen unverzichtbar.“

Ein glattes Fahrzeugkonzept.

Damit die Rennwagen aerodynamisch stabil bleiben, werden 80 % der Sponsoren-Logos nicht als Aufkleber angebracht, sondern per Airbrushtechnik lackiert. Dazu gehört auch der Mercedes-Benz-Stern auf der Rennwagnase.

„Den Stern zu airbrushen erfordert viel kreatives Geschick. Genauigkeit, Einheitlichkeit und Wiederholbarkeit sind dabei für uns extrem wichtige Aspekte. Wir haben einen klaren Prozess erstellt, sodass die Lackierung von allen Mitarbeitern unserer Werkstatt ausgeführt werden kann. Es dauert fast eine Stunde bis der Stern fertig ist. Der Ablauf ist in 30 Einzelschritte gegliedert, benötigt werden dafür nur vier Farben: blau, braun, weiß und schwarz.“



Zum Airbrushen des kultigen Mercedes-Benz-Sterns sind 30 Einzelschritte notwendig: exemplarisch einige der Stadien.

Nach dem Rennen ist die Arbeit noch nicht beendet.

Die Fahrzeuge werden nach jedem Rennen von der Montage-Abteilung demontiert. Die Einzelteile werden an Moodys Team in die Lackiererei geschickt. Jedes Teil wird dort sorgfältig geprüft und in den meisten Fällen nachlackiert.

Dieses Nacharbeiten des gesamten Fahrzeugs nach jedem Rennen mag übertrieben scheinen, doch Moody erklärt, dass es gute Gründe dafür gibt: „Stellen Sie sich eine Qualifikation oder ein Rennen an einem Ort wie Abu Dhabi oder Bahrain vor, wo die Luft voller Sand ist. Bei der Geschwindigkeit, die die Fahrzeuge erreichen, kann der Lack nach einer Weile auf der Strecke fast so aussehen, als ob ihn jemand mit dem Sandstrahler bearbeitet hätte. Oder wenn ein anderes Fahrzeug durch den geschotterten Ausweichbereich fährt. Um den Schotter wieder loszuwerden, tritt der Fahrer auf die Bremse und die eingeküllten Teilchen landen auf der Strecke. Wenn unser Fahrzeug dann von einem Steinchen getroffen wird, kann das ein Stück aus der Karosserie reißen. Solche Krater und Kerben in der Lackierung können die Aerodynamik beeinträchtigen, insbesondere wenn der Frontflügel beschädigt ist. Das zeigt erneut, wie wichtig es für die Aerodynamik ist, nach dem Rennen, die „work to smooth“-Regel (arbeiten bis alles glatt ist) einzuhalten.“



Weight watchers.

Ein reparaturbedürftiges Teil wird zuerst gewogen. Dann wird die alte Lackierung entfernt und das Teil wird neu lackiert. Erst nachdem es ein zweites Mal gewogen und geprüft wurde, geht es an die Montage-Abteilung zurück. Das Team erfasst das Gewicht und etwaige Veränderungen für jedes Teil ganz genau, bis das Teil unbrauchbar ist. Damit wird gewährleistet, dass ein Teil während

seiner Lebensdauer nicht an Gewicht „zunimmt“. Manche Teile können nach ihrer ersten Lackierung minimal schwerer sein als nach der zweiten und weiteren Nachlackierungen. Die meisten Teile haben eine Lebensdauer von vier oder fünf Nachlackierungen. Manche müssen allerdings früher ausgetauscht werden, beispielsweise weil sie sehr dünn sind – manchmal nur 1 mm – oder weil sich das Design geändert hat.





Nicht nur Rennwagen.

Doch nicht nur die Rennwagen glänzen. Rund alle zwei Jahre werden auch die acht Lkws, welche das Team zu den Grand Prix Veranstaltungsorten befördern, mit Spies Hecker Produkten beschichtet. Weiterhin lackiert Moodys Team hunderte, wenn nicht tausende, Regalbretter für den Werkstatt- und den Hospitality-Bereich, und auch die Werkzeugwagen, Wasserflaschen oder den Technik-Kommandostand an der Boxenmauer.

Ein echter Team-Sport.



Denken Sie also nächstes Mal, wenn das MERCEDES AMG PETRONAS Formula One™ Team die karierte Zielflagge schwenkt, an die vielen Lackierer, die hunderte Stunden gearbeitet haben, „damit alles glatt läuft“ – Sie machen vielleicht den entscheidenden Unterschied aus!

Alle Kosten im Blick.

Was haben Lackprodukte, Beleuchtung und Filter gemeinsam? Es sind Stellschrauben, an denen der Betrieb drehen kann, um die Energiekosten zu senken.

Die Ausgaben für Energie sind in jedem Karosserie- und Lackierbetrieb ein großer Posten. Umso wichtiger ist es für Inhaber, diese im Auge zu behalten. Strategisch klug handelt, wer die Prozesse im Betrieb durchleuchtet und gegen Stromfresser vorgeht. Dabei helfen schon einfache Schritte, die Ausgaben für Energie zu verringern. So etwa durch den Einsatz effizienter Produkte.

Intelligente Lacke beschleunigen Prozesse.

„Gerade bei der Trocknung kann der Karosserie- und Lackierbetrieb bares Geld sparen“, weiß Jörg Sandner, Leiter Spies Hecker Trainings Center in Köln. Dabei helfen moderne Lackprodukte wie der Permasolid® HS Speed Klarlack 8800. „Der Klarlack trocknet schnell und kann nach der Trocknungsphase sofort geschliffen und poliert werden.“ Zudem ist er besonders energiesparend. Energiekosten senkend wirken auch der schnell trocknende Permasolid® HS Performance Füller 5320 oder der neue Permasolid® Speed Füller 5500.

Die Lackierkabine durchleuchten.

Großes Einsparpotential bei den Energie-

kosten bietet die Kabinentechnik. So verfügen zeitgemäße Systeme über eine Wärmerückgewinnung oder isolierte Aggregate. „Die Taifuno Vision Lackierkabine lässt sich nach bestimmten Betriebsarten steuern, verfügt über das Abblssystem Multi-*Air* und LED-Lichttechnik“, erklärt Viktor Richtsfeld, Mitglied der Geschäftsführung WOLF Anlagen-Technik. Laut Hersteller lassen sich allein bei der Beleuchtung mit dimmbarer LED-Lichtsteuerung bis zu 70 Prozent Energiekosten sparen.

Frische Luft spart Geld.



„Durch regelmäßigen Filterwechsel lässt sich der Energieverbrauch maßgeblich beeinflussen“, weiß Jürgen Becker, Segment Manager Surface Treatment Freudenberg Filtration Technologies. Deshalb sollten Filter eingesetzt werden, die auch nach längerer Standzeit nur wenig ihrer Anfangsleistung verlieren. „Mit steigendem Druckverlust, also zunehmender

Verschmutzung der Filter, steigen Energiekosten und CO₂-Emission“, betont Jürgen Becker und rät, „die Vor- und Deckenfilter zu tauschen, sobald der Druck bei 200 Pa liegt oder die Betriebsdauer ein Jahr beträgt.“

Sind die Bodenfilter verstopft, entsteht Unterdruck in der Kabine. „Die Druckverhältnisse sollte der Lackierer regelmäßig an einem Türspalt mit Rauchröhrchen, Magnet- oder PTFE-Band prüfen“, erklärt der Filterexperte und empfiehlt, „den Wechsel der Bodenfilter in festen Abständen vorzunehmen.“

Für ordentlichen Druck sorgen.

