

carrossier

Offizielle Zeitschrift / Journal officiel carrosserie suisse

August / août 2024

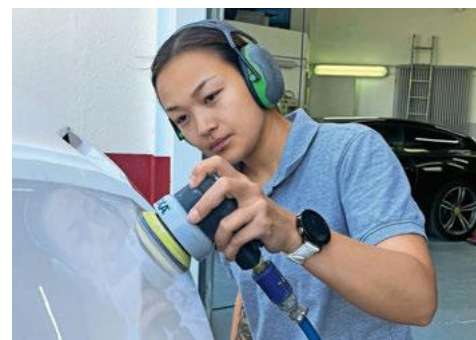


Berufe gestern und heute

Carrosseriebau in Handarbeit

Métiers d'hier et d'aujourd'hui

Carrosseries manufacturées



Attraktiver Lehrbetrieb

Das sagen Aussendienst und Lernende

Un entreprise formatrice attractive

L'avis du service externe et des apprentis



Unter der Lupe

Carrosserie Moderne Reynard SA

Sous la loupe

Carrosserie Moderne Reynard SA

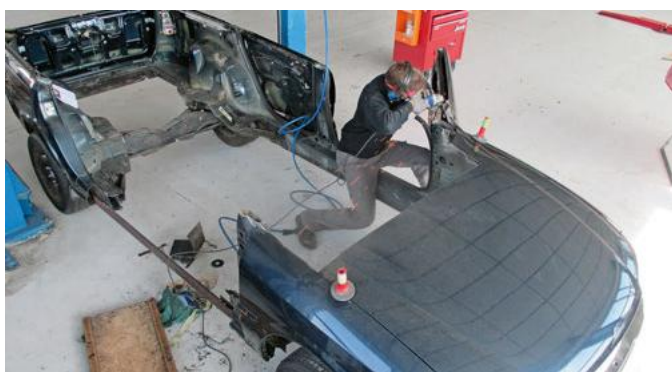


Perfektion für jede Oberfläche



**STAR WAX und
STAR WAX BLACK**





Was die Lernenden der Garage Meier Egnach AG 2015 aus diesem Opel Vectra B gebaut haben, sehen Sie auf Seite 66.

En p. 66: Les apprentis du garage Meier Egnach AG en 2015 transforment l'épave d'une Opel Vectra B.

Verband

- 6 Wir stellen vor: üK-Center Zofingen
- 8 carrosserie suisse und die IG Seifenkisten Derby Schweiz
- 10 Berufe gestern und heute – Teil 3

Sektionen

- 14 Aargau
- 15 Neuchâtel JU BE fr.
- 16 Zürich und Waadt

Unternehmensführung

- 26 Suva-Unfallstatistik 2023
- 28 Künstliche Intelligenz in der Fahrzeugentwicklung
- 30 Rückblick Clearcarrep-Partnertagung
- 33 Strom und damit auch Geld sparen

Technik

- 34 Solider Stahlbau im BMW iX1
- 38 Neue VDI-Richtlinie für Autotransporte in Deutschland

Bildung

- 40 Fahrzeugschlosser begeistern Familien
- 42 Countdown für WorldSkills angelaufen
- 44 So macht sich ein Lehrbetrieb attraktiv
- 46 Lernerfolg kann geplant werden
- 48 TOP-Ausbildungsbetrieb hilft gegen Bequemlichkeit
- 50 Jugendprojekt Lift am Beispiel der Huggel Carrosserie AG
- 52 Drei jugendliche Berufsleute geben Antwort
- 55 carrosserie suisse startet 5-Jahres-Überprüfung
- 58 Kurz vor Start: Vom Handwerker zum Unternehmer

Unter der Lupe

- 62 Carrosserie Moderne Reynard SA

Andere

- 17 Aktive Branche
- 23 Rechtshilfe: Anteilsmässiger 13. Monatslohn
- 56 Kursangebote
- 59 Einkaufsführer
- 66 Hingucker

Association

- 6 Präsentation: le centre CIE de Zofingue
- 8 carrosserie suisse et l'IG Seifenkisten Derby Schweiz
- 10 Métiers d'hier et d'aujourd'hui – 3^{ème} volet

Sections

- 14 Argovie
- 15 Neuchâtel JU BE fr.
- 16 Zurich et Vaud

Gouvernance

- 26 Statistique des accidents 2023 de la SUVA
- 28 L'intelligence artificielle dans le développement de l'automobile
- 30 Conférence des partenaires Clearcarrep
- 33 Economiser le courant et donc des sous

Technique

- 34 Solide construction acier de la BMW iX1
- 38 Nouvelles directives VDI concernant le transport de voitures en Allemagne

Formation

- 40 Les serruriers sur véhicules charment les familles
- 42 Le compte à rebours a démarré pour les WorldSkills
- 44 Comment rendre attractive une entreprise formatrice
- 46 La réussite de l'apprentissage peut être planifiée
- 48 TOP Entreprise formatrice contre l'oreiller de paresse
- 50 Le projet jeunesse «Lift» façon Carrosserie Huggel AG
- 52 Trois jeunes professionnels s'expriment
- 55 carrosserie suisse démarre l'évaluation quinquennale
- 58 Cours pour (futurs) managers

Sous la loupe

- 62 Carrosserie Moderne Reynard SA

Autres

- 17 Branche active
- 23 Assistance juridique 13^e salaire proportionnel
- 56 Aperçu des cours
- 59 Guide d'achat
- 60 Tape-à-l'œil

Titelseite: Die Partnerschaft von carrosserie suisse und der IG Seifenkisten Derby Schweiz nimmt an Fahrt auf.

A la une : Le partenariat entre carrosserie suisse et IG Seifenkisten Derby Suisse prend de l'ampleur.

Termine und Veranstaltungen Echéances et manifestations

Automechanika Frankfurt a.M. (D)
Automechanika Frankfurt a.M. (D)
10.–14.9.2024

WorldSkills Lyon (F)
WorldSkills Lyon (F)
10.–15.9.2024

Ausbildung Strassenhelferin/helfer mit eidg. Fachausweis

Mit der Weiterbildung zur Strassenhelferin/ zum Strassenhelfer haben Sie die Möglichkeit, einen Lehrgang mit eidgenössisch anerkanntem Abschluss innerhalb von einem Jahr zu absolvieren. Sie können die Ausbildung mit der Vertiefungsrichtung Pannenhilfe oder Unfallhilfe abschliessen.

Die Kursdaten sind auf unsere Webseite aufgeschaltet und Sie können sich bereits heute unter www.roadranger.ch für den kompletten Lehrgang anmelden.

Für weitere Informationen steht Ihnen das Sekretariat per E-Mail oder telefonisch gerne zur Verfügung.

Formation secouriste routière/routier avec brevet fédéral

Avec la formation de secouriste routière/routier, vous avez la possibilité de réaliser une formation d'une durée d'un an et d'obtenir un brevet fédéral reconnu par l'État Suisse. Vous pouvez réaliser la formation en vous spécialisant en assistance dépannage ou assistance accident.

Le programme de la formation est disponible sur notre site Internet www.roadranger.ch, sur lequel vous pouvez vous inscrire dès aujourd'hui.

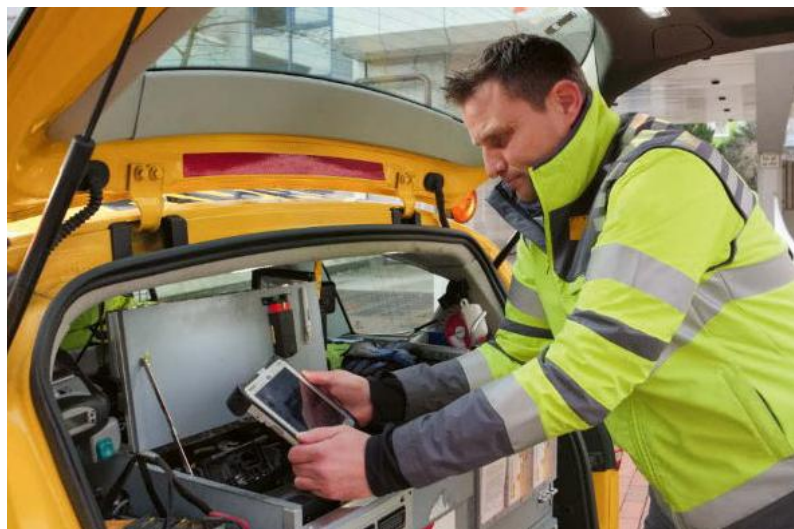
Pour plus d'informations, n'hésitez pas à contacter notre secrétariat par e-mail ou téléphone.

Kontakt Daten:

Trägerverein RoadRanger
Sekretariat
Wölflistrasse 5, 3006 Bern
Telefon: 031 370 85 62
E-Mail: office@roadranger.ch

Contact:

Association RoadRanger
Secrétariat
Wölflistrasse 5, 3006 Berne
Téléphone: 031 370 85 62
E-mail: office@roadranger.ch



Rege Zeiten in der Berufsbildung

Es ist erneut vollbracht! Nach schweisstreibenden Prüfungstagen begrüsst carrosserie suisse 447 ausgelernnte Fachkräfte neu in der Branche. Den erfolgreichen Absolventinnen und Absolventen gratuliere ich herzlich! Es ist ein Meilenstein für die jungen Berufsleute und eine wichtige Botschaft für die Berufe in Zeiten des Unwortes Fachkräftemangel. Hier spielt auch das Label TOP-Ausbildungsbetrieb TAB eine wichtige Rolle. TAB begleitet Betriebe und insbesondere deren Ausbildungsverantwortliche bei der Ausbildung von und im Umgang mit Lernenden und trägt mit entsprechenden Kursen zum optimalen Zusammenspiel von Betrieben und Lernenden bei.

Nicht nur die nun Ausgelernten gestalten die Branchenzukunft mit. Im Zentrum der Frage, welche Wege unsere fünf Berufe einschlagen, steht die 5-Jahres-Überprüfung. Mittels tiefgreifender Umfrage fühlt carrosserie suisse ab Oktober während sechs Wochen den Puls der Branche. Welche Berufe sollten in welchen Bereichen weiterentwickelt werden? Wie können sie modernen Ansprüchen gerecht werden? Die Umfrage richtet sich primär an Berufskundige. Insbesondere Unternehmerinnen und Unternehmer, Ausbildungsverantwortliche und Berufsschullehrpersonen, – alle sind dazu eingeladen, an der Umfrage teilzunehmen. Ziel ist ein möglichst repräsentatives Bild der behandelten Berufe.

Aus den Rückmeldungen zieht carrosserie suisse dann entsprechende Schlüsse und entscheidet auf deren Grundlage über Massnahmen. Im Fokus stehen bei der kommenden Umfrage die Berufe Carrosseriespengler/-in EFZ, Carrosserielackierer/-in EFZ und Lackierassistent/-in EBA.

Die Berufe weiterentwickeln, respektive deren Zukunft auf sicheren Fahrbahnen halten: Es gilt, Lehrstellen anzubieten und Lernende in den eigenen vier Wänden gut auszubilden. So greifen wir diesen so allgegenwärtigen Fachkräftemangel mittels Wurzelbehandlung an und bekämpfen nicht nur dessen Symptome.

Martin Rusterholz

Präsident Berufsbildungskommission carrosserie suisse

Formation professionnelle: ça bouge!



C'est re-réussi ! Après les astreignantes journées d'exams, carrosserie suisse accueille 447 nouveaux professionnels qualifiés dans la branche. Je félicite chaleureusement les diplômés ! Il s'agit d'une étape importante pour les jeunes professionnels et d'un message important pour les professions en période de pénurie – mot fatidique – de travailleurs qualifiés. Le label TOP Entreprise formatrice TEF joue également ici un rôle important. TEF soutient les entreprises et en particulier leurs responsables de formation dans la formation et la gestion des apprentis et contribue à une interaction optimale entre les entreprises et les apprentis avec des cours appropriés.

Toutes ces personnes avec leur CFC/AFP en main sont appelées à façonner l'avenir de la branche. Au cœur de la question de l'évolution de nos 5 métiers se trouve le bilan quinquennal. Via une enquête approfondie, carrosserie suisse tâtera le pouls de la branche pendant 6 semaines dès octobre. Quels métiers développer davantage dans quels domaines ? Comment peuvent-ils répondre aux exigences modernes ? L'enquête s'adresse en priorité aux professionnels: les entrepreneurs, les responsables de la formation et les enseignants des écoles professionnelles : tout le monde est invité à participer à l'enquête. L'objectif est de fournir une image la plus représentative possible des professions couvertes.

carrosserie suisse tirera les conclusions appropriées de ces retours et décidera ensuite des mesures à prendre. La prochaine enquête portera sur les métiers de carrossier/ère-tôlier/ère CFC, de carrossier/ère-peintre CFC et d'assistant/e vernisseur/euse AFP.

Pour développer davantage les métiers et assurer leur avenir sur une voie sûre : il est important de proposer des apprentis-sages et de bien former les apprentis dans ses propres murs. C'est ainsi que nous abordons cette pénurie omniprésente de travailleurs qualifiés grâce au traitement à la base, évitant ainsi de ne combattre que les symptômes.

Martin Rusterholz

Président Commission Formation prof. carrosserie suisse

Impressum

August / août 2024
53. Jahrgang / 53^e année

Offizielle Zeitschrift von carrosserie suisse
Organe officiel de carrosserie suisse
Erscheint 6-mal jährlich
Paraît 6 fois par an
Druckauflage 2400 Ex.
Tirage 2400 ex.

Abonnemente / Abonnements:
Jahresabonnement /
Abonnement annuel CHF 72.–
Lehrlinge, Studenten /
Apprentis, étudiants CHF 36.–

Ausland / Etranger CHF 99.–
Einzelnummer / Le numéro CHF 12.–

Bestellungen / Commandes:
T 058 344 95 46
F 058 344 97 83
abo.carrossier@galliedia.ch

Herausgeber / Editeur responsable:
carrosserie suisse
Forstackerstrasse 2B, 4800 Zofingen
T 062 745 90 80, F 062 745 90 81
info@carrosseriesuisse.ch
www.carrosseriesuisse.ch

Redaktion / Rédaction:
Galliedia Fachmedien AG
Baslerstrasse 60, 8048 Zürich

Henrik Petro, Chefredaktor /
Rédacteur en chef
T 058 344 98 02
henrik.petro@galliedia.ch

Jean Mesnil, Übersetzungen, Redaktion /
Traductions, rédaction
jean.mesnil@galliedia.ch

**Anzeigenverwaltung und Verlag /
Régie des annonces et édition:**
Galliedia Fachmedien AG
Baslerstrasse 60, 8048 Zürich

Guido Käppeli, Verlagsmanager / Editeur
T 058 344 98 49
guido.kaeppli@galliedia.ch

Jutta Hausmann, Leitung Medienberatung /
Responsable du conseil média
T +41 58 344 98 06
jutta.hausmann@fachmedien.ch

Mario Suleri, Backoffice
T 044 928 56 36
carrossier@fachmedien.ch

Herstellung / Production:
Galliedia Print AG, 9230 Flawil
www.galliedia.ch

Redaktionsschluss / Bouclage:
Ausgabe 5 vom 10. Oktober 2024:
24. September 2024
Edition 5 du 10 octobre 2024:
24 septembre 2024

üK-Center Zofingen

Sicherheit wird hier grossgeschrieben

Das üK-Center ist zwar in der Berufsschule Zofingen eingemietet, agiert aber eigenständig. Hier absolvieren Lernende Carrosseriespengler/-innen EFZ der Sektionen Aargau und Nordwestschweiz ihre Kurse. Wir trafen Zentrumsleiter Andreas Arnold und Sektionspräsident Michael Hallauer kurz vor Abschluss der Umbauarbeiten.

Andreas Arnold hatte sich ins Zeug gelegt, das durch den neun Monate dauernden Umbau der 49-jährigen Räumlichkeiten entstandene Chaos rechtzeitig zu beseitigen. «Ich habe gestern noch die Böden neu versiegelt», erklärt Arnold, der von 2006 bis 2010 seine Lehre als Carrosseriespengler absolvierte, die Lehre als Carrosserielackierer nahtlos anhängte und danach sieben weitere Jahre im Lehrbetrieb blieb, während derer er die Weiterbildung zum Carrosseriewerkstattleiter und das SVEB I (Erwachsenenbildung) abschloss – beides Voraussetzungen, damit er ab 2020 als überbetrieblicher Kursleiter Carrosseriespengler in Zofingen tätig sein konnte. Übers Jahr hinweg unterrichtet er interaktiv und mit modernen Ausbildungstechniken zwischen 70 und 80 Lernende aus etwa 50 Lehrbetrieben. Und sorgt dafür, dass die Werkstatt aufgeräumt und sauber ist.

«Im üK-Center werden bis dato nur Spengler geschult», erklärt Sektionspräsident Hallauer. «Für Reparatoren fehlt die Einrichtung zum Lackieren. Wir haben aber ein Abkommen mit Ebikon. Unsere Reparatoren absolvieren ihre üK dort, dafür besuchen die Zentralschweizer Reparatoren die Schule hier in Zofingen. Mit dieser Kooperation ergänzen sich die Sektionen erfolgreich.» Tatsächlich werden in der Berufsschule Zofingen die Carrosserielackierer/-innen der Sektion Aargau, die Carrosseriespengler/-innen der Sektionen Aargau und Nordwestschweiz und die Reparatoren der Sektionen Aargau, Nordwestschweiz und Zentralschweiz schulisch unterrichtet.

Dass das üK-Center der Schule angegliedert ist, habe viele Vorteile, einerseits im Bereich der allgemeinen Infrastruktur und der preiswerten Mensa, die mitbenutzt werden könne. Ein anderer Vorteil sei die Nähe zu den Berufsschullehrern, wie Arnold erläutert: «Ich pflege einen sehr engen Kontakt, unter anderem seit Jahren zu Fachkun-

Sektionspräsident Michael Hallauer (links) und üK-Leiter Andreas Arnold kurz vor Abschluss der Umbauarbeiten vor dem üK-Center Zofingen.



Centre CIE Zofingue

Ici, la sécurité est une priorité absolue

Le centre CIE est locataire dans l'école professionnelle de Zofingue, mais fonctionne de manière indépendante. Les apprentis/es en carrosserie-tôlerie CFC des sections d'Argovie et de Suisse du Nord-Ouest y suivent leurs cours. Nous avons rencontré le Directeur du centre Andreas Arnold et le Président de section Michael Hallauer peu avant la fin des travaux de rénovation.

Andreas Arnold a trimé pour dissiper dans les délais le chaos des 9 mois de rénovation des locaux vieux de 49 ans. «J'ai refait les sols hier», explique Arnold, qui a effectué son apprentissage de carrossier-tôlier de 2006 à 2010, a poursuivi aisément celui de carrossier-peintre et est ensuite resté 7 années supplémentaires dans l'entreprise, au cours desquelles il a complété une formation continue de chef d'atelier et FSEA I (formateur pour adultes), deux prérequis pour travailler comme animateur de cours interentreprises pour carrossiers-tôliers à Zofingue dès 2020. Il enseigne de manière interactive en utilisant des techniques de formation modernes à entre 70 et 80 apprentis provenant d'une cinquantaine d'entreprises formatrices. Et veille à ce que l'atelier soit bien rangé et propre.

«Jusqu'à présent, seuls les tôliers étaient formés au Centre CIE», explique le Président de la section Hallauer. «Les réparateurs ne disposent pas d'installations pour peindre. Mais nous avons un accord avec Ebikon. Nos réparateurs y terminent leur CIE, tandis que ceux de Suisse centrale fréquentent l'école ici à Zofingue. Grâce à cette coopération, les sections se complètent avec succès. En effet, l'école professionnelle de Zofingue forme les carrossiers-peintres de la section Argovie, les carrossiers-tôliers des sections Argovie et Suisse du Nord-Ouest ainsi que les réparateurs des sections Argovie, Suisse Nord-Ouest et Suisse centrale.

Le fait que le Centre CIE soit rattaché à l'école présente de nombreux avantages dans le domaine de l'infrastructure générale et de la cafétéria peu coûteuse qui peut être utilisée. Autre avantage: la proximité avec les enseignants des écoles professionnelles. Arnold : «J'entretiens des contacts très étroits,

Le Président de section Michael Hallauer (à g.) et le Directeur du CIE Andreas Arnold peu avant l'achèvement des travaux de rénovation devant le Centre CIE Zofingue.



Den Lernenden Carrosseriespengler/-innen stehen 14 Arbeitsplätze mit viel Tageslicht zur Verfügung.

14 postes de travail avec beaucoup de lumière du jour sont à la disposition des apprentis/es carrossiers/ères-tôliers/ères

delehrer Kurt Zihlmann. Wir tauschen uns regelmässig zur schulischen und praktischen Entwicklung der Lernenden aus. Zihlmann ist sehr interessiert an den Aktivitäten von carrosserie suisse Aargau – zusammen sind wir ein starkes Team in der Ausbildung von angehenden Carrosseriespengler/-innen.»

Starker Jahrgang voraus

Arnold erwartet dieses Jahr 28 neue Carrosseriespengler-Lernende – ein Rekordhoch verglichen mit den letzten Jahren. Mit 14 Arbeitsplätzen in der Werkstatt füllt dieser Jahrgang zwei Halbklassen komplett. «Am liebsten sind mir Halbklassen mit zehn bis zwölf Lernenden. Da bleibt auch noch Zeit für Dinge neben dem rein Fachlichen», so Arnold. «Man ist ja nicht nur üK-Leiter, manchmal muss man auch über Probleme sprechen. Etwa, weshalb der Lernende zum dritten Mal zu spät kommt. Ich muss also etwas miterziehen.»

Arnold und Hallauer spielen mit dem Gedanken, die üK-freie Probezeit im ersten Lehrjahr für einen zusätzlichen freiwilligen Kurs zu nutzen: «Unabhängig vom Beruf möchte ich einen Kurs zum Thema Arbeitssicherheit und persönliche Schutzausrüstung auf die Beine stellen», so Arnold. Der Start ist für August 2025 vorgesehen. «Ich achte hier konsequent auf Arbeitssicherheit und möchte den Lernenden mitgeben, was passieren kann, wenn man sich nicht schützt», führt Arnold weiter aus. Auch deswegen seien üK für Betriebe wertvoll, denn die Kurs Teilnehmer sind nach ihrer Rückkehr auf dem neusten technischen Sicherheitsstand.

Zusätzliche Nutzung für die Branche

Auch für Weiterbildungsangebote wird das üK-Center genutzt: Der werdende Carrosseriefachmann übt hier das Ersetzen eines Strukturteils und die Blechbearbeitung, der Lehrgang Dellen drücker/-in (ABOL) mit Zertifikat findet hier statt und neu in diesem Jahr führt die Berufsschule im üK-Center auch die Hochvoltkurse Sicherheit und Technik 1 und 2 durch. Die Räumlichkeiten werden zudem für die ASA-Expertenschulung genutzt. Nach dem Umbau profitiert das üK-Center von neuen Fenstern, komplett neuer Elektronik (Kabel und Verteilerkasten), LED-Beleuchtung, Druckluft mit neuem Kompressor (mit mehr Leistung und doppelt so vielen Abgängen), neuen Wasserleitungen und neuen Sonnenstoren. Und damit die Lernenden auch richtig an Fahrzeugen arbeiten können, beschafft Arnold jährlich ein neues Auto. «Ein Kursauto lebt maximal vier Jahre, dann ist es durch. Jetzt haben wir einen guten Flow und können unsere Flotte von einem Dutzend Arbeitscarrosserien up-to-date halten.»

Text: Henrik Petro; Bilder: Andreas Arnold, Petro



Die Schulbänke teilen sich den Raum mit dem Carrosserievermessungssystem (links) und einem «Anatomiemodell» (rechts).

Les pupitres de l'école partagent l'espace avec le système de mesure de carrosserie (à g.) et un modèle de carrosserie.

notamment avec l'enseignant spécialisé Kurt Zihlmann, depuis des années. Nous échangeons régulièrement des infos sur l'évolution de nos apprentis, tant sur le plan scolaire que pratique. Zihlmann est très intéressé par les activités de carrosserie suisse Argovie – ensemble, nous formons une équipe solide dans la formation des futurs tôliers.»

Un millésime fort en perspective

Arnold attend 28 nouveaux apprentis carrossiers-tôliers – un nouveau record. Avec 14 postes de travail dans l'atelier, cette promotion occupe entièrement 2 demi-classes. « Je préfère les demi-classes avec 10 à 12 apprentis. Ça donne du temps de faire des choses hors du purement technique », déclare Arnold. «On n'est pas seulement à la tête du CIE, on doit parfois aussi parler de problèmes. Par exemple, pourquoi l'apprenti est en retard pour la 3^{ème} fois. Je dois donc parfois aussi éduquer.»

Arnold et Hallauer envisagent d'utiliser la période d'essai sans CIE la première année de formation pour une formation volontaire supplémentaire : « Quel que soit le travail, j'aimerais organiser une formation sur le thème de la sécurité au travail et de l'équipement de protection individuel », explique Arnold; démarrage prévu pour août 2025. « Je porte une attention constante à la sécurité au travail et aimerais expliquer aux apprentis ce qui peut arriver si l'on ne se protège pas », poursuit-il. C'est également pourquoi le CIE est précieux pour les entreprises, car les participants aux cours sont informés à leur retour des dernières normes techniques de sécurité.

Utilisation supplémentaire pour la branche

Le centre CIE est aussi utilisé pour des cours de formation continue : les futurs carrossiers y pratiquent le remplacement d'une pièce structurelle et le traitement de la tôle, le cours de débosseleur (DSP) avec certificat a lieu ici et, nouveauté cette année, l'école professionnelle dispense au Centre CIE les cours 1 et 2 sur la sécurité et la technologie haute tension. Les salles sont également utilisées pour la formation des experts ASA. Aujourd'hui, le Centre CIE a de nouvelles fenêtres, une toute nouvelle électronique (câbles, boîtier de distribution), un éclairage LED, l'air comprimé avec un nouveau compresseur (plus de puissance, deux fois plus de prises), de nouvelles conduites d'eau et de nouveaux stores. Afin que les apprentis puissent travailler correctement sur les véhicules, Arnold achète chaque année une nouvelle auto. « Une voiture tient au max 4 ans et c'est fini. On dispose désormais d'un bon flux et maintient à jour une flotte d'une douzaine de carrosseries de voitures. »

Texte: Henrik Petro; images: Andreas Arnold, Petro.

Nachwuchsmarketing

Schneller, schöner, besser!

Die Partnerschaft von carrosserie suisse und der IG Seifenkisten Derby Schweiz nimmt an Fahrt auf: Am 17. August bretterten junge Talente in Rossau um die Wette – um den Schweizer Meistertitel. Erstmals prämierte carrosserie suisse zusätzlich die originellste Seifenkiste.



Schweizer Meister 2024: Orlando Weibel (Mitte) hängte in Rossau die Konkurrenz ab.

Champion de Suisse 2024 : Orlando Weibel (au milieu) a laissé la concurrence derrière lui à Rossau.

Der Höhenunterschied, die sanften Kurven, die herausfordernde Wasserreservoir-Schikane: Der Grand Prix in Rossau gilt in der Seifenkistewelt als «Circuit de Monaco». Erst recht, wenn hier – wie in diesem Jahr – die Schweizer Meisterschaften ausgetragen werden. Dafür hatten die Organisatoren die traditionelle Rennstrecke verlängert.

Viel Grund zum Feiern

Für die Fans des Derbys gab es aber noch mehr Grund zum Feiern: Seit genau 60 Jahren rasen die motorlosen Boliden von Hauptikon nach Rossau bei Mettmenstetten. So verwandelte sich das Renngelände für zwei Tage in ein Jubiläumsfest der Rekorde für Gross und Klein. Ob am 17. August die Schweizer Meisterschaften oder am 18. August der klassische Grand Prix: Beim Ziel wartete ein reichhaltiges kulinarisches Angebot auf die jungen Sportlerinnen und Sportler, ihre Familien und Fans und auf das Publikum.

Im Vergleich zu den Pionierzeiten in Rossau hat sich der Seifenkistensport professionalisiert. Längst regelt die IG Seifenkisten Derby Schweiz unter anderem Gewicht und Form der Flitzer. Schliesslich sollen die Besten das Rennen gewinnen – und nicht die Trickreichsten. Rund 20 Strassenwettbewerbe veranstaltet die IG jedes Jahr. Für drei Jahre erhält

Marché de la relève

Caisses à savon: toujours mieux !

Le partenariat entre carrosserie suisse et le groupe d'intérêt IG Seifenkisten Derby Schweiz met les gaz : le 17 août, les jeunes pilotes couraient à Rossau pour le titre de champion de Suisse. Une première: carrosserie suisse récompensait la caisse à savon la plus originale.



Starke Partnerschaft: carrosserie suisse ist für drei Jahre Sponsor der IG Seifenkisten Derby Schweiz.

Partenariat fort : carrosserie suisse est sponsor de l'IG Seifenkisten Derby Schweiz pour une période de trois ans.

Le dénivelé, les courbes douces, la chicane difficile du réservoir d'eau : le Grand Prix de Rossau est considéré comme le « Circuit de Monaco » dans le monde des caisses à savon. Surtout quand les championnats suisses ont lieu ici – comme cette année. Un circuit allongé tout exprès par les organisateurs.

Beaucoup de raisons de faire la fête

Mais les fans du derby avaient encore plus de raisons de se réjouir : les voitures sans moteur courent depuis exactement 60 ans de Hauptikon à Rossau près de Mettmenstetten. Pendant deux jours, le terrain de courses s'est transformé en une fête anniversaire des records pour petits et grands. Qu'il s'agisse des Championnats de Suisse le 17 août ou du Grand Prix classique le 18 août : une riche offre culinaire attendait les jeunes sportifs, leurs familles, les supporters et le public à l'arrivée.

Depuis ses débuts, à l'époque pionnière de Rossau, les courses de caisses à savon sont devenues plus professionnelles. L'IG Seifenkiste Derby Schweiz -active uniquement en Suisse alémanique – réglemente depuis longtemps, entre autres, le poids et la forme des bolides. En fin de compte, c'est le meilleur qui devrait gagner la course, et non le plus élaboré. L'IG organise chaque année une vingtaine de compétitions

sie dabei tatkräftig Unterstützung von Sponsor carrosserie suisse. Der Berufsverband will den Nachwuchs, den Sport und das technische Verständnis fördern. Zudem hofft er, vermehrt mit Kindern, Jugendlichen und Familien ins Gespräch zu kommen.

Schönste Seifenkiste der Schweiz

In Rossau gab's hierzu viele bunte Gründe: Unter den Seifenkisten aller Couleur und Provenienz prämierte carrosserie suisse nämlich das originellste Gefährt – eine anspruchsvolle Aufgabe für die Fachjury. Denn zahlreiche Asphalttraketen sind echte Hingucker. Bis heute bleibt bei den Seifenkisten immer auch der Weg das Ziel: die kreative Konstruktion eines Kunstwerks auf vier Rädern!

carrosserie suisse Cup: Bitte ans Steuer!

Wer das Spektakel in Rossau verpasst hat, muss nicht lange traurig sein. Denn am 7. September findet der Grand Prix Oetwil an der Limmat statt. Seit vier Jahren verlangt dieser den Lenkerinnen und Lenkern einiges an Geschick und Nerven ab. Und das Beste daran? carrosserie suisse hat sich für dieses Derby eine Aktion ausgedacht, bei der auch die Grossen auf ihre Kosten kommen. Am Nachmittag stellt sie Junggebliebenen und Abenteuerlustigen eigene XXL-Spezialkisten zur Verfügung. Wer wagt es, sich mit den nächsten Formel-1-Champions zu messen? Wir versprechen Adrenalin pur am Steuer!

Präsenz zeigen – und gewinnen!

Ob in Rossau, Oetwil an der Limmat oder an einem anderen Derby: Für die Mitgliedsbetriebe von carrosserie suisse lohnt es sich, einen Gang höher zu schalten und live vor Ort dabei zu sein. So haben sie jeweils die Möglichkeit, die Berufe der Branche mit einem eigenen Stand zu präsentieren – und bei einem Boxenstopp auf der Strecke gebliebene Kisten wieder auf Vordermann zu bringen. Das Ausstellungsmaterial sowie das perfekte Give-Away für die Jugendlichen liefert carrosserie suisse – den Carrobag. ●

Text und Bilder: Stephan Lehmann-Maldonado



Auch leichter Regen hielt die Seifenkisten-Pilot/innen nicht auf.

Même une pluie légère n'a pas arrêté les pilotes de caisses à savon.

de rue. carrosserie suisse s'est engagée comme sponsor pour une période de trois ans. L'association professionnelle souhaite promouvoir les jeunes talents, le sport et la compréhension technique en entrant en contact direct avec les enfants, les jeunes et les familles.

La plus belle caisse à savon de Suisse

A Rossau, il y avait de nombreuses raisons colorées à cela : carrosserie suisse a récompensé le véhicule le plus original parmi les caisses à savon de tous bords et de toutes

provenances – une tâche exigeante pour le jury d'experts. Car de nombreuses fusées de l'asphalte attirent vraiment l'attention. Aujourd'hui encore, lorsqu'il s'agit de caisses à savon, «le chemin est le but» : la construction créative d'une œuvre d'art sur quatre roues !

carrosserie suisse Cup: au volant, s'il vous plaît!

Ceux qui auraient raté le spectacle de Rossau peuvent se consoler en assistant au Grand Prix à Oetwil an der Limmat, qui aura lieu le 7 septembre. Une course qui existe depuis quatre ans et exige beaucoup d'habileté et de courage des pilotes. Et le meilleur ? Pour ce derby, carrosserie suisse a imaginé une campagne où même les plus grands en auront pour leur argent. L'après-midi, elle met à la disposition de tous ceux qui sont restés jeunes et autres aventuriers des caisses spéciales XXL. Qui osera rivaliser avec les prochains champions de Formule 1 ? L'adrénaline sera au rendez-vous!

Se montrer – et gagner!

