

AUCH DAS KAROSSERIEGEWERBE STÖSST AN GRENZEN

Ähnlich wie die Garagisten, stehen auch die Karosseriebetriebe unter hohem Investitionsdruck. Dabei geht es aber nicht um von Importeuren gesetzte Standards, sondern um neue Technologien und um Überkapazitäten.

Wem ein Malheur mit dem Auto passiert ist und wer bei Google «Blechscha-den» eingibt, landet automatisch zuerst bei der Flückiger AG in Oftringen AG. Das zeigt schon: Der Geschäftsführer Christoph Flückiger (56) ist einer, der rechtzeitig in die Webszene eingestiegen ist und mit der Zeit geht.

1960 wurde die Firma von Heinz Flückiger in Rothrist AG gegründet. Bereits ein Jahr später begann der erste Lehrling seine Ausbildung im jungen Unternehmen am heutigen Autobahndreieck im Mittelland.

Die Carrosserie H. Flückiger spezialisierte sich von Beginn weg auf die Instandstellung von beschädigten Automobilen. Die weitere Firmengeschichte ist eine Aneinanderreihung von Investitionen – u. a. mit einem Neubau im benachbarten Oftringen –, was sich auch nicht änderte, nachdem Flückigers Sohn Christoph 1992 die Gesamtverantwortung für das Unternehmen übernommen hatte.

Mit dem Ersatz der zwei Lackier-/Trocknungskabinen wurde 2015 eine weitere Rundumerneuerung abgeschlossen. Die topmodernen Anlagen, welche von der ESA geliefert und montiert wurden, entsprechen den neusten technischen Anforderungen. Gegenüber der alten Kabine wurde die Luftmenge fast verdoppelt. Die computerbasierte Steuerung sichert ein effizientes Arbeiten bei optimaler Ausnutzung der Ressourcen (Strom und Gas). Die Lichtmenge wurde verdreifacht, und dank einfach zu bedienenden Liften ist ergonomisches und qualitativ hochstehendes Arbeiten sichergestellt.

Wir reden also mit einem Vollprofi, der sich voll und ganz dem Karosserie-gewerbe verschrieben hat.

Schwindende Margen

Was Christoph Flückiger uns über die Karosseriebranche erzählt, dürfte deshalb Allgemeingültigkeit haben. In den



Stahl und Alu vertragen sich nicht, also muss man zweigleisig arbeiten.

© Jürg Wick

guten Zeiten hat er sich spezialisiert und jammert auch nicht, sieht aber, dass es dem Gewerbe schlechter geht, weil sich die Rahmenbedingungen immer schneller ändern. Einerseits schwinden die Margen, andererseits steigen infolge komplexerer Autotechnik die Investitionen. Am Ende des Tages muss man froh sein, wenn es sich gelohnt hat, am Morgen aufgestanden zu sein. Auf einen kurzen Nenner gebracht: auch im Karosserie-gewerbe bestehen Überkapazitäten. Bis in die 90er-Jahre wurden vielerorts solche aufge-

baut. Grössere Player haben sogar erst in der jüngeren Vergangenheit noch Kapazitäten aufgebaut.

Der Verdrängungsmarkt hat auch das Karosserie-gewerbe erreicht, die tolle Zeit, wo es praktisch nur aufwärts gehen konnte, ist vorbei. Wir vernehmen von verschiedenen Seiten, dass man sich spezialisieren sollte, wie es eben die Geschichte der freien Marktwirtschaft diktiert. Die Arbeitsteilung wird enghaschiger. Einige Versicherungen nutzen die Überkapazitäten zu ihren Gunsten aus: Dank Schadensteuerung

drücken sie Werkstattpreise und verlangen Rabatte auf Ersatzteilen; die Rentabilität sinkt dramatisch.

Die Motorisierungsrate steigt weiter, zwischen 2014 und 2015 nämlich von 539 auf 541 Autos pro 1000 Einwohner. Fakt ist aber, so haben wir es gehört und so wird es auch von Christoph Flückiger bestätigt, dass das Schadensaufkommen abnimmt, weil die neuen Assistenzsysteme greifen.

Parkassistenten, Aussenspiegel mit Blindspot und so weiter funktionieren und verhindern Bagatellschäden, ESP



Auch das Farbmischen wird immer komplexer.



Grosse Investition: digitale Richtbank Car-o-Tronic.



Selbst einen anderen Staubsauger braucht es, wenn man mit Alu arbeiten will.

und PreCrash-Systeme sogar Schlimmeres. Das muss man begrüssen, auch wenn der Fortschritt, wie in anderen Branchen, Arbeitsplätze kostet.

