



Wer an Leasingfahrzeugen arbeitet, muss diese korrekt bewerten können. Im LPS-Premium-Center in Neuss sorgen ein LED-Lichttunnel und sieben Kameras für die optimale Schadenaufnahme. (Foto: A. Hauser)

# Sich auf kleiner Fläche trauen

Ob Dellen drücken, Macken im Lack ausbessern oder Felgen reparieren: Im LPS-Premium-Center in Neuss wird effizientes Lackieren auf kleiner Fläche ausgeführt und gelehrt. Wir haben uns das „LPS-Premium S.m.a.r.t.-Repair-Verfahren“ angeschaut.

**E**in Kunde hat ein Leasingfahrzeug, kurz vor der Rückgabe gibt er das Auto zum Lackierer seines Vertrauens und lässt etwaige Mängel ausbessern. Das Auto sieht wieder top aus. Bei der Leasingrückgabe kommt dann die Nachbelastung: Der Wagen wurde nicht fachgerecht instand gesetzt. Die Mängel werden dem Kunden aufgrund des Wertverlustes in Rechnung gestellt. Dieser beanstandet das bei der Werkstatt. Damit das nicht passiert, haben sich das LPS-Premium-Center und die

LPS-Schulungsakademie in Neuss auf Smart-Repair fokussiert – gerade bei Flotten und Leasingrückläufern.

## Schmaler Grad Smart-Repair

Die Beanstandungen der Leasingfirmen und Versicherungen wirken bei der Rückgabe oft willkürlich. „Das macht den Markt unberechenbar“, weiß Detlef Peltzer, LPS-Geschäftsführer und erster Vorsitzender des jungen Smart-Repair-Verbandes BVLKS, und führt aus: „Das

heißt aber nicht, dass man ihn nicht fachgerecht und gewinnbringend bedienen kann.“ In der LPS-Akademie lehrt Peltzers Team das eigenständig entwickelte LPS-Premium-S.m.a.r.t.-Repair-Lackierverfahren. Zudem klärt es auf, was vom Leasinggeber reklamiert wird und was nicht. Zuerst wird gefragt: Wohin geht das Auto zurück? Jeder Fahrzeughersteller, jedes Leasingunternehmen hat seinen eigenen Schadenkatalog. Darin steht, was als Gebrauchsspur und was als Mangel am Fahrzeug einge-



Kleine Dellen im Bauteil müssen fachgerecht instandgesetzt werden. Dafür lohnt sich bei Leasingfahrzeugen ein Blick in die Mängelkataloge der Hersteller oder Leasinggeber.  
(Foto: A. Hauser)

stuft wird. „Exakt nach diesen Vorgaben bearbeiten wir die Fahrzeuge beim Reparaturprozess, damit dem Kunden das Auto am Ende nicht um die Ohren fliegt“, erklärt er und lacht. „Ein Betrieb, der die Kataloge kennt, kann ein Ergebnis produzieren, das vom Gutachter bei der Rückgabe abgenommen werden muss“, ist Detlef Peltzer überzeugt. Aber wo ist die Grenze zwischen Gebrauchsspur und reparaturbedürftigem Mangel? „Alles, was man auf dem Lack mit dem Fingernagel spüren kann, muss runter bis auf die Grundierung“, klärt er auf. Ist ein Kratzer nicht spürbar, lässt er sich mit Anschleifen und Polieren beheben.

#### Spezial-Verfahren für Top-Ergebnis

Die LPS-Premium-S.m.a.r.t.-Repar-Lackiertechnik zeigt, dass auf kleiner Fläche professionelles Lackieren möglich ist, ohne gleich das ganze Bauteil und gegebenenfalls anliegende Bauteile beschichten zu müssen. „Die meisten Lackierer sagen bei einem Schaden, der in die Fläche geht: Das muss großflächig gemacht werden“, macht Peltzer klar. „Wir lackieren bis zum Schaden und hören in der Fläche auf, ohne dass wir eine Abrisskante haben.“ Auch dank hochwertiger Lackmaterialien von Glasurit erzielen die Smart-Repair-Profis des LPS-Premium-Centers optimale Ergeb-



Etwa 30 Mitarbeiter arbeiten am Standort des LPS-Premium-Centers in Neuss.  
(Foto: A. Hauser)

## VORBEREITUNGSBEREICHE

Alle Arbeitsschritte zur Vorbereitung an einem Platz



Alle Infos auf [www.omia.de](http://www.omia.de)



DESIGN - TECHNOLOGIES - INNOVATION

## MULTIFUNKTIONSPLÄTZE

- Reinigen
- Schleifen
- Trocknen
- Spachteln
- Maskieren
- Ergonomisch arbeiten
- Füllern
- Ausbessern
- Spot-Repair

international@omia.fr // Tel. +49 69 962 176 386



Fachgerecht verbaut: In der Montage- und Demontageabteilung begutachten Detlef Peltzer (re.) und sein Mitarbeiter gemeinsam das ausgebaute Rücklicht. (Foto: A. Hauser)