Que ce soit à Rossau, à Oetwil an der Limmat ou lors d'un autre derby: cela vaut la peine pour les entreprises membres de carrosserie suisse de passer à la vitesse supérieure et d'être présentes en direct sur place. Cette présence leur donne la possibilité de présenter les métiers de la branche avec leur propre stand – et de remettre en état les caisses restées en rade à leur stand. carrosserie suisse fournit le matériel d'exposition et le cadeau idéal pour les jeunes – le Carrobag. ●

Texte et images: Stephan Lehmann-Maldonado



Schön und schnell: Yaris König gewann den carrosserie suisse-Preis für die «originellste Seifenkiste» der Schweiz.

Belle et rapide: Yaris König a remporté le trophée carrosserie suisse de la «caisse à savon la plus originale» de Suisse.

Berufe gestern und heute – Teil 3

Carrosseriebau in reiner Handarbeit

Will man erfahren, wie der Beruf des Carrosseriespenglers in der Blütezeit des Personenwagen-Carrosseriebaus ausgeübt wurde, fragt man am besten jemanden, der diese Zeit miterlebt hat. Werner Haas war ab 1966 als letzter gelernter Carrosseriespengler für Hermann Graber tätig und hat noch an den allerletzten Carrosserieaufbauten der Marken Alvis und Rover mitgewirkt.

An der Bernstrasse 53 in Wichtrach zwischen Bern und Thun wartet der heute 79-jährige Werner Haas auf uns. Hier entstanden zwischen 1926 und 1969 rund 800 von Hermann Graber im Massstab 1:1 gezeichnete Cabriolet- und Coupé-Aufbauten in reiner Handarbeit (siehe Kasten). In den 1950ern und anfangs der 1960er-Jahre beschäftigte Hermann Graber bis zu 65 Mitarbeiter mit unterschiedlichen Berufen wie Wagner, Carrosserieschlosser, Carrosseriespengler, Autosattler und Autolackierer. 1967 stellte Alvis die Lieferung von Chassis für den Carrosseriebau ein. Da Graber u.a. die Vertretung von Rover übernahm, waren seine letzten Schöpfungen Umbauten solcher Rover zu Coupés und Cabriolets. Ende der 1960er-Jahre war noch eine mechanische Werkstatt mit einem Automechaniker in Betrieb, der auch Lernende ausbildete. Nach dem Tod von Hermann Graber 1970 wurden die Werkstätten vermietet und umgenutzt. Heute befinden sich fünf verschiedene Firmen auf dem ehemaligen Firmenareal, darunter ein Carrosseriebetrieb in denselben Räumen wie zu Grabers Zeiten. Werner Haas unterstützt zurzeit die Betreiber der Carrosserie mit Rat und Tat bei der Instandstellung eines Alvis TD 21 Cabriolets von 1959 – einem der rund 130 Alvis-Spezial-Carrosserien von Graber.

Bewerbungsgespräch am Automobilsalon in Genf

Der 1945 geborene Werner Haas hatte sich 1962 im 2. Lehrjahr zu entscheiden, ob er seine Lehrabschlussprüfung als Carrosseriespengler für Reparaturen oder für Neuanfertigung absolvieren will. Obwohl die Nachfrage an Neuanfertigungen im Carrosseriebau bereits rückläufig war, entschied er sich für diese Fachrichtung. Dabei wählte er als Prüfungsarbeit einen kniffligen Kotflügel, den er in nur vier Teilen herstellte. Die Bewertung war dementsprechend sehr erfolgreich und der Prüfling ist heute im Swiss Car Register in Safenwil ausgestellt. «Im März 1966 habe ich mich dann direkt während des Automobilsalons am Stand von Hermann Graber vorgestellt», er-

Métiers d'hier et d'aujourd'hui – 3^e volet

Carrosseries entièrement faites main

Si vous souhaitez savoir comment s'exerçait le métier de carrossier-tôlier à l'époque de l'apogée de la carrosserie automobile, le mieux est de demander à quelqu'un qui a vécu cette époque. Werner Haas a été le dernier carrossier formé à travailler pour Hermann Graber à partir de 1966 et a participé aux toutes dernières carrosseries des marques Alvis et Rover.



Werner Haas (79) an der Instandstellung des 65-jährigen Alvis TD 21 Graber Cabriolets. Dabei wirkt er wieder in denselben Räumen und arbeitet mit den gleichen Maschinen und Werkzeugen wie damals.

Werner Haas (79 ans) répare le cabriolet Alvis TD 21 Graber, vieux de 65 ans. Il s'affaire à nouveau dans les mêmes locaux et travaille avec les mêmes machines et outils qu'à l'époque.

Werner Haas, aujourd'hui âgé de 79 ans, nous attend à la Bernstrasse 53 à Wichtrach. Entre 1926 et 1969, environ 800 carrosseries de cabriolets et de coupés, dessinées par Hermann Graber à l'échelle 1:1, furent entièrement réalisées à la main (voir encadré). Dans les années 1950 et au début 1960, il employait jusqu'à 65 personnes dans différents métiers tels que charron, carrossier, tôlier, sellier automobile et carrossier-peintre. En 1967, Alvis cesse de fournir des châssis. Depuis que Graber a repris la représentation de Rover, ses dernières créations sont entre autres des conversions de ces Rover en coupés et cabriolets. A la fin des années 1960, un atelier de mécanique tournait encore avec un mécano auto qui formait également des apprentis. Après la mort de Graber en 1970, les ateliers furent loués et réaménagés. Aujourd'hui, 5 entreprises occupent les anciens locaux, dont un atelier de carrosserie. Werner Haas épaula ces carrossiers avec des conseils et une assistance dans la réparation d'un cabriolet



Die Ausstellung «Meisterwerke des Hermann Graber» im Pantheon Basel 2019 zeigte auch dieses von W. Haas nachgebaute Holzmodell.

L'exposition « Chefs-d'œuvre d'Hermann Graber » au Panthéon de Bâle 2019 a également montré ce modèle en bois recréé par W. Haas.

innert sich Haas. «Mein damaliger Arbeitgeber in Genf hatte volles Verständnis für mein Interesse, bei Graber zu arbeiten und meinte, solch eine Gelegenheit komme kein zweites Mal.» Haas stellt klar, dass er nur berichten könne, wie bei Graber gearbeitet wurde. Jeder Carrossier hatte damals seine eigenen Vorgehens- und Arbeitsmethoden. «Bei Graber wendeten wir die italienische Arbeitsweise an, also alle Carrosserieteile wurden von Hand getrieben und dann zum Frontteil oder zum Heckteil zusammengeschweisst.»

Im Gegensatz dazu gab es auch noch die englische Bearbeitungsart mit dem Wheeler; eine schwere Maschine mit Walzen zur mechanischen Kaltverformung von Blechteilen. «Die einzige Bearbeitungsmaschine bei Graber war ein Lufthammer, aber dieser hatte auch seine Tücken», so Haas. Selbst einen Eckold wollte Graber nicht, weil dieser Stempelabdrücke auf dem Blech hinterliess.

Pläne in Originalgrösse

Für jeden Carrosserietyp wurde zunächst ein Plan im Massstab 1:1 auf einem sechs Meter langen Reissbrett gezeichnet. Das Zeichnungsgerät selbst rollte auf einer gleichlangen Laufschiene. Auf diesen Plänen war der gesamte Unterbau mit Fusskästen, Torpedo, Kardantunnel, Spritzwand, Türpfosten, inneren Seitenwänden, Türrahmen, Kofferraumboden mit Radkästen etc. zusammen mit der äusseren Seitenansicht, dem Grundriss, sowie Front und Heck gezeichnet.

«Die exakten, massstabgetreuen Pläne waren essenziell», erklärt Haas. «Zum Beispiel bei allfälligen Kontrollen eines Zuschnittes oder Abbuges der einzelnen Blechteile.» Anhand dieser Pläne stellte der Wagner ein 1:1 Modell aus Birnbaumholz her, das als Arbeitslehre diente. Eine clevere Modulbauweise erlaubte es, je nach Kundenwunsch etwa zwischen einzelnen Scheinwerfern oder Doppelscheinwerfern zu wählen. Im Laufe der Jahre hatte der Wagner immer wieder etwas anzusetzen, auszuschneiden, abzuändern oder wegzuhobeln.

Eine Carrosserie entsteht

Die Carrosserie mit den Türen und dem Dach (bei Coupés) wurde aus zweifach dekapiertem, 0,87 mm Stahlblech hergestellt, die Motorhaube und der Kofferdeckel aus Aluminium. Diese Blechkombinationen waren in der Vergangenheit unterschiedlich. Die einzelnen Blechteile wurden anhand einer Schablone



Das waren die Werkzeuge eines Carrosseriespenglers im Carrosseriebau der 1960er-Jahre.

Voilà ce qu'étaient les outils d'un carrossier dans la construction de carrosseries automobiles des années 1960.

Alvis TD 21 de 1959 – l'une des quelque 130 carrosseries spéciales Alvis de Graber.

Entretien d'embauche au Salon de l'Automobile de Genève

Werner Haas, né en 1945, a dû décider au cours de sa 2^e année de formation en 1962 s'il souhaitait passer son examen de fin d'apprentissage de carrossier pour la réparation ou pour la production. Bien que la demande pour la construction de nouvelles carrosseries de voitures fût déjà en déclin, il décida de s'y consacrer. Comme objet d'examen, il choisit une aile délicate, qu'il fabriqua en seulement 4 parties. L'évaluation fut donc très positive et l'échantillon est désormais exposé au Registre automobile suisse à Safenwil.

«En mars 1966, je me suis présenté au stand d'Hermann Graber au salon de l'automobile», se souvient Haas. «Mon employeur de l'époque à Genève avait bien compris mon intérêt à travailler chez Graber et m'avait dit qu'une telle opportunité ne se représenterait plus.» Haas précise qu'il ne peut que rendre compte de la manière dont le travail a été effectué chez Graber. A cette époque, chaque carrossier avait sa propre approche et méthode de travail. «Chez Graber, nous utilisons la méthode italienne, c'est-à-dire que toutes les pièces de carrosserie étaient fabriquées à la main puis soudées entre elles pour former la partie avant ou la partie arrière.»

En revanche, il existait également la méthode anglaise de traitement au «wheeler», une machine lourde à rouleaux pour le formage mécanique à froid de pièces en tôle. «La seule machine de traitement chez Graber était un marteau pneumatique, mais elle présentait aussi ses pièges», explique Haas. Graber ne voulait même pas d'Eckold (vérin à pression), car ça laissait des marques de tampon sur la tôle.

Plans en taille originale

Pour chaque type de carrosserie, un plan à l'échelle 1:1 était d'abord dessiné sur une planche à dessin de 6 m de long. Le dispositif de dessin lui-même roulait sur un rail de même longueur. Sur ces plans, l'ensemble de la structure avec planchers, tunnel à cardan, cloison, montants de porte, parois latérales intérieures, cadres de porte, plancher de coffre avec passages de roues, etc. était dessiné en vue latérale, schématique, ainsi qu'avant et arrière.



Werner Haas demonstriert die kurbelbetriebene Sickenmaschine.
Werner Haas présente la moulurière à manivelle.

zugeschnitten, von Hand getrieben, auf dem Holzmodell genau angepasst, geschlichtet und für den Zusammenbau vorbereitet. Nachdem auf einer Chassis-Lehre der Unterbau gefertigt war, wurden Front- und Heckteil miteinander verschweisst. Danach wurden die Türen, die Motorhaube und der Kofferdeckel angepasst. Die «Türluft» (Spaltmass) war auf 2 mm festgelegt und wurde von Hermann Graber persönlich mit einer Lehre kontrolliert. Als Letztes wurde dann die ganze Carrosserie fertig geschlichtet und mit dem Blechhobel geglättet.

Der Rahmen des Kühlgitters, alle Zierstäbe und Lampenringe wurden angepasst, bevor diese zum Verchromen gebracht wurden. Damit war die Spenglerarbeit beendet.

Der Schmied stellte die Gestänge für die Cabriolet-Verdecke aus Stahlstangen her. Mit viel Erfahrung und vollendetem Können klopfte er die Drehpunkte auf dem Amboss in die richtige Position, bis sich die Mechanik mühelos bewegen liess. Ein weiterer langjähriger Mitarbeiter stellte besondere Teile aus Messingprofilen her.

Der Sattler fertigte die Cabriolet-Verdecke sowie den Innenraum und den Kofferraum nach den Vorgaben Grabers oder gemäss Kundenwunsch. Der Automechaniker schliesslich übernahm die mechanischen und elektrischen Arbeiten inklusive Verkabelung.

Gehobener Standard aus einer anderen Zeit

«Für die Herstellung eines Alvis Graber wurden rund 3000 Personenstunden aufgewendet», erklärt Haas. «Mein Stundenlohn betrug CHF 8.60, das war damals eine gute Entlohnung.» Nach Neujahr bis anfangs März der Jahre 1967 und 1968 waren Überstunden angesagt, um die Fahrzeuge für den bevorstehenden Genfer Automobilsalon rechtzeitig fertig zu stellen. Die letzten Alvis Graber wurden laut Automobil-Revue-Katalog für 39 000 bis



«Des plans précis et à l'échelle étaient essentiels», explique Haas. «Par exemple, lors du contrôle de la découpe ou du pliage de pièces individuelles en tôle.» A partir de ces plans, Wagner créait un modèle 1:1 en bois en guise d'étalon. Une conception modulaire astucieuse permettait de choisir entre des phares simples ou doubles, selon les exigences du client. Au fil des années, le travail de Wagner n'a jamais cessé: couper, modifier ou planifier.

Une carrosserie naît

La carrosserie avec les portes et le toit (sur les coupés) était en tôle d'acier à double décapage de 0,87 mm, le capot et le couvercle du coffre étaient en aluminium. Ces combinaisons de tôles étaient différentes dans le passé. Les différentes pièces de tôle étaient découpées à l'aide d'un gabarit, embouties à la main, ajustées avec précision au modèle en bois, finies et préparées pour le montage.

Après la fabrication de la sous-structure à l'aide d'un gabarit de châssis, les sections avant et arrière étaient soudées ensemble. Les portes, le capot et le couvercle du coffre étaient ensuite ajustés. Le jeu entre les portes était fixé à 2 mm et personnellement vérifié par Hermann Graber à l'aide d'un calibre. Enfin, l'ensemble de la carrosserie a été fini et lissé à la raboteuse.

Le cadre de la calandre, toutes les bandes décoratives et les cercles de phares étaient ajustés avant d'être chromés, ce qui marquait la clôture des travaux de tôlerie.

Le forgeron fabriquait les tiges des capotes à partir de tiges d'acier. Avec beaucoup d'expérience et une habileté parfaite, il mettait les points de pivotement dans la bonne position sur l'enclume jusqu'à ce que le mécanisme puisse être mu sans effort. Un autre employé de longue date fabriquait des pièces spéciales à partir de profilés en laiton.

Le sellier fabriquait la capote ainsi que l'intérieur et le coffre selon les spécifications de Graber ou du client. Le mécanicien sur voiture prenait finalement en charge les travaux mécaniques et électriques, câblage compris.



Die Spezial-Carrosserien aus der Feder von Hermann Graber werden zu Recht Meisterwerke genannt.

Les carrosseries spéciales conçues par Hermann Graber sont à juste titre qualifiées de chefs-d'œuvre.

Standards haut de gamme d'un autre temps

«Environ 3 000 heures de travail étaient consacrées à la production d'une Alvis Graber », explique Haas. «Mon salaire horaire était de 8,60 frs, ce qui était un bon salaire à l'époque.» Après le Nouvel An et jusqu'au début du mois de mars 1967 et 1968, des heures supplémentaires furent nécessaires afin de préparer les véhicules à temps pour les éditions du Salon de l'Automobile de Genève. Selon le catalogue AR, les dernières Alvis Graber ont été proposés entre 39 000 et 43 000

43 000 Franken angeboten. Aus heutiger Sicht schon fast ein Schnäppchen, damals teurer Luxus.

«Für Hermann Graber habe ich gerne gearbeitet», so Haas rückblickend. «Es war eine kurze, jedoch intensive Zeit mit lebhaften Erinnerungen. Graber war eine stille Person, eine Art findiger Denker mit ausgeprägtem Formengespiß. Wenn er mit uns Arbeitern gesprochen hat, dann nur über die Arbeit, mal kurz, mal länger.»

Mit der Ablieferung des letzten Alvis TF21 Graber Cabriolet im März 1968 wurde die Herstellung von Neuaufrichtungen von Spezial-Carosserien auf Chassis bei Graber endgültig abgeschlossen. Eine Ära endete und so auch per Ende März 1968 die Mitarbeit von Werner Haas beim letzten schweizerischen PW-Spezialcarosserien-Hersteller.

Text und Bilder: Henrik Petro

frs. Aujourd'hui, ça peut sembler avantageux, mais à l'époque, c'était un luxe coûteux.

«J'ai aimé travailler pour Hermann Graber», déclare Haas en regardant en arrière. «Ce fut une période courte mais intense avec des souvenirs marquants. Graber était un homme calme, une sorte de penseur ingénieux doté d'un sens aigu de la forme. Lorsqu'il s'adressait à nous, employés, il ne parlait que de travail, parfois brièvement, parfois plus longtemps.»

Avec la livraison de l'ultime Alvis TF21 Graber Cabriolet en mars 1968, la production de nouvelles carrosseries spéciales sur châssis chez Graber touche définitivement à sa fin. Fin mars 1968, une époque s'est terminée et le travail de Werner Haas chez le tout dernier carrossier spécialisé sur le sur-mesure suisse a également pris fin.

Texte et images: Henrik Petro



Perfektion auf die Spitze getrieben: das (mutmasslich) letzte hergestellte Alvis-Graber-Coupé.

La perfection poussée à l'extrême : le (vraisemblablement) dernier coupé Alvis Graber produit.

Hermann Graber (1904-1970)

Meisterwerke aus Wichtrach

Der Name Graber verkörpert wie kaum ein zweiter die schlichte, vornehme Schweizer Spezial-Carosserie einer ganzen Epoche von 1926 bis 1969. Hermann Graber und seine Mitarbeiter schufen in geschickter Handarbeit von ausgewiesenen Spezialisten insgesamt fast 800 Spezial-Carosserien auf Chassis verschiedener Hersteller. Die Entwürfe und Pläne stammten stets vom Patron selbst, der auch die Verhandlungen mit den Kunden führte. Mit 16 Jahren begann Hermann Graber seine Wagnerlehre im elterlichen Betrieb und schloss 1923 mit ausgezeichneten Noten ab. Am 10. Mai 1926 schrieb er die erste Rechnung unter eigenem Namen für einen Fiat 505 Auto-Camion. Ab 1947 carrossierte Graber Cabriolets und Coupés auf Chassis der britischen Marke Alvis, von denen viele bis heute überlebten und weltweit begehrte Sammlerobjekte sind. Das Lebenswerk Hermann Grabers wird im Swiss Car Register bewahrt und dokumentiert und kann dort auch eingesehen werden. Während Grabers Zeichnungsbrett, auf dem ab Ende der 1940er-Jahre alle Pläne entstanden waren, vom Swiss Car Register ins Verkehrshaus Luzern überführt wurde, hatte Grabers Witwe nach seinem Tod alle Pläne, Zeichnungen und Holzmodelle vernichtet. (Quelle: Broschüre «Meisterwerke des Hermann Graber» zur Ausstellung im Pantheon Basel 2019)

Hermann Graber (1904-1970)

Chefs-d'œuvre nés à Wichtrach

Le nom de Graber incarne comme nul autre les carrosseries spéciales suisses sobres et élégantes de toute une époque de 1926 à 1969. Hermann Graber et ses collaborateurs ont habilement créé au total près de 800 carrosseries spéciales sur châssis de différents fabricants en faisant appel à des spécialistes renommés. Les projets et les plans provenaient toujours du patron lui-même, qui menait les négociations avec les clients. A 16 ans, Hermann Graber commence son apprentissage de charron dans l'entreprise de ses parents et obtient son diplôme en 1923 avec excellence. Le 10 mai 1926, il rédige la première facture à son propre nom pour une Fiat 505 Auto-Camion. Dès 1947, Graber construit des cabriolets et des coupés sur châssis de la marque britannique Alvis, dont beaucoup ont survécu jusqu'à nos jours et sont des pièces de collection recherchées dans le monde entier. L'œuvre d'Hermann Graber est conservée et documentée dans le Registre automobile suisse et peut y être consultée. Alors que la planche à dessin de Graber, sur laquelle tous les plans ont été créés à la fin des années 1940, est au Musée des transports de Lucerne, sa veuve a détruit tous les plans, dessins et modèles en bois après sa mort. (Source : Brochure « Chefs-d'œuvre d'Hermann Graber » pour l'exposition au Panthéon Bâle 2019).

carrosserie suisse Aargau

Der Aargau erhält neue Fachkräfte



Die Sektion Aargau feierte am 2. Juli 2024 ihre 30 Absolventinnen und Absolventen des Qualifikationsverfahrens im Berufsbildungszentrum BZZ Zofingen. Zu den Gratulanten gehörte u.a. Sektionspräsident Michael Hallauer.

Strahlende Gesichter und ein rotes Büchlein in der Hand: Die 30 erfolgreichen Fachkräfte des diesjährigen Qualifikationsverfahrens gaben am 2. Juli 2024 ein prächtiges Bild ab. Kein Wunder, konnten sie doch diesen Sommer eine wichtige berufliche Hürde nehmen: 30 junge Carrossiers und Fahrzeugschlosser überzeugten die Prüfungsexperten in Theorie und Praxis und bereichern die Branche im Kanton Aargau.

Arche Noah oder Titanic?

Sektionspräsident Michael Hallauer gratulierte allen Absolventinnen und Absolventen: «Mit dem Bestehen der Schlussprüfungen haben Sie ein wichtiges Ziel erreicht. Ich hoffe, dass Sie den Wert dieser Leistung auch für sich selbst zu schätzen wissen. Ein eidgenössisches Fähigkeitszeugnis oder Berufsattest im Gepäck bedeutet, dass Sie für Ihre berufliche Zukunft bestens gerüstet sind.» Die Carrosseriebranche brauche Fachleute. Darum gelte das Bonmot «Handwerk hat goldenen Boden» laut Hallauer bis heute uneingeschränkt. Zwei Voraussetzungen gebe es allerdings: Man müsse auch nach der Lehre lernwillig bleiben. Und Teamarbeit sei keine Option mehr, sondern ein Muss. Mit einem Augenzwinkern fügte er hinzu: «Ich sage immer: Die Handwerker bauten die Arche Noah – die Ingenieure die Titanic.»

Schlosser als Topperformer

Das Highlight des Abends, die Übergabe der Schlusszeugnisse, gebührte den Chefexperten der Berufe. Nach kurzen Ansprachen waren dies die Vorstandsmitglieder Reto Siegrist für die Carrosseriespenglerinnen und -spengler und Pascal Lehmann bei den Carrosserielaackiererinnen und -lackierern. Bei den Carrosserielaackierern haben 15 Prozent das QV nicht bestanden, der Notenschnitt lag bei 4,4. Bei den Lackierassistenten fiel einer von neun Prüflingen durch. Die Fahrzeugschlosser erreichten den guten Durchschnitt von 5,0. Spannend für die Angehörigen: Die Sektion Aargau sorgte am Rande der Sitzgelegenheiten im Saal für absolute Hingucker. Sie stellte Beispiel-Werkstücke zur Schau, welche die jungen Berufsleute an den Lehrabschlussprüfungen bearbeitet hatten. «Die Abschlussprüfung stellt eine anspruchsvolle Herausforderung dar. In der Vorbereitung aufs Qualifikationsverfahren habe ich festgestellt, wie sich viele der jungen Berufsleute enorm verbessert haben», erklärte Andreas Arnold, Leiter der überbetrieblichen Kurse für die Carrosseriespengler. Dass die jungen Fachleute nun mehr Lohn erhalten würden, sei wohlverdient. Aber eines dürfe man nicht vergessen: «Mehr Lohn bedeutet auch mehr Verantwortung.»



Im Saal waren auch Werkstücke aus den Lehrabschlussprüfungen ausgestellt.

Weiter wissbegierig bleiben

Absolventinnen und Absolventen des Qualifikationsverfahrens bietet carrosserie suisse verschiedene Möglichkeiten in der Bildungslandschaft an. Nächste Stufen auf der Karriereleiter sind hier etwa die Weiterbildung Werkstattkoordinator/-in oder auch Carrosseriefachfrau/-mann. «Auch tüchtige Handwerker haben Gefühle wie Hunger und Durst», scherzte der Präsident Michael Hallauer zum Abschluss – und lud zum Apéro ein: «Stossen wir mit den frisch Diplomierten an!»

Aufgrund der Datenschutzbestimmungen werden die Namen der erfolgreichen Lehrabgänger in der QV-Sonderbeilage publiziert. Darin berichtet carrosserie suisse über die Lehrabschlussprüfungen mit Statistiken und Einschätzungen.

Le 2 juillet 2024, 30 diplômés de la section argovienne de carrosserie suisse ont été honorés au centre de formation professionnelle BZZ de Zofingen. Ces nouveaux professionnels ont reçu leur certificat de capacité ou leur attestation professionnelle. Les serruriers sur véhicules ont été particulièrement mis en avant avec une moyenne de 5,0. Des exemples de pièces réalisées par les diplômés ont suscité un grand intérêt auprès de leurs proches. Un apéritif a été organisé à la fin de la manifestation.

carrosserie suisse Neuchâtel JU BE fr.

Jour de fête pour 22 lauréats des métiers de la carrosserie

La remise des CFC et AFP des métiers de l'automobile a eu lieu à l'Auditoire du CPNE au Locle, le mercredi 3 juillet 2024. L'auditoire était bondé pour rendre hommage aux lauréats travaillant dans les carrosseries et garages neuchâtelois. Frédéric Mairy, Conseiller d'Etat, Chef du Département de la santé, des régions et des sports (DSRS), et Olivier Burri, quadruple Champion de Suisse des rallyes et propriétaire de deux concessions automobiles ont été les invités d'honneur de la manifestation organisée par carrosserie suisse Neuchâtel JU BE fr. et l'UPSA Neuchâtel.

Au préalable, Laurent Sitbon, membre de la commission de la Formation de l'UPSA Neuchâtel, et Paulo Roxo, Président de carrosserie suisse Neuchâtel JU BE fr., ont apporté les salutations et les félicitations de leurs associations, toutes deux membres de l'Union neuchâteloise des arts & métiers (UNAM). La partie musicale a été animée par Sambalekuï, qui a rajouté de belles notes de rumba à cette remise des CFC. La manifestation a été animée par Charles Constantin, Secrétaire de car-

rosserie suisse Neuchâtel JU BE fr.

Des mots remplis de bon sens de la part de Paulo Roxo

Pour Paulo Roxo, Président de carrosserie suisse Neuchâtel JU BE fr. l'obtention d'un CFC / AFP équivaut à décrocher un permis de conduire qui permet à son détenteur d'avalier les kilomètres et les kilomètres de sa vie. Le Président a enjoint les 22 lauréats des métiers de la carrosserie à savoir, savoir être et à savoir faire. « Il faut rester à l'écoute, se documenter et à suivre des cours de formation continue pour continuer à savoir. » a lancé Paulo Roxo. Au sujet du savoir-faire, il a demandé aux nouveaux carrossiers de garder la main pour toujours savoir mastiquer les défauts, gicler les couches de peinture, réparer les carrosseries ou redresser des tôles. Il a appelé les nouveaux lauréats à être des professionnels vis-à-vis des clients de leurs carrosseries... mais également vis-à-vis de leurs responsables, de leurs collègues, de leurs subordonnés. Enfin, le président des carrossiers neuchâtelois a observé que le savoir-être ne s'en-



Olivier Burri, quadruple Champion de Suisse des rallyes, participant à 25 rallyes de Monte Carlo et propriétaire de deux concessions automobiles, s'est prêté au jeu des questions – réponses avec le public.

seignait nulle part, mais qu'il s'apprenait partout à chaque instant de sa vie. « Ayez la juste attitude en tout temps. Savoir être, c'est aussi savoir écouter, savoir tolérer, savoir assumer ses responsabilités, savoir se dépasser, savoir jouer en équipe. Le savoir-être en entreprise est central dans le développement d'une PME et dans la cohésion d'une équipe. » a conclu Paulo Roxo.

Charles Constantin, Secrétaire carrosserie suisse Neuchâtel JU BE fr.



Sur le t-shirt remis aux lauréats des métiers de la carrosserie figuraient le logo de carrosserie suisse, le millésime « 2024 » ainsi que deux mentions centrales : « Le Locle CPNE » et « Lauréat des métiers de la carrosserie ».

Am 3. Juli 2024 fand im CPNE in Le Locle die Lehrabschlussfeier für die Automobil- und Carrosserieberufe statt. Ehrengäste waren Frédéric Mairy, Staatsrat, und Olivier Burri, Rallye-Champion. Laurent Sitbon und Paulo Roxo, Präsident von carrosserie suisse Neuchâtel, gratulierten den 22 Absolventen der Carrosserieberufe. Roxo betonte die Bedeutung von kontinuierlicher Weiterbildung, praktischen Fertigkeiten und professionellem Verhalten. Die Veranstaltung wurde von Sambalekuï musikalisch begleitet.

KLEBENSQUALITÄT

POLYFLEX 444 SEIT 1994



carrosserie suisse Zürich

Sektion Zürich fühlt den Puls

Loris Fabiano schloss 2024 seine Grundbildung als Carrosserielackierer in Reihen der Carrosserie Aeschlimann AG in Dällikon erfolgreich ab. Im Interview blickt der Carrossier zurück auf seine Lehrzeit.

Loris, wie geht es dir heute?

Ich fühle mich gut, vielen Dank. Natürlich bin ich froh, die Hürde Lehrabschluss mit Erfolg hinter mich gebracht zu haben.

Sind deine Erwartungen an den Lehrbetrieb erfüllt worden?

Ja, das kann ich bestätigen. Für mich war die Carrosserie Aeschlimann AG ein toller Lehrbetrieb. Insbesondere im dritten und vierten Lehrjahr durfte ich auch immer mehr Verantwortung übernehmen – eine wertvolle Erfahrung für mich in noch jungen Berufsjahren.

Beschreibe die Stimmung bei dir zu Hause in der Zeit vor dem Qualifikationsverfahren.

Ich war definitiv nervös, das gehört vermutlich auch dazu. Zum Glück konnte ich auf meine Eltern zählen, die mich stets etwas beruhigen konnten.

Wie schwierig war das QV für dich auf einer Skala von 1 bis 10?

Die Theorie hielt sich für mich in Grenzen, da gebe ich eine 6. Die praktischen Aufgaben forderten mehr, die stuft ich mit einer 8 ein. Ich war in der ersten Gruppe der Absolventen, weshalb wir uns nicht gross mit anderen Lernenden austauschen konnten. Das erhöhte den Druck zusätzlich.

Welche Tipps kannst du Lernenden in tieferen Lehrjahren geben?

Sie sollten im Unterricht von Beginn weg konzentriert sein, wenige Absenzen aufweisen und möglichst viele Informationen aufnehmen. Mit dem Smartphone abgelenkt zu sein, hilft dir nicht wirklich, die Grundbildung erfolgreich zu meistern.

Würdest du deinen Beruf Carrosserielackierer erneut auswählen?

Ja, mir macht die Arbeit als Carrosserielackierer Spass. Ich würde ihn definitiv erneut als Grundbildung auswählen.

Hast du Zukunftspläne?

Noch keine konkreten. Aktuell möchte ich nun erst einmal im Lehrbetrieb wei-



Loris Fabiano, Carrosserielackierer und QV-Absolvent 2024

terarbeiten, Erfahrung sammeln und etwas Geld sparen. Eventuell ergibt sich aus dieser Zeit etwas.

La section Zurich s'est entretenue avec Loris Fabiano, diplômé de la Procédure de qualification, sur ses impressions à la fin de son apprentissage et des conseils pour les autres apprenants. Après quatre ans de formation initiale, Loris travaille comme carrossier-peintre dans son entreprise formatrice, la Carrosserie Aeschlimann AG.

carrosserie suisse Vaud

De ma fenêtre sur mer



Hélène BRA, Présidente carrosserie suisse Vaud

La section vaudoise a créé un centre de compétences pour les métiers de la carrosserie en 2014. Le bâtiment, construit sur une parcelle de 3000 mètres carrés, offre 1400 mètres carrés de locaux à l'usage de salles de



Le Centre de Formation des Carrossiers Vaudois (CFCV) fête officiellement ses 10 ans sur le site de Moudon le jeudi 5 septembre 24.

cours théoriques, d'ateliers de tôlerie et de peinture, ainsi que des locaux de services. Ce centre permet de regrouper les forces avec Carrosserie Suisse, l'antenne romande étant également implantée sur le site. Sans oublier

notre secrétariat d'association professionnelle qui gère l'ensemble des activités liées la profession à travers des événements festifs ou de formations. Le chantier, débuté en 2013, représentait un projet global de 10 millions de francs

suisses, dont 6 millions pour les phases 1 et 2 actuelles, et une possibilité d'extension future sur la dernière partie du terrain. L'idée de ce centre avait été lancée en 2010 par la Société Vaudoise des Carrossiers, ancien nom de la Fédération des Carrossiers Vaudois, aujourd'hui connue sous le nom de Carrosserie Suisse Vaud. Le comité, toujours en place actuellement, avait alors informé toutes les instances officielles concernées que le déménagement de Prilly et de l'école existante était nécessaire en raison de la vétusté des locaux, ne répondant plus aux normes de sécurité et

d'enseignement. Il fallait également anticiper la transition technologique et les défis à venir du secteur automobile. Le mérite, c'est un long processus d'actions, parfois porteuses, parfois nécessaires, parfois superflues, mais le tout indiquant le chemin que l'on désire emprunter... et pour nous vaudois, ce chemin a été magnifique.

C'est un réel plaisir pour moi de fêter cet anniversaire de 10 ans du CFCV sous le signe de la détente, car en rencontrant les personnes qui nous ont suivis et accompagnés, du discours à l'action, l'avenir nous réserve toujours et encore

bien des défis que nous saurons, ensemble, dépasser !

