

Tauschen kann jeder

Trendbericht | Der Mangel an Neu- und Gebrauchtwagen macht die Kfz-Reparatur noch attraktiver. Es lohnt sich wieder, Geld in ältere Fahrzeuge zu investieren. Wenn aber Tauschteile nicht vorhanden sind, ist Können gefragt, das oft in Betrieben fehlt.



Foto: Marcel Schöch

Manche handwerklichen Fähigkeiten werden jungen Mechatronikern nicht mehr vermittelt.

Seit Corona, aber spätestens mit dem Ukraine-Krieg hat sich die Situation für viele Werkstätten drastisch geändert. „Brachten noch im Jahr 2019 Halter ihre älteren Fahrzeuge für Service und Reparatur in die Werkstatt, wenn es gar nicht mehr anders ging, hat sich dies heute spürbar verändert“, so Tomasz Theiler, Mit-Geschäftsführer der R&R Fahrzeugtechnik GmbH westlich von München. „Heute wollen viele ihr Fahrzeug wieder auf Vordermann bringen, weil Neuwagen aufgrund gestörter Lieferketten sehr lange Wartezeiten haben und entspre-

chend der Markt für junge Gebrauchte auch bereits leergefegt ist. Auch die Preise älterer Gebrauchter gehen mittlerweile durch die Decke.“

Gemessen an den Gebrauchtwagenpreisen, lohnt es sich daher wieder, Geld in ältere Fahrzeuge zu investieren. Zwei Intentionen stehen dahinter: Entweder man möchte seinen Wagen noch länger fahren, weil Neu- und junge Gebrauchtwagen schlicht zu teuer sind, oder man möchte noch einen möglichst großen Gewinn mit seinem alten Wagen erzielen, um einen neueren finanzieren zu können. Und das geht bekanntlich mit einem technisch einwandfreien Fahrzeug am besten. Über diese Entwicklung könnten sich freie Werkstätten freuen, da hier hauptsächlich Halter von Fahrzeugen, die älter als fünf Jahre sind, Service- und Reparaturarbeiten durchführen lassen. Doch zwei Gründe verhindern, dass diese Entwicklung zu einer guten Auftragslage in den Werkstätten führt: gestörte Lieferketten und der Fachkräftemangel. „Den Negativtrend beim Fachkräftemangel beobachten wir

bereits seit gut 15 Jahren“, so Theiler. „Wir haben daher schon vor langer Zeit das Sozialprojekt ‚Starthilfe‘ ins Leben gerufen, bei dem wir gescheiterten Jugendlichen zum Schul- und Berufsabschluss verhelfen und auf den Arbeitsmarkt vorbereiten. Nebenbei bekommen wir so auch regelmäßig hoch motivierte Fachkräfte!“

Fehlendes Wissen

Dem Ersatzteilmangel begegnen viele Werkstätten mit der klassischen Reparatur. Vor allem der Mangel bei Karosserieteilen kann so aufgefangen werden. Doch auch hier stoßen einige Kfz-Betriebe sehr schnell an ihre Grenzen. „Heutzutage können nur noch wenige Kfz-Profis mit dem Schweißgerät umgehen“, so Stefan Bader, der im K+L-Fachbetrieb Gamps in Norden von München die Abteilung Instandsetzung leitet. „Bei der Reform des Kfz-Mechaniker-Lehrplans 2003, aus dem schließlich der Kfz-Mechatroniker hervorging, hat man kurzerhand das Schweißen aus dem Lehrplan gestrichen.“ Dies blieb so lange unbemerkt, solange es noch genug Kfz-Mechaniker gab. Jetzt aber gehen viele dieser „Alt-Mechaniker“ in Rente. Wenn dann, wie jetzt, wieder der Trend

Kurzfassung

In den Werkstätten wird wieder deutlich mehr repariert – weil es für Neufahrzeuge lange Lieferzeiten gibt. Also wird eher Altes wieder flottgemacht. Dazu muss man aber über fundierte Kenntnisse verfügen.



Foto: Marcel Schöch

Stefan Bader vermisst bei manchen Mechanikern fehlende handwerkliche Kenntnisse.

zur klassischen (Karosserie-)Reparatur einsetzt, weil Blechteile schlicht nicht lieferbar sind, wird ein solcher fachlicher Mangel besonders ersichtlich.

Klassische Reparatur

In vielen freien, aber auch Marken-Werkstätten ist daher ein (noch) leichter Trend hin zum Erlernen alter Handwerksmethoden wie Schweißen, Löten, Spenglern, aber auch „analoge“ Fehleranalyse zu spüren. „Hier sind vor allem Oldtimer-Fachbetriebe klar im Vorteil“, erklärt Bader, „da dort diese Kenntnisse von jeher gepflegt werden, denn die klassische Reparatur, also die Aufarbeitung verschlissener oder defekter Teile, ist oft die einzige Möglichkeit, die Fahrfähigkeit eines Fahrzeugs wiederherzustellen.“ Dass diese Kenntnisse plötzlich wieder für moderne Fahrzeuge von Nutzen sein könnten, hätte vor wenigen Jahren niemand geglaubt.