Bei Leasingfahrzeugen kommen häufig viele kleinere Schäden zusammen (hier: Hagelschaden). (Foto: A. Hauser)

nisse, die vom Leasinggeber nicht beanstandet werden können, wie Detlef Peltzer berichtet: „Weil sie nicht auffallen. Da etwa bei der Schichtdickenmessung der neue Lack nicht ins Gewicht fällt, weil das Bauteil nicht komplett lackiert wurde.“ Die Schulungen in der LPS-Akademie umfassen diverse Tätigkeiten: Dellentechnik, Hagelschadenreparatur, das spezielle Lackierverfahren oder Felgenbearbeitung. „Wir beherrschen an unseren LPS-Center-Standorten alles, und das Wissen geben wir gern weiter.“

### Hightech-Zentrum für Smart-Repair

Wer sich dafür entscheidet, Leasingrückläufer und Flotten zu bearbeiten, dem begegnen alle Arten von Schäden: ob Hagelschäden, Felgeninstandsetzung, Innenraumreparatur, Dellen, Kunststoffreparatur oder Lackschäden. „Der Kern unserer Arbeit ist es, dass hinterher niemand bemerkt, dass da je etwas gemacht wurde“, verdeutlicht Peltzer. Auf über 3.000 Quadratmetern ist das LPS-Premium-Center in Neuss der größte von insgesamt 30 bundesweiten Standorten. Der helle Empfangsbereich ist durch eine Glasscheibe von der Werkstatthalle getrennt. Im selbst gebauten LED-Lichttunnel erfolgt dank der sieben rundum positionierten Kameras die Schadenaufnahme direkt auf den Bildschirm. Die Fotos kann das LPS-Team maximal skalieren. Die Fotos haben zudem einen Zeitstempel, um auszuschließen, dass Beschädigungen, die nachher reklamiert werden, in der LPS-Werkstatt entstanden sind. „Das sichert uns auch ab“, erläutert er. Zwei

Absauganlagen wurden so umgebaut, dass die Absaugkanäle zur lackierenden Fläche flexibel ausgerichtet werden können, damit dort weniger Overspray entsteht.

### Smart-Repair lohnt sich

„Smart-Repair ist nicht gleich Smart-Repair“, betont Peltzer. Viele Lackierbetriebe trauen sich bislang nicht, Leasingrückläufer zu bearbeiten – manchmal auch, weil sie die wirtschaftliche Seite falsch einschätzen. „Viele sind gehemmt, Smart-Repair als lukratives Standbein in der Werkstatt aufzuziehen, weil sie einen Denkfehler machen“, so

der Experte. „Die denken: große Teile, mehrere Tausend Euro Umsatz, top.“ Das mache zwar den Umsatz, nicht aber den tatsächlichen Gewinn aufgrund von höheren Energie-, Material- und Zeitkosten aus. „Bei unserem Verfahren benötigt man kein spezielles Equipment und hat maximal zehn Prozent Materialeinsatz im Vergleich zu einer herkömmlichen Unfallreparatur. Und von den Kleinschäden macht ein Mitarbeiter mehrere am Tag. Die kosten den Kunden in der Summe dann zwar weniger, entsprechen aber eher dem tatsächlichen Gewinn der Werkstatt.“ Auch der Markt ändere sich, so Peltzer: „Früher musste man aktiv auf Flottenkunden zugehen. Heute kommen diese selbst auf einen zu und fragen: Können Sie unsere Fahrzeuge machen?“

am ■

[www.lps-service-center.de](http://www.lps-service-center.de)

## BVLKS e.V. – Verband für Smart-Repair

> **DER BUNDESVERBAND FÜR LACK- & KAROSSERIEINSTANDSETZUNG SOWIE S.M.A.R.T.-REPAIR TECHNOLOGIEN** hat es sich zur Aufgabe gemacht, bundesweit Lack- und Karosserie-Experten, Lackdoktoren und Beulendoktoren (S.m.a.r.t.-Repair), Hersteller und Lieferanten sowie Fachleute aus angrenzenden Gewerken zu organisieren und zu vernetzen. Mitglieder erhalten bessere Konditionen bei Herstellern, Lieferanten o. Ä., werden bei der Neukundenakquise unterstützt und können ihre Kompetenzen und ihr Wissen im Bereich Smart-Repair und Leasingrückläufer ausweiten. Zudem ermöglicht der Verband Schadensteuerung für seine Mitglieder und sorgt dank regelmäßiger Treffen für einen regen Austausch. Der Jahresbeitrag beträgt 100,00 Euro im Jahr. Weitere Informationen gibt es unter:

[www.bvlks.de](http://www.bvlks.de)

Der erste Vorsitzende des BVLKS, Detlef Peltzer, freut sich über den engen Austausch der Mitglieder des Smart-Repair-Verbandes. (Foto: A. Hauser)