Den Kompressor an einem möglichst staubfreien Ort aufstellen und die Druckluftanlage regelmäßig auf Leckagen und Undichtheiten prüfen hilft ebenfalls, die Energiekosten zu senken, ist sich Michael Heinrich, Leiter PL Energie, Ressourcen & Managementsysteme, DEKRA Consulting GmbH sicher. Er rechnet vor, unter Einhaltung der technischen Vorgaben, dass pro bar Druck-Reduzierung sechs Prozent Druckluftverbrauch eingespart werden können. Reparaturqualität und Arbeitsschutz müssen dabei im Karosserie- und Lackierbetrieb jedoch immer im Vordergrund stehen.

Design für die Formel 1.

Formel 1 Helme müssen hohe Belastung und Temperaturen bis 900 Grad aushalten. Trotzdem sollen sie gut aussehen: Da kommt Helm-Designer Jens Munser ins Spiel. Unter seiner Lackierpistole entstehen echte Kultobjekte.



Seit 27 Jahren gestaltet Jens Munser Helme. Heute eilt dem 45-Jährigen ein einzigartiger Ruf voraus: Geht es um Helmlackierung, gehören er und sein Team zu den Top-Adressen. Dies gilt auch für die Königsklasse des Rennsports, die Formel 1. Und so gestaltet Jens Munser gemeinsam mit sechs Lackierern und zwei Grafikern in Salzgitter/Deutschland unter anderem die Schubert-Helme von Nico Rosberg aus dem Mercedes AMG Petronas F1 Team.

Wie kommen die Helme zu ihnen und welchen Lack setzen Sie ein?

Jens Munser: Die unbearbeiteten Helme werden entweder weiß grundiert und komplett montiert oder als Karbon-Rohschale geliefert. Vor dem Lackieren tragen wir eine feuerfeste Grundierung auf und schleifen die Oberfläche. Für die Lackierung der F1 Helme für Nico Rosberg setzen wir den Basislack Permahyd® Hi-TEC 480 ein. Lackiert wird mit der Minijet 4400 B von SATA.

Wo liegen die Herausforderungen bei der Lackierung?

Jens Munser: Der Lackierprozess unterscheidet sich absolut von dem eines Autos. Denn der klassische Lackaufbau entfällt. Stattdessen werden grafische

Elemente am Rechner erstellt und auf Schablonen übertragen. Mit mehreren Lackschichten und Lasuren entsteht so das einmalige Design. Besondere Effekte erzielen wir dabei mit Blattgold, Glitzer-Flakes oder Transferdrucken. Für das Finish kommt der schnelle Permasolid® Speed Klarlack 8800 oder Permasolid® Klarlack 8035 zum Einsatz.



Neben dem Farbton spielt das Gewicht des Helmes eine entscheidende Rolle. Denn in der Königsklasse zählt jedes Gramm. So haben wir bei der Gestaltung eines Helms für unsere Lackschichten 50 Gramm zur Verfügung. Damit muss das Design stehen.

Wie lange arbeiten Sie und Ihr Team an einem Helm?

Jens Munser: Vom Entwurf bis zur Fertigstellung vergehen etwa drei Tage. Auf die reine Lackierzeit entfallen davon zwischen acht und 20 Stunden, je nach Designwunsch des Fahrers. Für Nico



Rosberg gestalten wir pro Saison zehn bis 15 Schubert-Helme in Handarbeit.

Für wen haben Sie und Ihr Team bislang Helme gestaltet?

Jens Munser: Der erste Helm für die Formel 1 sollte ein spezielles Chromdesign haben. Den Auftrag dafür bekamen wir von Toranosuke Takagi, der für Tyrell fuhr. Dann ging es Schlag auf Schlag und wir gestalteten Helme von Michael Schumacher, Mark Webber, Rubens Barrichello, Ralf Schumacher, Giancarlo Fisichella, Nick Heidfeld, Nico Rosberg, Felipe Massa, Fernando Alonso und Sebastian Vettel.

Heute zählt unser elfköpfiges Team neben sechs Lackierern und zwei Grafikern, einen Spezialisten für die Montage und Demontage der Helme sowie einen Organisationsexperten.

Der Helme-Hersteller der Formel 1.

Er ist auf den Circuits der Königsklasse zu Hause und bereitet dort die Helme der F 1-Stars vor. Sven Krieter sorgt dafür, dass der SCHUBERTH-Helm bereit ist, sobald Nico Rosberg von MERCEDES AMG PETRONAS F1 startet.

Formel 1 ist Teamarbeit auf höchstem Niveau. Für die Fans wird das sichtbar, wenn innerhalb weniger Sekunden vier Reifen gewechselt werden. Aber auch hinter den Kulissen zählt Teamgeist. So kümmern sich Experten darum, dass etwa der Helm perfekt ist. Bei Geschwindigkeiten von mehr als 300 Kilometern in der Stunde ist dies lebensnotwendig. Für Helmhersteller SCHUBERTH übernimmt diese Aufgabe Sven Krieter. Der 41-jährige Service Techniker bereitet die Helme von Nico Rosberg und weiteren F1-Piloten bei jedem Testlauf, jedem Qualifying und jedem Rennen vor.

Was genau ist vorzubereiten?

Sven Krieter: Die lackierte Helmschale bekommen wir von Jens Munser. Gemeinsam mit Nico Rosberg hat der Helm-Designer zuvor die individuelle Gestaltung durchgesprochen und umgesetzt. Meine Aufgabe ist es nun, den Helm zu montieren. Das umfasst aber weit mehr als nur Visier und Kinnriemen zu befestigen. Denn die SCHUBERTH Helme der F 1-Piloten sind unter anderem mit Systemen zur Klimatisierung, mit Kommunikationstechnik und Partikelfiltern für Motoröl und Bremsstaub ausgerüstet. Hinzukommt der Faktor Wetter: So muss bei Regen das verspiegelte

Visier gegen ein klares getauscht werden.

Trägt Nico Rosberg einen besonderen Helm?

Sven Krieter: Was sich am Design von Jens Munser zeigt, entspricht auch der Helmschale. Sie ist ein handgefertigtes Unikat. Bei aller Individualität sind aber die Vorgaben der FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) einzuhalten. Das betrifft etwa die Form der Helmhülle, die Menge der Belüftungslöcher oder das Visier-Verschlussystem. Wie bei den Rennfahrzeugen, die von den Piloten durch jede Fahrt weiterentwickelt werden, läuft es auch bei den Helmen. So war Nico Rosberg, der seit 2005 einen SCHUBERTH trägt, maßgeblich an der Optimierung der Belüftung und des Komforts beteiligt.

Worauf achten Sie bei der Entwicklung eines F1-Helms?

Sven Krieter: Um mit einem Helm die Zulassung in der Königsklasse zu bekommen, muss er eine ganze Reihe Tests erfolgreich absolvieren. Durchgeführt werden unter anderem ein Aufprall- und



Durchdringungstests von Helmschale und Visier. Denn bei etwa 300 km/h wird jeder Steinschlag zum zerstörerischen Geschoss. Zudem testen wir die Belastbarkeit des Kinn-Riemens und die Feuerfestigkeit.

Welche Fahrer neben Nico Rosberg haben sich ebenfalls für SCHUBERTH entschieden?

Sven Krieter: Unter den Formel 1-Piloten tragen Nico Hülkenberg, Felipe Massa und Sergio Perez SCHUBERTH Helme. Hinzu kommen Fahrer bei DTM, NASCAR, WEC, Formula 3 und 4.

Neuer UV Grundierfüller beschleunigt die Kleinschadenreparatur.

Mit einer Trocknungszeit von nur drei bis sechs Minuten ist der neue Permasolid 1K UV Grundierfüller 9002 eine effiziente Lösung für Speed Repair.

