SCHADEN.NEWS

13.03.2024

CBR-SYSTEM: FACHGERECHTE REPARATUR DER SCHIEBETÜR AM VW SHARAN

Für Leonard Jurisch ist klar, dass gerade die Instandsetzung der Schiebetür beim VW Sharan der fachlich sinnvollste Weg einer Fahrzeugreparatur an diesem Modell ist. „Gerade bei dem Einbau eines Originalersatzteiles mit dieser Funktion bestehen immer Schwierigkeiten beim Einpassen und dem Wiederherstellen des werksseitigen Schließverhaltens“, erklärt der gelernte Karosseriebaumeister und technische Vertriebsmitarbeiter von Carbon. „Die Arbeiten sind meistens sehr zeitaufwändig und oft kompliziert.“ Hinzu kommt: Bei einem Neuteil und diesem Farbton müssen angrenzende Teile mit lackiert werden.

INSGESAMT CA. 3 STUNDEN ARBEITSAUFWAND

Bei der Methode I statt E (Instandsetzen vor Erneuern), hingegen ist der Reparaturweg einfacher. „Die Herausforderung hier ist, dass das Spaltmaß zur Fahrertür wieder passen muss“, erklärt der 27-Jährige. „Dies lässt sich mit den Werkzeugen des CBR-Arbeitsplatzes von Carbon vergleichsweise ohne viel Aufwand und ohne mehr Arbeitszeit bewerkstelligen.“ Zudem halte man die lackfreie Fläche möglichst klein, damit die Seitenwand nicht mitlackiert werden muss. „Wir haben für das Kleben und Ziehen der Klebepads ca. 45 min gebraucht. Für die gesamte Instandsetzungszeit waren es dann ca. 3 Stunden bis zum perfekten Finish.“ Für Leonard Jurisch ist aber auch klar: „Die Reparatur ist sicher mit vielen Erfahrungswerten verbunden, vor allem in der Schadensanalyse.“ Mit der einfachen

Handhabung der neuen Werkzeuge von Carbon ist die Instandsetzung der Karosserie-Außenhaut mit etwas Training dann aber doch viel einfacher als mit handelsüblichen Werkzeugen, ist sich der Experte sicher.

DIE RICHTIGE UND GENAUE ANALYSE DES SCHADENS IST WICHTIG

Das Praxisbeispiel der Reparatur eines Karosserieschadens an der Schiebetür des VW Sharans zählt laut Carbon zu einem verbreiteten Schadensbild in Karosserie- und Lackierbetrieben. Auf den ersten Blick erscheint der Schadensbereich sehr groß und kompliziert (Bilder 1 und 2), da dort einige stabile Lichtkanten liegen. Doch wie geht der Karosseriebauer jetzt konkret vor? „Zunächst analysiert der Werkstattmitarbeiter das Schadensbild und legt die Zugrichtung fest, um den eingewirkten Kräften entgegenzuarbeiten“. Dann kommt die Klebetechnik zum Einsatz, um den Vorteil des intakten Lackes und großflächiger Kraftübertragung zu nutzen (Bild 3). Bei Carbon heißt es dazu: „Im Lackbild kann man die Fläche bei der Rückverformung besser beobachten und beurteilen, somit nutzt der Karosseriebauer auch die Möglichkeit, den Schaden zu verkleinern. Randbereiche rücken näher zum Zentrum des Schadens, damit so die zu entlackende Flächen minimiert wird. Daraus folgt anschließend wieder wesentlich weniger Lackaufbau für den Lackierer, sowie ein geringerer Materialeinsatz.“

WIE SIEHT DIE REPARATUR MIT DEN KOMPONENTEN DES CBR-ARBEITSPLATZES GENAU AUS?

Im Fall der Karosserieaußenhaut-Instandsetzung am VW Sharan hat die Schadenanalyse ergeben, dass bei dem Unfall die Kante zur Fahrertür nachgegeben hat und nicht das Blech der Türfläche überstreckt wurde. Das Spaltmaß auf Höhe des Schadens ist zur Fahrertür zu groß (Bild 4). „Die Verformung steckt hier also auch im Türgrundkörper bzw. Türblattträger, sie wurde durch die Türfläche mitgezogen“, erklärt der Carbon-Mitarbeiter Leonard Jurisch und fügt hinzu: „Mit den Klebepads des MGT-400 und der PushPull-Presse geht es jetzt an die Rückholung des Materials aus Türfläche zum Türspalt, um den originalen Zug des Bauteils wieder herzustellen. Dazu werden die Klebepads nahe an den steifen Kanten positioniert, da dort die meiste Kraft zur Rückverformung benötigt wird“ Praxishinweis an dieser Stelle: Der Beginn der Rückverformung im Dellenzentrum ist nicht sinnvoll, da der Türgrundkörper bzw. der Türblattträger nicht wieder in seine Ausgangsform zurück gehen würde, was zu einem Materialüberschuss (ugs. Frosch) in der Fläche führt.

Wichtig ist bei der Instandsetzung mit dem CBR-Konzept ebenfalls ein sorgfältiges Auswählen des Ankerpunktes für die Push-Pull-Presse (Bild 5). Leonard Jurisch: „Der Ankerpunkt muss sehr stabil sein und sollte keinen Sekundärschaden beim Ziehen verursachen.“ Durch das stückweise Ziehen mit der Presse und dem Abklopfen und Entspannen der Dellenränder wird die Türfläche auf originale Länge gebracht und der Schadensbereich verkleinert (Bild 6). So wird das originale Spaltmaß wieder hergestellt. Im Ergebnis wurde der Karosserieschaden an der VW Schiebetür nun zu 80 – 90 Prozent entfernt (Bild 7). „Der Schadensbereich ist jetzt wesentlich geringer“, betont der Karosseriebaumeister. „Die Restarbeiten erfordern nun ein geringes Maß an Lackentfernung und weniger zeitlichen Aufwand. In der Praxis ist der Gesamtprozess mit der CBR-Klebetechnik wesentlich kürzer als im Vergleich zum Ersatzteiltausch oder der Reparatur mit herkömmlichen Werkzeugen. Das Reparaturergebnis ist absolut fachgerecht und sehr hochwertig, dies wird besonders an dem Spaltmaß nach der Instandsetzung deutlich.“

Christian Simmert