

amz-Interview

Schweißen mit Zukunft

Die Schweißtechnik unterliegt wie jede Reparatur dem Trend der Technik. Doch wohin geht der Trend? Ist Inverter-Technik das Allheilmittel für künftig Karosseriearbeiten? Fragen, die für uns ein Fachmann beantwortet. Ein echter Profi im Schweißbereich ist Martin Strasser, einer der drei Geschäftsführer bei Wieländer + Schill. Uwe Meuren sprach mit ihm über die Schweißtechnologie jetzt und in Zukunft.

amz: Wie lange gibt es die Inverter-Technik schon?

Strasser: Inverter-Schweißtechnik ist grundsätzlich nichts Neues. Neu ist nur, dass wir heute diese Technik perfektioniert haben für den täglichen Einsatz in einer Karosseriewerkstatt. Die Baugruppen müssen wesentlich verändert werden gegenüber Produktionsanlagen.

amz: Erläutern Sie in groben Zügen den Unterschied zur herkömmlichen Schweißtechnik?

Strasser: In unseren InvertaSpot-Punktschweißanlagen können wir die einzelnen Schweißparameter ganz gezielt ansteuern. Die modernen Regelungen erlauben uns, die optimalen Schweißigenschaften für unterschiedliche Blechtypen zu konfigurieren. Wir können heute Programme für höherfeste Bleche hinterlegen, für verzinkte Bleche, dicke Blechlagen. Bei W+S sind wir selbst in der Lage, für gezielte Anforderungen einzelner Automobilhersteller besondere Anlagen zu bauen. Bei den Geräten älterer Generationen war ein gezielter Eingriff in die Steuerungen eben nicht möglich. Man kann es vergleichen mit einem alten Diesel der 80er Jahre zu einem modernen Common-Rail-Diesel.

amz: Ist diese Schweißmethode eine rundum glückselig machende?

Strasser: Einfach gesagt: Die hohen Anforderungen beim Punktschweißen von höher- und hochfesten Blechen ist nur noch mit Inverter-Technik möglich. Selbst bei dünnen Blechlagen von 0,8 + 1,2 mm wird das blechschonende schnelle Schweißen verlangt.

Somit beantwortet sich Ihre Frage von selbst.

amz: Für welche Karosseriearbeiten und an welchen Fahrzeugen ist diese Technik besonders geeignet?

Strasser: Punktschweißen ist nicht auf einen Fahrzeugtyp oder ein bestimmtes Modell beschränkt. Alle Fahrzeuge haben heutzutage verzinkte Bleche, ob das normale Zink ist, Bonazink, Galvancoating, alu-

minierte Bleche, verzinkte Beschichtung außen und organische Beschichtungen innen. Das moderne Punktschweißen mit Inverter-Technik schont die Zinkschichten, soweit dies möglich ist. Unsere InvertaSpot schweißen mit kurzen Schweißzeiten bei relativ hohen Strömen; also seriennah zu den Schweißrobotern.

„Die Entwicklung im Aluminiumbereich wird weitergehen. Aber auch in Sachen Stahl stehen wir erst am Anfang der Entwicklungsstufe. Made in Germany ist wieder ein Gütesiegel!“

amz: Sollte Ihrer Meinung nach jede Karosseriewerkstatt in ein solches Gerät investieren?

Strasser: Ja, natürlich muss sich jede professionelle Werkstatt ein modernes Schweißgerät anschaffen. Es führt kein Weg mehr daran vorbei. Denken Sie nur an die neuen Garantiebestimmungen! Es ist doch vernünftiger, nach Herstellerangaben zu punkten, als sich später mit eventuellen Rostproblemen herumzuschlagen. Wo es möglich ist, bitte stets Punktschweißen!

amz: Welche Voraussetzungen, betriebsbedingt, müssen für die Inverter-Technik gegeben sein?

Strasser: Der Betrieb muss nur für ausreichend Strom sorgen. Bitte dicke Versorgungsleitung (mindestens 6, besser 10 mm²), Absicherung 32/35 A. Es ist immer eine direkte Zuleitung für die Karosseriewerkstatt zu empfehlen.

amz: Welche Möglichkeit hat eine Werkstatt, sich vor Veralten der Geräte, bedingt durch die rasch voranschreitende Automobilentwicklung, zu schützen?

Strasser: Diese Frage lag uns ganz besonders am Herzen. Als erster Hersteller von Punktschweißanlagen bieten wir das „Chiptuning“ an. Unsere Kunden erhalten dieser Tage ihr erstes Update – kostenlos! Wir hatten festgelegt, dass wir bei manchen Blechen etwas mehr Schweißzeit benötigen. Also tauschen

„Es ist wichtig, nach Herstellerangaben zu schweißen. So vermeidet man den Ärger durch Rost an den Reparaturstellen.“



Martin Strasser, einer der drei Geschäftsführer bei Wieländer und Schill, weiß, wovon er spricht. Er ist nicht nur maßgeblich an den Entwicklungen beteiligt, sondern dazu auch ein Praktiker, der auch vieles selbst ausprobiert. Foto: UH

wir ganz einfach die Eproms – so wie es jeder vom Dieseltuning kennt.

amz: Noch vor kurzer Zeit war Aluminium in aller Munde. Nimmt der Anteil dieses Werkstoffes ab? Wird sich Stahl wieder durchsetzen?

Strasser: Es werden noch weitere Entwicklungen im Bereich Aluminium auf uns zukommen. Und im modernen Stahl sind wir – glaube ich – erst am Anfang der Neuentwicklungen. Es wird noch richtig interessant werden. Allein was sich in den letzten zwei Jahren getan hat, ist doch unglaublich. Ich persönlich bin begeistert, was sich unsere Ingenieure alles einfallen lassen. Made in Germany ist wieder ein Gütesiegel.

amz: In welche Richtung muss Ihrer Meinung nach eine Karosseriewerkstatt gehen, um auch künftig noch Reparaturen an modernen Fahrzeugen durchführen zu können?

Strasser: Das ist gar nicht so kompliziert. Die Leute kennen sich doch aus. Unsere Außendienstmitarbeiter machen bei allen Einweisung jedes Mal eine komplette Schulung vor Ort beim Kunden. Wir sagen schon, worauf es zu achten gilt. Darüber hinaus gibt es Fachzeitschriften, Literatur der Fahrzeughersteller, Schulungsangebote von Instituten usw. Doch ohne modernes Equipment können moderne Fahrzeuge nicht mehr fachgerecht repariert werden. Aber letztendlich führt die Arbeit ein qualifizierter Spengler aus.

amz: Welchen Tipp können Sie den Karosseriewerkstätten in Sachen Schweißgeräte geben?

Strasser: Eine moderne Punktschweißanlage ist ein absolutes Muss! Als zweite Einheit eine gepulste MIG-MAG-Anlage für Stahl, Aluminium und natürlich auch für das neue MIG-Löten. Ich hatte ja bereits oben gesagt: Es wird noch viel interessanter.

amz: Herr Strasser, vielen Dank für das Gespräch.