Der Permasolid® 1K UV Grundierfüller 9002 ist gebrauchsfertig und kann direkt auf gereinigte und geschliffene Untergründe wie Stahl, verzinktes Stahlblech oder Werksgrundierungen appliziert werden. „Selbst eine Anwendung auf Kunststoffteilen ist nach Auftrag eines Primers möglich. Speed Repair erfordert schnelle Prozessabläufe. Speziell hierfür wurde der UV trocknende Grundierfüller 9002 entwi-

ckelt“, unterstreicht Evgeny Khmelev, Spies Hecker Internationaler Trainingsleiter.

Einfache Applikation, kurze Trockenzeit.

Appliziert wird der grau-transparente Grundierfüller in zwei leichten Spritzgängen ohne Zwischenablüßzeit. Die Trocknung erfolgt mit einer 400 Watt UV-A Lampe in nur drei bis sechs Minuten. Geeignet sind auch stärkere handelsübliche



UV-A Lampen. Der Grundierfüller lässt sich sowohl trocken als auch nass sehr gut schleifen und ist mit allen Spies Hecker Basis- und Decklacken überlackierbar.

Als 1K Produkt ist der UV Grundierfüller 9002 direkt gebrauchsfertig. Zu beziehen ist er im 1Liter Gebinde oder als praktische Sprühdose.



ColorSpot: Für die präzise Farbtonbeurteilung.

Die neue Tageslichtlampe mit LED-Technik unterstützt Lackierer dabei, Farböne noch genauer zu erkennen.

Ob bei der Schadenaufnahme, beim Farbtonvergleich mit Paspeln und Musterblechen oder bei der Überprüfung einer frisch lackierten Oberfläche: „Die neue Tageslichtlampe ColorSpot gibt Lackierern ein Werkzeug in die Hand, das selbst feine Metamerie- und Effektunterschiede auf den ersten Blick aufzeigt“, unterstreicht Dietmar Wegener, Spies Hecker Colour Management Spezialist DACH.

Lichtintensität dreistufig regelbar.

Die Intensität der energiesparenden LEDs lässt sich in drei Stufen regulieren. In der Lichtstufe 1 können helle Uni- und Effektfarbtöne genauer verglichen werden. Die Lichtstufe 2 eignet sich für mittelhelle Effektfarbtöne. Bei dunklen

Farbtönen wird für eine optimale Farbton- und Effekt-Wiedergabe die Lichtstufe 3 empfohlen, um die Feinheiten einer Effektlackierung hervorzuheben. Neben dem hellen Tageslicht kann auch auf ein wärmeres – immer noch weißes – Abendlicht umgestellt werden. So gerüstet, lassen sich eventuelle Farbunterschiede, wie Metamerie, rasch und sicher erkennen.



Kabellos mit kräftigem Akku:

Für lange Einsatzdauer und eine kabellose Handhabung sorgt ein leistungsstarker Akku, der an der Basisstation aufgeladen werden kann. „Durch den geringen Verbrauch der LEDs ist der

Akku für einen langen Arbeitstag einsatzbereit und durch sein minimales Gewicht und seine ergonomische Form liegt der ColorSpot gut in der Hand und erleichtert dem Lackierer das Arbeiten“, erläutert Dietmar Wegener.



New European Technology Center opens.

On 8 June 2016 the expanded European Technology Center (ETC) in Wuppertal, Germany, was officially opened. The centre is home to the Axalta's liquid coating research facilities for the Europe, Middle East and Africa (EMEA) region.



Opening Axalta's expanded European Technology Centre in Wuppertal, Germany are (from left to right) Robert K. Roop, Axalta Vice President of Refinish Technology, and Head of Technology Europe, Middle East and Africa; Barry Snyder, Axalta Senior Vice President and Chief Technology Officer; Charles Shaver, Axalta Chairman and CEO; and Matthias Schönberg, Axalta Vice President, and President Europe, Middle East and Africa.

The 15,000m² ETC campus encompasses the latest coating research equipment including laboratories, formulation and application capabilities, a weathering and corrosion service, pilot-scale and full scale-up facilities, customer demonstration centre, as well as offices.

Matthias Schönberg, Vice President of Axalta and President of EMEA, says, "The origins of our company can be traced back to the Wuppertal site, where paint production first began 150 years ago. Today, over 300 technical professionals work on creating and developing next generation paints and services to address our region's market needs and to meet our customers' specific requirements."



Colour Qualitäts-Koordinator: Der Experte in Sachen Farbtonunterschiede.

Trifft die Reparaturlack-Formel die Originalfarbe des Fahrzeugherstellers? Diese Frage ist für die Farbtongenaugigkeit von entscheidender Bedeutung. Um Unterschiede zwischen Serienfarbtönen und den entsprechenden Reparaturlack-Formeln zu vermeiden, profitiert Spies Hecker von der Erfahrungen des Colour Qualitäts-Koordinators.

„Ich vermesse die Farbtöne jedes aktuell produzierten Modells direkt beim Fahrzeughersteller“, beschreibt Horst Neumann, Axalta Colour Qualitäts-Koordinator EMEA seine Aufgabe. Das heißt: Einmal jährlich besucht er alle deutschen Autohersteller sowie verbundene Marken und vergleicht die Farbtöne vor Ort mit den geprüften Reparaturlack-Formeln aus dem Axalta Farbtonlabor.

Ein international tätiges Team von Colour Qualitäts-Koordinatoren konzentriert sich auf den Farbtonabgleich an Fahrzeugen, die in Belgien, den Niederlanden und Frankreich produziert werden – ebenfalls direkt beim Hersteller. Für die Autoproduzenten aus Asien wird der Farbvergleich in den europäischen Häfen durchgeführt, in denen die Fahrzeuge eingeführt werden.

Präzise Empfehlungen für Lackierer.

Das Ziel ist es, die Spies Hecker Kunden mit einer Empfehlung auszustatten, welche Reparaturlack-Formel oder Nuance am besten zum Originalfarbton des zu reparierenden Autos passt. Die vom Colour Qualitäts-Koordinator ausgesuchten Formeln werden den Werkstätten über die Phoenix Software zugänglich gemacht.





Schlaue Lacke können das.

Die Zeiten, in denen Lack „nur“ gut aussieht, sind längst vorbei. Schon in wenigen Jahre könnte Fahrzeuglack zur Stromerzeugung oder als Hitzeblocker eingesetzt werden.

Der Umgang mit Struktur-, Matt- oder Effektlacken ist den Experten in Karosserie- und Lackierbetrieben vertraut. Ebenso gehört die Verarbeitung klassischer Farbtöne zum Tagesgeschäft. Daran wird sich wenig ändern. In naher Zukunft könnten jedoch vermehrt Lacke auf Betriebe zukommen, die spezielle Funktionen mitbringen. Dabei zeigt die Architektur von Gebäuden, was bei Farben bereits heute möglich ist: So sind etwa Hitzeblocker oder selbstreinigende Fassadenfarben längst verfügbar.

Das Auto wird zur Powerbank.

Aber auch in der Automobilindustrie tut sich einiges, wobei selbstreinigende Lacke in diesem Bereich zu den kleineren Herausforderungen für Ingenieure und Techniker gehören werden. Weit aus komplexer ist es, einen Funktionslack zu entwickeln, der Energie erzeugt. Gerade für die voranschreitende Elektrifizierung des Automobils wird diese Technologie

besonders an Bedeutung gewinnen. Ähnlich einer Fotovoltaik-Anlage auf dem Dach eines Gebäudes, dient die gesamte mit Funktionslack überzogene Außenhaut des Fahrzeugs der Stromerzeugung aus Sonnenlicht.

Selbtheilung und Struktur.