Rendez-vous le 5 septembre pour lever notre verre à la santé de la formation

Das Centre de Formation des Carrossiers Vaudois (CFCV) in Moudon feiert am 5. September 2024 sein zehnjähriges Bestehen. Das Zentrum, 2014 auf einem 3000 m² grossen Grundstück errichtet, bietet umfassende Ausbildungsmöglichkeiten in der Carrosserietechnik. Es entstand als Reaktion auf die alternden und unsicheren Räumlichkeiten der bisherigen Einrichtung. Die Präsidentin Hélène Bra betont die Bedeutung dieses Meilensteins und lädt zur gemeinsamen Feier ein.

Aktive Branche / Branche active

Kooperation Repanet Suisse und CarNet

Bald wird für die NeoVac-Grossflotte repariert

Die CarNet Management AG ging bereits 2019 eine enge Partnerschaft mit Repanet Suisse ein. Der neueste Grossflottenkunde von CarNet, die NeoVac Gruppe, wird bei zukünftigen, ökologisch durchgeführten Schadensreparaturen auf zahlreiche, zertifizierte Repanet Suisse Partnerbetriebe im CarNet-Netzwerk zurückgreifen können. NeoVac ist ein landesweit tätiges Unternehmen mit Hauptsitz in Oberriet SG. Es bietet ganzheitliche Lösungen zur intelligenten und ressourcenschonenden Nutzung und sicheren Lagerung von Energie und Wasser. «Eine professionelle Betreuung der Fahrzeugflotte ist ab einer gewissen Flottengrösse essenziell», so Marc Stadler, Bereichsleiter Zentrale Dienste und Mitglied der Geschäftsleitung bei der NeoVac-Gruppe. «Die CarNet hat sich von Anfang an als kompetenter Dienstleister gezeigt. Unsere individuellen Bedürfnisse wurden im gesamten Prozess berücksichtigt, sodass wir nun eine für uns passende, massgeschneiderte Lösung gefunden haben.» ●

Die Vertreter der Kooperationspartner (v. l.): Remo Friberg, Flottenbetreuer NeoVac, Dominic Schenker, Business Development Manager André Koch AG, Janine Wasem, Account Managerin CarNet Management AG, Daniel Lanz, CEO CarNet Management AG, und Marc Stadler, Bereichsleiter Zentrale Dienste und Mitglied der Geschäftsleitung NeoVac.



Kooperation Repanet Suisse et CarNet

Réparations prochaines pour la grande flotte NeoVac

CarNet Management AG a déjà noué un partenariat étroit avec Repanet Suisse en 2019. Le nouveau grand client de CarNet, le groupe NeoVac, pourra s'appuyer sur de nombreuses entreprises partenaires certifiées Repanet Suisse du réseau CarNet pour de futures réparations pérennes de dommages. NeoVac est une entreprise nationale domiciliée à Oberriet SG proposant des solutions globales pour une utilisation intelligente et économe en ressources ainsi qu'un stockage sûr de l'énergie et de l'eau. «Lorsque la flotte atteint une certaine taille, un accompagnement professionnel de la flotte de véhicules est essentiel», déclare Marc Stadler, responsable des services centraux et membre du team de direction du groupe NeoVac. «CarNet s'est révélé dès le départ comme un prestataire de services compétent. Nos besoins individuels ont été pris en compte tout au long du processus, de sorte que nous avons désormais une solution sur mesure qui nous convient..» ●

Représentants des coopérateurs (g. à dr.): Remo Friberg, gestionnaire de flotte NeoVac, Dominic Schenker, responsable développement commercial André Koch AG, Janine Wasem, Account Manager CarNet Management AG, Daniel Lanz, PDG CarNet Management AG et Marc Stadler, responsable Services Centraux et membre de la direction de NeoVac.

MechaniXclub der ESA

Adrenalin und Action für die Jugend

Neben den Herausforderungen der technischen Entwicklung steht der Fachkräftemangel im Mittelpunkt unserer Branche. Es geht dabei nicht nur darum, zukünftige Schulabgänger für einen der spannenden Berufe im Auto- und Carrosseriegewerbe zu begeistern, sondern auch bereits ausgebildete Fachkräfte langfristig in der Branche zu halten. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistet, wer Lernende während ihrer Ausbildung unterstützt und junge Berufsleute mit den vielfältigen Facetten des Gewerbes vertraut macht. Dies ist die zentrale Mission des MechaniXclub der ESA.

«Lernen, profitieren, erleben und gewinnen»

Welches davon trägt am meisten zum Erfolg bei? «Es ist die Mischung, die den Unterschied macht», erklärt Matthias Krummen, Leiter Unternehmenskommunikation der ESA. Von aussen betrachtet, bieten die Events und Wettbewerbe die grösste Sichtbarkeit. Doch den Charakter des Clubs prägen die Lernhilfen fast noch stärker.

Von Weiterbildungsangeboten und praxisbezogenen Workshops über Wettbewerbe, bei denen die Mitglieder ihr Können unter Beweis stellen können, bis hin zu Freizeitaktivitäten, die den Teamgeist fördern und für Abwechslung sorgen – die ganzheitliche Betreuung und Förderung der jungen Berufsleute ist das, was den MechaniXclub auszeichnet und so erfolgreich macht. Er schafft eine einzigartige Plattform, die jungen Berufs-

leuten in der Automobil- und Carrosseriebranche nicht nur berufliche, sondern auch persönliche Weiterentwicklung ermöglicht. Dies ist der Schlüssel, um die Zukunft der Branche nachhaltig zu sichern. Mehr unter www.mechanixclub.ch ●



Der Club für junge Berufsleute im Schweizer Auto- und Carrosseriegewerbe baut erfolgreich auf die vier Säulen «Lernen, profitieren, erleben und gewinnen». Attraktivität der Branche für junge Menschen zu gewährleisten und zu fördern, ist dabei die zentrale Motivation.

Le Club des jeunes professionnels de la branche suisse de l'automobile et de la carrosserie s'appuie avec succès sur les quatre piliers «Apprendre, profiter, expérimenter et gagner». Garantir et promouvoir l'attractivité de la branche pour les jeunes est la motivation centrale.

MechaniXclub

Le plein d'adrénaline et d'actions pour la jeunesse

Outre les défis du développement technique, la pénurie de travailleurs qualifiés est au cœur de notre branche. Il ne s'agit pas seulement d'intéresser les adolescents en fin de scolarité à l'une des carrières passionnantes de la branche automobile et de la carrosserie, mais aussi de fidéliser à long terme les spécialistes déjà formés du secteur. Ceux qui accompagnent les apprentis pendant leur formation et familiarisent les jeunes professionnels avec les diverses facettes de l'artisanat y contribuent de manière significative. C'est la mission centrale du MechaniXclub de l'ESA.

«Apprendre, Profiter, Expérimenter et Gagner»

Lequel de ces éléments contribue le plus au succès? «C'est le mélange qui fait la différence», explique Matthias Krummen, responsable de la communication d'entreprise à l'ESA. Vus de l'extérieur, les événements et les compétitions offrent la plus grande visibilité. Mais les supports d'apprentissage façonnent encore plus le caractère du club.

Des offres de formation continue et des ateliers pratiques aux compétitions dans lesquelles les membres peuvent démontrer leurs compétences, en passant par les activités de loisirs qui favorisent l'esprit d'équipe et offrent de la variété – la prise en charge en continu et le soutien global des jeunes professionnels sont ce qui distingue MechaniXclub et contribue à son succès. Il crée une plateforme unique qui permet aux jeunes professionnels de la branche automobile et de la carrosserie de se développer non seulement professionnellement mais aussi personnellement. C'est la clé pour assurer un avenir durable à la branche. Plus d'infos sur www.mechanixclub.ch ●



SikaPower®-4720

HOCHFESTER KAROSSERIEKLEBSTOFF

Speziell für die Verklebung von Metall- und Verbundbauteilen – BEYOND THE EXPECTED

- Exzellente Hafteigenschaften
- Schnelle, einfache und saubere Anwendung
- Lange Offenzeit mit schneller Durchhärtung
- Punktschweisbar

www.sika.ch



Carbesa Spengler-Days

Neuheiten für die Spenglerei



Carbon demonstriert effiziente Carrosserie-Instandsetzung.

Carbon démontre une remise en état de carrosserie efficace.

Als Schweizer Unternehmen im Bereich «Carrosseriebedarf» baut Carbesa auf starke Marken, vertrauensvolle Beziehungen und natürlich auf Fachwissen, verbunden mit einem Weiterbildungsangebot. Unter dieser Prämisse veranstaltete Carbesa im Juli die «Spengler-Days» in Oensingen, Winterthur und Echallens. Die Anlässe starteten jeweils mit einer Demonstration und Präsentation der Neuheiten aus dem Hause Carbon, Celette und Wieländer+Schill. Die Highlights:

- Der hochwertige Komplettarbeitsplatz Carbon CBR für die moderne Carrosserie-Instandsetzung
- CBR PushPull-System als ideale Ergänzung dazu
- AluRepair Visar für die effiziente Reparatur von Aluminium
- Vorrichtungen mit der Carbon Klebetechnik zur Optimierung des Lackierprozesses
- Celette Naja Evolution 3D für die computergesteuerte, genaue Messung für Kontrolle und Reparatur aller Fahrzeuge
- Celette Cameleon für Messungen und Reparaturen struktureller Schäden an beschädigten Fahrzeugen
- Celette Eagle Lasermesssystem für eine schnelle Carrossievermessung
- InvertaSpot NG Punktschweisgerät von Wieländer+Schill mit ultraleichtem C-Arm, Touch Display und mehr
- InvertaPuls IP4-3: Das Multitalent für Stahlschweißen und MIG Löten
- Roller-Spinner Universalrad

Im Anschluss konnten die Besuchenden die Neuheiten auch direkt selbst testen und sich mit den Herstellern zu jeglichen Fragen austauschen. Ein gemeinsames Abendessen und der Austausch unter Fachspezialisten rundete diesen informationsreichen Anlass ab.

Journées des tôliers Carbesa

Nouveautés pour la carrosserie-tôlerie

En tant qu'entreprise suisse du secteur « accessoires de carrosserie », Carbesa s'appuie sur des marques fortes, des relations de confiance et, bien sûr, des connaissances spécialisées, associées à des possibilités de formation continue. C'est dans cette optique que Carbesa a organisé en juillet les « Journées Spengler » à Oensingen, Winterthur et Echallens. Les événements ont chacun commencé par une démonstration et une présentation des nouveaux produits de Carbon, Celette et Wieländer+Schill. Les points forts:

- le poste de travail complet Carbon CBR de haute qualité pour les réparations de carrosserie modernes
- le système CBR PushPull comme complément idéal
- l'AluRepair Visar pour la réparation efficace de l'aluminium
- la préparation avec technologie de liaison carbone pour optimiser le processus de peinture
- le Celette Naja Evolution 3D pour une mesure précise et contrôlée par ordinateur pour le contrôle et la réparation de tous les véhicules
- le Celette Cameleon pour les mesures et réparations de dégâts structurels sur véhicules accidentés
- le système de mesure laser Celette Eagle pour une mesure rapide de la carrosserie
- le poste de soudage par points InvertaSpot NG de Wieländer+Schill à arceau ultraléger, écran tactile etc, etc.
- InvertaPuls IP4-3, le multitalent pour le soudage de l'acier et le brasage MIG
- la roue universelle de Roller-Spinner

Les visiteurs ont ensuite pu tester eux-mêmes les nouveaux produits et poser leurs éventuelles questions avec les fabricants. Un souper en commun et un échange entre spécialistes ont complété cet événement riche en informations.



Angeregte Diskussionen beim freien Testen der Neuheiten von Wieländer+Schill.

Discussions animées tout en testant librement les nouveaux produits de Wieländer+Schill.

Automechanika Frankfurt

Schadentalk am Freitag, 13.9.

Bereits seit zehn Jahren treffen sich führende Entscheider aus dem Unfallreparaturmarkt während der Automechanika in Frankfurt und diskutieren beim Schadentalk über die Veränderungen der Branche – so auch im Jahr 2024. Hinzu kommt das neue Format der Schadensspots. Die kompakten Talkrunden bieten den Besuchern jetzt noch mehr Zeit für Diskussion und Meinungsaustausch.

Am Freitag, den 13. September diskutiert der Schadentalk ab 15 Uhr in Halle 11.1, Stand C43, im Rahmen der Automechanika Academy. Moderiert wird die Talkrunde auch in diesem Jahr von schaden.news-Chefredakteur Christian Simmert und Konrad Wenz (F+K).

Ausserdem: Um speziell Autohäuser und Werkstätten bei der Bewältigung der Transformation zu unterstützen, plant die Automechanika die Sonderschau «Werkstatt der Zukunft». Auf insgesamt 1000 Quadratmetern können die Fachbesucher in Halle 9 etwa im Innovationlabor live erleben, wie ein Werkstattbesuch schon zeitnah ablaufen könnte. ●

Automechanika Frankfurt

Thème sinistres vendredi 13.

Depuis dix ans, les principaux décideurs du marché de la réparation après accident se réunissent à l'Automechanika à Francfort, en Allemagne et discutent de l'évolution de la branche. S'y ajoute le nouveau format touchant aux sinistres. Les groupes de discussion compacts offrent désormais aux visiteurs encore plus de temps pour discuter et échanger des opinions.

Le vendredi 13 septembre, le débat au sujet des sinistres aura lieu à partir de 15 heures dans la salle 11.1, stand C43, dans le cadre de l'Automechanika Academy. Cette année encore, le panel sera modéré par Christian Simmert, rédacteur en chef de Schaden.news, et Konrad Wenz (F+K).

En outre : afin d'aider spécifiquement les concessionnaires et les ateliers à faire face à la transformation, Automechanika prévoit l'expo spéciale « L'atelier du futur ». Sur un total de 1000 m² dans la salle 9, les visiteurs professionnels peuvent découvrir en direct dans le laboratoire d'innovation comment une visite d'un atelier pourrait se dérouler en temps réel.. ●



Wie entwickeln sich die Reparaturkapazitäten vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels? Welche Antworten findet der Markt auf technische Herausforderungen wie Elektromobilität und Kostensteigerungen? Wohin steuert die Branche beim Thema Nachhaltigkeit? Der Schadentalk der Automechanika zeigt auch in diesem Jahr wichtige Entwicklungen auf.

Comment les capacités de réparation se développent-elles dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre qualifiée ? Quelles réponses le marché trouve-t-il aux défis techniques tels que l'électromobilité et l'augmentation des coûts ? Où va la branche en matière de durabilité ? La table ronde sur le thème des sinistres dans le cadre de l'Automechanika de cette année s'arrêtera une fois de plus sur les évolutions en cours.

**PDR-TEAM, BESICHTIGUNG UND REPARATUREN
IHRER HAGELSCHÄDEN / ABOL-KURSE**

HOTLINE + 0800 999 001

PDR-Team GmbH
Linthstrasse 53 - 8856 Tuggen SZ
info-ch@pdr-team.com
www.pdr-team.ch

BBZB Luzern

Peter Bucheli tritt Leitung an Michael Amrhyn ab

Sieben Jahre lang leitete «Mr. Fahrzeugschlosser» Peter Bucheli den Fachbereich Fahrzeugbau am Berufsbildungszentrum Bau und Gewerbe in Luzern (BBZB). 2019 kamen noch die verwandten Berufe Strassentransportfachmann/-frau EFZ und Strassentransportpraktiker/-in EBA dazu, wodurch der Fachbereich in «Fahrzeugbau & Strassentransport» umbenannt wurde. Da Bucheli Anfang Juni 2024 sein Pensionsalter erreichte, gab er per 31. Juli die Fachbereichsleitung an Michael Amrhyn ab. Peter Bucheli wird die nächsten drei Jahre aber weiterhin als Fachlehrer der Fahrzeugschlosser (und als stellvertretender Leiter) tätig sein.

Michael Amrhyn schloss 2003 seine Lehre als Carrosseriespengler im Kanton Luzern ab und besuchte selbst als Lernender die Berufsschule BBZB Luzern. In Kaiserslautern bildete er sich zum Carrosserie- und Fahrzeugbautechniker weiter und konnte anschliessend seine erworbenen Kenntnisse in verschiedenen Firmen anwenden und dabei auch viel Neues dazulernen. Seit 15 Jahren unterrichtet Amrhyn selbst am BBZB. Parallel dazu absolvierte er die Ausbildung zum dipl. Berufsfachschullehrer an der Eidgenössischen Hochschule für Berufsbildung EHB.



Michael Amrhyn ist neuer Fachbereichsleiter Fahrzeugbau & Strassentransport am Berufsbildungszentrum Bau und Gewerbe in Luzern.

Michael Amrhyn est le nouveau chef du département construction automobile et transport routier au centre de formation professionnelle du bâtiment et des métiers de Lucerne..

BBZB Lucerne

Peter Bucheli passe le flambeau à Michael Amrhyn

Pendant 7 ans, « M. Serrurier sur véhicules » Peter Bucheli a dirigé le département de serrurerie-construction sur véhicules du Centre de formation professionnelle BBZB de Lucerne. En 2019, les métiers de spécialiste du transport routier CFC et de praticien/ne du transport routier AFP ont suivi, d'où le nouveau nom du département, « Construction de véhicules et transport routier ». Bucheli a atteint l'âge de la retraite en juin 2024 et en a remis la direction à Michael Amrhyn le 31 juillet. Peter Bucheli continuera à travailler comme enseignant spécialisé pour les serruriers sur véhicules (et comme directeur adjoint) pendant 3 ans encore.

Michael Amrhyn a fait un apprentissage de carrossier-tôlier dans le canton de Lucerne en 2003 et suivi l'école professionnelle BBZB de Lucerne comme apprenti. A Kaiserslautern, il a suivi une formation de technicien en carrosserie et en construction automobile, pour accumuler ensuite des expériences professionnelles dans diverses entreprises. Amrhyn

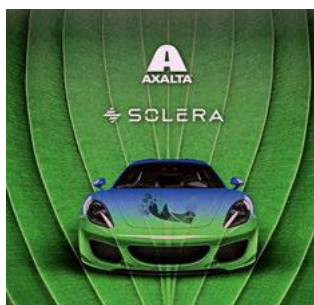
enseigne au BBZB depuis 15 ans. Parallèlement, il brigue un diplôme de Professeur d'école professionnelle à la Haute école professionnelle (hefp).

Axalta Coating Systems GmbH

CO₂-Emissionsangaben dank Solera glaubwürdiger

Axalta Refinish geht als erster Reparaturlackhersteller eine Partnerschaft mit Solera ein, einem weltweit führenden Unternehmen auf dem Gebiet des Fahrzeug-Lebenszyklus-Managements. Die Kunden erhalten dadurch Zugriff auf ein Live-Dashboard, das CO₂-Schätzwerte bereitstellt. Diese helfen, energiebewusste und datengesteuerte Entscheidungen zu treffen. Die Sustainable Estimations Plattform von Solera ist das neueste Produkt aus Axaltas Beleaf-EAF Portfolio, das sich durch umweltfreundliche Hochleistungsprodukte, innovative Hilfsmittel sowie optimale Ressourcen auszeichnet. Mithilfe von Sustainable Estimations for Paint lassen sich Scope 1-, 2-, und 3-Emissionen auf einfache Weise abschätzen. So werden Unternehmen glaubwürdige CO₂-Emissionswerte vorlegen können, die von einem ISO-14064-01-zertifizierten Unternehmen gestützt werden.

Dank der Kooperation mit Solera können Axalta-Kunden bei jeder Reparatur, unter Berücksichtigung von Reparaturmethoden (Reparatur oder Austausch), Lackapplikationsverfahren und Trocknungsbedingungen ihre CO₂-Emissionen analysieren.



Axalta Coating Systems GmbH

Données d'émissions CO₂ plus crédibles grâce à Solera

Axalta Refinish est le premier fabricant de finition à s'associer à Solera, un leader mondial de la gestion du cycle de vie des véhicules. Cela permet aux clients d'accéder à l'écran de données en direct qui fournit des estimations de CO₂. Celles-ci aident à prendre des décisions soucieuses de l'énergie et basées sur les données. La plateforme Sustainable Estimations de Solera est le dernier produit du portefeuille Beleaf-EAF d'Axalta, qui comprend des produits respectueux de l'environnement et hautes performances, des outils innovants et des ressources optimales. Grâce aux estimations durables pour la peinture, les émissions de portée 1, 2 et 3 peuvent être facilement estimées. Cela permettra aux entreprises de fournir des valeurs d'émissions de CO₂ crédibles soutenues par une entreprise certifiée ISO 14064-01.

Grâce à la collaboration avec Solera, les clients d'Axalta peuvent analyser l'émission CO₂ pour chaque réparation, en tenant compte de la méthode de réparation (réparation ou remplacement), d'application de la peinture et des conditions de séchage..

SikaPower-4720

Stark wie Stahl

In der Fahrzeugreparatur ersetzen Klebprozesse zunehmend den traditionellen Schweißprozess und bieten viele Vorteile: Es ist keine Wärme notwendig, unterschiedliche Materialien können leicht verbunden werden und die Anwendung ist schnell und einfach. Der OEM-zugelassene Carrossierklebstoff SikaPower-4720 ist ein hochfester zweikomponentiger Epoxidharz-Klebstoff mit hervorragenden Hafteigenschaften. Er eignet sich für Verklebungen, die hohen dynamischen Kräften ausgesetzt sind. Dieser strukturelle Klebstoff kann in ungehärtetem Zustand problemlos punktgeschweisst werden. SikaPower-4720 wurde speziell entwickelt für Metall- oder Verbundbauteile, die hohen, dynamischen Belastungen ausgesetzt sind wie Seitenwände, Tür- und Dachbleche, Radläufe, strukturelle Bauteile nur in Kombination mit Punktschweißungen oder Nieten.

SikaPower-4720 lässt sich durch seine exzellente Haftung ohne Primer auf zahlreiche Untergründe applizieren; er tropft und läuft dabei nicht. Integrierte Glasperlen garantieren eine einheitliche und optimale Klebeschichtdicke von 0,25 mm. Das geruchsarme Produkt härtet bei Raumtemperatur zu einer starren Verklebung mit exzellenten Korrosionsschutzeigenschaften aus. Eine lange Offenzeit und seine schnelle Durchhärtung reduzieren Standzeiten auf ein Minimum.



SikaPower-4720 ist ein hochfester Carrossierklebstoff für Metall- und Verbundbauteile.

SikaPower-4720 est un adhésif de carrosserie à haute résistance pour composants métalliques et composites.

SikaPower-4720

Dur comme l'acier

En réparation automobile, les procédés adhésifs remplacent de plus en plus le soudage traditionnel et offrent nombreux avantages : aucune chaleur nécessaire, différents matériaux facilement connectés, simple et rapide. L'adhésif pour carrosserie automobile SikaPower-4720, approuvé pour les OEM, est un adhésif à base de résine époxy à 2 composants haute résistance et doté d'excellentes propriétés adhésives. Il convient aux liaisons exposées à des forces dynamiques élevées. Cet adhésif structurel peut être facilement soudé par points lorsqu'il n'est pas durci. Le SikaPower-4720 a été spécialement développé pour les composants métalliques ou composites exposés à des charges dynamiques élevées, tels que les parois latérales, les panneaux de porte et de toit, les passages de roues, les composants structurels uniquement combiné avec des points de soudure ou des rivets.

Grâce à son excellente adhérence, le SikaPower-4720 s'applique sur de nombreuses surfaces sans apprêt ; ça ne goutte ni ne coule. Les billes de verre intégrées garantissent une épaisseur de couche adhésive uniforme et optimale de 0,25 mm. Le produit à faible odeur durcit à température ambiante et forme une liaison rigide avec d'excellentes propriétés de protection anticorrosion. Un temps ouvert long et un durcissement rapide réduisent les temps d'immobilisation au minimum.

Spies Hecker

Neuer UV-Grundierfüller für Spot-Reparaturen

Spies Hecker präsentiert seinen neuesten Grundierfüller: Permasolid UV-TEC Grundierfüller 9003. Dieser innovative und vielseitige 1K-Grundierfüller bietet nicht nur blitzschnelle Trocknung und Durchhärtung, sondern auch hervorragende Haftung sowie einen hohen Korrosionsschutz. Der Permasolid UV-TEC Grundierfüller 9003 verringert potenzielle Gesundheitsrisiken und Auswirkungen auf die Umwelt, da er keine CMR-Stoffe enthält und den Materialverbrauch drastisch reduziert. Spies Hecker empfiehlt die Aushärtung mit der IRT UV SmartCure UV-LED-Härtungslampe von Hedson oder einer anderen Härtungslampe mit vergleichbaren Spezifikationen. Weitere Informationen zum Permasolid UV-TEC Grundierfüller 9003 finden Sie unter www.spieshecker.ch/9003



Der Permasolid UV-TEC Grundierfüller 9003 ist derzeit in 1-Liter-Dosen und in 0,4-Liter-Spraydosen erhältlich.

Spies Hecker

Nouvelle Impression-Apprêt UV pour petites réparations

Spies Hecker présente son dernier surfaceur : le Permasolid UV-TEC 9003. Cet apprêt 1K innovant et polyvalent offre non seulement un séchage et un durcissement ultra-rapides, mais une excellente adhérence et une protection élevée contre la corrosion. Permasolid UV-TEC Primer Surfacer 9003 réduit les risques potentiels pour la santé et l'impact environnemental, car sans substances CMR, et réduit considérablement la consommation de matériaux. Spies Hecker recommande de polymériser avec la lampe LED IRT UV SmartCure de Hedson ou une autre lampe à polymériser aux spécifications comparables. Plus d'info sur l'apprêt Permasolid UV-TEC 9003 sous www.spieshecker.ch/9003.

Le surfaceur Permasolid UV-TEC 9003 est disponible en bidons d'un litre et en bombes aérosols de 0,4 litre.

Anteilmässiger 13. Monatslohn

Der Gesamtarbeitsvertrag von carrosserie suisse hält fest, dass jeder Arbeitgeber seinen Arbeitnehmern eine Jahresendzulage in der Höhe eines durchschnittlichen Monatslohnes auszurichten hat. Bei Auflösung des Arbeitsverhältnisses besteht somit ein Anspruch auf einen anteilmässigen 13. Monatslohn – allerdings auch bei einer Kündigung innerhalb der Probezeit?

Ausgangslage

Charles arbeitet seit drei Wochen als Carrosseriespengler in einem Carrosseriebetrieb. Da ihm sichtlich die Freude an diesem Beruf fehlt und er nach drei Wochen noch immer gravierende Fehler begeht, kündigt ihm seine Arbeitgeberin das Arbeitsverhältnis bereits nach drei Wochen, mit einer Kündigungsfrist von 7 Tagen. Als Charles seine Lohnabrechnung kontrolliert, bemerkt er, dass ihm seine Arbeitgeberin keinen anteiligen 13. Monatslohn ausbezahlt hat. Charles ist jedoch der Meinung, dass ein 13. Monatslohn immer anteilmässig zu entrichten ist, wenn ein Arbeitnehmer die Arbeitsstelle während einem Geschäftsjahr verlässt.

Expertenrat

Der erste Monat seit Arbeitsaufnahme gilt als Probezeit. Längere Probezeiten gelten nur, wenn solche vereinbart wurden. Charles befindet sich nach drei Wochen noch in der Probezeit, weshalb sein Arbeitgeber berechtigt war, das Arbeitsverhältnis mit einer Kündigungsfrist von 7 Tagen zu kündigen. Grundsätzlich steht es den Arbeitgebern frei, einen 13. Monatslohn zu entrichten.

Im Gesamtarbeitsvertrag von carrosserie suisse wurde in Art. 38 Abs. 1 festgehalten, dass jeder Arbeitgeber seinen Arbeitnehmern eine Jahresendzulage von 100 Prozent eines durchschnittlichen Monatslohnes auszurichten hat (sogenannter 13. Monatslohn). Bei Auflösung des Arbeitsverhältnisses während des Kalenderjahres besteht ein Anspruch auf einen anteilmässigen 13. Monatslohn. Gemäss Art. 38 Abs. 4 des Gesamtarbeitsvertrages von carrosserie suisse zählen für die Berechnung nur volle Monate. Mit der Beendigung eines Arbeitsverhältnisses werden sämtliche Forderungen aus dem Arbeitsverhältnis sofort fällig, somit auch der Anspruch auf einen Anteil am 13. Monatslohn. Im Gesamtarbeitsvertrag von carrosserie suisse wurde aber in Art. 38 Abs. 5 festgehalten, dass bei einer Auflösung des Arbeitsverhältnisses während der Probezeit kein Anspruch auf eine Jahresendzulage besteht. Charles hat in diesem Fall also keinen Anspruch auf einen 13. Monatslohn. ●

Walder Haas Berner AG, Advokatur und Notariat, Zofingen

13^{ème} mois de salaire proportionnel

La Convention collective de travail de carrosserie suisse prévoit que tout employeur doit verser à ses salariés une prime de fin d'année équivalant à un salaire mensuel moyen. En cas de rupture de la relation de travail, on a droit à un 13^{ème} mois de salaire au prorata – mais est-ce aussi le cas lors d'un licenciement pendant la période d'essai ?

Le cas présent

Charles travaille comme carrossier dans un atelier de carrosserie depuis trois semaines. Comme il manque manifestement de satisfaction dans ce travail et qu'il commet encore de graves erreurs, son employeur le licencie au bout de trois semaines seulement, avec un délai de préavis de 7 jours. Lorsque Charles vérifie sa fiche de paie, il constate que son employeur ne lui a pas versé de 13^{ème} mois de salaire au prorata. Toutefois, Charles est d'avis qu'un 13^{ème} mois de salaire doit toujours être versé au prorata si un salarié quitte son emploi au cours d'un exercice.

Conseil d'expert

Le premier mois depuis le début du travail est considéré comme période d'essai. Des périodes d'essai plus longues ne s'appliquent que si elles ont été convenues. Charles est toujours en période d'essai après trois semaines, c'est pourquoi son employeur avait le droit de mettre fin à la relation de travail avec un préavis de 7 jours. En principe, les employeurs sont libres de payer un 13^{ème} mois de salaire.

L'article 38, alinéa 1, de la Convention collective de travail de carrosserie suisse prévoit que tout employeur doit verser à ses salariés une indemnité de fin d'année égale à 100 pour cent du salaire mensuel moyen (appelé 13^{ème} mois de salaire). Si la relation de travail prend fin au cours de l'année civile, on a droit à un 13^{ème} mois de salaire au prorata. Selon l'article 38 al. 4 de la Convention collective de travail de carrosserie suisse, seuls les mois complets comptent pour le calcul. Lorsqu'une relation de travail prend fin, toutes les créances découlant de la relation de travail deviennent immédiatement exigibles, y compris le droit à une part du 13^e salaire. Toutefois, l'article 38 alinéa 5 de la Convention collective de travail de carrosserie suisse précise qu'en cas de rupture du rapport de travail pendant la période d'essai, il n'y a pas de droit à une prime de fin d'année. Dans ce cas, Charles n'a pas droit au 13^{ème} mois de salaire. ●

Walder Haas Berner AG, Avocats & Notaires, Zofingue



Der Verein zur Förderung der Carrosserieberufe bezweckt die Förderung und die Wahrung der Berufsinteressen im Carrosseriegewerbe. Der VFCB unterstützt mit seinen Mitteln die Berufs- und Weiterbildung der Carrosserieberufe.

L'association pour la promotion des métiers de la carrosserie a pour objectif de promouvoir et de protéger les intérêts professionnels de la carrosserie. Avec ses fonds, la VFCB soutient des formations professionnelles et continues en carrosserie

Goldpartner / Partenaires or



Silberpartner / Partenaires argent



Carbesa

DERENDINGER



Bronzepartner / Partenaires bronze



Zusätzliche Marken / Marques supplémentaires



carrosserie suisse und der VFCB danken ihren Mitgliedern und Gönnern für die wertvolle Unterstützung zum Wohle der zukünftigen Carrossiers!

carrosserie suisse et la VFCB tiennent à remercier leurs membres et sponsors pour leur précieux soutien au profit des futurs carrossiers!

Suva-Statistik 2023

Noch viel Potenzial beim Augenschutz

Die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt (Suva) veröffentlichte ihre Berufsunfallstatistik 2023. Die Klasse 13E, zu der auch die Carrosserieberufe gehören, weist ein leicht überdurchschnittliches Fallrisiko auf, wobei es sich aber öfters um leichtere Fälle ohne Arbeitsunfähigkeit handelt. Wir befragten dazu Alois Fässler, Teamleiter Statistik und Martin Hofstetter, Experte Sicherheit und Gesundheitsschutz Verkehr / Energie.

Die Klasse 13E weist 2023 ein Fallrisiko von 94 Unfällen pro 1000 Vollbeschäftigten aus; es liegt damit zwar knapp zwanzig Prozent über dem Fallrisiko der Suva insgesamt (79 Fälle/1000 VB). Der Rückgang des Fallrisikos über die letzten zehn Jahre ist bei der Klasse 13E jedoch stärker ausgeprägt (-25,8 %) als beim Total der Suva (-12,0 %). Im Vergleich mit den Metall verarbeitenden Branchen ist der Wert aber vergleichbar oder sogar leicht tiefer. Auffallend ist, dass der Wert für die Fälle mit Taggeld (38 Fälle/1000 VB) tiefer ist als bei der Suva insgesamt (42 Fälle/1000 VB). Bei vielen Fällen handelt es sich offensichtlich um leichtere Fälle ohne Arbeitsunfähigkeit.

Gibt es bezüglich der Art der Krankheiten Auffälligkeiten?

Bei den Berufskrankheiten handelt es sich zum grössten Teil um Gehörschädigungen. Daneben treten auch Krankheiten des Atmungssystems auf (vor allem ausgelöst durch Isocyanate und Farben/Lacke) sowie Krankheiten der Haut.

Krankheiten, Invalidenrenten und vor allem Todesfälle sind stark zurückgegangen. Woran liegt das?

