

Lackiererblatt

Magazin für Fahrzeuglackierung, Karosserie und Reparatur

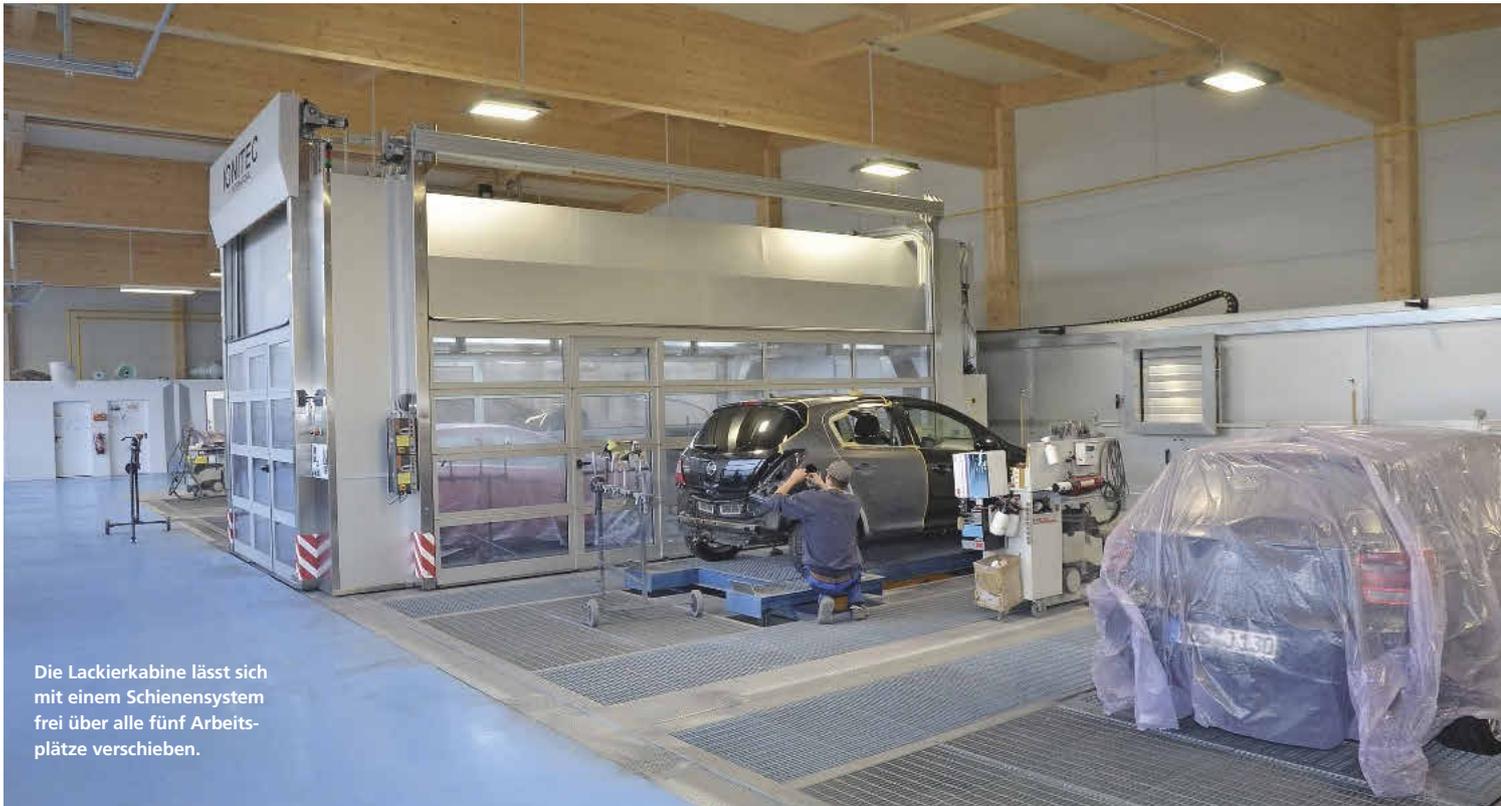
www.lackiererblatt.de

► Januar 2016

Ausrüstung
Drehbare
Lackierbühne

Lackdesign
Die Helme der
Skiasse

Anlagentechnik
Kabine kommt
zum Fahrzeug



Die Lackierkabine lässt sich mit einem Schienensystem frei über alle fünf Arbeitsplätze verschieben.