Schon heute gibt es Lacke, die sich selbst reparieren oder andere, die Struktur liefern. So bietet der Permasolid®



„An Funktionslacken wird gearbeitet, großserienreife Lösungen gibt es bislang jedoch keine“, weiß VW-Chefdesignerin Oona Scheepers, Color & Trim Volkswagen. Dennoch ist sich die Expertin sicher, dass Lacke mit speziellen Eigenschaften kommen werden.

HS Diamant Klarlack 8450 eine hohe mechanische Widerstandsfähigkeit. Hinzu kommt, dass der Klarlack „selbtheilende“ Eigenschaften mitbringt – dank Reflow-Effekt. Das heißt, unter Einwirkung von Hitze oder intensiver Sonneneinstrahlung verschwinden kleine Micro-



Effect bereits ab Werk Glasflake-Pigmente, die mit Silber-Metall beschichtet werden. „Sie reflektieren das einfallende Licht und erzeugen einen Sparkling-Effekt“, erklärt Color-Designerin Elke Dirks, Axalta Coating Systems.



kratzer. Oberflächliche Beschädigungen im Klarlack verlaufen in sich und verschließen dabei kleine Waschanlagenkratzer, wobei sich der Glanz erhöht.

ist die Einstellung des Glanzgrades im Klarlack entscheidend“ betont Evgeny Khmelev, Spies Hecker Internationaler Trainingsleiter.

Auch bei Volkswagen spielen Effektlacke eine besondere Rolle. „Um einen Glitzer-Effekt zu erzielen, wurde anfangs der Silbereffektgeber von Fischechuppen abgeschwemmt und anschließend dem Lack beigemischt“, erläutert VW-Chefdesignerin Oona Scheepers. „Heute werden sie von industriell gefertigten Kristallpigmenten in unterschiedlichen Varianten abgelöst, die den gleichen Effekt liefern.“



Weitere Herausforderungen sind mattstrukturierte Oberflächen, wie etwa bei Peugeot. Mit „Ice Silver“ und „Ice Grey“ bietet Spies Hecker Mattlacke für den Reparaturmarkt, die den Struktureffekt der Peugeot Serienfarbtöne originalgetreu nachbilden. „Die spürbar raue Lackierung erscheint je nach Lichteinfall und Betrachtungswinkel mit unterschiedlichem Effekt. Neben dem Struktureffekt

Funkelnde Effekte mit Glas und Fischechuppen.

Besondere Brillanz und Glitzereffekte werden erreicht, wenn dem Lack Glasplättchen oder Kristallpigmente beigemischt werden. So enthält der transparente Permahyd® WT 304 Magic Sparkle

Aktuelle Farbtrends von heute.

Während Hightec-Lack mit Funktionen noch in der Entwicklung steckt, setzen Designer ganz reale Farbtrends. So werden bei Klein- und Kompaktmodellen des B- und C-Segments Petrolfarben an Bedeutung gewinnen. Ungebrochen beliebt sind indes Weiß sowie Schwarz und Silber.

Kleine Tipps, große Wirkung.



Vertrauen, Qualität und Service: Das stärkt die Kundenbindung. Soweit die Theorie. Im Tagesgeschäft kommt es jedoch häufig vor, dass insbesondere der Service etwas zu kurz kommt. Dabei geht es um weit mehr als nur den Hol- und Bringdienst oder den Kaffeeautomaten in der Dialogannahme des Reparaturbetriebes.

Es ist das aktive Kundengespräch, dessen Wirkung als Marketinginstrument häufig unterschätzt wird. „Karosserie- und Lackierbetriebe können gerade am Ende einer Reparatur noch einmal richtig punkten. Denn genau zu diesem Zeitpunkt hat der Betrieb die Möglichkeit, nachhaltig an der Kundenbindung zu arbeiten“, ist sich Joachim Hinz, Spies Hecker Brand Manager, sicher. Dies gelingt auf einfache Weise mit Tipps und Empfehlungen zur richtigen Lackpflege.

Lackschutz kommunizieren.

Zum Umgang und der Pflege eines frisch lackierten Fahrzeuges kann der Reparaturbetrieb wertvolle Tipps liefern. So sollte er darauf hinweisen, dass auf „Waschprogramme mit Wachsbestandteilen verzichtet werden sollte und beim Einsatz von Hochdruckreinigern ein Mindestabstand von 30 bis 40 Zentimetern zwischen Düse und Fahrzeug einzuhalten ist“, erklärt Evgeny Khmelev, Spies Hecker Trainingsleiter.



Hinweise zur Pflege des Lacks, etwa wie mit Vogelkot oder Insekten auf dem frisch lackierten Wagen umzugehen ist, zeigen dem Kunden ebenfalls die Fachkompetenz des Lackierbetriebs. Für den Kunden ist Vogelkot meist nur eine Verunreinigung. „Die Substanz ist aber hoch aggressiv und kann den Lack schädigen. Deshalb keinesfalls bis zur nächsten Wäsche warten“, rät Joachim Hinz.

Als ein besonders persönliches und praktisches Geschenk an den Kunden empfiehlt sich das „Lackpflaster“ Stick 'n' Go von Spies Hecker. Steht der Wagen in der Kabine, wird ohne viel Auf-



wand eine Spezialfolie mitlackiert, die dann in einem Spiegelanhänger platziert wird. Auf der Rückseite befindet sich ein Feld für den Firmenstempel. Dieses „Lackpflaster“ wird dann dem Kunden überreicht mit dem Hinweis, dass damit kleine Kratzer vorübergehend geschützt werden können. Die professionelle Instandsetzung des Schadens erfolgt dann zu einem späteren Zeitpunkt im Karosserie- und Lackierbetrieb.

Pflege Tipps gezielt zum Marketing einsetzen.

Als wirkungsvolles Marketinginstrument eignen sich Pflege Tipps besonders. Diese kann der Karosserie- und Lackierbetrieb auf der eigenen Webseite, mit einem Flyer oder im Kundengespräch vermitteln. Das erhöht die Servicequalität und stärkt die Kundenbindung.

Lacktipps wirkungsvoll platzieren.

- **Webseite:** Nutzen Sie Ihre Webseite und geben Ihren Kunden Profi-Tipps zur Lackpflege. Einmal eingestellt, verursachen die Tipps – bis auf gelegentliche Aktualisierungen – kaum Aufwand.
- **Flyer:** Legen Sie am Empfang Flyer mit den wichtigsten Tipps zum Mitnehmen aus.
- **Kundengespräch:** Inhalt jedes Gesprächs sollten auch Lacktipps sein. Dabei verweisen Sie zusätzlich auf Flyer oder Lackpflaster, die der Kunde auf dem Beifahrersitz in seinem Wagen findet.

Flexibles Lernen per Mausklick.

Mit „MyTraining“, dem Spies Hecker E-Learning-Programm, haben Lackierbetriebe die Möglichkeit, ihre Mitarbeiter unabhängig von Zeit und Ort weiterzubilden.



Training Manager Frank Barduna unterstreicht den Nutzen von „MyTraining“ für den Lackierbetrieb: „Durch das Online-Lernen minimieren sich Reisekosten und Ausfallzeiten, da Mitarbeiter die Lernmodule zeitlich flexibel und je nach Auslastung bearbeiten können.“ Die einmalige Lizenzgebühr eines Trainingspakets gilt dabei für bis zu zehn Beschäftigte eines Unternehmens.

Lernen im eigenen Rhythmus.

Für Nachwuchslackierer ist ‚MyTraining‘ darüber hinaus eine sinnvolle Ergänzung zum Lernen in der Praxis.



Das Lernprogramm wird bereits in zahlreichen Pilotbetrieben erfolgreich angewendet. So hat Johannes Josef Falkenstein, Geschäftsführer einer Fahrzeuglackiererei in Lipstadt/Deutschland, „MyTraining“ durchlaufen. „Mit dem Programm konnte ich einst gelerntes Wissen wiederholen,

auffrischen und ergänzen – in eigenem Tempo und ganz ohne Zeitdruck“, fasst er zusammen.