In den letzten Jahrzehnten haben sich Arbeitsmethodik, Prävention und auch die Arbeitsmittel stark verbessert. Die Belastungen

Statistiques Suva 2023

Protection oculaire: potentiel à creuser

La Suva a publié sa statistique des accidents du travail pour 2023. La classe 13E, qui comprend aussi les professions de la carrosserie, mais présente un risque d'accident un brin supérieur à la moyenne, surtout des cas mineurs qui n'impliquent pas d'incapacité de travail. Interview avec Alois Fässler, chef d'équipe statistiques, et Martin Hofstetter, expert sécurité et protection de la santé, transport/énergie.

La classe 13E présente un risque de 94 accidents pour 1 000 salariés à temps plein en 2023 ; donc presque 20% plus élevé que le risque global à la Suva (79 /1000 TP). Mais la baisse du risque d'accident ces 10 dernières années est plus prononcée pour la classe 13E (-25,8%) que pour la Suva totale (-12,0%). Toutefois, par rapport aux secteurs de transformation des métaux, la valeur est comparable, voire légèrement inférieure. Il est frappant de constater que le montant des cas avec indemnité journalière (38 cas/1 000 TP) est inférieur à celui de la Suva dans son ensemble (42 cas/1 000 TP). De nombreux cas sont évidemment des cas mineurs sans incapacité de travail.

Y a-t-il des anomalies concernant le type de maladie ?

La majorité des maladies professionnelles impliquent des lésions auditives. En outre, des maladies du système respiratoire surviennent aussi (surtout causées par les isocyanates et les peintures/verniss) ainsi que des maladies de la peau.

Les maladies, les rentes d'invalidité et surtout les décès ont fortement diminué. Pourquoi cela?

Ces dernières décennies, les méthodes de travail, la prévention et les équipements de travail se sont grandement amé-



Um das Augenunfallrisiko zu senken, sollen Mitarbeitende sensibilisiert und instruiert werden und sie sollen die richtige Ausrüstung erhalten.
Afin de réduire les risques d'accidents oculaires, les employés doivent être sensibilisés, instruits et dotés du matériel adéquat.

sind nicht dieselben wie vor 20 Jahren. Jedoch treten auch neue Gefährdungen auf, die man entsprechend behandeln muss. Diese Entwicklung sehen wir in den meisten Branchen. Trotzdem kommt es immer wieder zu schweren Unfällen, die es zu verhindern gilt.

Augen und Finger scheinen in unserer Branche besonders gefährdet.

Weshalb und wie kann man dem vorbeugen?

Fingerverletzungen sehen wir vermehrt in Branchen, in denen präzise von Hand gearbeitet werden muss. Gerade im Umgang mit schweren Maschinen wird dies besonders kritisch. Diese Art von Verletzungen haben diverse auslösende Faktoren wie fehlende technische Schutzeinrichtungen, generelle Stresssituationen oder Unkonzentriertheit. Durch sichere und gesunde Arbeitsplatzgestaltung und regelmässige Sicherheitsschulungen kann das Risiko reduziert werden.

Augenschutz ist ein Thema, bei dem in der Branche noch viel Potenzial da ist. Oft treffen wir Situationen an, bei denen die falsche PSA getragen wird oder die Tragdisziplin generell zu wünschen übriglässt. Augenunfälle werden oft nicht ernst genommen, da es seltener zu schweren Verläufen kommt. Jedoch summieren sich Bagatellunfälle auf und führen zu hohen indirekten Kosten. Bei Augenverletzungen ist oft ein ärztlicher Eingriff nötig. Mitarbeitende fehlen so bei jedem Vorfall mehrere Stunden an der Arbeit. Wichtige Massnahmen, um das Augenunfallrisiko zu senken, sind das Sensibilisieren der Mitarbeitenden, ihnen die richtige Ausrüstung zur Verfügung zu stellen und sie zu instruieren, wie sie sich im Notfall verhalten müssen. Ausführliche Informationen gibt es unter www.suva.ch/augenschutz.

Risiko bei Steigen und Heben wird unterschätzt

In fast jedem Betrieb findet man eine Leiter und der Zustand der Leiter variiert stark. Sie werden als Zugangs- oder Arbeitsmittel eingesetzt. Gerade für Arbeiten über 2 m Höhe oder für schwere Arbeiten ist eine Leiter jedoch nicht geeignet. Wir stellen oft fest, dass die richtigen Alternativen wie Arbeitspodeste, Gerüste oder Hubarbeitsbühnen nicht vorhanden sind.

Auch beim Heben von Gütern kommt es regelmässig zu Verkettungen von Faktoren. Generell ist es wichtig, dass die richtigen Arbeitsmittel vorhanden sind und den entsprechenden Situationen angepasst werden.

Viel ist gewonnen, wenn die Arbeitssicherheit systematisch organisiert wird. Ein zentrales Element ist eine praxisorientierte Gefahrenermittlung und Risikobeurteilung. Die Branche hat hier eine gute Unterstützung in der Branchenlösung BAZ. Und gerade um schwere Unfälle zu verhindern, ist die Integration der «Lebenswichtigen Regeln» ein wichtiger erster Schritt. Ein konsequentes Einhalten dieser Regeln kann viel Leid und hohe Kosten verhindern: www.suva.ch/lebenswichtige-regeln

Wo steht Ihr Unternehmen mit den Absenzen im Vergleich zur Branche? Der Kennzahlenvergleich gibt Ihnen Anhaltspunkte.

Interview: Henrik Petro / Bilder: Suva



Erweiternde Informationen erhielten wir von den Suva-Profis Alois Fässler (l.), und Martin Hofstetter.

Nous avons obtenu des informations complémentaires de la part des professionnels de la Suva, Alois Fässler (à g.) et Martin Hofstetter.



liorés. Les pressions ne sont plus les mêmes qu'il y a 20 ans. Cependant, de nouvelles menaces apparaissent et doivent être traitées en conséquence. Nous constatons cette évolution dans la plupart des secteurs. Néanmoins, des accidents graves surviennent encore et doivent être évités.

Les yeux et les doigts semblent être particulièrement menacés dans notre branche. Pourquoi et comment l'éviter ?

Nous constatons de plus en plus de blessures aux doigts dans les branches nécessitant un travail manuel précis. Ça devient particulièrement critique lorsqu'il s'agit de machines lourdes. Ces types de blessures ont divers facteurs déclenchants tels que le manque d'équipements techniques de protection, des situations de stress général ou un manque de concentration. Le risque peut être réduit grâce à une conception du lieu de travail sûre et saine et à des instructions de sécurité régulières. La protection des yeux est un sujet au grand potentiel dans la branche. Nous rencontrons souvent des situations où le mauvais EPI est porté ou la discipline dans le port laisse généralement à désirer. Les accidents oculaires sont souvent banalisés, car moins susceptibles d'être graves. Mais les accidents mineurs s'accumulent et entraînent des coûts indirects élevés. Les blessures aux yeux nécessitent souvent une intervention médicale. A chaque incident, les salariés s'absentent du travail plusieurs heures. Les mesures importantes pour réduire le risque d'accidents oculaires comprennent la sensibilisation des employés, leur fournir l'équipement approprié et leur apprendre comment se comporter en cas d'urgence. Des infos détaillées sur www.suva.ch/protection-des-yeux.

Les risques lors d'escalade et de levage sont sous-estimés

Le gros des entreprises a une échelle, dont l'état varie considérablement. Mais une échelle n'est pas bien adaptée aux travaux de plus de 2 m de hauteur ou lourds. Nous constatons souvent que les bonnes alternatives (plates-formes de travail, échafaudages ou nacelles élévatrices) ne sont pas disponibles. Lors du levage de marchandises, les accidents sont souvent dus à des réactions en chaîne de différents facteurs. De manière générale, il est important qu'un équipement de travail adéquat soit disponible et adapté aux situations concernées.

On y gagne si la sécurité au travail s'organise systématiquement. Point central: l'identification des dangers et l'évaluation des risques axées sur la pratique. On bénéficie ici d'un bon soutien avec le SAD, la solution de la branche. Et pour prévenir les accidents graves, l'intégration des «règles vitales» est une première étape importante. Le respect constant de ces règles peut éviter bien des souffrances et des coûts élevés: fr-ch/prevention/regles-vitales

Où se situe votre entreprise côté absences par rapport à la branche? Un comparatif des chiffres clés vous donne des indices.

Interview: Henrik Petro / Images: Suva



Künstliche Intelligenz

KI in der Fahrzeugentwicklung

Künstliche Intelligenz (KI) transformiert die Fahrzeugentwicklung, indem sie Fahrerassistenzsysteme, Produktionsprozesse, Design und Kundendienst revolutioniert. Trotz der vielen Vorteile stehen Unternehmen vor Herausforderungen, die ethische Überlegungen erfordern. Auch kleinere Firmen können durch gezielte Strategien von KI-Technologien profitieren.

Fahrerassistenzsysteme

Künftig wird es kaum noch Autos geben, die nicht die Vorlieben der Nutzer sowie deren Fahrverhalten analysieren, um ihnen Vorschläge für mehr Fahrspass zu machen. Damit wollen Hersteller die Kunden emotional an die Marke binden.

Autonomes Fahren

Der aktuelle Stand bei selbstfahrenden Fahrzeugen ist geprägt von Fortschritten, aber auch von Herausforderungen, die es noch zu bewältigen gilt. Technisch gesehen gibt es Fortschritte, die ein autonomes Fahren ermöglichen. Die grössten Hindernisse liegen jedoch in rechtlichen Belangen. Ohne rechtliche Grundlage wird es noch einige Jahre dauern, bis Fahrzeuge vollständig autonom unterwegs sein werden.

KI-Anwendungen aus der Praxis

- BMW verwendet KI zur Qualitätskontrolle in der Fertigung. Kameras und KI-gestützte Bildverarbeitungssysteme überprüfen die Qualität von Carrosserieteilen in Echtzeit und erkennen Fehler schneller und genauer als menschliche Inspektoren. Weiter nutzt BMW KI für Crash-Simulationen und zur Optimierung der Sicherheitsmerkmale ihrer Fahrzeuge.
- Ford setzt KI ein, um die Aerodynamik zu verbessern und den Treibstoffverbrauch zu reduzieren.
- Volkswagen nutzt KI, um die Lieferkette zu optimieren. Durch die Analyse von Daten aus der gesamten Lieferkette kann Volkswagen die Vorhersagen der Nachfrage verbessern und Lagerbestände optimieren.
- Tesla setzt auf Automatisierung und KI in seinen Produktionslinien. Roboter, die mit KI ausgestattet sind, führen präzise Aufgaben wie Schweißen und Montage durch. Für die Simulation und das Training ihrer autonomen Fahrsysteme verwendet Tesla KI-Technologien.
- Daimler nutzt KI-basierte Systeme zur vorausschauenden Wartung seiner Produktionsanlagen. Durch die Überwachung von Maschinendaten können Wartungsarbeiten effizienter geplant und ungeplante Ausfälle reduziert werden.

Herausforderungen von KI

Bei aller Euphorie gibt es auch Herausforderungen im Kontext der Nutzung von KI in der Fahrzeugentwicklung. Die Modelle sind nur so gut, wie die Daten, mit denen sie trainiert wurden. Verzerrte oder unvollständige Daten können zu fehlerhaften

L'intelligence artificielle

L'IA et le développement des véhicules

L'intelligence artificielle (IA) influence le développement des véhicules, révolutionnant les systèmes d'aide à la conduite, les processus de production, la conception et le service client. Malgré les avantages, les entreprises sont confrontées à des défis nécessitant des considérations éthiques. Les petites entreprises peuvent aussi bénéficier des technologies de l'IA grâce à des stratégies ciblées.

Systèmes d'aide à la conduite

A l'avenir, il n'y aura pratiquement plus de voitures qui n'analysent pas les préférences des utilisateurs et leur comportement de conduite afin de formuler des suggestions pour les rendre plus agréables à conduire. Ainsi, les fabricants souhaitent lier émotionnellement les clients à la marque.

Conduite autonome

L'état actuel des véhicules autonomes se caractérise par des progrès, mais aussi par des défis qui restent à surmonter. Techniquement, certaines avancées permettent la conduite autonome. Mais les plus grands obstacles sont d'ordre juridique. Sans base légale, il faudra encore quelques années avant que les véhicules soient totalement autonomes.

Applications d'IA issues de la pratique

- BMW utilise l'IA pour le contrôle qualité en production. Les caméras et systèmes de traitement d'images vérifient la qualité des pièces de carrosserie en temps réel et détectent les défauts plus vite et avec plus de précision que les humains. BMW utilise aussi l'IA pour simuler des accidents et optimiser les caractéristiques de sécurité des véhicules.
- Ford a recours à l'IA pour améliorer l'aérodynamisme et réduire la consommation de carburant.
- Volkswagen utilise l'IA pour optimiser la chaîne d'approvisionnement. En analysant les données de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, Volkswagen peut améliorer les prévisions de la demande et optimiser les niveaux de stocks.
- Tesla s'appuie sur l'automatisation et l'IA dans ses lignes de production. Les robots équipés d'IA effectuent des tâches précises telles que le soudage et l'assemblage. Tesla utilise les technologies d'IA pour simuler et entraîner ses systèmes de conduite autonome.
- Daimler utilise des systèmes basés sur l'IA pour la maintenance prédictive des installations de production. En les surveillant, les travaux de maintenance peuvent être planifiés plus efficacement et les temps d'arrêt imprévus réduits.

Les défis de l'IA

Malgré toute l'euphorie, utiliser l'IA dans le développement de véhicules présente également des défis. La qualité des modèles dépend des données investies. Des données biaisées ou incomplètes peuvent conduire à des décisions incorrectes. Les



Viele Anwendungen, die man im Zusammenhang mit KI nennt, sind tatsächlich bereits seit einigen Jahren Stand der Technik.

De nombreuses applications évoquées en lien avec l'IA sont en réalité à la pointe de la technologie depuis bon nombre années.

Entscheidungen führen. KI-Systeme können anfällig für Cyberangriffe sein, was schwerwiegende Sicherheitsprobleme zur Folge haben kann, insbesondere bei autonomen Fahrzeugen.

systèmes d'IA peuvent être vulnérables aux cyberattaques, ce qui peut entraîner de graves problèmes de sécurité, notamment pour les véhicules autonomes.

KI-Nutzung für kleinere Firmen ohne grosse Budgets

Kooperationen mit Hochschulen und Forschungseinrichtungen können Zugang zu fortschrittlichen KI-Technologien und Talenten bieten. Statt umfassende KI-Projekte zu starten, können kleine Unternehmen sich auf spezifische Anwendungsbereiche konzentrieren, die unmittelbare und messbare Vorteile bringen, wie z. B. Qualitätssicherung, vorausschauende Wartung oder Optimierung von Produktionsprozessen.

L'IA pour les petites entreprises sans gros budget

Les collaborations avec des universités et instituts de recherche peuvent donner accès à des technologies et mettre des personnes talentueuses à disposition. Au lieu de lancer des projets d'IA complets, les petites entreprises peuvent se concentrer sur des domaines d'application spécifiques apportant des avantages immédiats et mesurables, tels l'assurance qualité, la maintenance prédictive ou l'optimisation des processus de production.

Aussichten

Obschon zurzeit um die KI eine grosse Euphorie herrscht, gibt es die grossen Durchbrüche bisher nicht wirklich. Viele Dinge, die man im Zusammenhang mit KI nennt, sind bereits seit einigen Jahren Stand der Technik (Fahrerassistenzsysteme, automatische E-Mail-Beantwortung und vieles mehr). Über das autonome Fahren sprechen wir auch schon länger. Die vielen Berichterstattungen zum Thema künstliche Intelligenz helfen natürlich bei der Beschaffung der grossen Geldsummen, die es braucht, um wirklich revolutionäre Schritte zu machen. Die kommende Epoche wird auch Verlierer hervorrufen. Die Anforderungsprofile derjenigen, die solche Systeme programmieren und unterhalten, decken sich nicht vollumfänglich mit dem aktuellen Angebot auf dem Arbeitsmarkt. Hier gilt es genau hinzuschauen, dass keine Zweiklassengesellschaft entsteht.

Die Beschäftigung mit der KI, auch wenn es nur die Benutzung von ChatGPT ist, wird ein Muss sein, wenn man nicht plötzlich abseitsstehen will.

Text: Roland Kämpf
Bild: Adobe Stock

Perspectives

Malgré beaucoup d'euphorie autour de l'IA, il n'y a pas encore eu de véritables avancées majeures. Bien des choses évoquées à propos de l'IA sont déjà à la pointe de la technologie depuis des années (systèmes d'aide à la conduite, réponses automatiques aux e-mails etc, etc.). On parle depuis longtemps de conduite autonome. Les nombreux rapports touchant à l'intelligence artificielle contribuent naturellement à réunir les sommes d'argent importantes, nécessaires pour prendre des mesures véritablement révolutionnaires. L'ère à venir aura aussi des perdants. Les profils d'exigences de ceux qui programment et entretiennent de tels systèmes ne correspondent pas entièrement à ce qui est actuellement disponible sur le marché du travail. Il est important d'y regarder de près pour s'assurer que n'émerge pas une société à deux classes.

Prendre en compte l'IA, ne serait-ce qu'en utilisant ChatGPT, sera indispensable pour ne pas rester sur la touche.

Texte: Roland Kämpf
Image: Adobe Stock

Roland Kämpf

Projektmanagement, Produktentwicklung und Qualitätssicherung

Roland Kämpf ist seit über 20 Jahren im Fahrzeugbau tätig. Er unterstützt Firmen bei Produktentwicklungen und in der Projektabwicklung. Daneben unterstützt er als Mentor junge Führungskräfte («Gestern noch Kollege, heute Chef») beim Hineinwachsen in die neue Führungsrolle. Ausserdem schreibt er Fachtexte für Newsletter oder Fachzeitschriften. Er liebt das, was die drei Tätigkeiten «Berater und Dozent», «Mentor und Coach» und «Content Creator» verbindet – das Kreative.

www.rolandkaempf.ch

Roland Kämpf

Gestion de projet, développement de produits et assurance qualité

Roland Kämpf travaille depuis plus de 20 ans dans la construction automobile. Il accompagne les entreprises en développement de produits et gestion de projets. De plus, en tant que mentor, il accompagne les jeunes managers (« Hier collègue, aujourd'hui patron ») dans leur évolution vers leur nouveau rôle de leader. Il rédige des textes pour bulletins et magazines spécialisés. Il aime ce qui relie les 3 activités de « consultant et conférencier », « mentor et coach » et « créateur de contenu » : le créatif.

www.rolandkaempf.ch

Clearcarrep Partnertagung

Innovationstreiber in der Branche

Das von der ESA und Betag Innovation partner-schaftlich betriebene Carrosseriekonzept clearcarrep lud zum Partnerevent ins Hotel Meilenstein in Langenthal. Am 5. Juni hiessen Luciano Paludi (CEO clearcarrep) und Ralph Meichtry (CEO Betag) die rund 90 Gäste gemeinsam willkommen.



Die Gastgeber des clearcarrep Partnerevents (v.l.): Giorgio Feitknecht (ESA), Luciano Paludi (clearcarrep) und Ralph Meichtry (Betag Innovationen)

Les hôtes de l'événement partenaire clearcarrep (de g. à dr.): Giorgio Feitknecht (ESA), Luciano Paludi (clearcarrep) et Ralph Meichtry (Betag Innovations).

«Die Welt und die Automobilbranche sind stark im Wandel», sagte ESA CEO Giorgio Feitknecht zur Begrüssung und fuhr fort: «Technologiewandel, Arbeitskräftemangel, neue Vertriebsmodelle sowie Klimawandel werden uns noch lange beschäftigen, und insbesondere Nachhaltigkeit ist ein Megatrend geworden.» Vor Jahren sei deshalb die Idee entstanden, ein glaubwürdiges Carrosseriekonzept mit den Hauptzielen Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit zu lancieren. Allen Marktteilnehmern sollte klar sein, dass clearcarrep-Partner Nachhaltigkeit leben. Den schonenden Umgang mit Ressourcen und die handwerkliche Weiterentwicklung fördert clearcarrep durch Schulungen. «Jetzt, wo sich die Situation nach Corona normalisiert hat, möchten wir das Netzwerk weiter vorantreiben und am Markt ausbauen.»

Ziel: Wirtschaftlichkeit

Ralph Meichtry, CEO Betag Innovationen und Schweizer Pionier im Ausbeulen ohne Lackieren (ABOL), ist nicht nur handwerklich ein Profi, sondern auch betriebswirtschaftlich: «Das Ziel für einen Unternehmer ist, wirtschaftlich besser dazustehen und operativ gut unterwegs zu sein. Wir sind da, euch dabei zu unterstützen. Denn ohne gut ausgebildete Leute kann man keine gute Leistung erbringen.» Meichtry ist oft international unterwegs und teilte seine Beobachtungen mit den Zuhörern: «In den USA läuft die Wirtschaft sehr gut. Jeder Carrosseriebetrieb ist ausgelastet, die Reparaturkosten sind massiv gestiegen. Weil

Conférence des partenaires Clearcarrep

Moteurs d'innovation dans la branche

Le concept de carrosserie clearcarrep, géré en partenariat par l'ESA et Betag Innovation, a invité les gens à l'événement partenaire à l'hôtel Meilenstein à Langenthal. Le 5 juin, Luciano Paludi (CEO clearcarrep) et Ralph Meichtry (CEO Betag) ont accueilli ensemble quelque 90 invités.

«Le monde et la branche automobile subissent de nombreux changements», a déclaré Giorgio Feitknecht, PDG de l'ESA, en guise de bienvenue et a poursuivi: «L'évolution technologique, la pénurie de main-d'œuvre, les nouveaux modèles de vente et le changement climatique nous occuperont pour longtemps, et en particulier la durabilité, devenue une mégatendance.» Il y a des années, l'idée est née de lancer un concept de carrosserie crédible avec pour principaux objectifs la durabilité et la rentabilité. Il devrait être clair pour tous les acteurs du marché que les partenaires de clearcarrep vivent de la durabilité. Clearcarrep promeut l'utilisation prudente des ressources et le développement du savoir-faire par la formation. «Maintenant que la situation s'est normalisée après le coronavirus, nous souhaitons développer le réseau et l'étendre sur le marché.»

Objectif : efficacité économique

Ralph Meichtry, PDG de Betag Innovations et pionnier suisse du débosselage sans peinture (DSP/ABOL), est professionnel en termes d'artisanat et aussi de gestion d'entreprise: «L'objectif d'un entrepreneur est d'être mieux loti côté financier et performant sur le plan opérationnel. Nous sommes là pour



Die spannende Key Note zur Entwicklung der Batterietechnologie von BEVs kam von Dr. Mathias Hüttenrauch (links). Johannes Spiess von Pila Automotive liefert Original-Ersatzteile zur Fahrzeug-instandsetzung aus Deutschland in die Schweiz – und das zu besonders günstigen Konditionen.

Le discours passionnant sur le développement de la technologie des batteries pour les BEV est venu du Dr. Mathias Hüttenrauch (à g.). Johannes Spiess de Pila Automotive livre des pièces de rechange d'origine pour la réparation de véhicules d'Allemagne en Suisse – et à des conditions particulièrement avantageuses.



Gleich zwei Awards mitnehmen konnten Denis und Nathan Reynard von der Carrosserie Moderne Reynard SA (siehe auch Seite 62).

Denis et Nathan Reynard de la Carrosserie Moderne Reynard SA ont pu remporter deux prix (voir aussi page 62).

jede Industrie auf Hochtouren läuft, ist es aber schwierig, Fachkräfte zu finden. Zudem bauen Hersteller ihre Netzwerke aus, auch in Europa.» Dies u.a., weil die Umsätze in mechanischen Werkstätten in Folge der Elektromobilität früher oder später zurückgehen werden und sie deshalb andere Geschäftsfelder stärken möchten. Somit ist klar: der Carrosseriebetrieb von heute muss morgen noch effizienter werden.

Starker Partner

Luciano Paludi, CEO clearcarrep, rief kurz die Vorteile einer Mitgliedschaft in Erinnerung: «Wir haben das beste Carrosserie-Trainings-Programm in der Branche und sind ein Innovationstreiber. Wir helfen unseren Partnern, ihre Effizienz und Rentabilität zu steigern, auch durch die Senkung der Reparaturkosten. Dabei hilft unser zertifizierte Reparatur-Prozess zur Erhöhung der Fahrzeug-Durchlaufzeit. Das macht uns zu einem starken Partner für Versicherungen und Fleetprovider.» Seit 2020 hat clearcarrep über 700 Teilnehmer geschult und bietet inzwischen neun technische Trainings-Disziplinen an. Neu im Angebot ist das Dynamic Mentorship Program, ein praxisorientierter Management-Lehrgang mit vertieftem Individual-Coaching und Skills Assessment im Betrieb. Geplant seien der Ausbau des Trainings- und Weiterbildungsprogramms, Prozessinnovationen wie neue Reparaturmethoden und die Weiterentwicklung der Zertifizierung. Eine weitere Innovation für die Branche, ist das neue clearcarrep-Umweltsystem, mit welchem die Partnerbetriebe die Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben, sowie die zukünftigen Anforderungen von Versicherungen und Flottenbewirtschafter sicherstellen und ausweisen können. Hinzu kämen weitere Mehrwerte für Netzwerkpartner und der Ausbau der IT-Instrumente.

Versicherungen in Bewegung

Drei Vertreter der Versicherungsbranche äusserten sich kurz aus ihrer Perspektive. Oliver Bardellini, Leiter Netzwerkmanagement Motorfahrzeuge, Baloise: «Die Kosten für Teile und Lack gehen massiv nach oben, die Rendite für den Reparateur wird kleiner. Wir sehen hier aber auch eine Chance für Reparieren statt Erset-

vous soutenir. Car sans personnes bien formées, il n'est pas possible d'obtenir de bonnes performances.» Meichtry voyage souvent à l'étranger et observe: «L'économie se porte très bien aux USA. Toutes les carrosseries sont occupées et les coûts de réparation ont fortement augmenté. Mais toutes les industries tournent à plein régime et il est difficile de trouver des collaborateurs qualifiés. De plus, les constructeurs élargissent leurs réseaux, y compris en Europe. L'explication? Le chiffre d'affaire des ateliers de mécanique diminuera tôt ou tard en raison de l'électromobilité et ils souhaitent ainsi renforcer d'autres secteurs d'activité. C'est donc clair: demain, les ateliers de carrosserie devront être encore plus efficaces.

Partenaire fort

Luciano Paludi, PDG de clearcarrep, a brièvement rappelé les avantages de l'adhésion: «Nous avons le meilleur programme de formation en carrosserie du secteur et sommes un moteur d'innovation. Nous aidons nos partenaires à accroître leur efficacité et leur rentabilité, notamment en réduisant les coûts de réparation. Notre processus de réparation certifié contribue à augmenter le débit des véhicules. Ça fait de nous un partenaire solide pour les assurances et les exploitants de flottes.» Depuis 2020, clearcarrep a formé plus de 700 participants et propose désormais 9 disciplines de formations techniques. La nouveauté est le programme de mentorat dynamique, un cours de gestion axé sur la pratique avec un coaching individuel approfondi et une évaluation des compétences dans l'entreprise. On a prévu d'élargir le programme de formation et de perfectionnement, d'innover dans les processus tels que de nouvelles méthodes de réparation et de poursuivre le développement de la certification. Autre innovation pour la branche: le nouveau système environnemental clearcarrep, avec lequel les entreprises partenaires peuvent garantir et démontrer le respect des exigences légales et les futures exigences des compagnies d'assurance et des gestionnaires de flotte. S'ajoutent également une valeur ajoutée supplémentaire pour les partenaires du réseau et l'expansion des outils informatiques.

Les assurances bougent

Trois représentants des assurances ont commenté leur point de vue. Oliver Bardellini, responsable gestion du réseau Motor Vehicles, Baloise: «Les coûts des pièces détachées et de la peinture augmentent massivement et la marge du réparateur diminue. Mais nous y voyons aussi une opportunité de répara-



Wichtige Informationen vonseiten der Versicherer gaben (v. l.) Oliver Bardellini (Baloise), Oliver Sauter (Helvetia) und Philip Roth (Axa).

Des infos importantes des assureurs ont été fournies par (de g. à dr.) Oliver Bardellini (Baloise), Oliver Sauter (Helvetia) et Philip Roth (Axa).



In den Pausen wurde die Gelegenheit zum Austausch rege genutzt.

Pendant les pauses, l'occasion d'échanger des idées a été activement mise à profit.

zen. Steigende Kosten zwingen uns zu Preisanpassungen in den Policen, aber es darf nicht sein, dass Vollkasko zum Luxusgut wird. Wir versuchen vermehrt, Fahrzeuge ins clearcarrep-Netzwerk zu steuern und auf den Reparaturweg Einfluss zu nehmen. Fahrzeugexperten werden eine grosse Rolle dabei einnehmen. Für eine wirtschaftlich sinnvolle Reparatur sollte es auch möglich werden, in älteren Fahrzeugen nicht nur Neuteile, sondern auch gebrauchte Teile einzubauen.»

Philip Roth, Motor Partner, Axa: «Grosse Schäden sind rückläufig, umfangreiche Reparaturen werden nicht mehr gemacht. Neue, andere Fähigkeiten sind gefragt, da Reparateure vermehrt mit Kleinschäden konfrontiert werden. Ersatzteile sind teuer, daraus folgt, dass bei mehr Kleinschäden die Reparaturkosten steigen. Ein 2019 durchgeführtes Pilotprojekt hat aufgezeigt, dass wir in 14 Betrieben die Schadenkosten mit Reparieren vor Ersetzen um 15 Prozent senken konnten. 2020 haben wir das Konzept auf alle Betriebe ausgeweitet. Es braucht dafür eine stringente Umsetzung im Betrieb. Jeder, vom Chef bis zum Kundendienst, sollte geschult werden, um die Philosophie verstehen und umsetzen zu können.»

Oliver Sauter, Leiter Fahrzeugexperten Schaden-Center Schweiz Helvetia: «Wir stellen fest, dass Reparieren statt Ersetzen noch zu wenig gelebt wird. Clearcarrepair bildet eine gute Voraussetzung für gut ausgebildete Mitarbeitende. Die Herausforderung in der Schadenabwicklung ist, dass Reparaturkosten aufgrund höherer Teilepreise und höherer Stundenansätze ansteigen. Wir versuchen Einfluss auf Reparaturmethoden zu nehmen und ermuntern Betriebe, dass sie auch mal eine halbe Stunde investieren und eine Reparatur versuchen, bevor etwas ersetzt wird. Betriebe, die entsprechend nachhaltig reparieren und das auch nachweisen können, werden in Zukunft bevorzugt.»

Award-Verteilung

In drei Kategorien vergab Luciano Paludi an diesem Tag Awards: In der Kategorie «Cycle Time» (kürzeste durchschnittliche Aufenthaltsdauer eines Fahrzeugs in einem Betrieb) siegte die Carrosserie Moderne Reynard SA mit einer Reparaturzeit von 2,73 Tagen. In der Kategorie «Parts/Labour» (Verhältnis Ersatzteile/Arbeit) ging der Award an die Brunner AG Zufikon, die aussergewöhnliche 15/85 Prozent ausweisen konnte.

In der neuen Kategorie «CO₂ Savings» holte sich mit 25892 kg wieder die Carrosserie Moderne Reynard SA den Award. «Die Bewertungen basieren auf mindestens 500 Aufträgen, die in der Plattform erfasst wurden», so Paludi. Als neue Betriebe im Netzwerk willkommen geheissen wurden Carrozzeria Garage Riva SA, Carrosserie Bruno SA und Cartec Carrosserie-Technik AG. ●

Text und Bilder: Henrik Petro

tion plutôt que de remplacement. L'augmentation des coûts nous oblige à ajuster les prix de nos polices, mais il ne faut pas que la casco devienne un produit de luxe. Nous essayons de plus en plus de contrôler les véhicules dans le réseau clearcarrep et d'influencer le processus de réparation. Les experts auto joueront un rôle majeur à cet égard. Pour des réparations économiquement viables, il devrait également être possible de monter non seulement des pièces neuves, mais également des pièces usagées dans les véhicules plus anciens.»

Philip Roth, Motor Partner, Axa : « Les dégâts importants ont diminué et les grosses réparations ne sont plus effectuées. Des compétences nouvelles et autres sont de mise, car on est de plus en plus confronté à des dommages mineurs. Les pièces de rechange sont chères, donc s'il y a davantage de dommages mineurs, les coûts de réparation augmentent. Un projet pilote de 2019 a montré que nous étions en mesure de réduire les coûts des dommages de 15 % dans 14 entreprises en réparant plutôt qu'en remplaçant. En 2020, le concept a passé à toutes les entreprises, ce qui nécessite une mise en œuvre rigoureuse. Tout le monde, du patron au service client, doit être formé pour comprendre et mettre en œuvre la philosophie.»

Oliver Sauter, responsable des experts automobiles de l'Helvetia Damage Center Suisse : « Nous avons constaté que réparer plutôt que remplacer n'a pas encore assez cours. Clearcarrepair est un bon gage pour les employés bien formés. Le défi du règlement des sinistres est que les coûts de réparation augmentent en raison de la hausse des prix des pièces et des taux horaires. Nous essayons d'influencer les méthodes de réparation et encourageons les entreprises à investir une demi-heure et à essayer de réparer quelque chose avant de le remplacer. Les entreprises qui réparent de manière durable et peuvent le prouver seront privilégiées à l'avenir.»

Remise de distinctions

Luciano Paludi a remis des prix dans 3 catégories : en catégorie « Cycle Time » (durée moyenne de séjour la plus courte d'un véhicule dans une entreprise), Carrosserie Moderne Reynard SA a gagné avec un temps de réparation de 2,73 jours.

En catégorie « Pièces/Main d'œuvre », le prix a été attribué à Brunner AG Zufikon, au score exceptionnel de 15/85 %.