Multimaterial-Mix

Aber der Fortschritt beschränkt sich nicht auf die Elektronik, sondern greift auch in die Karosseriestrukturen ein. Stichwort Multimaterial-Mix: BMW hat damit ohne viel Aufheben zu machen, mit dem Fünfer (E60) 2003 begonnen und praktisch den ganzen Vorderwagen aus Aluminium konstruiert. Davor schon hatte Honda 1990 den NSX und Audi 1994 sein Flaggschiff A8 in Space-Frame-Technik in Vollaluminiumbauweise vorgestellt. Und im vergangenen Jahr stellte Jaguar sein Volumenmodell XE vollständig aus Aluminium vor.

Audi, Porsche und andere setzen auf einen Multimaterial-Mix – eine Evolutionsstufe.

Wer sich an derartige Autos heranzumachen will, muss kräftig investieren, denn Stahl und Aluminium verlangen sich nicht. Reparaturen in gemischter oder reiner Alubauweise erfordern eine zweite Werkzeuggarnitur pro Arbeitsplatz und benötigen, wegen der neuen Toleranzvorgaben, ein elektronisches Messsystem samt neuem Lift (ca. 80 000 Fr.), spezielle, explosionsgeschützte Absauganlagen (ca. 15 000 Fr.) und ein zusätzliches Schweißgerät (ca. 15 000 Fr.) usw. Bei den Arbeitsprozessen an Autos in Mischbauweise müssen Stahl und Alu strikte getrennt behandelt werden.

Gleichzeitig, so erklärt uns der Karosseriefachmann, hat sich nicht nur der durchschnittliche Schadenanfall verrin-



Nieten und kleben statt schweißen.



Christoph Flückiger (56) konzentriert sich auf moderne Konstruktionen.

gert, auch der Zeitaufwand wurde wegen rationelleren Konstruktionen markant reduziert. Einzig der Ersatzteilbedarf hat sich infolge komplexerer Technik erhöht, aber parallel sind die Margen für die verschiedenen Teile geschmolzen wie Schneemänner im April.

Arbeitsteilung

Im härter werdenden Umfeld muss sich jedes Unternehmen Richtung Spezialisierung ausrichten, und zum Glück gibt es im Zeichen der zunehmenden Arbeitsteilung auch neue Möglichkeiten. Stichwort dazu ist beispielsweise die wachsende Oldie- und Youngtimer-Sze-

ne. «An über 20-jährige Autos gehen wir nicht mehr ran», sagt unser Spezialist, der sich im mittel- und höherpreisigen Segment und bei komplexen Instandsetzungen einen guten Namen geschaffen hat und über den Durchblick sowie die entsprechende Ausstattung für den aufkommenden Multimaterial-Mix verfügt. Also braucht es zunehmend Spezialisten, welche sich noch auf die Nachkriegstechnik verstehen. Das Glas bleibt halb voll.

Der 56-jährige Flückiger sieht auch vermehrt Probleme bei den Nachfolgeregelungen, weil die Jungmannschaft eher studieren als eine Lehre absolvie-

ren möchte. Aufgrund der Marktentwicklung verständlich, doch für innovative Betriebe, welche sowohl technisch als auch in Bezug auf Marketing und Kundenservice à jour sind, bleiben Chancen im Markt real existent. Auch das Thema Recycling könnte für verschiedene Spenglereibetriebe interessant werden: Im Artikel über den Aluminium-Konzern Novelis (AR 41/2015) wurde erwähnt, dass in den verarbeiteten Materialien über 50 % aus recyceltem Aluminium bestehen und eine Quote von 80 % angestrebt wird.

Jürg Wick

10 AUSGABEN IM JAHR

Automobil Revue Spezial-Angebot *

Senden Sie uns eine E-Mail mit dem Betreff „HEM30“ an abo@home-electronics.ch inkl. Adresse sowie gewünschte Aboart oder rufen Sie uns an: +41 (0)31 740 97 56

Abonnieren Sie sich bis Ende April und profitieren Sie.

Home Electronics Magazin – Exklusiv nur im Printabo

Probe-Abo (3 Ausgaben):	CHF 19.-	anstatt CHF 29.-
1 Jahr:	CHF 69.-	anstatt CHF 98.-
2 Jahre:	CHF 129.-	anstatt CHF 181.-

Home electronics

MAGAZIN

Faszination Technik, verständlich erklärt

Audio, Video, TV und Heimkino wachsen im Smart-Home immer mehr zusammen. Home Electronics schafft mit profunden Tests und Ratgebern Orientierung in diesem dynamischen Markt. Objektiv, unbestechlich, lesefreundlich.

Home Electronics ist das einzige Magazin für Consumer-Electronics-Produkte in der Schweiz. Seit 20 Jahren der zuverlässige Trendscout für Marken und Märkte.

*Angebot ist bis zum 30.04.2016 gültig. Preise inkl. MWST und Versand.