Praxis-Wissen anschaulich erklärt.

Mit „MyTraining“ lassen sich acht verschiedene E-Learning-Module in jeweils rund 60 Minuten bearbeiten. So kann der Fahrzeuglackierer beispielsweise seine Kenntnisse bei der Reparatur von Kunststoffteilen Schritt für Schritt vertiefen oder mehr über neue Technologien im Farbtonmanagement erfahren. Das Wissen wird dem Anwender durch Fotos, Videos und Animationen optimal veranschaulicht. „Die Fragestellungen sind einfach zu verstehen und das Durchlaufen des Programms ist selbsterklärend“, schildert Johannes Josef Falkenstein seine Erfahrungen mit „MyTraining“.

Mobil lernen, Reisekosten reduzieren.

Je nach betrieblicher Auslastung kann der Anwender das Programm auch mitten in einem Modul unterbrechen und dann zu einem späteren Zeitpunkt fortsetzen. Das Online-Training ist sowohl am Computer in der Werkstatt als auch auf mobilen Endgeräten wie Tablets oder Smartphones einsetzbar. Die Flexibilität des Programms schätzt auch Johannes Josef Falkenstein: „‚MyTraining‘ eignet sich optimal, um sich außerhalb der Stoßzeiten im Betrieb oder abends zu Hause weiterzubilden.“

Schritt für Schritt zum Zertifikat.



Am Ende eines jeden „MyTraining“-Moduls gibt es einen abschließenden Test. Nach erfolgreichem Abschluss aller Module erhält jeder Absolvent dann seine persönliche Urkunde, die ihn als „e-zertifizierten Lackierer“ ausweist. Lackierer, die das eLearning Programm nutzen möchten, können sich auf der **Spies Hecker Website unter dem Reiter Training & Know How für „MyTraining“ registrieren.**

Acht „MyTraining“-Lernmodule im Überblick:

- **Untergrundvorbehandlung**
- **Vorbereitung und Reparatur von Kunststoffteilen**
- **Funktionale Werkstoffe**
- **Produkte und Technologien**
- **Farbtöne und Farbtonmanagement**
- **Lackreparaturverfahren**
- **Vermeidung von Anwendungsfehlern**
- **Sicherheit am Arbeitsplatz**

Richtig kalkulieren.



Nur wer seinen Stundenverrechnungssatz kennt, weiß, ob der Betrieb wirtschaftlich arbeitet. Doch wie wird er berechnet? Welche Faktoren spielen dabei eine Rolle?

„Um die Position des eigenen Karosserie- und Lackierbetriebes im Markt objektiv einschätzen zu können, muss der Inhaber seinen Stundenverrechnungssatz kennen“, erklärt Herbert Prigge von der bpr Mittelstandsberatung GmbH mit Sitz in Dortmund/Deutschland.

Den eigenen Stundensatz ermitteln.

Je mehr Daten für die Berechnung des Stundenverrechnungssatzes zur Verfügung stehen, desto genauer ist das Ergebnis. „Eine wichtige Größe ist dabei die Erfassung der produktiven Arbeitszeit. Wird diese nicht individuell vorgenommen, ist eine Berechnung nur mit Pauschalwerten möglich“, erläutert Herbert Prigge.

Für die Berechnung werden Gesamtkosten und Zielgewinn miteinander addiert. Die Materialkosten bleiben in der Berechnung des Stundenverrechnungssatzes unberücksichtigt. Sie werden als Aufschlag an den Kunden weiterberechnet und nicht gesondert eingepreist. Die Summe aus Gesamtkosten und Zielgewinn wird dann durch das Produkt aus der Anzahl produktiver Mitarbeiter, den Arbeitstagen, den Arbeitsstunden und dem Auslastungsgrad der Mitarbeiter geteilt.

So ergibt sich folgende Formel:



Das Ergebnis zeigt den Stundenverrechnungssatz, ab dessen Höhe ein Karosserie- und Lackierbetrieb wirtschaftlich arbeiten kann.

Beispielrechnung und Ermittlung der erforderlichen Daten.

Gesamtkosten (K):	500.000 €
(ohne Material)	
Zielgewinn (G):	100.000 €
produktive Mitarbeiter (MA):	7
Arbeitstage (AT):	222
Arbeitsstunden (AS):	8
Auslastungsgrad (AL):	0,9

Der Auslastungsgrad entspricht dem Verhältnis von verkauften Stunden und Anwesenheitsstunden der Produktivkräfte. Im Beispielfall bedeutet es, dass 90% der Anwesenheitsstunden in Rechnung gestellt werden konnten. Dieser Wert entspricht nicht dem Branchenniveau. Der Auslastungsgrad liegt hier bei etwa 70%.

Die Daten zu MA, AT und AS entsprechen dabei den Produktivstunden im Betrieb. Bei einer zentralen Zeiterfassung können die Angaben direkt aus dem System ausgelesen werden. Für die Ermittlung der Auslastung müssen darüber hinaus auch die verkauften Stunden über das Zeiterfassungssystem ausgelesen werden.



Herbert Prigge
bpr Mittelstandsberatung GmbH

Bei den angenommenen Werten arbeitet ein Karosserie- und Lackierbetrieb ab einem Stundensatz von **53,62 €** wirtschaftlich.

$$500.000 \text{ €} + 100.000 \text{ €} \\ 7 \times 222 \times 8 \times 0,9 \\ = 53,62 \text{ Euro}$$

Formel in vielen Ländern anwendbar.

Die allgemeine Formel zur Berechnung des Stundenverrechnungssatzes ist in Deutschland, Österreich und der Schweiz gültig. Abweichungen gibt es unter anderem bei Unternehmen im englischen Raum, da produktive Mitarbeiter hier häufig als variable Kosten erfasst werden. Betriebsinhaber sollten sich daher bei Fragen zur Berechnung ihres Stundenverrechnungssatzes an einen Unternehmensberater in ihrem Land wenden.

Lohnendes Geschäft?

Wirtschaftlich instand setzen ist ein Sache, den Betrieb strategisch aufstellen, eine ganz andere.



Schadenmittlung und Preisfixierung nehmen auch im internationalen Unfallreparaturgeschäft zu. Damit sind Stundenverrechnungssätze für Karosserie- und Lackierbetriebe die Grundlage wirtschaftlicher Instandsetzung.



Um den Betrieb darüber hinaus strategisch im Unfallreparaturmarkt zu positionieren, ist entscheidend, den Kundenkreis zu kennen, mit dem er sein Geld verdient.



„Dabei erwirtschaftet der Betrieb keineswegs nur aufgrund eines hohen Auftragsvolumens von einem Großkunden Rendite“, weiß Herbert Prigge, von der bpr Mittelstandsberatung GmbH in Dortmund (Deutschland) und erklärt, dass „selbst bei gut gefüllten Auftragsbüchern durchaus ein Verlustgeschäft drohen kann. Dies könnte geschehen, wenn im Einzelfall falsch kalkuliert wird.“

Bei einem Großkunden sei denkbar, dass der Stundenverrechnungssatz geringer sei als bei einem anderen, dafür aber Zusatzleistungen wie etwa die eines Mietwagens von der Werkstatt abgerechnet werden könnten. „Damit rechne sich dieser Kunde trotz des geringeren Verrechnungssatzes gegenüber einem anderen, dessen Stundensatz zwar höher ist, der dafür aber nicht alle Nebenkosten zahlt“, erklärt der Experte.

Kundenanalyse schafft Klarheit.