Dans la nouvelle catégorie « Economies de CO₂ », c'est la Carrosserie Moderne Reynard SA, qui a remporté avec 25 892 kg. «Les notes sont basées sur au moins 500 commandes enregistrées sur la plateforme», explique Paludi. Tandis que Carrozzeria Garage Riva SA, Carrosserie Bruno SA et Cartec Carrosserie-Technik AG ont été accueillies dans le réseau en tant que nouvelles entreprises. ●

Texte et images: Henrik Petro

Strom und damit auch Geld sparen

Strom und damit auch Geld sparen

Der Bund unterstützt zusammen mit dem ProKiloWatt-Förderprogramm ColorWatt Betriebe in der Lackier- und Farbindustrie beim Strom sparen – auch Carrosseriebetriebe profitieren davon.

Stromfressende Anlagen im Betrieb durch nachhaltigere Einrichtungen ersetzen und dabei Fördergelder des Bundes erhalten: Das ProKiloWatt-Förderprogramm unterstützt Sie bei der Modernisierung Ihrer Infrastruktur in der Lackier- und Farbindustrie finanziell und übernimmt nach erfolgreicher Prüfung bis zu 30 Prozent der Erneuerungskosten.

Welche Massnahmen unterstützt ColorWatt?

Wenn Sie insbesondere alte Geräte oder Anlagen (wie alte Lackieranlage) durch neue ersetzen, auf LED-Beleuchtung umrüsten oder Komponenten optimieren. Zu den berücksichtigten Bereichen zählen:

- Beleuchtung
- Lüftung, Klima, Haustechnik
- Lackieranlagen und -komponenten
- Druckluft

Auf Nachfrage bei der Förderprogramm-Koordinationsstelle können auch Stromeffizienzmassnahmen in Fahrzeugbau- und Spenglerei-Betrieben gefördert werden.

So beantragen Sie die ColorWatt-Fördergelder

Der Prozess ist bewusst sehr schlank gehalten. Sie melden ColorWatt per Mail Ihre Erneuerungspläne, setzen diese um und senden ColorWatt die Nachweise über die Stromeinsparung. Sind nach Prüfung durch das ProKiloWatt-Förderprogramm alle Bedingungen erfüllt, überweist ColorWatt den Förderbetrag. Ausführlichere Infos direkt über den QR-Code. ●

Text: Isabel Suter



Kontakt

Experte Luca Stauss
colorwatt@ebp.ch
+41 44 395 11 97

Programme de financement ColorWatt

Economiser du courant, donc des sous

De pair avec le programme de financement ProKiloWatt de ColorWatt, la Confédération aide les entreprises de peinture à économiser de l'électricité – les carrosseries en profitent également.



Bild: Adobe Stock

Remplacer les systèmes consommateurs d'énergie de l'entreprise par des installations plus durables et obtenir un financement fédéral: le programme d'encouragement ProKiloWatt vous soutient financièrement dans la modernisation de votre infrastructure dans la branche de la peinture et, après des tests réussis, couvre jusqu'à 30 % des coûts de remplacement.

Quelles mesures ColorWatt prend-il en charge ?

En particulier, si vous remplacez d'anciens

appareils ou systèmes (tels que d'anciens systèmes de peinture) par de nouveaux, convertissez-vous à l'éclairage LED ou optimisez les composants. Les domaines considérés comprennent:

- l'éclairage
- la ventilation, la climatisation, les services du bâtiment
- les systèmes et les composants de peinture
- l'air comprimé

Sur demande du bureau de coordination du programme d'encouragement, des mesures d'efficacité électrique dans les entreprises de serrurerie-construction sur véhicules et de carrosserie-tôlerie peuvent également être financées.

Comment postuler au financement ColorWatt

Le processus est volontairement très simple. Vous informez ColorWatt de vos projets de renouvellement par courriel, les mettez en œuvre et envoyez à ColorWatt la preuve des économies d'électricité. Si toutes les conditions sont remplies après vérification par le programme de financement ProKiloWatt, ColorWatt transférera le montant du financement. Informations plus détaillées directement via le code QR. ●

Texte : Isabel Suter



Contact

Experte Luca Stauss
colorwatt@ebp.ch
+41 44 395 11 97

BMW iX1

Solider Stahlbau mit variablen Antrieben

Das BMW-Werk Regensburg fertigt den neuen BMW iX1 in einer flexiblen Produktion in allen Antriebsformen – Verbrenner, PHEV und BEV – auf einer Linie. Wie der Carrosseriebau für diese Variantenvielfalt aufgebaut ist, zeigte der Hersteller an den Aachener Karosserietagen.

BMW iX1

Solide construction en acier avec entraînements variables

L'usine BMW de Ratisbonne produit la nouvelle BMW iX1 en production flexible dans tous les types de transmission – moteurs à combustion, PHEV et BEV – sur une seule ligne.



Der neue BMW X1 wurde an den Aachener Karosserietagen mit seinen Carrosseriedetails präsentiert. La carrosserie du nouveau BMW X1 présentée en détail aux Journées de la carrosserie d'Aix-la-Chapelle.

Im Gegensatz zu seinem Vorgängermodell F48 sind der BMW X1 und der baugleiche iX1 (intern U11) in ihren Abmessungen nur geringfügig grösser geworden. In der Länge misst der BMW jetzt 4505 Millimeter (plus 53 mm), in der Breite 1845 Millimeter (plus 24 mm) und in der Höhe 1642 Millimeter (plus 44 mm). Der Radstand wurde auf 2692 Millimeter (plus 22 mm) verlängert, um die Hochvoltbatterie bei der E-Antriebsvariante iX1 unterzubringen. Das Leergewicht des x1 variiert zwischen 1575 und 2085 kg, je nach Antriebsart und Ausstattungslinie. Bei der Ausstattung kann der Kunde zwischen den drei Linien Basis, xLine oder MSport Package wählen und erhält je nachdem ein Head-up-Display, Panoramadach oder diverse Assistenzsysteme dazu. Im Innenraum ist das gebogene Display mit dem Informations-Display direkt vor den Augen des Fahrers angeordnet, rechts davon das Control-Display.

Modifizierter Carrosseriebau

Erstmals hat der Automobilhersteller einen Carrosseriebau so modifiziert, dass mit nur wenigen Änderungen drei unterschiedliche Antriebskonzepte untergebracht werden können. Dadurch

Contrairement à son prédécesseur F48, les dimensions de la BMW X1 (et de la iX1 aux dimensions identiques – nommées U11 en interne) ne sont que légèrement plus grandes. La BMW mesure désormais 4 505 mm (plus 53 mm) de longueur, 1 845 mm (plus 24 mm) de largeur et 1 642 mm (plus 44 mm) de hauteur. L'empattement a été allongé à 2 692 mm (plus 22 mm) pour accueillir la batterie haute tension dans la variante à entraînement électrique iX1. Le poids à vide de la X1 varie entre 1 575 et 2 085 kg, selon le type de transmission et la gamme d'équipement.

Côté équipement, le client peut choisir entre les trois lignes Basic, xLine ou MSport Package et, selon l'équipement, reçoit un affichage tête haute, un toit panoramique ou divers systèmes d'assistance. À l'intérieur, l'écran incurvé avec affichage d'informations est disposé directement devant les yeux du conducteur, avec l'écran de contrôle à sa droite.

Une construction de carrosserie modifiée

Pour la première fois, le constructeur a modifié la structure de la carrosserie de telle sorte que 3 concepts d'entraînement

ist die komplexe Fertigung in einer Produktionslinie möglich, ohne eine hohe Variantenvielfalt für spezielle Antriebskonzepte umsetzen zu müssen.

Drei unterschiedliche Antriebskonzepte in einem nur geringfügig veränderten Carrosseriebau unterzubringen, zeugt von hoher Ingenieurskunst.

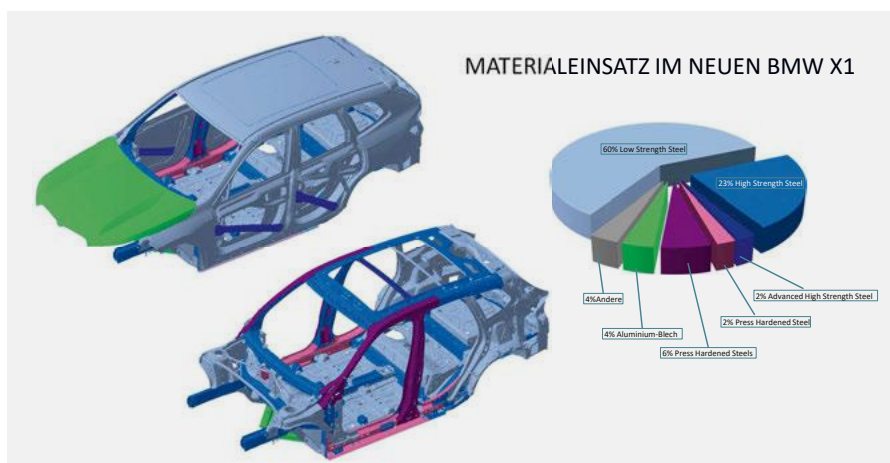
Den BMW-Entwicklern ist es gelungen, nicht nur die Antriebsaggregate, sondern auch die dazugehörigen Nebenaggregate und Steuereinheiten in einem «Standard»-Carrosseriebau zu integrieren.

So benötigen die Verbrennervarianten einen Motor und ein Getriebe, einen Tunnel im Boden Mitte, sowie Treibstoffleitungen und einen Tank. Im Gegensatz dazu sind bei Hybrid- oder vollelektrischen Antrieben diese nur teilweise oder nicht erforderlich. Für die elektrische Variante sind hingegen ein flacher Boden Mitte unbedingt erforderlich, ebenso ein grosser Radstand für die Unterbringung der Hochvoltbatterie.

Bewährte BMW-Plattform

Wie sein Vorgängermodell F48 basiert auch der BMW X1 (U11) auf der gleichen Frontantriebsplattform wie der 2er-Kompakt-Van Active Tourer. Diese Plattform wurde nur im Bereich Boden Mitte und im Heckbereich angepasst. Der grösste Unterschied ergibt sich dabei für die Variante Vollelektrisch, hier ist der Boden etwas höher aufgebaut als bei den Modellvarianten mit Verbrenner-Konzept. Dieser Unterschied in der Höhe des Bereichs Boden Mitte ist aber nur im direkten Vergleich an einer Rohbau-Carrosserie zu erkennen.

Zwei Dachvarianten sind für das Modell erhältlich, das Stahlblechdach und das Glaspanoramadach. Im Carrosseriebau ergeben sich dadurch Differenzen: das Stahlblechdach verfügt über einen zusätzlichen Querträger auf Höhe der B-Säule und



différents peuvent être intégrés avec seulement quelques modifications. Ceci permet une production complexe sur une seule ligne de production sans mise en œuvre de nombreuses variantes pour des concepts d'entraînement spéciaux.

Trois concepts de transmission différents dans une car-

rosserie légèrement modifiée témoigne d'une grande compétence en ingénierie. Les développeurs BMW ont réussi à intégrer non seulement les unités de transmission, mais également les unités auxiliaires et de commande associées dans une structure de carrosserie «standard».

Les variantes à moteur à combustion nécessitent une transmission, un tunnel au milieu du plancher, ainsi que des conduites de carburant et un réservoir. En revanche, avec un moteur hybride ou entièrement électrique, ils ne sont que partiellement ou pas nécessaires. Pour la version électrique, en revanche, un plancher plat au milieu est absolument nécessaire, tout comme un long empattement pour accueillir la batterie haute tension.

Plateforme BMW éprouvée

Comme son prédécesseur, le F48, la BMW X1 (U11) repose sur la plateforme traction avant du fourgon compact Série 2 Active Tourer. Qui n'a été ajustée que dans la zone centrale du plancher et dans la zone arrière. La plus grande différence réside dans la variante toute électrique, où le plancher est légèrement plus haut que dans les variantes de modèles dotées du concept de moteur à combustion. Cependant, cette différence de hauteur du plancher central ne peut être constatée que lors d'une comparaison directe sur une carrosserie.

Deux variantes de toit sont disponibles pour le modèle: en tôle d'acier et panoramique en verre. Les différences dans la



Der Carrosseriebau wird mit hoher Präzision und ausschliesslich im Werk Regensburg gefertigt.

La carrosserie est fabriquée avec une grande précision et exclusivement dans l'usine de Ratisbonne.



Die verzinkten Bleche der Carrosserie des X1 werden mit Punktschweissen und Klebstoff zur Carrosserie gefügt.

Les tôles galvanisées de la caisse X1 sont assemblées à la caisse par soudage par points et adhésif.

das Panoramaglasdach mit Hubfunktion hat einen breiten Querträger vorn mit einem PHS-Verstärkungsblech und einen Verstärkungsrahmen. Auffällig ist ausserdem die altbekannte «Regenrinne» zwischen Dachrahmen und Dachplatine. Diese wird einfach mittels Punktschweissen an die Carrosserie angebunden.

Carrosseriematerial

Die Carrosseriestruktur, die Aussenbeplankung und alle Anbauteile sind in verzinktem Stahlblech ausgeführt. Einzig die Motorhaube ist als Aluminium-Bauteile der Sonderling in der Materialliste, sie bringt aber eine Gewichtsersparnis von 10 Kilogramm gegenüber einer Stahlausführung.

Bei den Stahlgütern überwiegen die hoch- und höherfesten Sorten, ergänzt durch einige warmumgeformten Bleche. Die Materialverteilung ergibt

- 60 Prozent LSS-Stahlbleche
- 23 Prozent HSS-Stahlbleche
- 2 Prozent AHSS-Stahlbleche
- 15 Prozent PHS-Stahlbleche.

Auffällig ist am Carrosseriebau, dass selbst die vorderen Federbeindome nicht als Aluminium-Druckguss-Bauteile ausgeführt und in die Carrosseriestruktur integriert werden. Auf Nachfrage vom Carrossier wurde die Vorgabe aus der Carrosserieentwicklung genannt. Andere Automobilhersteller und / oder klassengleiche Modelle haben die Alu-Federbeindome inzwischen als Standard-Bauteil fest integriert.

Die warmumgeformten Blechteile befinden sich in der oberen A-Säule und im anschliessenden Dachrahmen bis zur hinteren Türöffnung. Ausserdem ist eine Verstärkung in der B-Säule aus diesem Material eingesetzt, um im Seitencrash die erforderliche Sicherheit der Fahrgastzelle sicherzustellen. Eine weitere Versteifung der Fahrgastzelle bringt das innen liegende, warmumgeformte Verstärkungsblech im vorderen Dachquerträger.

Wenige Fügeverfahren

Die reine Stahlblechkonstruktion erlaubt es, mit nur vier Fügeverfahren eine stabile Carrosserie zu fertigen. Überwiegend wird das Punktschweissen mit ca. 6000 Schweißpunkten pro Carrosserie eingesetzt. Dazu kommen in einigen Bereichen

construction de la carrosserie : le toit en tôle d'acier est doté d'une traverse supplémentaire au niveau du montant B et le toit panoramique en verre avec fonction relevable a une large traverse à l'avant avec une plaque de renfort PHS et un cadre de renfort. On remarque également la fameuse « gouttière » entre la charpente et le panneau de toit. Celui-ci est simplement relié à la carrosserie par soudage par points..

Matériau de la carrosserie

La structure de la carrosserie, les panneaux extérieurs et toutes les pièces rapportées sont en tôle d'acier galvanisée. Seul le capot est spécial dans la liste des matériaux, car il s'agit d'un composant en alu, mais il permet d'économiser 10 kg par rapport à une version en acier.

En ce qui concerne les nuances d'acier, les types à haute et à plus haute résistance prédominent, complétés par certaines tôles formées à chaud. Résultat de la distribution du matériel:

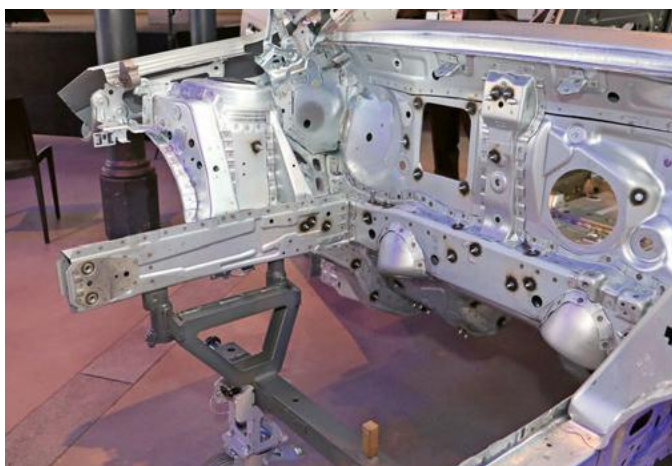
- 60 % de tôles d'acier LSS
- 23 % de tôles d'acier HSS
- 2 % de tôles d'acier AHSS
- 15 % de tôles d'acier PHS.

Frappant dans la construction de la carrosserie: même les supports de jambe de force avant ne sont pas conçus comme des composants en alu moulé sous pression et intégrés dans la structure de la carrosserie. Notre revue Carrossier a reçu sur demande les spécifications du développement de la carrosserie. D'autres constructeurs automobiles et/ou modèles de la même classe ont désormais fermement intégré les supports des jambes de tension en alu comme composant standard.

Les pièces en tôle formées à chaud se trouvent dans le montant A supérieur et dans le cadre de toit attenant jusqu'à l'ouverture de la porte arrière. De plus, un renfort fabriqué à partir de ce matériau est utilisé dans le montant B pour assurer la sécurité nécessaire de l'habitacle en cas de collision latérale. La plaque de renfort interne formée à chaud dans la traverse de toit avant renforce encore davantage l'habitacle.

Peu de techniques d'assemblage

La construction entièrement en tôle d'acier permet de produire



Blick in den Vorderwagen: hier können drei Antriebskonzepte untergebracht werden. Und die Federbeindome sind als Blechschaalenkonstruktion ausgeführt.

Un aperçu de l'avant de la voiture : trois concepts d'entraînement peuvent être intégrés ici. Et les supports des jambes de suspension sont conçus comme une construction à coque en tôle.



Der Blick auf den Bereich Boden Mitte bei der vollelektrischen Version lässt die flachen Sitzquerträger, den Tunnel und das dunkle PHS-Verstärkungsteil am Schweller erkennen.

Un coup d'œil sur la zone de plancher centrale de la version entièrement électrique montre les traverses de siège plates, le tunnel et la partie de renfort PHS sombre sur le longeron.



Warmumgeformte Blechteile am Schweller und am vorderen Dachquerträger erhöhen die Steifigkeit und Festigkeit der Fahrgastzelle erheblich.

Les pièces en tôle formées à chaud sur le seuil et la traverse de toit avant augmentent considérablement la rigidité et la résistance de l'habitacle.

noch das Rollfalzen und Laserstepnähte zum Einsatz, zum Beispiel an den Türen. Eine unsichtbare Verbindungsnaht mittels Laserlötens entsteht an der aus zwei Teilen gefertigten Heckklappe und wird später nur als Kante sichtbar.

Mit einem Festigkeitsklebstoff, der an der Rohbaucarrosserie in Blau zu erkennen ist, werden die Carrosseriebleche zusätzlich auf über 44 Meter Länge verbunden. Nicht direkt als Füge-technik definiert, aber im Carrosserierohbau direkt mit an die Carrosserie angeschweisst sind die über 300 Montagebolzen für An- und Einbauteile. Den präzisen Carrosseriebau im Werk überwachen die Ingenieure mit der sechsmaligen Inline-Vermessung der Carrosserie in der Produktion, wobei hier eine Toleranz von 1 bis 2 Millimeter eingehalten werden muss.

Der neue BMW X1 ist ein kleines SUV mit einer soliden Stahlblech-Carrosserie. Die überwiegend punktgeschweissten Verbindungen können im Reparaturfall schnell und einfach gelöst werden, sodass ein Blechteilersatz als unkompliziert betrachtet werden kann.

Im BMW-Werk Regensburg werden alle BMW-X1-Modelle mit ihren verschiedenen Antriebsvarianten ICE, PHEV oder BEV für den gesamten Weltmarkt produziert. Gleichzeitig laufen auch die Modelle X2 und der 1^{er} BMW auf der Produktionslinie mit und insgesamt ergibt sich so ein Ausstoss von ungefähr 1300 Fahrzeugen pro Produktionstag.

Text und Bilder: Jürgen Klasing

Lackqualität

KI in der Produktion

Die BMW-Lackiererei des Werks Regensburg nutzt die Vorteile künstlicher Intelligenz. Lackoberflächen werden gescannt und auf einwandfreie Qualität überprüft und vollautomatisch mit einem für jedes Fahrzeug individuellen Programm nachbearbeitet. Auch in der Fahrzeugmontage des Werks kommt künstliche Intelligenz zum Einsatz: KI-unterstützte Bilderkennungsverfahren helfen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bei den Qualitätsprüfungen. Das eingesetzte Computersystem AIQX (Artificial Intelligence Quality Next) erlernt anhand von Beispielbildern, Objekte ähnlich wie ein Mensch zu erkennen und bietet somit eine gute Ergänzung zu konventionellen, kamerabasierten Qualitätsprüfungen.



Detailansicht: Laserstepnähte und das Rollfalzen kommen im Türenbau zur Anwendung.

Vue détaillée : les cordons au laser et les plis roulés sont utilisés dans la construction des portes.

une carrosserie stable en utilisant seulement quatre techniques d'assemblage. Le soudage par points est principalement utilisé avec environ 6 000 points de soudure par carrosserie. De plus, des plis roulés et des cordons au laser sont utilisés dans certaines zones, par exemple sur les portes. Un joint d'assemblage invisible est réalisé par soudure laser sur le hayon, qui est composé de deux parties et n'est ensuite visible que sous forme d'arête.

Les panneaux de carrosserie sont en outre reliés sur plus de 44 m à l'aide d'une colle puissante, visible en bleu sur la carrosserie. Les plus de 300 billettes de montage pour les pièces adjacentes montées et intégrées ne sont pas directement définies comme technologie d'assemblage, mais soudées directement à la carrosserie dans la carrosserie brute. Les ingénieurs contrôlent la construction précise de la carrosserie en usine en mesurant la carrosserie six fois en ligne pendant la production, une tolérance de 1 à 2 mm devant être respectée. Le nouveau BMW X1 est un petit SUV doté d'une solide carrosserie en tôle d'acier. Les assemblages principalement soudés par points peuvent être retirés rapidement et facilement en cas de réparation, de sorte que le remplacement des pièces en tôle peut être considéré comme simple.

Dans l'usine BMW de Ratisbonne, tous les modèles BMW X1 avec leurs différentes variantes de transmission ICE, PHEV ou BEV sont produits pour l'ensemble du marché mondial. Parallèlement, les modèles X2 et BMW Série 1 circulent également sur la chaîne de production, ce qui représente une production totale d'environ 1 300 véhicules par jour de production.

Texte et images: Jürgen Klasing

Qualité de la peinture

L'IA dans la production

L'atelier de peinture BMW de l'usine de Ratisbonne utilise les avantages de l'intelligence artificielle. Les surfaces peintes sont numérisées, vérifiées pour une qualité parfaite et retravaillées de manière entièrement automatique à l'aide d'un programme individuel pour chaque véhicule. L'intelligence artificielle est également utilisée dans l'assemblage des véhicules dans l'usine : les méthodes de reconnaissance d'images basées sur l'IA aident les employés dans les contrôles de qualité. Le système informatique utilisé, AIQX (Artificial Intelligence Quality Next), utilise des images modèles pour apprendre à reconnaître les objets de la même manière qu'un humain et offre donc un bon complément aux tests de qualité conventionnels basés sur une caméra.

Autotransport

Neues zur Ladungs-sicherung von Autos

Wichtig für alle, die Fahrzeuge aus oder nach Deutschland transportieren: Ab September gelten dort mit den neuen VDI-Richtlinien 2700 Blatt 8.1 und Blatt 8.2 übergangslos neue Regelungen für Aufbauten und Ladungssicherung von Autotransportern.

Überarbeitet wurden die VDI-Richtlinien 2700 Blatt 8.1 (Ladungssicherung auf Strassenfahrzeugen, Sicherung von PKW und leichten Nutzfahrzeugen auf Fahrzeugtransporter) und Blatt 8.2 (Ladungssicherung auf Strassenfahrzeugen, Sicherung von schweren Nutzfahrzeugen auf Fahrzeugtransporter). Die Revision war fällig, denn «gerade in den letzten Jahren sind die zu transportierenden Fahrzeuge grösser und schwerer geworden», erklärt Projektmanager Hans-Josef Neunfinger, und meint damit SUV und Elektroautos. Neue aktive Dämpfungssysteme, wie das Adaptive Damping System (ADS) von Mercedes-Benz, verhalten sich beim Transport anders; auch das musste berücksichtigt werden.

Umfassendes Gemeinschaftsprojekt

Unter Federführung des TÜV Süd begann ein Unterarbeitskreis (mit Interessengruppen wie Aufbauhersteller, Zurrmittelhersteller, PW- und LKW-Hersteller, Transportunternehmer usw.) ab März 2017, Lösungsansätze auszuarbeiten und Detailfragen zu klären. Um reproduzierbare und gerichts-feste Ergebnisse über die Kräfte und Belastungen zu erzielen, mussten Prüfeinrichtungen gebaut und alle Ergebnisse veröffentlicht werden. «Denn in Richtlinien darf nur zitiert werden, was für alle nachvollziehbar ist», so Neunfinger.

Als Grundlage für das neue Regelwerk konnten schliesslich Prüfanforderungen zur Zertifizierung von Fahrzeugtransportern und der Ladungssicherung von PW und leichten wie schweren Nutzfahrzeugen definiert werden.

Spezielle Anforderungen

- Aufgrund der dynamischen Eigenschaften des Ladegutes muss das Spannelement konstruktiv so gestaltet sein, dass der Hebel gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert ist.
- Zurrgurte müssen zum Niederzurren in Kombination mit (ge- lochten) Transporter-Fahrbahnelementen geeignet sein. Das bezieht sich v.a. auf die eingesetzten Beschläge (Haken).
- Die Länge des Controllers muss so gewählt werden, dass der Zurrgurt den Reifen nicht berührt. Richtwert ist mindes-

Transport d'automobiles

Sécurisation du transport de voitures

Important pour tous ceux qui transportent des véhicules vers ou de l'Allemagne : dès septembre, les nouvelles réglementations relatives aux équipements et à l'arrimage des porte-voitures s'appliqueront sans problème avec les nouvelles directives VDI 2700, fiches 8.1 et 8.2.



Angebrachtes CarFix ZT 35 mit integriertem Wirbelhaken, Controller (blau) mit sichtbarem Label und Radvorleger (rot).

CarFix ZT 35 attaché avec crochet pivotant intégré, contrôleur (bleu) avec étiquette visible et cale de roue (rouge).

Les directives VDI 2700, fiche 8.1 (Arrimage des charges sur les véhicules routiers, Sécurisation des voitures et des véhicules utilitaires légers sur les porte-véhicules) et la fiche 8.2 (Arrimage des charges sur les véhicules routiers, Sécurisation des véhicules utilitaires lourds sur les porte-véhicules) ont été révisées. Cette révision était due au fait que « ces dernières années en particulier, les véhicules à transporter sont devenus plus grands et plus lourds », explique le chef de projet Hans-Josef Neunfinger, à savoir les SUV et les voi-

tures électriques. Les nouveaux systèmes d'amortissement actif, tels que l'Adaptive Damping System (ADS) de Mercedes-Benz, se comportent différemment pendant le transport ; il fallait également en tenir compte.

Projet communautaire global

Sous la direction du TÜV Süd, un sous-groupe de travail (carrossiers, fabricants d'équipements d'arrimage, constructeurs de voitures et de camions, entreprises de transport, etc.) a entamé le travail sur des solutions et la clarification des questions détaillées en mars 2017. Afin d'obtenir des résultats reproductibles et à l'épreuve des tribunaux sur les forces et les charges, des installations d'essai ont dû être construites et tous les résultats publiés. «Les lignes directrices sont contraintes de ne citer que ce qui est compréhensible pour tous », explique Neunfinger.

Les exigences en matière de tests pour la certification des transporteurs de véhicules et l'arrimage du chargement des voitures et des véhicules utilitaires légers et lourds ont finalement été définies comme base de la nouvelle réglementation.

Exigences particulières

- En raison des propriétés dynamiques de la charge, l'élément de serrage doit être conçu de manière à ce que le levier soit protégé contre une ouverture involontaire.
- Les sangles doivent être adaptées à l'arrimage en combinaison avec des éléments routiers de transport (perforés). Il s'agit principalement des ferrures (crochets) utilisées..



Der «Snake Hook» (Schlangenhaken) besitzt durch seine Form eine maximal hohe Auflagsfläche, was die Verformung des Lochblechs minimiert.

De par sa forme, le « crochet serpent » présente une surface de contact maximale, ce qui minimise la déformation de la tôle perforée.

- tens der halbe Radumfang (180 Grad). (Ein Controller ist ein Schlauch, der den Zurrurt mit geringem Reibungsbeiwert um den Reifen führt.)
- Abnehmbare oder verstellbare Controller (Adapter) sind zugelassen.
- Ein Zurrurt darf nur in Kombination mit einem geprüften und beschrifteten Controller verwendet werden.
- Fahrbahnelement und Radvorleger müssen bestimmte Eigenschaften aufweisen.
- Während es in der früheren Richtlinie 2700 Blatt 8.1 ein Verladebild gab, gibt es in der neuen deren fünf.

Ladungssicherung für die neue Richtlinie

SpanSet präsentierte die Systeme CarFix ZT 35 mit einer Zurrurtbreite von 35 mm und integriertem Wirbelhaken. TruckFix ZT 50 verfügt über einen 50-mm-Zurrurt und einen langen Ratschenhebel für hohe Vorspannkräfte. Frei laufende Haken sind in drei Variationen verfügbar: der klassische Wirbelhaken, der «Snake Hook» und der «Hook 45». Letztere zwei schonen mit ihrer jeweiligen grossen Auflagefläche das Lochblech. Wie viel Verformung der Löcher zugelassen ist, definiert die Richtlinie mit Bildern. Zum Standard-Controller kommt ein Vario-Controller mit innovativer Tunnelkonstruktion mit innen liegender Gleitfläche für einen guten ETA-Wert (Wirkungsgrad). Denn, je mehr Kraft am anderen Ende ankommt, umso optimaler ist die Ladung gesichert.

Text: Henrik Petro, Bilder: SpanSet, Petro



Der Tension Force Indicator (TFI) ist ein mechanisches Hilfsmittel, das bei ausreichend Vorspannkraft – wie hier – zusammengedrückt sein soll.

L'indicateur de force de tension (IFT) est une aide mécanique qui doit être comprimée lorsqu'il existe une force de précharge suffisante – comme ici.

- Longueur du contrôleur: la sangle d'arrimage ne doit pas toucher le pneu. Valeur de référence = min. moitié du tour de la roue (180°). (Un contrôleur est un tuyau qui guide la sangle autour du pneu avec un faible coefficient de friction.)
- Contrôleurs amovibles ou réglables (adaptateurs) autorisés.
- Une sangle d'arrimage ne peut être utilisée qu'en combinaison avec un contrôleur approuvé et étiqueté.
- Les voies de chargement sur lesquelles passent les voitures et les cales de roue doivent avoir des propriétés définies.
- L'ancienne directive de chargement 2700, fiche 8.1, comprenait une image, maintenant, elle en montre cinq.

Sécurisation du chargement pour la nouvelle directive

SpanSet a présenté les systèmes CarFix ZT 35 à largeur de sangle d'arrimage de 35 mm et crochet pivotant intégré. TruckFix ZT 50 est équipé d'une sangle de 50 mm et d'un long levier à cliquet pour des prétensions élevées. Les crochets libres sont disponibles en 3 variantes: le crochet pivotant classique, le «Snake Hook» et le «Hook 45». Ces 2 derniers protègent la plaque perforée grâce à leurs grandes surfaces de contact. La ligne directrice utilise des images pour définir le degré de déformation admis des trous. Le contrôleur standard est livré avec un contrôleur Vario avec une construction tunnel innovante à surface de glissement interne pour une bonne valeur ETA (efficacité). Plus la puissance parvient à l'autre bout, mieux la charge est sécurisée.

Texte: Henrik Petro; images: SpanSet, Petro

Das Astra zu VDI-Richtlinien

Empfehlung mit Rechts-Charakter

VDI steht für Verein Deutscher Ingenieure. Derzeit gibt es über 2050 gültige VDI-Richtlinien. Sie enthalten Empfehlungen und Regeln im Bereich der Ingenieurwissenschaften sowie zum Stand der Technik und werden regelmässig aktualisiert. VDI-Richtlinien geben Fachleuten die Sicherheit, sich an einer anerkannten Regel der Technik zu orientieren und danach zu handeln. Auf Anfrage erklärt das Bundesamt für Strassen Astra: «Das schweizerische Strassenverkehrsrecht sieht keine spezifischen Bestimmungen für den Transport bzw. die Sicherung von Fahrzeugen vor. Die erwähnte VDI-Richtlinie widerspiegelt jedoch den Stand der Technik. Sich im Sinne einer wirkungsvollen Ladungssicherung daran zu orientieren, ist deshalb empfehlenswert. Es steht den Kontrollbehörden frei, bei ihrer Beurteilung der Ladungssicherung Normen einzubeziehen.»

Die überarbeitete Richtlinie gilt für alle (auch bestehenden) Auto- und LKW-Transporter mit Lochblechen, aber auch für Private, die ihren Oldtimer auf einem Anhänger transportieren.

L'OFROU à propos des directives VDI

Recommandation à caractère juridique

VDI signifie Verein Deutscher Ingenieure (Association des ingénieurs allemands). Il existe actuellement plus de 2 050 directives VDI valides. Elles contiennent des recommandations et des règles dans le domaine des sciences de l'ingénierie ainsi que l'avancée de la technique et sont régulièrement mises à jour. Les directives VDI donnent aux professionnels la sécurité de se laisser guider par une règle technologique reconnue et d'agir en conséquence. Interrogé, l'Office fédéral des routes Ofrou explique: «Le code de la route suisse ne prévoit pas de dispositions particulières pour le transport ou la sécurisation des véhicules. Cependant, la directive VDI mentionnée reflète l'état de la technique. Il est donc conseillé de l'utiliser comme guide pour un arrimage efficace du chargement. Les autorités de contrôle sont libres d'inclure des normes lors de l'évaluation de l'arrimage du chargement.»

