



17.11.2020

## STICKSTOFFLACKIERUNG: RAUS AUS DER KOSTENFALLE?

Das Lackmaterial wird auch im kommenden Jahr sicher wieder teurer. Effizientere Arbeitsweisen können die steigende Kostenbelastung reduzieren. Franz Schnitzhofer, Geschäftsführer Kamatec, spricht im Exklusiv-Interview über die Bedeutung der Materialeffizienz auch bei sinkender Auslastung und den Beitrag, den das Lackieren mit Stickstoff leisten kann.

**Herr Schnitzhofer, dieses Jahr lief auch bei Ihnen ganz anders als geplant. Wie kommen Sie durch die Corona-Krise und wie beurteilen Sie die Lage in den Betrieben?** **Franz Schnitzhofer:** Anfang des Jahres hatten wir in den ersten zweieinhalb Monaten einen super Start. Auch wir wurden dann von der Pandemie nicht verschont. Es gab von Mitte März an zwei Monate Stillstand. Danach ging es wieder relativ schnell bergauf. Wir sind mit unseren Vorführungen wieder seit Juni auf dem Stand wie vor der Pandemie.

**... und wie sieht es in den Werkstätten aus?** **Franz Schnitzhofer:** Die Stimmung in den Betrieben ist meiner Erfahrung nach den Umständen entsprechend gut. Allerdings ist die Auslastung von Region zu Region und je nach Kundenstruktur sehr unterschiedlich. Was überall fehlt, ist der starke Vorlauf an Arbeit. In den letzten Jahren hatten viele Betriebe für vier bis sechs Wochen volle Auftragsbücher. Das ist jetzt anders.

\_\_\_ Wird in den Betrieben Ihrer Ansicht nach auch in der Krise investiert? \_\_\_ **Franz Schnitzhofer:** Größere Investitionen werden von vielen Betriebsinhabern derzeit nach hinten geschoben. Meine Erfahrung bei unserem System ist allerdings anders. Denn bei der Lackierung mit Stickstoff ist der Nutzen direkt erkennbar. Der große Vorteil bei uns ist, dass der Kunde keine Investition tätigen muss. Er verdient ab dem 1. Tag mit diesem System nur Geld.

**Wo müssten sich aus Ihrer Sicht die Betriebe noch besser aufstellen?** **Franz Schnitzhofer:** Zu wenig Betriebe kennen ihre tatsächlichen betrieblichen Kennzahlen und die genauen Materialverbräuche. Gerade vor dem Hintergrund der Corona-Krise wird es immer wichtiger, die Entwicklung im Unternehmen im Blick zu behalten. Wenn der Vorlauf an Arbeit weniger oder gar nicht mehr vorhanden ist, müssen Betriebe rechtzeitig gegensteuern können. Das geht nur mit Kenntnis ihrer Unternehmensdaten.

**Insgesamt rechnen Betriebe, Schadensteuerer und Kfz-Versicherer mit einem Rückgang des Reparaturvolumens in den nächsten Monaten. Braucht man jetzt bei einem geringeren Durchlauf überhaupt mehr Effizienz im Reparaturprozess?** **Franz Schnitzhofer:** Natürlich ist man immer bedacht, eine möglichst hohe Effizienz im Reparaturprozess zu erzielen. Auch bei einem geringeren Durchlauf wird durch die Material- und Energieeinsparung, geringere Finisharbeiten und eine Qualitätssteigerung eine hohe Effizienz erreicht.

**Wie viel Effizienz bringt das Lackieren mit Stickstoff denn eigentlich genau? Wie stark lässt sich der Materialverbrauch reduzieren – ohne Qualitätseinbußen?** \_\_\_ **Franz Schnitzhofer:** \_\_\_ Der Materialverbrauch lässt sich um mind. 15 Prozent reduzieren, bei einer gleichzeitig höheren Qualitätssteigerung durch die Reduzierung des Oversprays, Erwärmung und Ionisierung des Stickstoffes.

**Gerade Partnerwerkstätten der HUK-Coburg dürften sich für Nitrotherm interessieren, da die Materialkosten hier nicht weiterberechnet werden können. Sehen Sie besonders für Betriebe in der Schadensteuerung Vorteile Ihres Systems?** **Franz Schnitzhofer:** Natürlich sind diese Betriebe am interessantesten, da sie einen hohen Durchlauf in ihrem Betrieb haben. Je mehr Durchläufe mit dem Stickstoffgerät absolviert werden, desto höher ist der Ertrag aus dem Nutzen von dem Gerät. Sobald ein Betrieb 3-4 Durchgänge am Tag absolviert, ist es wirtschaftlich absolut sinnvoll, mit ionisierten, erwärmten Stickstoff zu arbeiten.

**Sie sagen, dass die Materialeinsparung nicht zu Lasten der Qualität geht. Wir haben uns bei unserem Video-Dreharbeiten Anfang des Jahres selbst davon überzeugt. Was entgegnet Sie Kritikern, die das Lackieren mit Stickstoff eher skeptisch beurteilen?** **Franz Schnitzhofer:** Die Materialeinsparung geht nicht zu Lasten der Qualität, im Gegenteil. Durch die Druckreduzierung von 20 Prozent des vom Hersteller vorgeschriebenen Spritzdrucks erzeugen wir wesentlich weniger Overspray in der Kabine. Dadurch entsteht auch viel weniger Verwirbelung in der Kabine. Mit dem erwärmten ionisierten Stickstoff werden die Lackpartikel viel sanfter auf das zu lackierende Teil übertragen. Stickstoff lässt sich am besten ionisieren. Das spürt man ganz deutlich an den Kunststoffteilen, die bei der Behandlung mit ionisiertem Stickstoff keine Aufladung mehr vorweisen. Das spiegelt sich ganz deutlich bei den reduzierten Finisharbeiten wider.

**Wie geht es in Zukunft mit dem System weiter? Planen Sie neue Kooperationen, gibt es eine technische Weiterentwicklung?** **Franz Schnitzhofer:** Wir sind sehr zuversichtlich für die Zukunft mit dem System. Der Markt hat in der Vergangenheit gezeigt, dass die Betriebe so ein System optimal einsetzen können und so auch ihre Effizienz um einiges noch steigern können. Wir sind dabei, neue Kooperationen zu schließen. Wir arbeiten eng mit dem Hersteller zusammen, um technische Weiterentwicklungen voranzutreiben.

**Vielen Dank für unser Gespräch!**

