

Handwerk wird zu Hightech

Karosserie und Lack | Mit den Elektroautos werden Reparaturen komplexer. Für das Werkstattnetzwerk IRS ändert sich allerdings wenig, denn das Know-how für die Stromer ist bereits vorhanden und wächst weiter.



Foto: Rocco Svantusch

Das Kerngeschäft der Gruppe besteht im Reparieren und Lackieren von Schäden. An den verschiedenen Standorten agiert man bundesweit nach dem gleichen Muster.

Wenn der eigene Arbeitsweg per Pkw zum Pulsmesser wird, dann arbeitet jemand in der Schadenbranche. So wie Ulrich Stoll. Auf der Fahrt zu einem der Düsseldorfer Standorte spürt der Vertriebler das Stocken oder sieht das flüssige Fahren auf den endlosen Autobahnen in Nordrhein-Westfalen sowie im Innenstadtverkehr: Wenn es hier zäh wird, haben wir bald zu tun. So seine Faustformel für die bundesweiten

Standorte. Und in letzter Zeit blieb es zäh. Stoll ist der Key-Account-Manager K&L Deutschland bei der IRS Group. „In einer starken Gruppe entwickeln wir Handwerk zu Hightech“, sagt er nicht nur bei der Begrüßung, sondern dies ist auch das Entwicklungsziel der Intelligent Repair Solutions Group (IRS), die jährlich 350.000 Schäden – von klein bis groß – an den europaweit über 140 Standorten repariert.

Dahinter stehen mehr als 7.000 Autohäuser in Deutschland und Skandinavien. Allein in Deutschland gehören mehr als 70 Versicherungen und Schadensteuerer zum Kundenkreis der 30 Karosserie- und Lackierungs- und 21 Dent-Wizard-Standorte sowie auch zahlreiche Flottenbetreiber. Das Geschäft boomt, was man auch an den Standorten in Düsseldorf sieht. Jede freie Fläche ist zugeparkt. So zählt das Parkplatz-Management zu den Aufgaben einzelner Mitarbeiter, die Fahrzeuge zwischen den Stellplätzen und den Betrieben

chauffieren: Fast 100 stehen hier aktuell bereit. Es herrscht hektisches Treiben.

Das Energiekonzept des Standortes IRS Bayertz ist darauf ausgerichtet, ein so weit wie technisch umsetzbar CO₂-reduziertes Arbeiten zu ermöglichen. So wird nicht nur auf jedem Dach die Sonnenenergie umgewandelt, sondern im Anschluss in den acht Tonnen schweren Zwischenspeicher gespeist. Dessen 552 Kilowattstunden puffern so viel Energie, um mehr als ein Drittel des gesamten Jahresbedarfs zu decken. Mit dem Solarstrom werden unter anderem zwölf Ladepunkte versorgt, an denen Kundenfahrzeuge wie auch Teile des eigenen Leihwagenfuhrparks (25 Hybridfahrzeuge sowie fünf Tesla) geladen werden. Um auf der anderen Seite den Strombedarf zu drosseln, wird unter anderem in Kompressoren mit Wärmerückgewinnung sowie in LED-Beleuchtung investiert. Wärmestrahlpplatten dienen zudem als Heiztechnik.

Grün sein, heißt, zu reparieren

In der Werkstatt heißt es dann: Reparieren statt Ersetzen. „Speziell für Flottenkunden



Foto: Rocco Svantusch

Die Fahrzeugaufbereitung bei Leasing-Rückläufern sorgt für einen höheren Verkaufspreis.

Kurzfassung

Das Werkstattnetz IRS hat sich auf das Reparieren und Lackieren von Schäden spezialisiert, auch Smart Repair wird angeboten. Ein weiterer Schwerpunkt der Gruppe liegt auf Karosserie- und Reparaturarbeiten an E-Autos.



Foto: Rocco Swantusch

Zwei Betriebe am Düsseldorfer Standort sind für die Arbeiten am Tesla zertifiziert.

ist es in der Regel günstiger, wenn ein Teil instand gesetzt wird, als es zu ersetzen“, betont Stoll. Auf so manches Ersatzteil wartete man dann aber auch in Düsseldorf länger als üblich. Die globalen Ketten für Rohstoffe, die aus diversen Gründen gestört oder gar unterbrochen waren und es zum Teil noch immer sind, verlangsamen auch in den K&L-Betrieben das Geschehen. So gab es laut Stoll Teile, die eigentlich immer verfügbar sind, wie eine Motorhaube, hinter denen im Bestellsystem plötzlich eine Lieferzeit von einem Vierteljahr stand.