La directive révisée s'applique à tous les transporteurs de voitures et de poids lourds existants à panneaux perforés, mais aussi à ceux transportant leur voiture de collection sur une remorque.

29. Intern. Trucker & Country-Festival

Fahrzeugschlosser begeistern Familien

Der Flugplatz Interlaken verwandelte sich vom 28. bis 30. Juni 2024 einmal mehr zum Mekka für 45 000 Trucker und Truck-Fans. Mittendrin empfing carrosserie suisse die Besuchenden direkt an der Truck Meile als Co-Sponsor zusammen mit der Astag.

Bereits zum dritten Mal (und zum zweiten Mal als Partner von Astag) nutzte carrosserie suisse das nationale Rampenlicht des grössten Trucker-Treffens in Europa, um Besucherinnen und Besucher über den Beruf Fahrzeugschlosser/-in EFZ zu informieren. Am Stand im grossen Zelt von Bieri Tenta konnte man seine Feinmotorik am Kranspiel von Notterkran herausfordern und mit etwas Geschick einen Preis gewinnen, man konnte auch Popcorn direkt aus der Maschine geniessen und Kinder durften sich einen der Luftballone mit carrosserie-suisse-Aufdruck schnappen. «Währenddessen können wir mit den Eltern ein Gespräch beginnen, auf unseren Beruf aufmerksam machen und so bereits einen ersten angenehmen Kontakt knüpfen», erklärte Peter Bucheli, Berufsschullehrer der Fahrzeugschlosser in Luzern. Er zeigte sich stolz auf den Auftritt: «Wir sind hier im Herzen des Geschehens an einer Veranstaltung, die den Fahrzeugbau in den Fokus rückt. Und mit dem Engagement als Co-Sponsor steht uns eine grosszügige Fläche zur Verfügung, auf der wir unsere Branche richtig präsentieren können.»

29^{ème} Festival international Trucker & Country

Les serruriers-constructeurs ont la cote

Du 28 au 30 juin 2024, l'aérodrome d'Interlaken s'est transformé en lieu de pèlerinage pour 45 000 camionneurs et fans de camions. Au milieu de tout cela, carrosserie suisse a accueilli les visiteurs directement au secteur camions en tant que co-sponsor, aux côtés de l'Astag.

Pour la 3^{ème} fois (et 2^{ème} en tant que partenaire de l'Astag), carrosserie suisse a profité de la scène nationale du plus grand rendez-vous des camionneurs d'Europe pour informer les visiteurs sur le métier de serrurier-constructeur sur véhicules CFC. Sur le stand de la grande tente de Bieri Tenta, on a pu mettre à l'épreuve sa motricité fine avec le jeu de la grue Notterkran et gagner un prix avec un peu d'adresse. Et aussi déguster du pop-corn directement sorti de la machine, les enfants pouvant attraper l'un des ballons aux couleurs de carrosserie suisse. «En attendant, nous pouvons entamer une conversation avec les parents, attirer l'attention sur notre métier et ainsi établir un premier contact agréable», explique Peter Bucheli, enseignant à l'Ecole professionnelle de serruriers-constructeurs sur véhicules de Lucerne. Il était fier de cette présence : « Nous sommes ici au cœur de l'action lors d'un événement axé sur la serrurerie-construction sur véhicules. Et grâce à notre rôle de co-sponsor, nous disposons d'un vaste espace où nous pouvons vraiment présenter notre branche.»



Die Fahrzeugschlosser sind bereit für die Trucker-Fans. Stehend (von links) Peter Bucheli, Sacha Walther und Michael Amrhyn.

Les serruriers-constructeurs sur véhicules prêts pour les fans de camions. Debout (de g. à dr.) Peter Bucheli, Sacha Walther et Michael Amrhyn.



Am Samstag traf sich am Event «Fahrzeugschlossler/-in EFZ – the next generation» der Berufsnachwuchs.

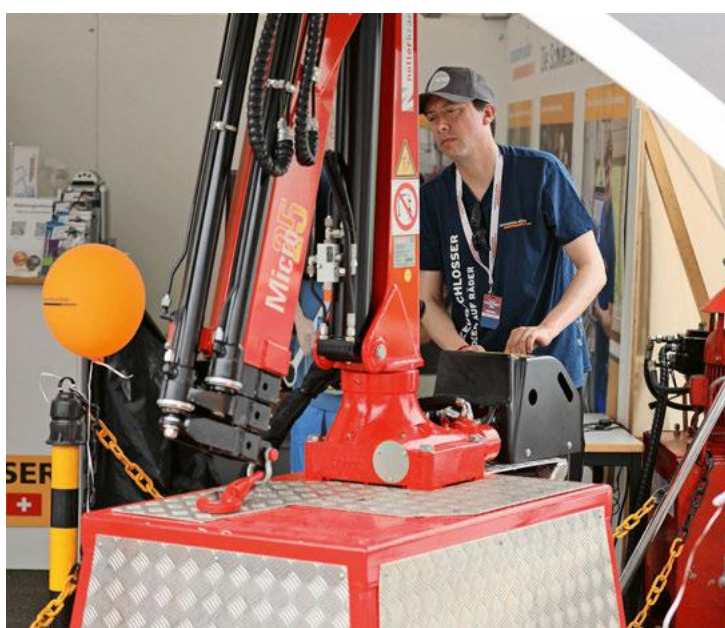
Samedi, les jeunes professionnels rallient le stand « Serruriers-constructeurs sur véhicules CFC – la prochaine génération ».

Fahrzeugschlossler/-in EFZ – the next generation

Mit der Präsenz vor Ort wurde das Scheinwerferlicht auch auf die Lernenden gerichtet. Am Samstag um 14 Uhr fand dazu der Event «Fahrzeugschlossler/-in EFZ – the next generation» statt, zu dessen Teilnahme Bucheli alle Fahrzeugschlossler-Lernenden aufgefordert hatte, einerseits, um ein Zeichen gegen aussen zu setzen («so viele junge Fahrzeugschlossler auf einem Haufen fällt auf»), und andererseits, um das Zusammengehörigkeitsgefühl zu stärken.

Der Branchenverband betonte in Person von Projektleiter Sacha Walther die Wichtigkeit, dass die Lernenden mit gutem Beispiel ihren Beruf repräsentieren und als Botschafter fungieren. «Es gibt ja keine Veranstaltung oder Messe, an der wir nicht die Jugendlichen selbst an die vordere Front schicken, damit sie den genialsten Beruf der Welt anderen Jugendlichen näherbringen», bestätigt Peter Bucheli. Besonders den Austausch unter den Lernenden – auch mit jenen in anderen Lehrjahren und jüngst ausgelernten – schätzte beispielsweise Yannis Meier, einer der anwesenden Lernenden: «Dies hier ist eine tolle Gelegenheit, mit spannenden Branchenkollegen in Kontakt zu kommen. Ich konnte etwa auch mit Jens Grünig, dem Schweizer Meister 2022, ein paar Worte wechseln – eine wertvolle Begegnung für mich.»

Redaktion: Henrik Petro
Bilder: Samuel Knecht



Ein letzter Funktions-Check von Sacha Walther, bevor es mit dem Kranspiel losgehen kann.

Un dernier contrôle fonctionnel de Sacha Walther avant que le jeu de la grue puisse commencer.



Herz des Festivals ist die Truck Meile mit 1000 hochglanzpolierten Giganten der Strasse. Mittendrin der Stand von carrosserie suisse und Astag.

Le cœur du festival est le Truck Mile avec 1 000 géants de la route ripolinés. En plein milieu se trouve le stand carrosserie suisse et l'astag.

Serruriers/ères sur véhicules CFC – the next generation

Avec la présence sur place, les projecteurs ont également été braqués sur les apprenties et apprentis. Samedi à 14 heures a eu lieu l'événement « Serrurier/ère sur véhicules CFC – the next generation », auquel Bucheli avait demandé à tous les apprentis de ce métier de participer, d'une part, pour donner l'exemple au monde extérieur (« un tel nombre de jeunes serruriers et serrurières sur véhicules à la fois, ça se remarque») et d'autre part, pour renforcer le sentiment d'unité.

En la personne du chef de projet Sacha Walther, l'association de la branche a souligné l'importance pour les apprentis de représenter leur métier par l'exemple et d'agir comme ambassadeurs. «Il n'existe pas de manifestation ni de salon

sans que nous envoyions les jeunes eux-mêmes en première ligne pour faire découvrir à d'autres jeunes le métier le plus génial du monde», confirme Peter Bucheli. Yannis Meier, l'un des apprentis présents, a particulièrement apprécié l'échange entre apprentis – y compris ceux des autres années de formation et ceux qui ont récemment terminé leur formation : « C'est une excellente occasion d'entrer en contact avec des collègues passionnants de la branche. J'ai aussi pu échanger quelques mots avec Jens Grünig, le champion de Suisse 2022 – une rencontre précieuse pour moi.»

Redaktion: Henrik Petro
Images: Samuel Knecht

WorldSkills Lyon

Der Countdown für Lyon ist angelaufen

Das SwissSkills National Team will mit seinen 45 jungen Berufschampions in 41 Skills in Lyon (F) die Auszeichnung «Best Nation» gewinnen – also als beste Nation von den WorldSkills zurückkehren. Bis dahin absolvieren Lara Kaufmann und Robin Tamarcaz letzte, intensive Trainingseinheiten.



Am letzten Team-Wochenende in Nottwil holte sich das Schweizer Nationalteam den letzten Schliff für die WorldSkills.

A la dernière rencontre d'équipe en fin de semaine à Nottwil l'équipe nationale a passé au dernier peaufinage pour les WorldSkills.

Das ambitionierte Nationalteam hat sich am Wochenende vom 10./11. August in Nottwil LU den letzten Schliff für die bevorstehenden Berufsweltmeisterschaften geholt, bevor die 45 Wettkämpferinnen und Wettkämpfer verschiedener Berufsgattungen vom 10. bis 15. September in Lyon (F) zu den WorldSkills antreten. Die Carrosseriebranche wird vertreten durch die Berner Carrosserielackiererin Lara Kaufmann und den Walliser Carrosseriespengler Robin Tamarcaz. Das zweitägige Programm in Nottwil war ein Mix aus administrativen und informativen Aufgaben, mentaler Einstimmung auf die Wettkampfphase und letzte Teambuildingaktivitäten, welche die nötige Lockerheit ins Team brachten.

Bis an die körperlichen und mentalen Grenzen

Bereits Mitte Juni traf sich das SwissSkills National Team in Tenero TI. Bei diesem dreitägigen Zusammenzug kamen alle Teilnehmenden nicht nur körperlich, sondern auch mental ans Limit, denn die Herausforderungen für die jungen Berufschampions waren besonders gross. Dass die Schweizer Sonnenstube sich als Regenzimmer zeigte, machte die Aufgaben nochmals um ein Vielfaches schwerer. Ob 4x400-Meterlauf, herausfordernde Wanderung oder Challenge im Kanu auf dem Lago Maggiore: Das Ziel bestand darin, dass die besten Schweizer Berufstalente ihre körperlichen und mentalen Grenzen kennenlernen, sie antasten und teilweise auch überschreiten konnten. Denn auch an den WorldSkills werden Eigenschaften gefragt sein, um durchzuhalten, nie aufzugeben und die eigenen Limite zu verschieben oder gar zu durchbrechen.

WorldSkills Lyon

Le compte à rebours pour Lyon a démarré

L'équipe nationale SwissSkills entend remporter le prix «Meilleure nation» avec ses 45 jeunes champions professionnels dans 41 métiers à Lyon (F), c-à-d revenir des WorldSkills comme meilleure nation. D'ici là, Lara Kaufmann et Robin Tamarcaz vivent leurs ultimes entraînements intensifs.

L'ambitieux team national s'est réuni le week-end du 10/11 août à Nottwil LU pour les dernières touches en vue des prochains Championnats du Monde des Métiers avant que les 45 concurrents issus de diverses disciplines professionnelles ne s'affrontent aux WorldSkills à Lyon (F) du 10 au 15 septembre. La branche de la carrosserie est représentée par la carrossière-peintre bernoise Lara Kaufmann et le carrossier-tôlier valaisan Robin Tamarcaz. Le programme de deux jours à Nottwil était un mix de tâches administratives et d'info, de préparation mentale pour la phase de compétition et d'activités finales de team building qui ont apporté la détente nécessaire au sein de l'équipe.

Jusqu'aux limites physiques et mentales

L'équipe nationale SwissSkills s'est réunie à Tenero TI à la mi-juin. Au cours de ces 3 jours, tous les participants ont atteint leurs limites non seulement physiquement, mais aussi mentalement, car les défis pour les jeunes champions professionnels étaient particulièrement grands. Le fait que le jardin du soleil suisse se soit mué en douche tenace a rendu la tâche encore plus difficile. Qu'il s'agisse d'une course de 4x400 m, d'une randonnée exigeante ou d'un défi en canoë sur le lac Majeur : l'objectif était que les meilleurs talents professionnels suisses connaissent leurs limites physiques et mentales, les poussent et, dans certains cas, les dépassent. Les WorldSkills nécessiteront aussi des qualités pour persévérer, ne jamais abandonner et repousser, voire dépasser ses propres limites.

Victoire au « Tournoi des Cinq Pays »

A peine rentrée du Tessin, Lara Kaufmann arrivait à la Berner Mobilcity pour une formation de 2 jours avec l'entraîneur Pascal Lehmann. Le centre de formation professionnelle avait pour objectif de redonner un nouvel éclat à un capot et de le décorer. Afin de rendre la tâche de test beaucoup plus difficile, Lara a dû réparer au préalable les dommages causés au capot. Comme au CM, elle a travaillé avec la « Série 100 » de Glasurit. Lara et son coach Pascal ont ensuite pris l'avion pour Amsterdam, puis pour Silkeborg jusqu'au centre de formation « College 360 », la seule école professionnelle du Danemark pour la théorie et la pratique dans la branche de la peinture.



Robin Tamarcaz (Mitte) konnte sich in Nottwil noch einmal mit seinen Mitkämpfern austauschen – und natürlich auch Spass haben.

A Nottwil, Robin Tamarcaz (au centre) a pu échanger avec ses compagnons d'armes – et bien sûr aussi à prendre son plaisir.

Sieg im «Fünfländerturnier»

Kaum zurück aus dem Tessin, fand sich Lara Kaufmann zu einer zweitägigen Schulung mit Coach Pascal Lehmann in der Berner Mobilcity ein. Im Berufszentrum ging es darum, eine Motorhaube im neuen Glanz erstrahlen zu lassen und sie mit einem Dekor zu versehen. Um die Prüfungsaufgabe deutlich zu erschweren, musste Lara vorgängig einen Schaden an der Haube reparieren. Wie an der WM arbeitete sie mit der «Reihe 100» von Glasurit.

Anschliessend ging es für Lara und Coach Pascal per Flugzeug nach Amsterdam und dann weiter nach Silkeborg ins Trainingszentrum «College 360», Dänemarks einzige berufsbildende Schule für Theorie und Praxis im Autolackiergewerbe. Hier verbrachten sie mehrere Tage mit Vertretern aus Spanien, Finnland, Deutschland und Dänemark. «Wir haben mit Wettbewerbscharakter trainiert – inklusiv weite Anreise, Hotelübernachtungen und mitten im Feld der Konkurrenz. Man ist also weit weg von der eigenen Komfortzone. Wer das meistert, gewinnt Selbstvertrauen», sagen Lara Kaufmann und Pascal Lehmann übereinstimmend. Zudem sei auch der länderübergreifende Austausch sehr wertvoll.

Zu den Aufgaben zählten erneut die zweifarbige Lackierung (innen und aussen) einer Motorhaube mit Dekor, die Dreischichtlackierung eines beschädigten Kotflügels (Kratzer eliminieren, UV-Füllern), eine Finish-Arbeit (Motorhaube abdecken, Kratzer schleifen, wegpolieren), eine Spot-Repair-Herausforderung an einem Kotflügel und die Lackierung eines Stossfängers. Bewertet wurden die Arbeiten nach denselben Kriterien wie an der WM in Lyon im September. Für Lara ein hervorragendes Omen: Sie belegte an diesem Fünfländertraining den ersten Rang! Auch Carrosseriespengler Robin Tamarcaz wird noch bis zu den Wettkämpfen gefordert. Nachdem einzelne Techniken behandelt wurden, etwa Schweissarbeiten, und zwar mehrmals, um sie zu schärfen, werden diese einzelnen Trainingseinheiten nach und nach in Abläufen kombiniert. Schliesslich wird Robin vermehrt über mehrere Tage hinweg trainieren, um möglichst nahe an den Ablauf der viertägigen Wettkampfzeit an den WorldSkills zu kommen. «Eine von Robins Stärken ist, dass er sich super fokussieren kann, wenn er mal am Arbeiten ist», kommentiert Coach Diana Schlup. «Diese Eigenschaft wird ihm an den WorldSkills helfen!» ●

Redaktion: Henrik Petro

Bilder: Heinz und Irene Schneider, SwissSkills



Lara Kaufmann (ganz links) und die vier weiteren WM-Kandidaten am «Fünfländerturnier» in Dänemark, das die Schweizerin dominierte.

Lara Kaufmann (tout à g.) et les 4 autres candidats au CM lors du «Tournoi des 5 Nations» au Danemark, dominé par les Helvètes..

automobile. Ils y ont passé plusieurs jours avec des représentants d'Espagne, de Finlande, d'Allemagne et du Danemark. « Nous nous sommes entraînés de manière compétitive – incluant de longs voyages, des séjours à l'hôtel et en plein milieu de la compétition. On est donc loin de sa propre zone de confort. Quiconque maîtrise ça prend confiance en soi», affirment Lara Kaufmann et Pascal Lehmann à l'unisson. En outre, les échanges transfrontaliers sont également très précieux.

Les tâches incluaient encore la peinture bicolore (recto verso) d'un capot avec décoration, la peinture en trois couches d'une aile endommagée (élimination des rayures, enduit UV), les travaux de finition (recouvrement du capot, ponçage des rayures, polissage), et une réparation ponctuelle sur une aile et la peinture d'un pare-chocs. Les travaux ont été évalués selon les mêmes critères que lors du championnat mondial à Lyon en septembre. Un excellent présage pour Lara : elle a remporté la première place de cette formation parmi cinq pays!

Le carrossier-tôlier Robin Tamarcaz sera également sollicité jusqu'aux compétitions. Après avoir abordé plusieurs fois certaines techniques, comme le soudage, pour les perfectionner, ces unités de formation individuelles sont progressivement regroupées en séquences. A terme, Robin s'entraînera de plus en plus sur une durée de plusieurs jours afin de se rapprocher le plus possible de la période de quatre jours des compétitions WorldSkills. «L'une des forces de Robin est qu'il peut très bien se concentrer lorsqu'il travaille», commente la coach Diana Schlup. «Cette qualité va l'aider aux WorldSkills!» ●

Rédaction: Henrik Petro

Images: Heinz et Irene Schneider, SwissSkills



Paddeln auf dem Lago Maggiore im Regen ist wohl etwas, das man nicht so schnell wieder vergisst. *Pagayer sur le Lac Majeur sous la pluie; une expérience que l'on oubliera pas de si tôt.*

carrosserie suisse Aussendienst

So macht sich ein Lehrbetrieb attraktiv

Für carrosserie suisse sind Bruno Moser in der Deutsch- und Patrick Grosse in der Westschweiz tagtäglich unterwegs, um den Mitgliedsbetrieben mit Rat und Tat beizustehen. Dadurch erfahren sie auch, wer im Lehrlingsmarketing besonders erfolgreich ist – und weshalb.

«Es reicht nicht mehr, die Lehrstelle nur online auszuschreiben oder auf der firmeneigenen Webseite zu präsentieren. Ein Lehrbetrieb muss heute aktiv werden», erklärt Bruno Moser. Bewährt hätten sich Gewerbeausstellungen und Lehrstellenbörsen, an denen sich verschiedene Branchen präsentieren sowie Besuche an Schulen mit eigenen Lernenden. «Hervorragenden Anklang finden auch Anlässe in den Betrieben selbst, zu denen Schulklassen eingeladen werden. Der Betrieb stellt sich vor und man kann etwas Handfestes mit der Klasse machen, so dass die Schüler am Schluss eine Erinnerung mit nach Hause nehmen können.»

Was den beiden Aussendienstlern auffällt: In den letzten Jahren haben sich immer mehr Betriebe an solchen Veranstaltungen angeschlossen resp. bei sich durchgeführt. «Damit möchte man an die Beeinflusser herankommen», so Moser, denn «viele Lehrer und Eltern wissen gar nicht, was diese Berufe beinhalten.»

TOP-Ausbildungsbetrieb macht den Unterschied

In der Westschweiz erhält das Label TOP-Ausbildungsbetrieb vermehrt Aufmerksamkeit, wie Patrick Grosse erzählt: «Wir haben erste TAB-Betriebe in der Romandie und das Label gilt bereits jetzt als eine Top-Referenz. Die Carrossiers sind sehr motiviert und erkennen ganz klar den Attraktivitätsvorteil. Den Anfang machten Betriebe, die als Lehrbetrieb bereits gut aufgestellt sind und wir hoffen, dass auch andere nachziehen.»

Ein wichtiges Argument für TAB sei laut Bruno Moser, dass die Schüler von heute anders sind als früher, und das führe gelegentlich zu Zielkonflikten: «Wie gehe ich mit der Generation Z um? Wie spreche ich sie an, was kann ich überhaupt sagen? TAB hilft dabei. Die Kinder von heute wachsen sehr behütet auf und wenn sie ins Berufsleben einsteigen, ist das eine komplett andere Welt. Mit TAB lernt man, damit umzugehen.»

An der regionalen Bekanntheit arbeiten

Betriebe müssen sich regional einen Namen als Ausbildungsbetrieb machen, und zwar im Netzwerk der Lehrer und Eltern. Das führt zu einem Multiplikatoreffekt, denn Eltern erzählen einander, wo ihre Sprösslinge die Schnupperlehre absolvieren. «Wir haben festgestellt, dass inzwischen viel mehr Betriebe in diese Netzwerke investieren als noch vor ein paar Jahren», so Bruno Moser. Sponsoring von Sportteams und Veranstaltungen ist eine weitere beliebte Massnahme, allerdings stehen dabei nicht die Lehrstellensuchenden im Fokus, sondern eher die (potenzielle) Kundschaft.

carrosserie suisse service externe

Une entreprise formatrice attractive

Pour carrosserie suisse, Patrick Grosse en Suisse romande et Bruno Moser en Suisse alémanique et au Tessin voyagent quotidiennement pour conseiller et accompagner les entreprises affiliées, découvrant les perles qui affichent ont du succès dans le marketing des apprentis. Les recettes?

«Il ne suffit plus de simplement annoncer la formation en ligne ou de la présenter sur le site Internet de l'entreprise. Une entreprise de formation doit être active aujourd'hui», explique Bruno Moser. Les expositions commerciales et les bourses de l'emploi auxquelles diverses branches se présentent ainsi que les visites d'écoles avec leurs propres apprentis se sont révélés efficaces. «Les manifestations organisées dans les entreprises elles-mêmes, auxquelles les classes scolaires sont invitées, sont également extrêmement bien accueillies. L'entreprise se présente et vous pouvez faire quelque chose de concret avec la classe pour que les élèves puissent emporter un souvenir avec eux à la fin»

Ce que constatent les deux responsables du service externe : ces dernières années, de plus en plus d'entreprises ont participé à de tels événements, intra et extra muros. «L'objectif est d'atteindre les influenceurs», explique Moser, car «de nombreux enseignants et parents ne savent même pas ce qu'impliquent ces emplois.»

TOP Entreprise formatrice (TEF) fait la différence

En Suisse romande, le label TOP Entreprise formatrice fait l'objet d'une attention croissante, comme l'explique Patrick Grosse: «Nous avons les premières entreprises TEF en Suisse romande et le label est déjà considéré comme une référence. Les carrossiers sont très motivés et reconnaissent clairement l'avantage en termes d'attractivité. Nous avons commencé avec des entreprises déjà bien positionnées comme entreprises formatrices et espérons que d'autres suivront.»

Selon Bruno Moser, un argument important en faveur de TEF est que les écoliers ont changé, ce qui conduit parfois à des objectifs contradictoires : «Comment gérer la génération Z ? Comment y répondre, que dire ? TEF est une aide. Les enfants d'aujourd'hui grandissent dans un environnement très protégé et lorsqu'ils commencent à travailler, c'est un monde complètement différent. Avec TEF, on apprend à y faire face.»

Se faire connaître au niveau régional

Les entreprises doivent se faire un nom au niveau régional en tant qu'entreprises formatrices au sein du réseau des enseignants et des parents. Ça entraîne un effet multiplicateur, car les parents communiquent entre eux où leurs enfants effectuent leurs stages préprofessionnels. «Nous avons constaté que beaucoup plus d'entreprises investissent désormais dans ces réseaux qu'il y a quelques années», déclare Moser. Le parrainage d'équipes et d'événements sportifs est une autre mesure populaire, même si l'accent n'est pas mis sur les deman-

Worauf schauen Beeinflusser? «Dass ihre Kinder gut aufgehoben sind und gut betreut werden», antwortet Bruno. Darauf schauen natürlich auch die Lernenden selbst: «Die heutige Generation hat ganz andere Ansprüche, an die Work Life Balance, dass das Team stimmt und sie möchte respektiert werden, etwas Verantwortung haben, sofortiges Feedback erhalten – mit all dem haben ältere Semester eher Mühe. Dass das Zusammenspiel mit verschiedenen Generationen funktioniert, ist auch eine Herausforderung im Betrieb. Aber wenn es funktioniert, gibt das gute Feedbacks nach aussen.»

Patrick Grosse ergänzt: «Sozialkompetenz wird von Lehrstellen-suchenden inzwischen wichtiger bewertet als Fachkompetenz.»

Unterstützung durch carrosserie suisse

Zur Unterstützung von Hausmessen, Gewerbeausstellungen, Berufsmessen, Jubiläumsanlässen und (immer öfter auch) explizite Berufsinformationsanlässe stellt carrosserie suisse Hilfs- und Werbematerial für das Lehrstellenmarketing zur Verfügung. Dazu gehören Roll-ups, Wände, Messefigur mit Bildschirm (Aufsteller), Plakate, Beachflags und Theken bis hin zum Farbmischcomputer und virtuellen Schweisscomputer (Letztere beiden gegen Gebühr). Für Seifenkistenrennen stellt der Verband sogar einen komplett ausgestatteten Reparaturstand kostenlos zur Verfügung. Der Produktkatalog «Ausstellungsmaterial für Berufsmessen und Ausstellungen» ist auf der Verbandswebseite abrufbar.

«Wir beraten, welches Material für welche Art von Event passen würde. Und wenn man früh genug bestellt, planen wir unsere Touren entsprechend und bringen das Material persönlich vorbei oder verabreden uns in der Mitte für eine Übergabe», verspricht Bruno und zählt Give-aways wie Carrobags, Kugelschreiber, Gummibärli, USB-Sticks, Schnupper- und Berufsflyer sowie Fussbodenkleber und Kleber für Fahrzeuge auf. «Die Sektionen unterstützen wir bei den Berufsmessen ebenfalls durch Mithilfe beim Aufbau und Einrichten. Die Standbetreuung selbst ist allerdings Sache der Sektionen. Ein wichtiger Punkt ist, dass man nicht nur an den Berufsmessen, sondern auch bei der Gewerbeausstellung wie auch bei der Hausmesse einen Gleichaltrigen hinstellt», so Bruno. «Da funktioniert die Kommunikation mit den Schülern besser. Und unbedingt frühzeitig bestellen, denn manches ist in der Ausstellungssaison rasch ausgebucht!»

Text: Henrik Petro
Bild: Samuel Knecht

deurs d'apprentissage, mais plutôt sur la clientèle (potentielle). Que regardent les influenceurs? «Que vos enfants soient entre de bonnes mains et qu'on s'occupe bien d'eux», répond Moser. Bien entendu, les apprentis eux-mêmes y prêtent également attention: «La génération d'aujourd'hui a des exigences complètement différentes en matière d'équilibre entre vie professionnelle et vie privée, d'avoir une bonne équipe, et elle veut être respectée, avoir une part de responsabilité, recevoir un retour d'infos immédiat – les personnes plus âgées y peinent. L'interaction avec les différentes générations est aussi un défi pour l'entreprise. Mais quand ça fonctionne, ça donne un bon feedback externe.» Et Grosse d'ajouter: «Les demandeurs d'apprentissage accordent désormais plus d'importance aux compétences sociales qu'aux compétences professionnelles.»

Le soutien de carrosserie suisse

Pour soutenir les expos internes, salons professionnels, événements anniversaires et (de plus en plus) d'informations professionnelles, carrosserie suisse propose un soutien et du matériel publicitaire pour le marketing de l'apprentissage. Cela va des affiches déroulantes, présentoirs, figurines avec écrans (stands), oriflammes et comptoirs jusqu'aux ordinateurs de mélange de couleurs et de soudage virtuels (ces deux derniers payants). L'association met même à disposition gratuitement une station de réparation entièrement équipée pour les

courses de caisses à savon. Le catalogue est disponible sur le site Internet de l'association. «Nous conseillons quel matériel conviendra à quel type d'événement. Et si l'on commande assez tôt, nous planifions nos visites en conséquence et apportons le matériel en personne ou organiserons un rendez-vous à mi-chemin», promet Moser et cite les cadeaux tels que carrobags, stylos à bille, ours en gomme, clés USB, dépliants de découverte et professionnels, autocollants pour sols ou pour véhicules. «Nous aidons aussi les sections à ériger leur stand aux salons de métiers. Toutefois, la gestion des stands relève de la responsabilité des sections. Un point important est de présenter une personne de même âge non seulement aux salons professionnels, mais aussi à l'exposition interne», explique Moser. «La communication avec les écoliers y fonctionne mieux. Et assurez-vous de commander tôt, car certains produits sont épuisés pendant une longue période en saison des expositions.»

Texte: Henrik Petro
Image: Samuel Knecht



Die carrosserie-suisse-Aussendienstmitarbeiter Bruno Moser (r.) und Patrick Grosse bringen bei rechtzeitiger Bestellung das Werbematerial persönlich zu den Mitgliedern.

Les conseillers externes de carrosserie suisse Bruno Moser (à droite) et Patrick Grosse apportent personnellement le matériel publicitaire aux membres s'ils le commandent à temps.

Lern-Coaching

Lernerfolg kann geplant werden

Wie der Mensch etwas lernt, ist physiologisch und psychologisch gründlich erforscht. Psychologin und Lehrerin Christina Obrecht erklärt, wie man mit der richtigen Strategie mit optimalem Aufwand viel herausholt.

Das menschliche Gehirn verfügt über drei Speicher: das Kurzzeitgedächtnis, das Langzeitgedächtnis und das sensorische Gedächtnis. Letzteres nimmt wahr, was um uns herum passiert. Gelernt wird mit dem Kurzzeitgedächtnis, aber erst durch Wiederholung gelangt das neue Wissen ins Langzeitgedächtnis. «Als Schüler lernt man oft sehr kurzfristig, zu viel auf einmal und zu lang», stellt Christina Obrecht fest. Als ausgebildete Gymnasiallehrperson und Psychologin ist sie in den letzten Jahren für Schüler und Lernende Anlaufstelle auch für schulische Probleme geworden. Obrecht erklärt, dass das Kurzzeitgedächtnis auf ungefähr sieben sogenannte «Items» limitiert sei, also Dinge, die man aufnehmen und behalten könne, seien es Vokabeln einer Fremdsprache, mathematische Formeln oder geografische Namen. Wie viele genau, ist abhängig von Alter und der Fähigkeit, Verknüpfungen zu bilden. «Neues mit Bekanntem zu verbinden, bringt am meisten», so Obrechts Tipp. Viele kennen das am Beispiel einer «Eselsbrücke». Hilfreich sei auch das spätere Wiederholen: «Tatsächlich optimiert periodische Wiederholung oder Anwendung das Erinnerungsvermögen.» Man soll also beispielsweise neun Wörter lernen, etwas anderes machen, dann repetieren. So gelangen sie ins Langzeitgedächtnis und bleiben dort. Nach rund 20 Minuten soll man unbedingt zu einem anderen Thema wechseln, das auch ein anderes Gehirnareal beansprucht. Also zum Beispiel von Sprache zu Mathematik, dann zu Geografie usw.

Ziele und Self-Monitoring

Für das Lern-Zeitmanagement soll man sich Ziele setzen, bei Lernenden idealerweise Wochenziele, bei Fachkräften in einer höheren Weiterbildung Semesterziele (und diese aufteilen auf Zwischenziele). Dies ermögliche ein einfaches Self-Monitoring, indem man sich fragt, was man alles davon tatsächlich erledigt hat. «Es ist essenziell, dass der Wochenplan motivierend ist, er also auch Freizeitaktivitäten, Essen, Soziales oder frei planbare Zeit beinhaltet. Die Ziele müssen realistisch und widerspruchsfrei sein, also dass

Coaching d'apprentissage

La réussite de l'apprentissage peut être planifiée

La façon d'apprendre des humains a fait l'objet de recherches en physiologie et psychologie. La psychologue enseignante Christina Obrecht explique comment, avec la bonne stratégie, en tirer beaucoup avec un effort optimal.

Le cerveau humain a trois mémoires: à court terme, à long terme, et la sensorielle percevant ce qui se passe autour de nous. L'apprentissage s'effectue avec la mémoire à court terme, mais les nouvelles connaissances n'entrent dans celle à long terme que par la répétition. «Comme écolier, on apprend souvent dans des délais très courts, trop d'un coup et pendant trop longtemps», note Obrecht. Professeur de lycée et psychologue de formation, elle est devenue ces dernières années la référence pour les étudiants et les apprentis, y compris pour les problèmes scolaires. Elle explique que la mémoire à court terme est limitée à environ 7 «éléments» pouvant être enregistrés et conservés (vocables d'une langue étrangère, formules mathématiques ou noms géographiques). Le nombre exact dépend de l'âge et de la capacité à établir des liens. «Combiner le nouveau avec le familier est la solution la plus bénéfique», tel le conseil d'Obrecht (recours à un «mnémotechnique»). Répéter les choses plus tard est aussi utile: «La répétition ou l'application périodique optimise en fait la mémoire.» Par exemple, on devrait apprendre 9 mots, faire quelque chose de différent, puis répéter. C'est ainsi qu'ils entrent dans la mémoire à long terme et y restent. Après environ 20 minutes, on doit absolument passer à un autre sujet qui utilise également une autre zone du cerveau. Par exemple, du langage aux mathématiques, puis à la géographie, etc.

