

Name It!

Spot-, Smart-, Kleinschadenreparatur

Wie man es auch immer nennen mag – dieses Thema poppt mit großer Regelmäßigkeit immer wieder auf. Ein eigenständiges Betätigungsfeld oder in den Betriebsablauf voll integrierbar? Welche Systeme werden im Markt angeboten?

Eigenständiges Betätigungsfeld oder in den Betriebsablauf voll integrierbar?

Erfahrene Branchenkenner gehen davon aus, dass die Schäden in Zukunft deutlich kleiner werden und große Strukturschäden abnehmen werden. Sollte sich diese Entwicklung bewahrheiten, werden sich viele Abläufe im Reparaturvorgang verändern. Auch die Anforderungen an den Arbeitsplatz, die Kosten- und Preisstruktur und die Kundengewinnung stehen dann vor einem Wandel.

Bereits jetzt bieten neuartige Anlagen wie Multifunktionsarbeitsplätze die Möglichkeit diese Kleinschäden effizient instanzzusetzen. Noch spezifischer und kleinteiliger sind die Reparaturmethoden im Bereich von Smart Repair.

Da stellt sich natürlich die Frage, inwieweit sich Smart Repair wie auch die



Marina Markanjan, bpr Mittelstandsberatung

Kleinschadenreparatur in den Betriebsablauf voll integrieren lassen.

Gerade zwischen Smart Repair und der klassischen Unfallinstandsetzung gibt es einige Unterschiede. Der Wesentlichste ist, dass es sich bei der Kleinschadenreparatur um eine Art von standardisiertem Mengengeschäft handelt bei dem es auf eine hohe Auslastung und einen hohen Durchlauf ankommt.

Erst dann ist es möglich ein interessantes Volumen und damit auch gute Erträge zu realisieren und die zuständigen Mitarbeiter mit diesem Modell auszulasten.

Gerade aus diesem Grundgedanken ergeben sich verschiedene Voraussetzungen, die bei der Entscheidung ob Smart Repair im eigenen Betriebsablauf voll integrierbar ist:

1. Bewältigung der Kundenpräsenz

Will man einen Produktivmitarbeiter mit Smart Repair voll auslasten sind pro Tag drei bis vier Aufträge notwendig. Dies würde bedeuten, dass mindestens drei Autos zusätzlich angenommen und wieder abgegeben werden müssten. Diese hohe Kundenpräsenz und schnelle Abwicklung von den einzelnen Aufträgen, könnte zu Störungen im bisherigen Geschäftsablauf führen.

2. Standortbedingungen und Mindestgröße

Es muss ein Mindestpotential an möglichen Aufträgen in Form von Fahrzeugbeständen im Einzugsgebiet vorhanden sein. Ein städtisches Umfeld oder ein Ballungsgebiet mit mindestens 50.000 Einwohnern ist notwendig. Viel wichtiger ist noch, dass ausreichend Platz auf dem bisherigen Betriebsgrundstück vorhanden ist, um die erhöhte Kundenfrequenz bewältigen zu können.

3. Kompetenzen des Betriebes und seiner Mitarbeiter

Um Kleinaufträge wirtschaftlich effizient instand setzen zu können geht der

Trend dahin, dass ein Fahrzeug nur noch von einem Mitarbeiter repariert wird. Das heißt, der Betrieb braucht Allrounder, die nur durch Schulung und Übung ausgebildet werden können.

Positive Auswirkungen auf die Auslastung werden zudem Betriebe mit einem kommunikativen und verkaufserfahrenen Annahmemitarbeiter haben.

Fazit:

Smart Repair kann sicherlich in den Geschäftsbetrieb integriert werden, wenn die bisherige Struktur des Betriebes passt. Für die Entscheidung können Betriebsinhaber sich folgende Fragen beantworten:

- Hat mein Betrieb aktuell eine geringe Verweildauer der Fahrzeuge?
- Hat mein Betrieb bereits heute eine hohe Frequenz an Kunden?
- Ist ausreichend Platz da, um mindestens drei Fahrzeuge am Tag zusätzlich anzunehmen, zu bearbeiten und wieder abzugeben?

Betriebe mit einer hohen Anzahl an Strukturschäden, mit viel Demontagegear-

beiten und einer hohen Verweildauer, sollten den Bereich Smart Repair nicht in den bestehenden Betrieb integrieren. Die Gefahr, dass die bestehenden Prozesse behindert werden, ist zu hoch.

Eine visionäre Alternative

Sollten die Branchenkenner recht behalten, werden in naher Zukunft fast 80 Prozent aller Schäden nur noch ein bis maximal zwei Teile an der Karosserie treffen. Das würde das Bild von Karosserie- und Lackierbetrieben unweigerlich verändern.

In diesem Fall wäre eine wirtschaftliche, interessante Alternative, dass um den bestehenden Karosserie- und Lackierbetrieb mehrere kleine „Smart Repair“-Betriebe aufgebaut werden.

Die breite Marktabdeckung von hochfrequentierten Regionen würde dazu führen, dass der Karosserie- und Lackierbetrieb durch die Strukturschäden voll ausgelastet werden könnte und die Kleinschäden anhand effizienterer und sparsamer Reparaturmethoden instandgesetzt werden.

Marina Markanian,
bpr Mittelstandsberatung

Jetzt für Kunststoff, Glas und Leder!

Das „SMART“ in SMART Repair steht für ‚Small Middle Area Repair Technologies‘ – das heißt, Reparaturtechniken für kleinere und mittlere Schäden. Früher bezog sich das auf die Reparatur von Dellen, Kratzer oder Steinschlägen im Lack, jetzt bedeutet es auch: Zigarettenlöcher, Armaturenkratzer und Risse im teuren Ledersitz zu reparieren.

„Noch vor einigen Jahren wurde oft darüber diskutiert, ob es sich lohnt SMART, beziehungsweise Spot Repair als Geschäftsfeld im Betrieb aufzuneh-

men“, erinnert sich Raimondo Stau ATC & Trainings Coordinator AkzoNobel Vehicle Refinishes „heutzutage hat sich die Situation verändert! Wir sprechen nicht mehr darüber, ob es ein Thema ist, sondern in welchen Bereichen wir es noch einsetzen können. Denn Unternehmen mit Schadenmanagement - dazu gehören Schadensvermittler, Versicherer, Autohäuser, Betreiber von Fuhr- und Flottenparks, verlangen in ihren Anforderungsprofilen zunehmend mehr von den Betrieben. Das erhöht den Druck und wirkt sich auch auf den Aufgabenbereich der Lackierer aus. Im Zuge dieser Entwicklung ist es wichtig vorausschauend zu denken und zu handeln. Deshalb bieten wir bei unseren AkzoNobel Premium-Marken



Raimondo Stau, Trainings Coordinator
AkzoNobel