Rangierzeiten: Fehlanzeige

Bei Auto Hermann in Kempten fährt die Kabine zum Fahrzeug

► Man kann den Ablauf in einer Lackierwerkstatt auf ziemlich unterschiedliche Arten organisieren. Meistens gibt es einen Vorbereitungsbereich auf der einen, einen Lackiertrakt auf der gegenüberliegenden Seite, und zwischen beiden Bereichen werden Fahrzeuge hin und hergeschoben. Manchmal erfolgt der Ablauf auch linear; dann werden die Fahrzeuge von den Vorbereitungsplätzen auf Schienen quer in die Lackieranlage und wieder heraus geschoben. Oder sie werden vertikal vom Vorbereitungsbereich durch die Lackieranlage in den Finishbereich transportiert. Wie das im jeweiligen Betrieb organisiert ist, erkennt man meistens auf den ersten Blick. Wer den neuen Lackierbetrieb der Firma Auto Hermann in Kempten betritt, wird dagegen stutzig: Fünf hochwertig ausgestattete Vorbereitungsplätze liegen da in einer

Reihe, auf einem steht eine Lackierkabine, aber es gibt keine Schienen und auch keine Rangierflächen. Wie soll das funktionieren? Das Rätsel löst sich, sobald ein Mitarbeiter per Knopfdruck die Seitenwände der Kabine hochfahren lässt und dann die komplette Kabine scheinbar mühelos von einem Arbeitsplatz zum nächsten schiebt, wo eben noch ein Fahrzeug abgeklebt wurde. Hier bewegt sich kein Fahrzeug, sondern die Kabine!

Schnelle Trocknung

„Booth on the move“, Kabine in Bewegung, nennt sich dieses ziemlich revolutionäre Konzept, das vom italienischen Hersteller Ionitec entwickelt und in Deutschland erstmals bei Auto Hermann in Kempten installiert wurde. Ionitec ist eigentlich als Lieferant für gas-

betriebene Infrarotbögen bekannt; kein Wunder, dass ein solcher auch in der mobilen Lackierkabine installiert ist. „Wir haben uns bei der Vorbereitung der Planung intensiv mit den unterschiedlichsten Konzepten beschäftigt“, erzählt Andreas Hermann, der sich mit seinem Bruder Michael die Geschäftsführung teilt. „Am Ende kam uns dieses Konzept einfach am schlüssigsten vor. Den Ausschlag gab zum einen, dass hier praktisch keine Rangierarbeiten anfallen, und dass zum anderen die Schnelligkeit und Prozesssicherheit der Trocknung konkurrenzlos sind. Dazu kommen die Energieeinsparungen, die sich schon nach kurzer Zeit deutlich abzeichneten.“ Die Trocknung kann allerdings auch „klassisch“ konvektiv erfolgen. An jeder der fünf Positionen, an die die Kabine verschoben werden kann, gibt es eine Dockingstation, über



Die Kabine ist mit einem gasbetrieblenen Trocknungsbogen ausgestattet, bietet aber auch die Möglichkeit, konvektiv zu trocknen.

Der Ionitec-Trocknungsbogen wird von außen per Touchscreen-Display gesteuert.



„Ruhiger und entspannter arbeiten“

Herr Hermann, mit Ihrem Neubau und der Entscheidung für die „Booth on the move“ gehen Sie völlig neue Wege – ist es nicht ein wenig riskant, bei so einer Technologie den Vorreiter zu spielen?

Die Anlage, die wir jetzt installiert haben, realisiert einige Ideen, die mir schon lange im Kopf herumgingen, ich wusste nur nicht, dass es eine technische Umsetzung gibt. Daher war ich von Anfang an vom Konzept überzeugt und sehr gerne in der Vorreiterrolle. Ich muss aber zugeben, dass wir uns, nachdem die Entscheidung für diese Lösung gefallen war, bewusst ein bisschen von der Außenwelt abgeschottet haben – ich wollte ganz einfach keine Kritiker und Bedenkenträger hören, sondern in Ruhe die Lösung umsetzen, die ich für die ideale hielt.

Wie kommen Ihre Mitarbeiter mit dem neuen Ablauf zurecht?

Sie wurden schon bei der Entscheidung miteinbezogen, insofern war keiner überrascht. Aber das Echo auf die Anlage ist hervorragend. Das Arbeiten ist sehr viel ruhiger und entspannter, obwohl wir deutlich



Andreas Hermann: „Der Wegfall von Rangierarbeiten macht sich extrem positiv bemerkbar.“

mehr Aufträge bearbeiten. Der Wegfall von Rangierarbeiten macht sich extrem positiv bemerkbar.

Wie haben Sie intern die Arbeit organisiert – die Trennung zwischen Vorbereitung und Lackierung löst sich hier ja zumindest räumlich auf.

Meine Mitarbeiter arbeiten seit jeher sehr selbstständig, und in der neuen Anlage sind wir so organisiert, dass jeder sein Fahrzeug von Anfang bis Ende fertigstellt – also vom Spachtel bis zum Finish.

Wie absprachebedürftig ist dann der Einsatz der Kabine?

Das geht sehr einfach – wir machen morgens eine kurze Teambesprechung, bei der festgelegt wird, was ansteht, und ob bestimmte Aufträge besonders eilig sind – und so wird dann den Tag über verfahren. Der IR-Bogen gibt uns ja die Möglichkeit, sehr schnell zu sein.