Objectifs et auto-surveillance

Pour la gestion du temps d'apprentissage, il faut fixer des objectifs, idéalement hebdomadaires, pour les apprentis et semestriels pour les gens qualifiés suivant un enseignement supérieur (et les diviser en objectifs intermédiaires). Ça permet une auto-surveillance simple en se demandant ce qu'on a réellement accompli. «Il est essentiel que le programme hebdomadaire soit motivant, qu'il comprenne aussi des activités de loisirs, de sustentation, sociales ou du temps



Christina Obrecht referierte im November 2023 am Branchenevent in Bern auf dem Podium von carrosserie suisse / MechaniXclub by ESA über «Lernerfolg».

Christina Obrecht a parlé de la « réussite de l'apprentissage » sur le podium du carrosserie suisse / MechaniXclub by ESA à Berne en novembre 2023.

man nicht etwas dann plant, wenn man eigentlich schon zum Fussballspielen verabredet ist. Manchmal nimmt man sich zu viel vor, und wenn man das geplante Ziel nicht erreicht, soll man trotzdem positiv bleiben und reflektieren: Was kann ich nächste Woche besser machen? Und wenn man etwas erreicht hat, sollte man sich belohnen.» Das könne mit materiellen wie immateriellen Verstärkern erfolgen, also dass man sich etwas gönnt, oder einer Lieblingsbeschäftigung nachgeht. «Wichtig ist auch, motivierende Fächer mit weniger motivierenden Themen zu kombinieren. Jeder lernt gewisse Dinge lieber oder einfacher. Man muss auch seine Stärken üben – und das motiviert zusätzlich.»

Ein weiterer wichtiger Punkt: Nach spätestens drei Stunden lernen braucht man eine grosse Erholungspause. Dies alles zusammen ergibt folgende mögliche Lernstrategie, egal ob für eine «kleine» Prüfung, QV oder höhere Fachprüfung:

- 20 Minuten am Lernziel eines Faches arbeiten, in dem man eher schwach ist, fünf Minuten Pause
- 20 Minuten am Lernziel eines anderen Faches arbeiten, in dem man eher gut ist, fünf Minuten Pause
- Repetieren Lernziel 1, bis man merkt, dass man es kann (max. 20 Minuten), Pause
- Repetieren Lernziel 2, Pause
- Allenfalls noch ein oder zwei weitere Lernziele analog oben inklusive Wiederholung und kurzen Pausen
- Nach eineinhalb bis zwei Stunden eine Pause von 15 bis 20 Minuten machen; und nach spätestens drei Stunden eine Erholungspause, während welcher einer anderen Aktivität nachgegangen wird.

Fühlt man sich beim Lernen blockiert, soll man Distanz gewinnen. «Man muss dem Kopf eine Pause gönnen und etwas ganz anderes machen. Dann werden die Regionen im Gehirn entlastet und erst dann kann man neues lernen.» Dies bedingt aber eine rechtzeitige Planung, damit dafür auch Zeit bleibt.

Wie kann der Arbeitgeber unterstützen?

Die Arbeitsumgebung spielt beim Lernen eine grosse Rolle. Hier sei es wichtig, dass der Arbeitgeber eine angenehme (Lern-)Atmosphäre schafft, die den Mitarbeitenden entgegenkommt. «Interesse zeigen und Wertschätzung allgemein sind gefragt und dass man nicht unnötig Druck ausübt», so Obrecht. «Lernende stehen schon genug unter Druck. Wenn man sich wohlfühlt an einem Ort, ist das die beste Basis und es motiviert auch. Mehr darf man nicht erwarten.»

Text: Henrik Petro
Bild: Samuel Knecht

librement planifiable. Les objectifs doivent être réalistes et cohérents, afin qu'on ne planifie rien alors qu'on a déjà pris rendez-vous pour jouer au foot. Parfois, on en fait trop et si l'on n'atteint pas l'objectif prévu, on doit quand même rester positif et réfléchir: que puis-je faire de mieux la semaine prochaine? Et lorsqu'on a accompli quelque chose, on doit se récompenser, par des «bonbons» matériels ou immatériels, donc s'offrir quelque chose ou poursuivre une activité favorite. «Il importe aussi de combiner des sujets motivants à des moins motivants. On apprend certaines choses mieux ou plus facilement. Il faut mettre en pratique ses points forts, ça motive davantage.»

Autre point important : après avoir étudié au plus 3 heures, on a besoin d'une longue pause pour récupérer. Tout cela ensemble aboutit à la stratégie d'apprentissage possible suivante, qu'il s'agisse d'un « petit » examen, d'un PQ ou d'un examen d'une matière supérieure:

- Bosser 20 minutes à assimiler une matière où l'on est plutôt faible, puis intercaler 5 minutes de pause
- Bosser 20 minutes à assimiler une matière où l'on est plutôt fort, puis intercaler 5 minutes de pause
- Répéter la matière pt. 1, jusqu'à être convaincu de la maîtriser (max. 20 minutes), pause
- Répéter la matière pt. 2, pause
- Si nécessaire, un ou deux objectifs d'apprentissage supplémentaires comme ci-dessus, y compris répétition et une courte pause
- Après 1 heure et demie à 2 heures, faire une pause de 15 à 20 minutes ; et au plus tard après 3 heures, une pause de récupération pendant laquelle une autre activité est poursuivie.

Si l'on se sent bloqué, on doit prendre ses distances. « Il faut s'accorder une pause et faire quelque chose de tout différent. Les régions du cerveau sont alors soulagées et ce n'est qu'alors que on peut apprendre de nouvelles choses. Ça nécessite une planification à temps, afin de disposer du temps nécessaire.

Comment l'employeur peut-il aider ?

L'environnement de travail joue un rôle important dans l'apprentissage. Ici, il importe que l'employeur crée une atmosphère (d'apprentissage) accueillante. «C'est important de manifester de l'intérêt et une appréciation générale et de ne pas exercer de pression inutile», déclare Obrecht. « Les apprenants subissent déjà suffisamment de pression. Si l'on se sent à l'aise au même endroit, c'est la meilleure base et c'est aussi motivant. Il ne faut pas en attendre davantage.»

Texte: Henrik Petro
Image: Samuel Knecht

Christina Obrecht

Lehrerin und Therapeutin

Seit 2012 unterrichtet Christina Obrecht als ausgebildete Gymnasiallehrperson die Studienfächer Englisch und Psychologie/ Pädagogik an der Kantonsschule Olten. 2015/2016 sowie 2018/2019 studiert sie an der FHNW Olten und erlangt einen Master of Advanced Studies (MAS) in systemisch-lösungsorientierter Kurzzeitberatung und -therapie. 2021 schliesst Obrecht an der Universität Bern mit dem Master in Klinischer Psychologie und Psychotherapie sowie Entwicklungspsychologie ab. Bereits seit 2017 bietet sie parallel zur Lehrtätigkeit in einer Praxis in Olten psychologische und pädagogische Kurzzeitberatungen zu persönlichen, familiären, schulischen sowie beruflichen Themen an.

drobrecht.ch

Christina Obrecht

Enseignante et thérapeute

Christina Obrecht enseigne l'anglais et la psychologie/pédagogie au gymnase cantonal d'Olten en tant que professeur de gymnase agrégé depuis 2012. Durant les périodes de 2015/2016 et de 2018/2019, elle a étudié à la FHNW Olten et a obtenu un Master of Advanced Studies (MAS) en conseil et thérapie à court terme orientés solutions systémiques. En 2021, Obrecht a clos sa formation avec un master en psychologie clinique, psychothérapie et psychologie du développement de l'Université de Berne. Depuis 2017, elle propose des conseils psychologiques et pédagogiques de courte durée sur des sujets personnels, familiaux, scolaires et professionnels dans un cabinet de consultation à Olten parallèlement à son travail d'enseignante.

drobrecht.ch

TOP-Ausbildungsbetrieb Bartlome AG

TAB hilft gegen Bequemlichkeit

Die Bartlome AG in Rüschegg BE ist TAB Stufe 3 zertifiziert. Aktuell bekannteste Lehrabsolventin ist die diesjährige WorldSkills-Kandidatin Lara Kaufmann. Und sie ist nicht die erste Berufsmeisterin aus dieser Talentschmiede.



An der Gewerbeausstellung Schwarzenburg war die Bartlome AG gleich zweifach vertreten. Hier präsentiert Fritz Bartlome die Garagen- und Carrosserie-Dienstleistungen.

Bartlome AG était représentée à deux reprises au salon professionnel de Schwarzenburg. Fritz Bartlome présente ici les services de garage et de carrosserie.

«Ich selbst trat an der Schweizer Meisterschaft an und war immer ein Befürworter», erklärt Fritz Bartlome, Mitinhaber und Leiter der Carrosserie und Lackiererei. Er lege grossen Wert darauf, dass die Lernenden schon kurz nach Lehrbeginn darüber informiert werden, dass es solche Wettbewerbe gibt und wenn sie teilnehmen möchten, sie vom Ausbildungsbetrieb darin unterstützt würden. «Gewisse motiviert es, sie lernen intensiver in der Schule und arbeiten etwas mehr im Betrieb», erklärt Bartlome. «Das bedingt aber von unserer Seite auch, viel Zeit in die Ausbildung zu investieren, die technischen Einrichtungen auf dem neusten Stand zu halten und den Kandidaten früh in tatsächliche Aufträge integrieren.»

Was in der Ausbildung zählt

«Ich will, dass die Lernenden am Schluss so weit ausgebildet sind, dass sie im nächsten Betrieb brauchbar sind», bringt Bartlome sein Credo auf den Punkt. «Sie müssen nicht alle oben ausschlagen, aber auch jene mit weniger guten Noten müssen zu gebrauchen sein. Ich habe diesbezüglich von anderen Betrieben immer ein positives Echo erhalten.»

Das wohl Zentrale für eine erfolgreiche Berufsausbildung sei, viel Zeit, Geduld und Nerven zu investieren, und vor allem im ersten und zweiten Lehrjahr eine gute Betreuung sicherzustellen, bis sie selbstständig arbeiten können. «Die Lernenden sollen Aufgaben entsprechend ihrem Ausbildungsstand erhalten. Wenn sie diese gut erledigen und auch entsprechendes Feedback erhalten, dann ist das ein Erfolgserlebnis und motiviert. Sie bekommen ja schon genug auf den Deckel. Wichtig ist, dass sie nicht

TOP Entreprise formatrice Bartlome AG

TEF antagoniste de l'oreiller de paresse

Bartlome AG à Rüschegg BE est certifiée TEF niveau 3. L'apprentie la plus connue du moment est Lara Kaufmann, candidate aux WorldSkills cette année et pas la première championne professionnelle issue de cette usine à talents.

«J'ai moi-même toujours participé et été partisan du championnat de Suisse», explique Fritz Bartlome, copropriétaire et directeur de l'entreprise de carrosserie-tôlerie et -peinture. Il attache une grande importance à informer les apprentis peu après le début de leur formation que de tels concours existent et que s'ils souhaitent y participer, ils seront pris en charge par l'entreprise. «Ça motive certaines personnes, qui apprennent plus intensément à l'école et travaillent un peu plus dans l'entreprise», explique Bartlome. «Mais ça nous oblige également à investir beaucoup de temps dans la formation, à maintenir l'équipement technique à jour et à intégrer le candidat à un stade précoce dans les commandes réelles..»

Ce qui compte dans la formation

«Je veux que les apprentis soient formés de manière à être pleinement fonctionnels dans leur prochaine entreprise», explique Bartlome pour résumer son credo. «Il ne doivent pas tous briller, mais ceux qui ont de moins bonnes notes doivent aussi être utilisables. J'ai toujours reçu une réponse positive de la part d'autres entreprises à cet égard.»

Le plus important pour une formation professionnelle réussie est d'investir beaucoup de temps, de patience et de nerfs et d'assurer un bon encadrement, en particulier pendant la 1ère et la 2^{ème} année de formation, jusqu'à ce qu'on puisse travailler de manière indépendante. «On doit confier aux apprentis des tâches en fonction de leur niveau de formation. S'ils le font bien, avec un feedback approprié, alors c'est un sentiment d'accomplissement et de motivation. Ils se font déjà assez rabrouer. Il est important qu'ils ne se contentent pas de nettoyer, mais qu'ils s'occupent également des tâches quotidiennes.» Le smartphone est un facteur de perturbation extrême qui n'existait pas auparavant, c'est pourquoi Bartlome a émis une interdiction stricte pendant les heures de travail (avec des exceptions en cas d'urgence ou pour un usage professionnel).

La formation est un travail d'équipe

Bartlome estime qu'il est essentiel d'être strict de temps en temps. «Ce qui n'est pas toujours motivant. Tout le monde passe par un développement et mon expérience montre que les apprentis en sont reconnaissants au terme de l'apprentis-

nur putzen, sondern auch im Tagesgeschäft mitarbeiten.» Ein extremer Störfaktor, den es früher noch gar nicht gab, sei das Smartphone, weshalb Bartlome ein striktes Verbot während der Arbeitszeit erlassen habe (mit Ausnahmen in dringenden Fällen oder für den professionellen Einsatz).

Ausbildung ist Teamarbeit

Dass man gelegentlich auch streng sein muss, hält Bartlome für unabdingbar. «Das ist sicher nicht immer motivierend in dieser Zeit. Doch jeder macht eine Entwicklung durch und meine Erfahrung zeigt, dass die Lernenden nach ihrem erfolgreichen Abschluss dankbar dafür sind.» Bartlome betont, dass das ganze Team bei der Ausbildung unterstützend mithilft: «Bei uns hat keiner der Mitarbeitenden ein Problem damit, einem Lernenden etwas zu zeigen und weiterzugeben.» Die Lernenden müssten von Anfang an die Strukturen und Abläufe kennen, sei es mit Ordnung, Sauberkeit oder wie man arbeiten muss. «Bei mir hat Qualität oberste Priorität, die Geschwindigkeit kommt mit der Zeit. Ob Carrosseriespengler oder Carrosserielackierer, am Anfang ist es sicher immer mein Job, Leidenschaft zu übertragen und zu vermitteln. Heute habe ich Mitarbeitende, die das selbst so machen, weil ich es weitergegeben habe.» Ob ein Lernender Talent hat, merke man erst während der Ausbildung. «Beim Schnuppern schauen wir vor allem darauf, wie er/sie als Mensch und wie er/sie motiviert ist. Man muss auch das nötige Glück haben.»

TAB rüttelt an Komfortzone

Fritz Bartlome beurteilte das Label TOP-Ausbildungsbetrieb bereits bei der Lancierung positiv: «TAB repräsentiert die Art, wie wir ausbilden. Es sollte Motivation für uns alle sein, denn wir haben dieselben Probleme im Lehrlingsmarketing. Mir haben insbesondere die Kurse zum Umgang mit der neuen Generation geholfen. TAB zwingt einen, schriftlich ein strukturiertes Ausbildungskonzept zu erarbeiten, das man für die Rezertifizierungen laufend überarbeiten muss. TAB hilft somit gegen Routine und Bequemlichkeit. Um die eigenen Qualitätsansprüche nachhaltig auf einem hohen Level zu behalten, ist nun mal etwas Druck nötig.» Jeder, der ausbilde, könne daher von TAB profitieren.

Noch aber müsse an der Bekanntheit und Sichtbarkeit des Labels gearbeitet werden, mahnt Bartlome. Je mehr mitmachen, umso besser. «Ich habe die letzten Jahre immer geeignete Lernende gefunden, aber jetzt merke ich, dass weniger zum Schnuppern kommen. Bei Berufsberatern und Ämtern ist das Label noch zu wenig bekannt, selbst auf dem Lehrlingsportal, sodass die Schüler bislang nicht darauf achten. Immerhin haben Eltern zum Teil bereits davon gehört und verstehen es relativ gut, wenn man ihnen das Konzept erklärt. Von den Schnuppernden selbst ist aber bisher noch keiner wegen TAB zu uns gekommen. Da ist also noch Luft nach oben.»

Text: Henrik Petro,
Bilder: Bruno Moser



Gemeinsam mit zwei Garagen wurden technische Lehrberufe im Automobilgewerbe vorgestellt. Avec deux garages, des apprentissages techniques dans la branche automobile ont été présentés.

sage.» Bartlome souligne que toute l'équipe participe à la formation : «Aucun de nos collaborateurs n'a de problème à montrer et à transmettre quelque chose à un apprenti.» Les apprentis doivent connaître les structures et les processus dès le départ, qu'il s'agisse de l'ordre, de la propreté ou de la manière de travailler. «La qualité est ma priorité absolue, la rapidité vient avec le temps. Qu'il s'agisse d'un carrossier-tôlier ou peintre, au début c'est toujours mon travail de transmettre et d'inoculer la passion. Aujourd'hui, j'ai des employés qui le font eux-mêmes parce que je l'ai transmis. On ne remarque si un apprenti a du talent que pendant la formation. «Lors de leur stage préprofessionnel, nous regardons principalement comment il/elle se porte en tant que personne et à quel point il/elle est motivé/e. Il faut aussi avoir la chance nécessaire.»

TEF secoue la zone de confort

Fritz Bartlome a trouvé positif le label TOP Entreprise formatrice dès son lancement : «TEF représente la façon dont nous formons. Ça devrait nous motiver tous, car nous avons les mêmes problèmes en matière de marketing des apprentis. Les cours sur la relation avec la nouvelle génération m'ont été particulièrement utiles. TEF oblige à développer par écrit un concept de formation structuré, qu'il faut continuellement réviser pour renouveler sa certification. TEF aide contre la routine et le confort. Afin de maintenir durablement ses propres normes de qualité à un niveau élevé, on a besoin d'un peu de pression.» Toute personne formatrice peut bénéficier du TEF. Bartlome prévient qu'il reste encore du travail à faire pour améliorer la notoriété et la visibilité du label. Plus de gens participent, mieux c'est. «J'ai toujours trouvé des apprentis adaptés, mais je constate qu'il y a moins de jeunes intéressés. Le label n'est pas encore bien connu des conseillers d'orientation et des autorités,

même sur le portail des apprentis, de sorte que les écoliers n'y prêtent pas encore attention. Après tout, certains parents en ont déjà entendu parler et le comprennent relativement bien lorsqu'on leur explique le concept. Cependant, aucun des stagiaires n'est venu nous voir à cause de TEF. Il y a donc encore place à amélioration.»

Texte: Henrik Petro
Images: Bruno Moser



Nachdem die Jugendlichen mit der 3-D-Brille von Standox/André Koch virtuell lackieren konnten, erhielten sie noch einen Carrobag mit diversen Give-aways. Après que les jeunes aient pu peindre virtuellement à l'aide des lunettes 3D Standox/André Koch, ils ont reçu un sac Carro contenant divers cadeaux.

Jugendprojekt Lift

Referenz für spätere Lehrstellensuche

Das schweizweit breit abgestützte Jugendprojekt Lift erleichtert es Jugendlichen mit schwierigeren Startbedingungen, erste Erfahrungen in der Arbeitswelt zu sammeln, die ihnen bei der späteren Berufswahl helfen. Die Huggel Carrosserie AG in Münchenstein ist einer der teilnehmenden Betriebe.

Carrosserieleiter und Ausbilder Domenico Manieri ist bereits seit vier Jahren bei der Huggel Carrosserie AG, das Lift-Engagement besteht sogar schon länger: «Generell wissen wir, dass seit Jahren ein Fachkräftemangel besteht, und es nützt nichts, wenn man nur meckert, aber nichts dagegen tut. Wir bemühen uns, den Beruf so zu präsentieren, wie er ist.» Ein Vorteil des Jugendprojekts sei, dass bei Schülern, die gar nicht wussten, dass es diese Carrosserieberufe gibt, Interesse geweckt werden kann oder diese einem Kollegen oder einer Kollegin erzählen, dass man eine solche Ausbildung machen kann.

Acht Nachmittage und ein Fazit

Grundsätzlich wählt eine Lehrperson aus, welchem Schüler oder welcher Schülerin diese Unterstützung helfen würde. Sind die Jugendlichen dazu bereit – die Teilnahme ist ja rein freiwillig – fragen sie beim Betrieb telefonisch an, ob zu einem bestimmten Zeitraum ein Einsatz möglich wäre. «Wir sagen ja oder schlagen, falls bereits besetzt, einen Ersatzzeitraum vor», so Manieri. Am ersten der mindestens acht vorgesehenen Mittwochnachmittage wird der Schüler auf 13 Uhr bestellt, wo er sich vorstellt und dann gut 20 Minuten durch den Betrieb geführt wird. «Bei uns sind das die vier Abteilungen Lackiererei, Spenglerei, Nutzfahrzeuge und Finish/Aufbereitung», erklärt Manieri. «Ich erzähle grob, was man in der jeweiligen Abteilung so macht, meistens auch an einem Beispiel. Am Ende des Rundgangs kann der Schüler auswählen, wo er starten möchte. Ich übergebe ihn dann dem entsprechenden Mitarbeitenden, mit dem er den Nachmittag verbringt. Der Schüler (oder die Schülerin) ist dann jeweils zwei Nachmittage in jeder Abteilung.» Die Schüler dürften dabei Fragen stellen und auch Fotos machen. Sie würden mehrheitlich zuschauen, dürften manchmal aber auch mithelfen. «Jeden Mittwoch bringt der Schüler ein Formular mit, das wir ausfüllen müssen. Beurteilungskriterien sind etwa Pünktlichkeit und Erscheinungsbild, aber auch Bemerkungen und Ziele. Am letzten Besuch ist das Formular etwas detaillierter und man

Projet jeunesse «Lift»

Référence en poche pour l'apprentissage

Le projet jeunesse «Lift», bien soutenu dans toute la Suisse cible les jeunes en prise à des difficultés de départ dans la vie, en leur facilitant l'accès à une première expérience professionnelle dans le monde du travail, précieuse pour leur choix professionnel. Huggel Carrosserie AG à Münchenstein y participe.



Carrosserieleiter und Ausbilder Domenico Manieri: «Es ist für alle fast selbstverständlich, dass jeden Mittwoch ein Schüler kommt und sich in einer der Abteilungen aufhält.»

Le chef d'atelier et formateur Domenico Manieri: «C'est presque une évidence pour tout le monde que chaque mercredi, un élève vient chez nous et passe l'après-midi dans un de nos départements.»

Domenico Manieri, directeur de carrosserie et formateur, travaille chez Huggel Carrosserie AG depuis 4 ans, où «Lift» existe depuis longtemps déjà: « Nous savons tous qu'il y a pénurie de main d'œuvre qualifiée depuis des années. Arrêtons-nous donc de nous plaindre sans rien faire. Nous nous efforçons de présenter le métier tel qu'il est. L'un des avantages du projet jeunesse est qu'il peut susciter l'intérêt d'écoliers qui ne connaissaient même pas les métiers de la carrosserie ou leur faire dire à un collègue qu'une telle formation est possible.

Huit après-midi et une conclusion

Fondamentalement, un enseignant choisit à quel élève ce soutien pourrait aider. Si les jeunes le souhaitent – la participation est entièrement

libre – ils demandent par téléphone à l'entreprise si une mission est possible pour une certaine période. «Nous disons oui ou, si nous sommes déjà occupés, nous proposons une autre date», explique Manieri. Le premier du minium de 8 mercredis après-midi prévus, l'élève est convoqué à 13 h, où il se présente et visite l'entreprise pendant 20 bonnes minutes. « Pour nous, il s'agit des 4 départements : ateliers de peinture et de tôlerie, véhicules utilitaires et finition/préparation », explique Manieri. « J'explique grossièrement ce que font les gens dans chaque département, généralement avec un exemple. A la fin de la visite, l'élève peut choisir par où il souhaite commencer. Je le remets ensuite à l'employé concerné avec qui il passe l'après-midi. L'élève passe ensuite dans chaque département pendant deux après-midi. Les élèves sont autorisés à poser des questions et également à prendre des photos. La plupart d'entre eux ne font que regarder, mais en principe, ils pourraient aussi aider. » Chaque mercredi, l'élève apporte un formulaire que nous devons remplir. Les critères d'évaluation comprennent la ponctualité et la présentation, mais aussi les commentaires et les objectifs. Lors de la dernière visite, le formulaire est un peu plus détaillé et on considère toute la durée de la mission. De plus, j'en discute avec les employés qui se sont occupés de l'étudiant.»



Die Huggel Carrosserie AG in Münchenstein verfügt über die vier Abteilungen Lackiererei, Spenglerei, Nutzfahrzeuge und Finish/Aufbereitung.
La carrosserie Huggel AG à Münchenstein compte quatre départements : atelier de peinture, de tôlerie, véhicules utilitaires et finition/préparation.

betrachtet die ganze Einsatzdauer. Dazu spreche ich mich mit den Mitarbeitenden ab, die den Schüler betreut haben.»

Vorstufe zum Schnuppern?

Wo liegt nun der Unterschied zum herkömmlichen Schnuppern? «Der ist eigentlich nicht gross», so Manieri. «Der Ablauf ist ähnlich bis gleich. Meistens sind die Schüler aber mit 13, 14 Jahren etwas jünger als die Schnupperlernenden mit ihren 14, 15 Jahren. Man merkt allerdings keinen Unterschied.»

Es sei auch schon vorgekommen, dass die Lift-Kandidaten dann später eine richtige Schnupperwoche absolvierten. «Und wir haben auch schon mal einen Carrosseriespengler-Lehrvertrag mit einem früheren Lift-Schüler abgeschlossen», erzählt Manieri erfreut.

Jährlich absolvieren vier bis sechs Kandidaten ihre Arbeitswochen, und nie gleichzeitig. «Es ist ein regelmässiges und gewohntes Bild im Betrieb und für alle fast selbstverständlich, dass jeden Mittwoch jemand kommt und sich in einer der Abteilungen aufhält. Die Mitarbeitenden erhalten dafür keine spezielle Ausbildung. Das Soziale soll stimmen, einzelne eignen sich vielleicht eher als andere, es ist immer wichtig, dass auch der Betreuer Freude daran hat. Wir haben wirklich Mitarbeitende, die begeistert sind und ihr Wissen gerne weitergeben, kurzweilig vorzeigen können und dazu prädestiniert sind.» ●

Text: Henrik Petro
Bilder: Carrosserie Huggel

Etape préliminaire au stage préprofessionnel?

Alors, quelle est la différence avec le stage préprofessionnel usuel ? «En fait, elle n'est pas grande», dit Manieri. « Le processus est similaire. La plupart du temps, les élèves ont 13 ou 14 ans, soit un peu plus jeunes que les stagiaires préprofessionnels, qui ont 14 ou 15 ans. Cependant, on ne remarque aucune différence.»

C'est aussi arrivé que les candidats au Lift («ascenseur») aient ensuite effectué une véritable semaine de stage. «Et nous avons déjà conclu un contrat d'apprentissage en carrosserie-tôlerie avec un ancien élève du Lift», se réjouit Manieri.

Chaque année, 4 à 6 candidats accomplissent leur semaine de travail, et jamais en même temps. « C'est un spectacle courant et familier dans l'entreprise et presque une évidence pour tout le monde que quelqu'un vienne tous les mercredis et passe du temps dans l'un des départements. Les employés ne reçoivent aucune formation particulière à cet effet. Il faut des compétences sociales et certains collaborateurs sont plus appropriés que d'autres – il est toujours important que le collaborateur en tire aussi un avantage. Nous avons vraiment des collaborateurs prédestinés à le faire; ils sont enthousiastes, heureux de transmettre leurs connaissances et capables de les présenter de manière ludique.» ●

Texte: Henrik Petro
Images: Carrosserie Huggel

Jugendprojekt Lift

Vom Wochenarbeitsplatz zur Lehrstelle

Lift ist ein Integrations- und Präventionsprogramm an der Nahtstelle zwischen der Volksschule (Sek I) und der Berufsbildung (Sek II) für Jugendliche ab der 7. Klasse mit erschwelter Ausgangslage bezüglich der späteren direkten Integration in die Arbeitswelt. Kernelement sind freiwillige regelmässige Kurzeinsätze in der schulfreien Zeit, sogenannte «Wochenarbeitsplätze», in Gewerbebetrieben der jeweiligen Region.

Die Jugendlichen werden durch die zuständigen Lehrpersonen nach Lift-Kriterien ausgewählt und durch Fachpersonen der Schule gut auf ihre Einsätze in den Betrieben vorbereitet und begleitet. So entdecken die Jugendlichen ihre Fähigkeiten und Interessen und gehen die Berufswahl realistischer an. Gleichzeitig werden sie optimal auf die Arbeitswelt und eine spätere Lehre vorbereitet. Die Organisation und Durchführung des Lift-Projekts sowie die Finanzierung der Umsetzung vor Ort übernimmt eine lokale Trägerschaft, meist koordiniert durch die örtliche Gemeinde- oder Schulbehörde und in Zusammenarbeit mit dem lokalen Gewerbe. jugendprojekt-lift.ch

Projet jeunesse Lift

Du poste de travail hebdomadaire à la place d'apprentissage

Lift est un programme d'insertion et de prévention à l'interface entre le troisième cycle de l'école obligatoire primaire et la formation professionnelle. Il est destiné aux jeunes à partir de la 9^{ème} année, qui ont eu un départ difficile dans leur vie, en vue d'une intégration ultérieure directe dans le monde du travail. L'élément central réside en de brèves missions volontaires et régulières pendant les périodes de congé scolaire dites « emplois hebdomadaires », dans des entreprises régionales. Les jeunes sont sélectionnés par les enseignants et sont bien préparés et soutenus par l'école pour leur passage en entreprise. Les jeunes découvrent leurs compétences, leurs intérêts et s'engagent ainsi dans leur recherche de métier de manière plus réaliste en étant préparés de manière optimale au travail et à l'apprentissage. L'organisation et la mise en œuvre du projet Lift ainsi que le financement de la mise en œuvre sur site sont assurés par un sponsor local, généralement coordonné par la commune ou l'autorité scolaire et en coopération avec les entreprises locales. jugendprojekt-lift.ch

Attraktiver Lehrbetrieb

Die Branche macht ihre Hausaufgaben

Um herauszufinden, was einen Lehrbetrieb attraktiv für Schüler und Lernende macht, haben wir drei Jugendliche aus verschiedenen Berufen kurz vor oder nach ihrem Lehrabschluss befragt. Fazit: die Carrosseriebranche ist auf dem richtigen Weg.

Tim Fischer, Carrosseriespengler EFZ

«Weil ich nicht genau wusste, was ich wollte, habe ich in einem mir bereits bekannten Carrosseriebetrieb sowohl Spengler als auch Lackierer geschnuppert, auch andere Berufe an anderen Orten, die haben mir aber nicht gefallen. Weil der Betrieb bereits einen Lernenden gefunden hatte, suchte ich im Internet eine andere Carrosserie, um nochmals zu schnuppern, und kam so zu Gräub. Ausbeulen ohne Lackieren fand ich beim Schnuppern sehr spannend und der Betrieb gefiel mir auch, so bin ich geblieben. Ich fühlte mich von Anfang an recht willkommen, es waren alles liebe Leute, die auf ihre Lernenden geschaut haben. In der Spenglerei ging es familiär zu, bei Fragen ging ich meistens zum Lehrmeister oder zum Oberstift. Das ist schon wichtig, denn ältere Lernende können auch in schulischen Dingen helfen.

Ein Lehrbetrieb ist attraktiv, wenn die Lernenden Zeit haben zu üben und sich auf das QV vorbereiten können, wenn sie viel selbstständig arbeiten können, aber auch Hilfe erhalten. Fürs Beulendrücken hatte ich immer Zeit bekommen. Wichtig ist auch, dass ein Betrieb bei schulischen Dingen unterstützt. Im Gespräch mit Lernenden aus anderen Betrieben kam es mir oft so vor, dass es mir besser lief als bei manchen anderen. Kritik von anderen Schülern bezog sich oft darauf, dass Vorgesetzte oder Mitarbeiter keine richtige Berufsausbildung hatten und selbst nicht immer wussten, wie etwas richtig geht. Und teilweise hatten Lernende keinen eigenen Werkzeugwagen. Ich weiss nicht, wie man so selbstständig arbeiten kann.

Ich empfinde es als essenziell, dass Jugendliche einen Beruf lernen, der ihnen wirklich zusagt und nicht, um einfach nur Geld zu verdienen, ohne etwas dafür tun zu müssen oder weil die Eltern sie gezwungen haben, dort schnuppern zu gehen. Flexible Arbeitszeiten sind in unserer Branche sicher schwierig, wichtiger ist aber für Jugendliche Abwechslung in der Tätigkeit und selbstständiges Arbeiten mit eigenem Werkzeug. Lernende sollten nicht nur Handlanger spielen müssen. Ich finde, die Branche



Carrosseriespengler Tim Fischer absolvierte seine Lehre bei der Gräub Autocenter AG in Oberentfelden und arbeitet auch heute dort.

Le carrossier-tôlier Tim Fischer a effectué son apprentissage chez Gräub Autocenter AG à Oberentfelden et y travaille encore aujourd'hui.

Entreprise formatrice attractive

La branche fait bien ses devoirs

Afin de découvrir ce qui rend une entreprise formatrice attractive tant pour les écoliers que pour les apprentis, nous avons interrogé 3 jeunes de différents métiers peu avant ou après la fin de leur apprentissage. Conclusion : la branche de la carrosserie est sur la bonne voie.