Wenn beim gravierendsten Part, dem Mangel an Microchips für Neufahrzeuge aller Art, die Wertungskette ins Stocken gerät, merkt dies ein Fahrzeugaufbereiter wie Dent Wizard sofort. Dent Wizard ist die Smart-Repair-Marke im IRS-Verbund und eine der Initial-Akquisitionen der Gruppe. 2014 fanden sich die ersten zwei Puzzleteile mit Dent Wizard und Douteil zusammen. An 21 Standorten sind 450 Fachmänner und Fachfrauen zu finden, wobei 350 als deutschlandweite Eingreiftruppe unterwegs sind. Denn Dellen sind oft Hagel- und damit Naturschäden, die lokal entstehen und dort auch betreut werden müssen. „Wir sind deshalb in den Autohäusern oder direkt auf dem Hof des Flottenkunden zu finden“, berichtet Stoll. Vor Ort kommen dann noch über 100 Fahrzeugaufbereiter dazu, die unter anderem dem Leasingrückläufer einen besseren Look verpassen und damit einen höheren Wiederverkaufswert für den Leasingnehmer generieren können. „Es ist auf jeden Fall sinnvoll, sich ein Fahrzeug anzuschauen, bevor es zum Leasinggeber

zurückgeht“, sagt Stoll wenig überraschend.

Unvorhersehbares Risiko

Während sich im K&L-Bereich die corona-bedingte Auftragsdelle mittlerweile geglättet hat, bleiben die Wetterereignisse wie Hagel und der damit einhergehende Schaden für das Fahrzeugäußere unvorhersehbar und folgen keinem Muster. „Das Jahr 2020 war aus Sicht eines Hagelexperten ein schlechtes, für die Flottenkunden und Versicherungen indes ein gutes“, bringt es Stoll auf eine Formel.

Und dann staute sich das Wasser plötzlich im Juli unheilvoll an Seitenarmen des Rheins wie der Ahr. „Die Autos aus den Überschwemmungsgebieten sind allerdings zu 99,9 Prozent irreparabel“, erklärt Stoll. Dass sie zumindest ein Mindestmaß an Aufbereitung erhalten, liegt zum einen am Interesse der Versicherung, an der einen oder anderen Stelle Teilerlöse über die Vermarktung zu generieren. Hier ist wie bei einem Hagelschaden schnelles Handeln nötig und das Netzwerk greift auf weitere Partner zurück.

Zugang zu den Fahrzeugdaten

Im klassischen Tagesgeschäft geht es um Dellen und Beulen – und zwar unabhängig, ob das Fahrzeug ein klassischer Verbrenner oder ein E-Auto ist. „Wir erkennen ein E-Fahrzeug am Kennzeichen“, lacht Stoll. Für die Abläufe in der Flotte spielt dies formal also keine Rolle. Was hier allerdings eine Rolle spielt, sind die Sicherheitssysteme der Autohersteller – eine Thematik, die unter anderem bei der Kalibrierung zum Tragen kommt, wenn es pro Fahrzeug nur einen Datenschlüssel gibt, der dann vordergründig im eigenen Servicenetz geteilt wird (zum Beispiel für Over-the-Air-Updates). Außenstehende wie das IRS-Netzwerk stoßen hier zuneh-

„In einer starken Gruppe wie der IRS Group entwickeln wir Handwerk zu Hightech.“

Ulrich Stoll, IRS Group

mend auf Probleme. Am Zugang zu solchen Fahrzeugdaten verläuft laut Stoll künftig die Kennlinie zwischen den freien Reparaturbetrieben.

Hier sehen sich die Düsseldorfer allerdings gut gewappnet, was auch in der permanenten Weiterbildung der Mitarbeiter unter anderem im IRS-Group eigenen Schulungszentrum begründet liegt. Denn ohne eine Schulung in Hochvolttechnik darf kein Schaden behoben und keine Delle gedrückt werden. Neben der Gefahrquelle Starkstrom gestaltet sich das An- und Abbauen von Fahrzeugteilen anders als bei den bisherigen Verbrennermodellen. Deshalb bedarf es wie hier am Düsseldorfer Vorzeigestandort der engen Absprache zwischen jenen, die am Fahrzeug hantieren, und jenen, die kleine Dellen herausmassieren und größere Dellen drücken oder hebeln. „Hier ist es von großem Vorteil, dass die befähigten Mitarbeiter alle an einem Standort sind“, sagt Ulrich Stoll. Hinzu kommt, dass dies auch für die Tesla-Welt gilt, denn im Netzwerk sind auch zwei zertifizierte Betriebe für die kalifornischen E-Flitzer beheimatet.

Rocco Swantusch |



Foto: Rocco Swantusch

Auto als Flutschaden: Die meisten Fahrzeuge sind nicht mehr nutzbar.