Wenn Sie die Kostenseite betrachten – um welchen Faktor ist die Lösung, die Sie jetzt gewählt haben, teurer als eine konventionelle Anlage mit ähnlicher Kapazität?

Die Technik als solche ist natürlich teurer; allerdings hätte ich statt in den IR-Bogen in einen Trockner oder eine zweite Kabine investieren müssen; außerdem hätte man für eine klassische Anlage die Lackierhalle etwa ein Drittel größer bauen müssen, insofern gleichen sich die Kosten aus – und die niedrigeren Energiekosten sind hier noch gar nicht einberechnet.

Herr Hermann, vielen Dank für das Gespräch.

die die Versorgung mit Luft erfolgt. Die Kabine ist daher mit einem Aggregat ausgestattet, das einen Luftstrom von 28.000 m³ ermöglicht und Luft genau wie eine hochmoderne Kombikabine aufheizen kann. Über ein Kanalsystem gelangt die Luft vom dezentralen Brenner an die Dockingstationen. „Bisher haben wir die Luft allerdings nur auf Verarbeitungstemperatur erhitzt und uns ansonsten auf den Portalrockner verlassen“, betont Andreas Hermann.

Alles versenkt

Dass die komplette Lackierkabine auf allen Plätzen eingesetzt werden kann, hat natürlich auch Auswirkungen auf die Gestaltung der Arbeitsplätze. Diese sind nicht nur mit Unterflur-Luftabsaugung ausgestattet; auch andere Ausstattungen befinden sich „unterflur“ – Hebebühnen sind ebenso wie Energieampeln versenkbar, das komplette restliche Equipment bringt jeder Mitarbeiter auf seinem persönlichen Werkstattwagen unter. Da jeder Arbeitsplatz zur Kabine werden kann, darf nichts herumstehen. Angenehmer Nebeneffekt dabei: Die Werkstatt ist immer aufgeräumt. Noch ein weiteres Anlagendetail hat Andreas Hermann nachhaltig beeindruckt. Die so genannte Airmatic-Anla-



Bei geöffneten seitlichen Rolltoren kann die Kabine verschoben werden – je nach gewählter Option von Hand oder elektrisch.

ge ionisiert und erwärmt die Pistolenluft – mit erstaunlichem Erfolg, wie Hermann beobachtet hat. „Wir haben zum einen deutlich weniger Overspray und weniger Materialverbrauch, zum anderen ist die Qualität der Oberflächen besser. Staubeinschlüsse sind wesentlich weniger geworden, sodass sich die Finisharbeiten deutlich reduziert haben – und das, obwohl wir am selben Platz ja spachteln, füllen, schleifen und lackieren.“ Reduziert haben sich auch die unproduktiven Stunden. „Wenn drei Mitarbeiter 40 Stunden arbeiten, dann erscheinen anders als früher 120 Stunden auf der Rechnung – für mich ist das ganz klar eine Folge unseres neuen, effizienteren Ablaufs.“

Michael Rehm

Weitere Informationen:
www.hermann-kempton.de
www.atontec.com
Tel.: +41/793212434

Perfekte Hülle

Nicht nur die Anlagentechnik, auch die Lackierhalle zeichnet sich durch innovative Technik aus. Die Systembauweise der Herstellerfirma Groha erlaubt stützenfreie, individuell planbare Hallen mit einer Spannweite von bis zu 30 Metern. Die verwendeten Sandwichpaneele bieten, wie der Hersteller betont, hervorragende Dämmung und tragen damit zur Energieeffizienz der Anlage bei. Eine durchgehende Lichtfront ermöglicht optimale Ausnutzung des Tageslichts. Trotz der aufwendigen Fertigungsweise gelten die Hallen, wie Groha-Geschäftsführer Christoph Jaumann betont, als Leichtbauhallen, was eine Abschreibung innerhalb von 14 Jahren ermöglicht.

Weitere Informationen:

GROHA Gropper Hallen GmbH
Tel: 08392 9200
info@groha.com
[www. Groha.com](http://www.Groha.com)



Energieampeln sind in den Kabinenboden versenkt worden, sodass die Beweglichkeit der Kabine nicht beeinträchtigt wird.



An jeder der fünf möglichen Positionen der Kabine kann über eine Dockingstation Zuluft entnommen werden.



Fotos: M. Rehm

Sie haben die Booth on the Move nach Deutschland gebracht; von links nach rechts: Salvatore Malomo, Atontec International AG, Jos Keijenbergh, JK-Kontor, und Selzuc Özgül, ebenfalls Atontec.



	Hallengrößen von 24 x 12 m bis 270 x 90 m möglich		Kurze Bauzeit
	Spannweiten bis zu 30 m stützenfrei*		Optimaler Brandschutz
	Fundamente, Bauantrag und Statik inklusive		Abschreibbar in 14 Jahren

** Abhängig von Schnee- und Windlasten sowie Hallengröße*