Für Groß- wie auch Privatkunden gilt gleichermaßen, dass bei der Ermittlung des Gewinns vom Umsatz alle Kosten abzuziehen sind, die für den Einzelauftrag aufgewendet wurden. Dazu gehören Ersatzteilkosten ebenso wie die für die Reparatur aufgewendete Arbeitszeit. „Um die verschiedenen Bereiche richtig auswerten zu können, muss der Betrieb

jeden Auftrag exakt in sein System einarbeiten. Nur auf Grundlage genauer Zahlen kann ermittelt werden, ob der Betrieb wirtschaftlich arbeitet“, betont Herbert Prigge.

Am Ende zeigt die Analyse, ob der Betriebsinhaber seinen Stundenverrechnungssatz gegenüber einem Kunden anpassen, im Falle eines Großkunden vielleicht sogar nachverhandeln muss.



Nachkalkulation stärkt den Betrieb.

„Karosserie- und Lackierbetriebe sollten wenigstens einmal eine Kundennachkalkulation durchführen“, empfiehlt der Unternehmensberater. „Sie bringt Gewissheit darüber, ob mit dem verhandelten Stundenverrechnungssatz gewinnbringend gearbeitet wird, oder auf längere Sicht ein Verlustgeschäft droht.“

Passion & Hobby.

Der traditionsreiche Spies Hecker-Kalender steht im kommenden Jahr unter dem Motto „Passion & Hobby“. Das Kalenderwerk präsentiert automobile Meisterstücke von Spies Hecker Kunden aus acht europäischen Ländern.



„Die zwölf Monatsmotive haben wir unter weit mehr als 100 Einsendungen aus ganz Europa ausgewählt – allesamt liebevoll restaurierte und auf höchstem handwerklichem Niveau lackierte Auto-Klassiker“, schwärmt Peter Wingen, Marketing Communications International. Hoch interessant war für ihn und seine Kollegen, das Kalender-Motto „Passion & Hobby“ auch optisch zu transportieren. „Wir haben zusätzlich zu den Fahrzeugen sowie Werkstattmitarbeitern auch kleine Accessoires mit ins Bild gerückt, die auf ein besonderes Hobby des Betriebsinhabers hinweisen.“ Geradezu „klassisch“ und besonders war die Konstellation im Karosseriebetrieb Kesseler in Breibach (Rheinland-Pfalz): „Der Juniorchef dort ist ein großer Motorsport-Fan. Mit einem Facel-Vega II aus dem Jahr 1962 hat er einen luxuriösen GT-Sportwagen präsentiert, der seinerzeit von der internationalen Fachpresse als schönster Nachkriegswagen französischen Ursprungs bezeichnet wurde und mit 245 km/h als schnellstes viersitziges Coupé der Welt galt“, erklärt Peter Wingen.

Ein seltener Porsche und ein Traktor.

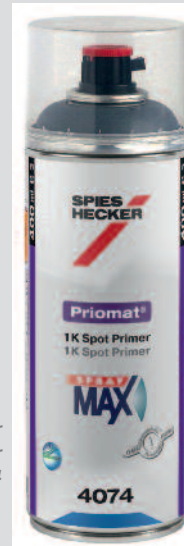
Auch im Kalender 2017 gibt es wieder jede Menge blitzendes Chrom, blank polierte Felgen und glänzenden Lack zu bewundern: angefangen beim aktuellem Konstrukteurs-Weltmeister vom deutschen MERCEDES AMG PETRONAS Formel 1 Team, über einen sehr seltenen Porsche 718 RSK aus dem Jahr 1957, der nun in Portugal steht, bis zu einem Opel Kapitän PL 2600 in Dänemark. Das wohl ungewöhnlichste Fotomotiv wartete in einem österreichischen Werkstattbetrieb: ein knallroter Traktor vom Typ Steyr Modell 280 A, Baujahr 1971.



Die weiteren Kalendermotive entstanden in Deutschland, Tschechien, Italien und der Schweiz – Passion & Hobby vereinen Lackierer in ganz Europa.

Korrosionsschutz für kleine Durchschliffstellen.

Neuer, schnell trocknender 1K Spot Primer 4074 aus der Spraydose.



Schon mit geringer Schichtstärke bietet der Priomat® Spot Primer 4074 guten Korrosionsschutz.

Der Priomat® 1K Spot Primer 4074 ist zur Grundierung von kleinen Durchschliffstellen bis zum Metall, etwa an Sicken und Kanten, geeignet, und zwar unmittelbar vor dem Basislackauftrag. Der 1K Primer lässt sich rasch überarbeiten und bietet einen guten Decklackstand.

Überlackierbar nach 10 bis 15 Minuten.

„Der Priomat® Spot Primer 4074 bietet schon in 1,5 Spritzgängen bei geringer Schichtstärke einen guten Korrosionsschutz und lässt sich nach 10-15 Minuten Lufttrocknung mit den Wasserbasislack-Systemen Permahyd® Hi-TEC Basislack 480 und Permahyd® Basislack 280/285 überlackieren“, unterstreicht Evgeny Khmelev, Spies Hecker Internationaler Trainingsleiter.

Sofort gebrauchsfertig plus zeitsparende Anwendung.

Die praktische Spraydose erleichtert dem Lackierer das Applizieren des Spot Primers im Tagesgeschäft. Als 1-Komponenten-Material ist es direkt gebrauchsfertig und zudem lange haltbar. Zusätzlich unterstützt das Produkt einen zeitsparenden Reparaturprozess, da der bei einer Spritzpistole erforderliche Reinigungsaufwand entfällt.

Neuer Kunststoffspachtel.

Sicherer Aufbau, starke Haftung, hohe Elastizität: Der neue Raderal Kunststoff Spachtel 2015 Schwarz bietet eine effiziente Möglichkeit zur Oberflächenreparatur von Kunststoffteilen – auch ohne zusätzlichen Primer.



Der Raderal Kunststoff Spachtel 2015 schwarz ist besonders gut geeignet, um Unebenheiten auf Kunststoffteilen auszugleichen und die Oberfläche für die anschließende Lackierung vorzubereiten. „Durch die hohe Elastizität des Zweikomponenten-Produktes kann sich der Spachtel den Bewegungen der Kunststoffteile anpassen“, betont Evgeny Khmelev, Internationaler Trainingsleiter EMEA. Ein weiterer Vorteil: Der Raderal Kunststoff Spachtel 2015 Schwarz kann direkt, also ohne zusätzlichen Haftvermittler, auf das zu reparierende Fahrzeugteil aufgetragen werden. Darüber hinaus lässt sich der porenarme Spachtel gut schleifen. Für die Anwendung des Raderal Kunststoff Spachtel 2015 Schwarz gibt Evgeny Khmelev folgende Erläuterung: „Die ohnehin schon starke Haftung des Zweikomponenten Spachtels kann noch weiter verstärkt werden, indem ein zusätzlicher Primer – wie zum Beispiel der Priomat Elastic Haftgrund 3304 lasierend – bei der Untergrundvorbehandlung verwendet wird.“

Zuverlässige Trocknung.

Die Trocknung des Spachtels bei Raumtemperatur erfolgt in rund 30 Minuten – bei einer forcierten Trocknung reduziert sich die Trocknungszeit auf 15 Minuten. Der Raderal Kunststoff Spachtel 2015 Schwarz wird als Set in einer 1,14 Kilogramm fassenden Dose inklusive einer im Deckel beigefügten Tube mit passendem Härter angeboten.

Ein „Lebensretter“ erstrahlt in neuem Glanz.

Das Team vom Karosserie- und Lackierbetrieb SAS Steigra in Sachsen-Anhalt/Deutschland hat einen IFA F8 Krankenwagen, Baujahr 1953, restauriert.