Der Trend hin zur Reparatur wird aber auch getragen von einem neuen Umweltbewusstsein vor allem in jüngeren Gesellschaftsschichten. Hier geht es in erster Linie um Ressourcenschonung und Nachhaltigkeit, weniger um Kosteneinsparung oder Ersatz ausbleibender Ersatzteile. Vielmehr ist dieser Trend eine mittelbare Folge des als „Recht auf Reparatur“ bezeichneten Zusatzes der Ökodesign-Richtlinie (2009/125/EG), die seit 1. März in den gesamten 27 EU-Staaten in Kraft getreten ist. Diese Richtlinie ist Teil eines größeren Projekts zur Reduzierung der Umweltbelastung durch langlebige und energieverbrauchsrelevante Produkte und betrifft in erster Linie Kühlschränke, Waschmaschinen, Haartrockner oder Fernseher, die in der Europäischen Union verkauft werden.

Foto: Marcel Schoch



Tomasz Theiler, Mit-Geschäftsführer der R&R Fahrzeugtechnik GmbH.

Versicherer fordert mehr Reparatur

Kfz-Reparaturen könnten nach Einschätzung der Allianz billiger und umweltfreundlicher sein, wenn defekte Teile nicht gleich ausgetauscht, sondern repariert würden. Bei seinem alljährlichen Autotag in Ismaning präsentierte der Versicherer konkrete Berechnungen.

„Ein Punkt sind die niedrigeren Kosten“, sagte Christoph Lauterwasser, Leiter des Allianz-Zentrums für Technik. „Der zweite große Vorteil ist, dass das Auto schneller aus der Werkstatt kommt, gerade, wenn viele Teile wie derzeit nicht lieferbar sind.“

Laut Allianz bestellen manche Werkstätten häufiger neue Ersatzteile als andere. „Es gibt Werkstätten, bei denen die Reparaturquote bei beschädigten Windschutzscheiben zwischen zehn und 15 Prozent liegt, bei anderen über 30 Prozent“, sagte Lauterwasser. „Wir sehen auch bei anderen Teilen, dass die Reparaturquoten je nach Betrieb sehr unterschiedlich sind. Im Hintergrund steht natürlich für die Werkstatt auch immer die Frage: Was habe ich für eine Marge beim Tausch versus Reparatur?“ Eine deutschlandweite Erhöhung der Reparaturquote um zwei Prozentpunkte würde demnach jährlich etwa 5.000 Tonnen CO₂ einsparen, das entspricht laut Allianz dem Energieverbrauch von 860 Haushalten.

Reparatur spart viel CO₂ ein

Für seine Beispielrechnungen hat der Versicherungskonzern einen VW ID.3 ausgewählt. Bei der Reparatur des Scheinwerfers gegenüber dem Einbau eines Neuteils werden 98 Prozent der CO₂-Emissionen eingespart. Hinzu kommt eine erhebliche Kostenminderung, die zum Beispiel beim VW ID.3 bis zu knapp 1.000 Euro pro Scheinwerfer beträgt. Während die Reparatur eines Scheinwerfergehäuses in Deutschland erlaubt ist, wird die Instandsetzung der Scheinwerferverglasung nicht zugelassen.

Welche Einsparungen bei Schäden an der Karosserie möglich sind, wird am Beispiel eines Ford Fiesta deutlich: So kostet die Reparatur der Seitenwand durch Rückformung nur 1.858 Euro im Vergleich zur Erneuerung, die mit 3.614 Euro zu Buche schlagen würde. Das bedeutet eine Halbierung der Kosten. Die Reparatur der Frontscheiben beim ID3 kostet 184 Euro im Vergleich zum Tausch (1.418 Euro). (sp-x/diwi)

Hersteller müssen sicherstellen, dass diese Geräte bis zu zehn Jahre nach ihrem Verkauf repariert werden können. Damit soll der riesige Berg an Elektroschrott reduziert werden. Dass dieser Trend bereits auch im Automobilbereich angekommen ist, zeigen beispielsweise prosperierende Firmen wie EPS Elektronik, Glaubitz oder RH-Electronics. Diese Firmen sind allesamt auf die Reparatur elektronischer Komponenten von Kfz spezialisiert und mittlerweile eine feste Größe bei vielen Werkstätten.

Die Digitalisierung der Werkstatt ist hingegen schon lange kein Trend mehr, sondern vielmehr bereits gelebter Alltag. Hochleistungs-Datenübertragung in Echtzeit zwischen Fahrzeug und Service-mechatroniker und demnächst KI-geführte Fehleranalyse sind bestehende bzw. absehbare Entwicklungen. Doch hier ist

auch ein Trend zu spüren, an den vor Corona kaum jemand gedacht hat. „Wir setzen bei der Fehlersuche wieder verstärkt das Oszilloskop ein, um elektrische Signale sichtbar zu machen“, so Theiler. „So können wir zum Beispiel bei sporadischen Signalfehlern, wie sie bei ABS-Sensoren auftreten können, mithilfe von einem Oszilloskop Signalverläufe als Graph am Monitor beobachten und genau analysieren.“ Bei R&R wird daher bei der Lehrlingsausbildung jetzt wieder verstärkt, neben der Ausbildung am Multimeter, auch der Umgang mit dem Oszilloskop vermittelt. Theiler weiß, dass es die Mischung macht: „In der heutigen Situation sind alte Handwerkstechniken – die alten wie die neuen – gefragt. Nur wer sie alle gleichermaßen gut beherrscht, wird seine Werkstatt ohne größere Probleme in die Zukunft führen können.“

Marcel Schoch