Nach 30 Jahren wurde das Fahrzeug in einer Scheune entdeckt und jetzt einer aufwändigen Restaurierung unterzogen. Von diesem Typ existierten Ostdeutschland (ehemalige DDR) 25.000 Exemplare. „Der Krankentransportwagen ist der einzige seines Typs, der wieder in seinen Originalzustand versetzt wurde. Für uns war es daher ein einzigartiges Projekt. Viele kleine Details mussten wir anhand von Fotos und alten Aufzeichnungen nachkonstruieren“, resümiert Betriebsinhaber Stefan Hodel. Für die Restaurierung des Lebensretters wurde Spies Hecker Material verwendet. Bevor der Krankenwagen in seinem speziellen Weißfarbton erstrahlen konnte, mussten er und sein Team zunächst vier Schichten Altlack von den Holzteilen des Krankenwagen-Aufbaus entfernen.

Präsentation auf Internationaler Automobil Ausstellung.

Ein besonderer Moment war auch das Wiedereinsetzen des restaurierten Motorblocks. Insgesamt erstreckten sich die Restaurationsarbeiten an dem IFA F8 über ein halbes Jahr. Nach seiner Restauration wurde das Fahrzeug an einen Traditionsverein des Deutschen Roten Kreuzes feierlich übergeben. Außerdem zog der in neuem Glanz erstrahlende Oldtimer auf der Internationalen Automobil-Ausstellung IAA 2015 in Frankfurt/Main zahlreiche Blicke der Besucher auf sich.

Stark vernetzt.

Phoenix bringt das Internet in den Mischraum, ermöglicht eine Vernetzung mehrerer Betriebsstandorte und bietet eine sichere Archivierung eigener Farbformeln. Doch wie arbeitet der Lackierer im Betrieb mit der Colour-Software?

„Wir stecken mitten in der Übergangsphase von CRplus zu Phoenix“, erklärt Ralf Szczepaniak, Autolackiererei in Witichenau /Deutschland. „In unserem Karosserie- und Lackierbetrieb arbeiten derzeit fünf Lackierer mit Phoenix. Sie haben schnell gelernt, dieses Programm effektiv im Arbeitsalltag einzusetzen.“

Aktuelle Farbformeln jederzeit abrufbar.

Der Fachbetrieb nutzt Phoenix seit Anfang dieses Jahres. Der größte Nutzen für Ralf Szczepaniak und sein Team: „Alle Updates werden automatisch installiert. Zudem ist die Formelvielfalt hervorragend, denn in der Phoenix Color Cloud stehen immer die aktuellen Farbformeln der Autohersteller zur Verfügung. Unsere Lackierer müssen sie nur noch herunterladen und ausmischen.“



Neben der Farbtonsuche bietet Phoenix Karosserie- und Lackierbetrieben die Möglichkeit, eigene Daten in der Color Cloud zu speichern und zu archivieren. „Ein Argument für die Nutzung von Phoenix war für unseren Betrieb, dass die kundenbezogenen Daten dabei sicher sind und keinesfalls an Dritte weitergegeben werden“, unterstreicht Ralf Szczepaniak.

Entlastung für den Lackierer.

„Der digitale Mischraum mit Phoenix als Schnittstelle entlastet den Lackierer. Das beginnt bei der Farbtonsuche über das

Ausmischen bis hin zur Lagerhaltung.“ „Zudem werden die Reparaturprozesse effizienter. Farbformeln können flexibel mit Smartphone oder Tablet-PC bereits bei der Fahrzeugannahme abgerufen und anschließend im Mischraum ausgemischt werden“ weiß Dietmar Wegener, Color Management Spezialist.

„Ein Schritt Richtung Zukunft“.

„Phoenix ist für den Lackierbetrieb ein weiterer Schritt in Richtung Zukunft“, ist sich Ralf Szczepaniak sicher.



Datensicherung in der Phoenix Color Cloud.



Das leistet Phoenix im Betrieb.

- **Vernetzung im Mischraum (ColorDialog-Endgeräte, Waage, Mischsystem Daisy Wheel)**
- **Vernetzung von Smartphone, Tablet-PC und Barcode-Leser für Farbformelbestimmung, Ausmischen und Bestellung**
- **Aktuellste Farbformeln vieler Automobilhersteller in der Phoenix Color Cloud jederzeit abrufbar**
- **Vernetzung verschiedener Betriebsstandorte**
- **Datensicherung**
- **Aufbau einer individuellen Farbformel-Datenbank in der Phoenix Color Cloud mit Zugriff von jedem Betriebsstandort**

Enge Partnerschaft seit über 40 Jahren.



Die „Carrozzeria Palma“ in Borgosatollo bei Brescia war Mitte der 1970er Jahre der allererste Spies Hecker Betrieb in Italien überhaupt. Bis heute arbeitet das 1974 gegründete Unternehmen eng und partnerschaftlich mit der Kölner Reparaturlackmarke zusammen – mit gutem Grund.

„Tatsächlich waren wir bereits in dem Moment Kunde, als Importeur Ingros Color die Vertriebstätigkeit für Spies Hecker aufnahm“, erinnert sich Gründer Renzo Voltolini schmunzelnd. „Wir sind sehr glücklich mit der Qualität der Produktsysteme und mit der Unterstützung durch Spies Hecker. Es gab nie einen Grund, etwas zu ändern“, betont der Betriebsinhaber. „Und als wir Anfang 2015 unseren jetzigen, hochmodernen Standort bezogen, haben Spies Hecker und Ingros Color uns sehr dabei geholfen, unserem Betrieb ein ganz neues Image zu verleihen.“



für das Büro und sonstige Aufgaben zuständig. Zwei weitere Angestellte komplettieren die Mannschaft. Die technische Ausstattung des Lackierbereichs umfasst zwei Vorbereitungsplätze sowie eine Metron-Lackierkabine. Zudem führt der Betrieb neben Karosseriearbeiten auch Serviceleistungen im Bereich Autoglas in eigener Regie aus.

Stolze 80 Prozent Privatkundenanteil.

Das Team ist sehr stolz darauf, dass der Anteil an Privatkunden bei 80 Prozent liegt. „Wir sind sehr bekannt in der Region und stellen für unsere Kunden eine Art Referenz dar. Deswegen haben wir selbst die allgemeine Abschwächung im Kfz-Reparaturmarkt so gut wie nicht bemerkt“, hebt Eigentümer Renzo Voltolini hervor.

Ausgereifte Systeme für hohe Produktivität.

Die „Carrozzeria Palma“ arbeitet ebenfalls mit einem Mazda- sowie einem Hyundai-Händler zusammen und wird zudem immer häufiger auch mit der Instandsetzung von Luxus-Fahrzeugen beauftragt. „Dabei hat die komplette Neuaufstellung im Jahr 2015 und das in Zusammenarbeit mit unserem Lackpartner modernisierte Erscheinungsbild ohne Zweifel entscheidend beigetragen“, unterstreicht der Chef. „Auch wenn unsere Werkstatt nicht die größte ist, sind wir dank der wirtschaftlichen Spies Hecker Lacksysteme sehr produktiv und in der Lage, 12 bis 13 Fahrzeuge pro Woche fertigzustellen.“



Zwei Söhne mit an Bord.

Bis heute leitet Renzo Voltolini den Familienbetrieb, in dem inzwischen auch seine beiden Söhne mitarbeiten: Sie teilen sich die Aufgaben, so ist Nicola für den Lackierbereich verantwortlich, Mario



Speed-Repair ja! Aber wie?

Kratzer, Dellen, Kunststoffschäden: Als lukratives Zusatzgeschäft stärkt die Kleinschadenreparatur die Kundenbindung und bringt Neukunden in den Betrieb.

Zur Kleinschadenreparatur mit Spot-Lackierung, Ausbeulen und der Reparatur von Autoscheiben kommt die Innenraum-instandsetzung. Mit diesem Leistungsspektrum können sich Karosserie- und Lackierbetriebe zukunftssicher aufstellen. So zeigt eine Studie der technischen Prüforganisation TÜV Nord Deutschland, dass Kunden etwa bei kleinen Lackschäden oder für die Felgeninstandsetzung wie auch bei Kunststoffreparaturen oder der Dellen- und Hagelschadenbeseitigung freie Werkstätten bevorzugen. Großes Potential bieten in diesem Bereich auch Flottenbetreiber und Autohäuser. Auch hier werden Reparaturaufträge im Kleinschadenbereich häufig an freie Karosserie- und Lackierbetriebe vergeben.



Vorteile für den Reparaturbetrieb.

Neben der Verbesserung der Auftragslage bietet das Geschäft mit Kleinschäden dem Karosserie- und Lackierbetrieb aber weit mehr. Es verstärkt die Kundenbindung und ist gleichzeitig ein wirkungsvol-

les Instrument, Neukunden zu gewinnen. Allerdings sollte der Betrieb dem Kunden gegenüber immer den Nutzen herausstellen. So sind die Reparaturkosten gering, wobei die Kleinschadenreparatur selbst erheblich zur Werterhaltung des Fahrzeugs beiträgt. Bei Leasingfahrzeugen kann das bis zur Senkung der Rückgabekosten führen. Aber auch die kurze Reparaturdauer sollte im Kundengespräch betont werden.

Systemlösungen und Werkstattausrüstung.

Die Investitionskosten für den professionellen Einstieg in die Kleinschadenreparatur sind gering. Zudem finden Karosserie- und Lackierbetriebe Unterstützung bei Werkstattausrüstern und Lacklieferanten, durch aufeinander abgestimmte Lösungen zur Kleinschadenreparatur. Spies Hecker bietet unter der Bezeichnung Speed Repair System spezielle Produkte für diesen Bereich an. Hierzu gehören unter anderem der Priomat® Wash Primer 4085, der HS Performance Füller 5320 sowie der Permasolid® HS Vario Grundierfüller 5340. Weiterhin empfiehlt Evgeny Khmelev, Spies Hecker Internationaler Trainingsleiter, Permahyd® Hi-TEC Basislack 480, Permasolid® HS Speed Klarlack 8800 und Permacron® Speed Blender 1036.

Der Turbo bei Speed-Repair.

Für die ultraschnelle Kleinschadenrepara-

Speed Repair

tur gibt es den neuen Permasolid® 1K UV Grundierfüller 9002. Gebrauchsfertig geliefert, lässt er sich auf gereinigte und geschliffene Untergründe wie Stahl, verzinktes Stahlblech oder Werksgrundierungen applizieren. Selbst die Anwendung auf Kunststoffteilen ist nach Auftrag eines Haftvermittlers möglich.



„Für effizientes Arbeiten im Kleinschadenbereich sollten zur Werkstattausrüstung Infrarot-Strahler, kleine Exzenterschleifer, Minijetpistolen und kleine Polierteller gehören“, rät Evgeny Khmelev. Dabei eigne sich die Lackinstandsetzung besonders für Stoßfänger, Radläufe und Zierleisten. Ein weiterer Vorteil der Kleinschadenreparatur: Ein Multifunktionsarbeitsplatz ist ausreichend. Damit steht die Lackierkabine größeren Arbeiten uneingeschränkt zur Verfügung.

Aktives Marketing bringt Erfolg.

Doch um im Smart-Repair Geschäft erfolgreich zu sein, ist gezieltes Marketing unerlässlich. Dazu gehören regelmäßige Anzeigen in der lokalen Presse, Mailings an Bestandskunden und die aktive Ansprache in Kundengesprächen. „Unser Smart-Repair Geschäft ist erfolgreich, weil wir aktives Marketing betreiben“, erklärt Daniel Schröder, Geschäftsführer der IDENTICA Schröder GmbH in Telgte/Deutschland. „Gerade im Privatkundengeschäft sei die persönliche Kundenansprache entscheidend“, bekräftigt er.

Der neue Speed Füller mit bahnbrechender Technologie.

Der neue Permasolid HS Speed Füller 5500 übertrifft alle Trocknungsrekorde bei Füllern.



dige Passivierung vor dem Füllerauftrag. „Es trägt eine spezielle Schicht auf, die von der Korrosionsbeständigkeit vergleichbar zu Säureprimern ist, beschreibt Evgeny Khmelev den Prozess.

Zusammen ein unschlagbares System.

Der Permasolid® HS Speed Füller 5500 ist besonders für Betriebe interessant, die ihre Prozesse effizienter gestalten und ihren Durchlauf erhöhen wollen.

Konkret heißt das: Wer den Speed Füller 5500 einsetzt, kann sich die IR-Trocknung sparen und so die Energiekosten senken.

Andererseits entfällt das aufwändige Hin- und Herfahren der IR Trockner und führt so zu einem besseren Arbeitsfluss.

Ideal wird der Füller zusammen mit dem Permahyd® Hi-TEC Basislack 480 und dem besonders schnellen Speed Klarlack 8800 verwendet. Der Klarlack kann ebenfalls luftgetrocknet bzw. bei niedriger Kabinentemperatur von nur 40 Grad Celsius getrocknet werden – zusammen ein unschlagbares Team.

„Erste Karosserie- und Lackierbetriebe arbeiten bereits erfolgreich mit dem Permasolid® HS Speed Füller 5500 und sind von der unglaublichen Zeitersparnis begeistert“, hebt Karsten Jürs, Marketing Kommunikation hervor.

„Basierend auf der gleichen revolutionären Technologie, die bereits beim Permasolid® HS Speed Klarlack 8800 zum Einsatz kommt, kann der neue HS Speed Füller 5500 bereits nach 20-40 Minuten Lufttrocknung geschliffen werden“, so Evgeny Khmelev, Spies Hecker Internationaler Trainingsleiter. Damit sprengt der neue Füller alle Trocknungszeiten, die bisher als Standard galten – also eine neue Dimension im Lackierprozess.

Nach der einfachen 1:1 Mischung mit dem neuen Permasolid® Speed Füller Härter 3550 wird der Speed Füller 5500 ganz leicht in 2-4 Spritzgängen aufgetragen. Dank der neuen Technologie wird eine sehr glatte Oberflächenstruktur erzielt.

Perfekt aufeinander abgestimmt.

Der Speed Füller 5500 hat ein breites Anwendungsgebiet und kann auf allen gängigen Untergründen eingesetzt werden. Bei Verarbeitung direkt auf Metall wird der Reparaturbereich zuvor mit dem neuen Priomat Reaktiv Vorbehandlungstuch 4000 bearbeitet. Das innovative Vorbehandlungstuch liefert die notwen-



Hi-TEC
Performance

Unser Team ist das Schnellste

- mit dem neuen, ultraschnellen
Permasolid® HS Speed Füller 5500.



Mit dem neuen Permasolid® HS Speed Füller 5500 und den Priomat® Reaktiv Vorbehandlungstüchern 4000 als Teampartner sind Sie einfach schneller im Ziel: Non-stop Applikation ohne Abluftzeiten und eine beeindruckende Lufttrocknung sorgen für eine Schleifbarkeit nach nur 20 bis 40 Minuten. Zusätzlich bietet der Permasolid® HS Speed Füller 5500 eine sehr glatte Oberfläche, die einen exzellenten Lackstand gewährleistet. Perfektion in Formel1-Geschwindigkeit.

www.spieshecker.de/speed-5500



Spies Hecker – näher dran.



Hi-TEC
Performance