Tim Fischer, carrossier-tôlier CFC

«Ne sachant pas vraiment ce que je voulais, j'ai essayé à la fois la tôlerie et la peinture dans une carrosserie que je connaissais déjà, ainsi que d'autres métiers ailleurs, mais ça ne me plaisait pas. Comme l'entreprise avait déjà trouvé un apprenti, j'ai cherché une autre carrosserie sur Internet pour aller voir et suis tombé sur Gräub. J'ai trouvé le débosselage sans peinture méga lorsque je l'ai essayé et j'ai aussi aimé l'entreprise, alors je suis resté. Je me suis senti très bien accueilli dès le début, ils étaient tous adorables et prenaient soin de leurs apprentis. Dans l'atelier de tôlerie, l'ambiance était familiale ; si j'avais des questions, j'allais généralement chez le formateur ou l'apprenti de référence. C'est important car les apprentis plus âgés peuvent aussi aider aux tâches scolaires..

Une entreprise formatrice est attractive si les apprentis ont le temps de s'entraîner et de se préparer à la PQ, s'ils peuvent travailler beaucoup de manière autonome, mais aussi recevoir de l'aide. J'ai toujours eu le temps pour le débosselage. Il importe aussi qu'une entreprise apporte son soutien pour les questions liées à l'école. Quand je discutais avec des apprentis d'autres entreprises, il me semblait souvent que ça allait mieux pour moi que pour d'autres. Les critiques des autres élèves

étaient souvent que les supérieurs ou les employés n'avaient pas de formation professionnelle appropriée et ne savaient pas toujours comment faire juste. Et certains apprentis ne disposaient pas de leur propre chariot à outils. Je ne sais pas comment on peut travailler ainsi de manière indépendante.

Je pense qu'il est essentiel d'apprendre un métier qui convient vraiment et pas seulement pour gagner de l'argent sans rien faire ou parce que les parents nous y ont forcé. Les horaires flexibles sont certes difficiles dans la branche, mais ce qui est plus important pour les jeunes, c'est la diversité du travail et le travail indépendant avec leurs propres outils. Les

macht es ziemlich gut mit dem Berufsmarketing, vielleicht könnte man noch mehr Werbung für Jobs auf Instagram und anderen sozialen Medien machen.»

Victoria Petermann, Carrosserielackiererin im 4. Lehrjahr

«Ich hatte eine Ausbildung zur Betriebswirtin begonnen, die mich aber nicht glücklich machte, weshalb ich sie nach zwei Jahren abbrach. Mein Freund, ein Automobilmechatroniker, machte mich auf eine freie Lehrstelle zur Carrosserielackiererin bei meinem jetzigen Chef aufmerksam. Die mir nahestehenden Menschen und auch mein Freund sprachen mir Mut zu und nun habe ich soeben das 3. Lehrjahr abgeschlossen. Ich habe tolle Erinnerungen an das Schnuppern, ich wurde superherzlich empfangen, mir wurde alles detailliert erklärt, es war cool. Ich erinnere mich, dass ich von der Existenz und Funktion der Lackierpistole beeindruckt war, einer für mich völlig neuen Maschine. Meinen Wow-Moment hatte ich, als ich die fertigen Objekte bewunderte, die nahezu wie neu lackierten Autos. Und vor allem das Motto des Hauses: Qualität vor Quantität. Ich fühlte mich in der Lehre ausgezeichnet aufgehoben, zumal es ein sehr kleines Unternehmen ist – der Chef, der Auszubildner und ich. Ich hatte sofort das Gefühl, Teil des Teams zu sein, ohne jegliche Diskriminierung als Frau.

Kommunikation, Gedankenaustausch, gegenseitige Hilfe und insbesondere Teamgeist machen einen Lehrbetrieb attraktiv. Als Lehrling fühlte ich mich sofort nützlich und einbezogen. Im Gespräch mit anderen Lernenden erfuhr ich, dass einige andere Chefs oder Auszubildner weniger wohlwollend waren und den Lernenden am unteren Ende der Leiter liessen, was alles komplizierter machte. Wo ich bin, darf ich unvoreingenommen Dinge vorschlagen und ausprobieren, um dann zu beurteilen, ob es angemessen ist; wenn es funktioniert, ist es gut, wenn nicht, wird es – konstruktiv! – im Team kritisiert. Wenn sich Kollegen über ihren Lehrbetrieb negativ äusserten, war leider oft von Sexismus oder Rassismus die Rede, indem sie manchmal aus Gruppendiskussionen ausgeschlossen oder statt wirklicher Aufgaben ihnen nur Kleinigkeiten anvertraut wurden. Ein motivierter Auszubildender wünscht sich die Möglichkeit zu lernen, Dinge zu erfahren, sein Interesse zu zeigen und alle Fragen stellen zu können. Er sollte aber auch die Arme nicht verschränken, sprich faulenzen. Auf Seite Ausbildungsbetrieb ist es wichtig, Leidenschaft für den Beruf zu vermitteln, alles bestmöglich zu erklären, interessante Beschäftigungsmöglichkeiten zu finden und den Lernenden nicht allein zu lassen. Für Berufsmarketing sollte man die sozialen Netzwerke unbedingt noch stärker nutzen – hier verbringen wir Jugendlichen viel Zeit. Also mehr Videos und Ausschreibungen, dass Lehrlinge eingestellt werden usw. Auch Berufsmessen ziehen viele Menschen an. Und man sollte uns schon während der Sekundarschule ins Visier nehmen.»



Victoria Petermann hat soeben ihr viertes Ausbildungsjahr zur Carrosserielackiererin bei Auto-Chic in Vuarrens begonnen.

Victoria Petermann vient de débiter sa 4^{ème} année de formation de carrossière-peintre chez Auto-Chic à Vuarrens.

apprentis ne devraient pas simplement jouer le rôle de manutentionniste. Je pense que la branche fait un très bon travail de marketing, peut-être pourrait-elle annoncer davantage les emplois sur Instagram et d'autres médias sociaux.»

Victoria Petermann, carrossière-peintre en 4^{ème} année

«J'ai commencé une formation en gestion d'entreprise, mais ça ne me plaisait pas et j'ai donc abandonné au bout de 2 ans. Mon copain, mécatronicien automobile, m'a indiqué un poste d'apprentissage vacant en carrosserie-peinture chez mon patron actuel. Mes proches et amis m'ont encouragé et je viens de terminer la 3^{ème} année de mon apprentissage. Je garde un très bon souvenir du stage, j'ai reçu un accueil vraiment chaleureux, tout m'a été expliqué en détail, c'était cool. J'ai été impressionnée par l'existence et le fonctionnement du pistolet à peinture, un truc complètement nouveau pour moi. J'ai eu mon moment d'émerveillement pour les objets finis, les voitures qui avaient presque l'air neuves. Et surtout la devise de la maison : la qualité plutôt que la quantité. Je me suis sentie entre d'excellentes mains pendant mon apprentissage, d'autant plus qu'il s'agit d'une très petite entreprise – le patron, le formateur et moi. J'ai tout de suite eu l'impression de faire partie de l'équipe, sans aucune discrimination en tant que femme.

La communication, l'échange d'idées, l'entraide et surtout l'esprit d'équipe sont des facteurs essentiels pour rendre attractive une entreprise formatrice. En tant qu'apprentie, je me suis immédiatement sentie utile et incluse. En discutant avec d'autres apprentis et apprenties, j'ai appris que certains autres patrons ou formateurs étaient moins bienveillants et laissaient l'apprenti au bas de l'échelle, ce qui rendait tout plus compliqué. Là où je suis, j'ai le droit de suggérer et d'essayer des choses sans parti pris, puis de juger si cela est approprié ; si ça marche, c'est bien, sinon, ce sera – de façon constructive ! – critiqué dans l'équipe. Malheureusement, lorsque des collègues faisaient des commentaires négatifs sur leur enseignement, le sexisme ou le racisme étaient souvent évoqués, car ils étaient parfois exclus des discussions de groupe ou ne recevaient que de petits détails au lieu de tâches réelles. Un apprenti motivé veut avoir l'opportunité d'apprendre, de vivre des expériences,

de montrer son intérêt et de pouvoir poser des questions. Mais il ne devrait pas non plus croiser les bras, c'est-à-dire paresser. Du côté de l'entreprise formatrice, il est important de transmettre la passion du métier, de tout expliquer au mieux, de trouver des activités et occupations intéressantes et de ne pas laisser l'apprenti seul. Les réseaux sociaux devraient être davantage utilisés pour le marketing de carrière – nous, les jeunes, passons beaucoup de temps le nez dedans. Donc davantage de vidéos et de publicités, d'embauches d'apprentis, etc. Les salons de l'emploi attirent aussi beaucoup de monde. Et nous devrions être ciblés dès le 3^{ème} cycle.»

Gian-Lenno Sciamanna, Fahrzeugschlosser EFZ

«Als Kind ist einem der Fahrzeugschlosserberuf unbekannt. Der Vater meines besten Kollegen war aber Transportunternehmer und so bin ich von klein auf viel im LKW mitgefahren und wusste früh, dass ich etwas mit Lastwagen machen wollte. Gemeinsam mit seinem Sohn besuchte ich am Zukunftstag das Fahrzeugbauunternehmen Walser AG. Es gefiel mir extrem, so kam ich in der Oberstufe auch zum Schnuppern hierher. Ich schnupperte auch noch als Baumaschinenmechaniker, aber bei Walser gefiel es mir besser und so konnte ich hier die Lehre beginnen. Schon der Zukunftstag war sehr cool, wir konnten zwei Stücke aus Metall fertigen und wurden dabei von Lernenden des 2. und 3. Lehrjahrs betreut. Beim Schnuppern konnte ich bei der Endmontage eines LKW dabeisein und mithelfen. Auch hier stellte ich Schnupperstückchen her, die ich dem Chef zeigen musste und dafür Feedback erhielt. Er war ziemlich zufrieden.

So einen richtigen Wow-Moment hatte ich nicht, ich wusste ja schon vorher, dass ich was mit LKW machen wollte. Aber als ich realisierte, wie viel man als Fahrzeugschlosser an einem LKW macht – nämlich fast alles, was man an einem Lastwagen auf der Strasse sieht – war ich schon ziemlich beeindruckt.

Mit meinem Lehrmeister hatte ich es besonders gut, ich konnte mit allem zu ihm, hatte aber auch ein ausgezeichnetes Verhältnis zum Oberstift. Auch mit jenem, der bei meinem Lehrbeginn gerade mit seiner Lehre fertig war, er war wie ein Ersatzlehrmeister. Ich konnte grundsätzlich zu allen, wenn etwas war, auch zum Betriebsleiter.

Für Lernende ist ein Betrieb bestimmt attraktiv, wenn es auch jüngere Mitarbeitende gibt, da man mit ihnen schneller eine Beziehung aufbaut. Moderne Räumlichkeiten und Infrastruktur mit neuen Werkzeugen, das zeichnet ebenfalls einen guten Betrieb aus. Und auch, wenn man die Lernenden viel machen lässt und ihnen viel Vertrauen schenkt und sie auch selbst mal etwas entscheiden können. Im Gespräch mit Kollegen in der Berufsschule ist mir aufgefallen, dass mein Lehrmeister einfach auch ein super Typ war, auf uns geschaut und auch viel erklärt und gezeigt hat. Auch der Betrieb selbst hat viele Kosten übernommen.

Auch vom Arbeiten her war gut, dass wir alles gemacht haben, beispielsweise auch viel mit Aluminium. Kollegen kritisierten am ehesten Mitarbeitende, also das Zwischenmenschliche in ihrem Betrieb. Grundsätzlich aber waren alle mehrheitlich zufrieden. Dass man sich mal aufregt, gehört auch dazu. Ich hatte nie was gehabt, das mich gestört hätte.

Jugendlichen ist es wichtig, dass man auf sie zukommt, wenn was ist, und man ihnen auch hilft. Es ist nicht jeder gleich, das gilt es abzuschätzen. Deshalb soll man individuell auf sie eingehen.» ●

Text: Henrik Petro, Jean Mesnil

Bilder: Bruno Moser,
Patrick Grosse



Fahrzeugschlosser Gian-Lenno Sciamanna absolvierte seine Lehre bei der Walser AG in Zizers und arbeitet auch heute dort.

Le serrurier-constructeur sur véhicules Gian-Lenno Sciamanna a effectué son apprentissage chez Walser AG à Zizers.

Gian-Lenno Sciamanna, serrurier-constructeur sur véhicules

«En tant qu'enfant, le métier de serrurier sur véhicules nous est inconnu. Mais le père de mon meilleur ami était camionneur et j'ai donc beaucoup roulé en camion dès mon plus jeune âge et ai su très tôt que je voulais faire quelque chose avec les camions. Avec son fils, j'ai visité l'entreprise de serrurerie-construction sur véhicules Walser AG à la journée «Avenir en tous genres». J'ai vraiment aimé ça, alors je suis venu en stage préprofessionnel. J'ai aussi tâté au métier de mécanicien sur machines de chantier, mais ai préféré travailler chez Walser et ai donc pu commencer mon apprentissage ici. La «Avenir...» avait déjà été très cool, nous avons pu fabriquer deux pièces en métal et étions encadrés par des apprentis de 2^{ème} et 3^{ème} années. Lors du stage, j'ai pu être présent et aider à l'assemblage final d'un camion. Ici aussi, j'ai réalisé des pièces d'essai que je devais montrer au patron et pour lesquelles je devais recevoir des commentaires. Il était plutôt content.

Je n'ai pas vraiment eu un moment wow, je savais déjà que je voulais faire quelque chose avec les camions. Mais quand j'ai réalisé combien de travail on fait sur un camion en tant que serrurier-constructeur – presque tout ce qu'on voit sur un camion sur la route – j'ai été plutôt impressionné.

J'ai eu une très bonne relation avec mon responsable de formation en entreprise; je pouvais lui parler de tout, mais avais aussi d'excellentes relations avec l'apprenti plus âgé. Même celui qui venait de finir son CFC quand j'ai commencé était comme un maître suppléant. Bref, je pouvais m'adresser à tout le monde, y compris au chef, en cas de problème..

Une entreprise est définitivement attractive pour les apprentis si elle compte aussi des collaborateurs plus jeunes, car on peut établir une relation plus rapidement avec eux. Des locaux et des infrastructures modernes dotés de nouveaux outils sont aussi signes d'une bonne entreprise. Et aussi si on laisse les apprentis faire beaucoup de choses, qu'on leur accorde beaucoup de confiance, et qu'ils puissent parfois décider eux-mêmes de quelque chose. En discutant avec des collègues d'école professionnelle, j'ai remarqué que mon patron était simplement un gars formidable, qu'il s'occupait de nous, expliquait et mon-

trait beaucoup. L'entreprise en soi a aussi assumé de nombreux coûts. Côté travail, c'était aussi une bonne chose de tout faire, par ex. beaucoup d'aluminium. Les collègues critiquaient surtout les employés, c-à-d les relations interpersonnelles au sein de leur entreprise. Mais en principe, tout le monde était plutôt satisfait. S'énervé en fait également partie. Je n'ai jamais trouvé quelque chose qui m'a dérangé.

Il est important pour les jeunes qu'on les approche si quelque chose arrive et aussi qu'on les aide. Tout le monde n'est pas pareil, il faut le sentir. Donc il faut les approcher individuellement.» ●

Texte: Henrik Petro, Jean Mesnil

Images: Bruno Moser,
Patrick Grosse

5-Jahres-Überprüfung

Berufe unter der Lupe

Im Oktober lanciert carrosserie suisse eine gross angelegte Umfrage zu drei von fünf Berufen. Die sogenannte 5-Jahres-Überprüfung soll Erkenntnisse liefern, ob und inwiefern Inhalte der Grundbildungen weiterentwickelt werden sollen.

Während rund sechs Wochen sammelt carrosserie suisse ab Oktober 2024 Rückmeldungen aus der Branche zu den vom Branchenverband organisierten Berufen. Aktuell im Fokus stehen dabei die beiden Lackierberufe Carrosserielackierer/-in EFZ und Lackierassistent/-in EBA sowie Carrosseriespenger/-in EFZ. Die weiteren Berufe Fahrzeugschlosser/-in EFZ und Carrosseriereparateur/-in EFZ werden erst zu einem späteren Zeitpunkt durchleuchtet.

Überprüfung entscheidet über Zukunft der Berufe

Die Umfrage zielt auf Brancheninterne ab. Gefragt sind insbesondere die Meinungen von Lehrpersonen, Ausbilderinnen und Ausbildnern, aber auch von Führungspersonen in Betrieben und weiteren Berufskundigen. «Unser Ziel ist es, möglichst repräsentative Werte aus der 5-Jahres-Überprüfung zu erhalten. Diese Umfrage ist entscheidend für den Weg, den wir mit den betroffenen Grundbildungen einschlagen», erklärt Peter Elsasser, Leiter der Berufsbildung bei carrosserie suisse. Die Fragestellungen behandelt unter anderem die verschiedenen Lernorte wie die Berufsschule, üK-Zentren und Betriebe sowie den Charakter des Qualifikationsverfahrens.

Ihre Meinung zählt

Lassen Sie carrosserie suisse Ihre Eindrücke wissen und nehmen Sie als berufskundige Person an der Umfrage teil. Die 5-Jahres-Überprüfung ist die einzigartige Gelegenheit, direkt massgebend an der Zukunft der Berufe mitzuwirken und den Weg der beruflichen Ausbildungen mitzugestalten. carrosserie suisse informiert zum entsprechenden Zeitpunkt über die Teilnahmemöglichkeiten an der Umfrage. ●

Text: Isabel Suter

Bild: carrosserie suisse



Peter Elsasser, Leiter Berufsbildung carrosserie suisse, erhofft sich eine rege Umfrageteilnahme.

Peter Elsasser, Responsable de la Formation professionnelle chez carrosserie suisse, espère une large participation de tous les acteurs.

Bilan quinquennal

Métiers sous la loupe

En octobre, carrosserie suisse a lancé une vaste enquête sur trois métiers de ses 5 cinq CFC/AFP. L'examen dit quinquennal a pour but d'évaluer la pertinence et l'ampleur des besoins de développement des métiers en formation initiale.

Durant environ six semaines dès octobre 2024, carrosserie suisse recueillera les retours de la branche sur les métiers organisés par l'association professionnelle. Actuellement en point de mire, les deux métiers de carrossier/ère-peintre CFC et d'assistant/e vernisseur/euse AFP, ainsi que celui de carrossier/ère-tôlier/ère CFC. Les autres métiers tels que serrurier/ère-constructeur/trice sur véhicules CFC et carrossier/ère réparateur/trice CFC seront examinés ultérieurement.

Le bilan décidera de l'avenir des métiers

L'enquête s'adresse aux acteurs de la branche. Particulièrement sollicités, les avis des enseignants, des formateurs, mais aussi des dirigeants d'entreprises et autres professionnels. «Notre objectif est d'obtenir des valeurs de l'examen quinquennal

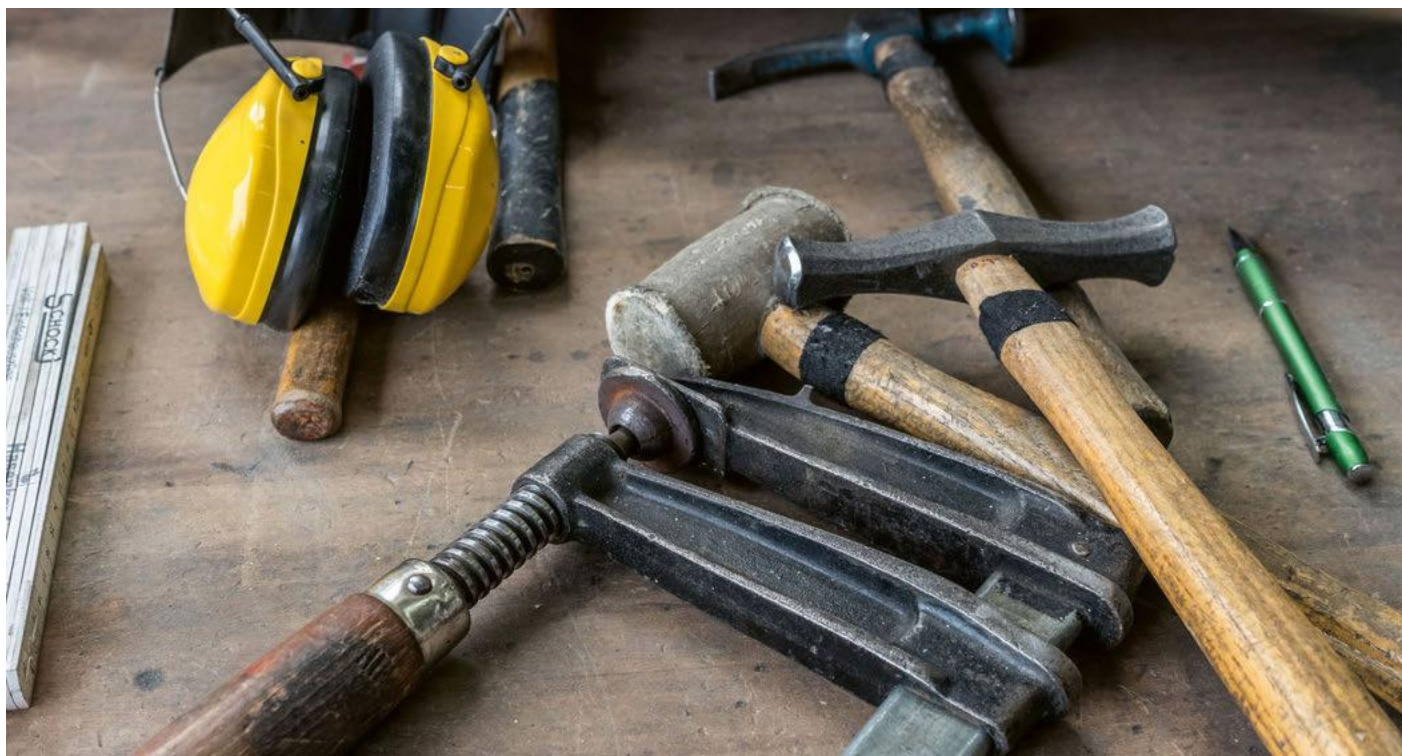
les plus représentatives possibles. Cette enquête est cruciale pour le cheminement que nous suivons avec les formations initiales concernées», explique Peter Elsasser, responsable de la formation professionnelle chez carrosserie suisse. Les questions portent, entre autres, sur les différents lieux d'apprentissage tels que les écoles professionnelles, les centres de formation professionnelle et les entreprises ainsi que sur la nature du processus de qualification.

Votre avis compte

Faites part de vos impressions à carrosserie suisse et participez à l'enquête en professionnel! Le bilan quinquennal est une occasion unique de jouer un rôle déterminant dans l'avenir de nos métiers et de contribuer à façonner les parcours de formation professionnelle. carrosserie suisse fournira des infos sur les possibilités de participation à l'enquête en temps opportun. ●

Texte: Isabel Suter

Image: carrosserie suisse



Das Kursangebot im Frühjahr 2024

Kursangebote

Betriebswirtschaft (inkl. Arbeitssicherheit) Performance PLUS

Der Weg zur Rentabilitätssteigerung für Carrosserie- und Fahrzeugbaubetriebe.

Kurs	Kursdatum	Kursort
Verkaufsförderung	26.09.2024	Oensingen

Arbeitssicherheit – BAZ-Branchenlösung

Dank der BAZ mit ihrer kurzen intensiven Schulung und den ERFA-Tagungen sind Sie stets auf dem neusten Stand und auch für allfällige Kontrollen bestens gewappnet.

Kurs	Kursdatum	Kursort
KOPAS-Grundkurs	05.09.2024	Bern
KOPAS-Grundkurs	11.09.2024	Chur
ERFA-Sichem	19.09.2024	Chur
ERFA-Lehrzeit	19.09.2024	Online

Berufsbildung

TOP-Ausbildungsbetrieb

TOP-Ausbildungsbetriebe haben Top-Lernende. Aus Top-Lernenden werden Top-Fachkräfte.

Stufe 1

Kurs	Kursdatum	Kursort
Einstiegskurs (Deutsch)	03.09.2024	Chur
Einstiegskurs (Deutsch)	04.09.2024	Zürich

Einstiegskurs (Deutsch)	27.09.2024	Lenzburg
Einstiegskurs (Deutsch)	17.10.2024	Zürich
Einstiegskurs (Deutsch)	25.10.2024	Zofingen

Stufe 2

Kurs	Kursdatum	Kursort
Entdeckendes Lernen (DE)	10.09. + 15.10.2024	Chur
Entdeckendes Lernen (DE)	24.09. + 30.10.2024	Zofingen
Entdeckendes Lernen (DE)	03.10. + 01.11.2024	Lenzburg

Berufsbildnerkurs (BBK)

Sie wollen Lernende ausbilden und sind interessiert an einer professionellen Ausbildung für den Berufsnachwuchs? Endlich haben Sie die Gelegenheit, dies in einem Kurs zu lernen, in welchem Sie unter Carrossiers und Fahrzeugschlossern sind und auch die branchenspezifischen Dokumente zur Anwendung kommen. Der obligatorische Berufsbildnerkurs (40 Std.) befähigt Sie, als Berufsbildner/-in tätig zu sein und Ihre Lernenden gezielt auszubilden. Zudem ist er Voraussetzung, damit Sie vom kantonalen Amt die Ausbildungsbewilligung erhalten.

Mit der Berufsbildner AG hat carrosserie suisse eine kompetente Partnerin gefunden, welche sich bereits seit mehreren Jahren erfolgreich für die Aus- und Weiterbildung der Berufsbildner/-innen engagiert.

Kurs	Kursdatum	Kursort
Berufsbildnerkurs	22. – 31.10.2024	Zofingen

Technik

Ausbeulen ohne Lackieren - Modul 2

Die Reparaturtechnik ist vielseitig und kann nicht nur bei Hagel-, sondern auch bei Parkschäden oder zur Ergänzung der

konventionellen Ausbeultechnik eingesetzt werden und ist beim zukunfts-orientierten Arbeiten nicht mehr wegzudenken.

Kurs	Kursdatum	Kursort
ABOL 2 – Ausbeulen ohne Lackieren	06.09.2024	Schindellegi

Hochvolt-Sicherheit

Arbeiten Sie in Ihrem Betrieb an elektrifizierten Fahrzeugen? Möchten Sie sich oder Ihre Mitarbeitenden gemäss gesetzlichen Vorgaben instruieren lassen und dies mit dem schweizweit und branchenanerkannten Kompetenzausweis nachweisen?

Kurs	Kursdatum	Kursort
Hochvolt-Sicherheit TPK500	17.09.2024	Hunzenschwil
Beleuchtungstechnik TPK131	24.09.2024	Hunzenschwil
ADAS – TPK154	15.10.2024	Hunzenschwil
Hochvolt-Instruktion EV	28.10.2024	Horw
Hochvolt-Sicherheit TPK500	29.10.2024	Hunzenschwil

Anmeldung und weitere Kurse

Anmeldungen nehmen wir gerne über unsere Website www.carrosseriesuisse.ch entgegen. Alle Kurse finden Sie stets aktualisiert unter www.carrosseriesuisse.ch > Kursangebote.



Sicurezza sul lavoro – soluzione settoriale SAD

Dopo il corso base, la PERCO è tenuta a frequentare ogni due anni un corso di formazione continua della durata di mezza giornata (giornata ERFA). Il programma aggiornato dei corsi viene inviato alle PERCO una volta all'anno. Le spese per i corsi di formazione sono già incluse nella tassa annuale.

Corso	Data del corso	Luogo del corso
ERFA	08.11.2024	Biasca
Corso base PERCO	20.11.2024	Biasca

Les offres de cours au printemps 2024

Offre de cours

Gestion d'entreprise

Performance PLUS

La voie de l'augmentation de la rentabilité pour les carrossiers et les serruriers-constructeurs sur véhicules.

Cours	Dates des cours	Lieu de cours
Marketing en ligne 1	10.10.2024	Moudon

Sécurité au travail – SAD solution de branche

Grâce à la SAD, avec sa formation intensive de courte durée, vous êtes toujours au courant des dernières nouveautés et aussi parfaitement parés pour d'éventuels contrôles.

Cours	Dates des cours	Lieu de cours
Cours de base pour PERCO	02.10.2024	Aigle

Technique

Sécurité haute tension

Vous travaillez sur des véhicules électrifiés dans votre entreprise ? Souhaitez-vous vous former ou former vos collaborateurs conformément aux prescriptions légales et le prouver avec le certificat de compétence reconnu dans toute la Suisse et dans la branche ?

Cours	Dates des cours	Lieu de cours
Sécurité haute-tension TPK500	12.09.2024	Etagnières
Technicien haute-tension TPK816	19.09.2024	Etagnières
Sécurité haute-tension TPK500	05.11.2024	Etagnières

Inscription et autres cours

Nous accueillons volontiers les inscriptions via notre site en ligne carrosseriesuisse.ch. Vous trouvez la liste actualisée des cours sous carrosseriesuisse.ch > Offres de cours



Lehrgang für (künftige) Führungskräfte

Berufsleute in der Führungsrolle

Am 8. November startet der nächste Lehrgang «Vom Handwerker zum Unternehmer». In zehn Seminartagen plus E-Learning-Lektionen vermittelt Kursleiter und Coach Roland A. Roth die Grundlagen in Personalführung, Marketing, Betriebswirtschaft und Finanzen.

Dieser Lehrgang vermittelt die Grundkompetenzen, um ein Unternehmen erfolgreich zu führen. Er richtet sich an Fachleute, die in naher Zukunft Verantwortung als Unternehmerin/Unternehmer übernehmen wollen oder bereits heute tragen und ihre betriebswirtschaftlichen Kenntnisse auffrischen wollen. Gegenüber früheren Durchführungen wurde die Anzahl an E-Learning-Lektionen, die dezentral am Computer absolviert werden können, erhöht. Neu ist auch, dass carrosserie suisse den Lehrgang zusammen mit dem Bootsbauer-Verband durchführt. «Carrosseriebau und Bootsbau haben manches gemeinsam. Zudem kann dadurch die Anzahl der Durchführungen erhöht werden und es gibt eine spannende Klasse», erklärt Kursleiter Roland A. Roth.

In moderner Lernumgebung abgeholt

Der Präsenzunterricht findet im Bildungszentrum Zofingen statt, pro Modul sind zwei Tage vorgesehen (Grundlagen Kommunikation und Grundlagen Personal je ein Tag). «Hier führen wir mehrheitlich Simulationen echter, anonymisierter Fälle aus dem Geschäftsalltag durch», erklärt Roth. «In Gruppen werden die Aufgaben analysiert, Lösungswege erarbeitet und präsentiert. Weil die Teilnehmer im geschützten Raum arbeiten, also ohne Anwesenheit von Mitarbeitenden, können sie auch experimentieren und ausprobieren. Durch unterschiedliche Lösungen anderer Gruppen inklusive Begründung lernt man dabei auch von der Erfahrung der anderen.»



Der Lehrgang dauert bis 21. Juni 2025, die Teilnehmenden erhalten ein Kursattest. Alle Infos

inklusive Podcast mit einem früheren Teilnehmer gibt es direkt über den QR-Code.

Text: Henrik Petro
Bild: Adobe Stock

Cours pour (futurs) managers

Les professionnels aux commandes

Le prochain cours « De l'artisan à l'entrepreneur » débute le 8 novembre. En dix jours de séminaire et de cours en ligne, le responsable du cours et coach Roland A. Roth enseigne les bases de la gestion des ressources humaines, du marketing, de l'administration d'entreprise et de la finance.

Ce cours enseigne les compétences de base de gestion d'entreprise. Il s'adresse aux professionnels souhaitant assumer des responsabilités comme entrepreneur dans un avenir proche ou qui le font déjà et souhaitent rafraîchir leurs connaissances en gestion d'entreprise. Par rapport aux éditions précédentes, le nombre d'heures de cours en ligne – pouvant être suivies de manière décentralisée sur ordinateur – a été augmenté. Egalement nouveau: carrosserie suisse organise le cours en collaboration avec l'association des constructeurs de bateaux. «La construction de carrosseries et celle de bateaux ont de nombreux points communs, ce qui permet d'augmenter la cadence des cours. Et puis: les classes sont toutes passionnantes», explique Roland A. Roth, responsable du cours.

Un environnement d'apprentissage moderne

L'enseignement en présentiel se déroule au Centre de formation de Zofingue; deux jours sont prévus pour chaque module (bases de communication et bases des ressources humaines, une journée chacun). « Ici, nous effectuons principalement des simulations de cas réels et anonymisés de la vie professionnelle quotidienne », explique Roth. «Les tâches sont analysées en groupes, des solutions sont élaborées et présentées. Comme les participants travaillent dans un espace protégé, c'est-à-dire sans la présence de collaborateurs, ils peuvent également expérimenter et essayer des choses. Grâce à différentes solutions proposées par d'autres groupes, y compris la justification, on apprend également des expériences des autres.»

Le cours dure jusqu'au 21 juin 2025 et les participants reçoivent une attestation de cours. Toutes les informations, y compris un podcast avec un ancien participant, sont disponibles directement via le code QR.

Texte: Henrik Petro
Image: Adobe Stock



Der Lehrgang «Vom Handwerker zum Unternehmer» ist Teil des Förder- und Weiterbildungskonzeptes, das carrosserie suisse im Auftrag der Carrosseriebranche organisiert und durchführt.

La formation « De l'artisan à l'entrepreneur » fait partie du concept de promotion et de formation continue que carrosserie suisse organise et met en œuvre pour le compte de la branche de la carrosserie.

Einkaufsführer / Guide d'achat

Autolacke und Carrosseriebedarf / Vernis auto et articles de carrosserie



MoonWalk™

Discover the new era
of refinish paint mixing

PPG Switzerland GmbH • Volketswil • 044 945 46 45



PPG Switzerland GmbH • Volketswil • 044 945 46 45



PPG Switzerland GmbH • Volketswil • 044 945 46 45



BELEAF



UNSERE ÜBERZEUGUNG, UNSERE VERANTWORTUNG.

STANDOX CROMAX



www.andrekoch.ch • 044 735 57 11



KAMBER
Professional Coating Systems **AUTOLACKE**

**Ihr Partner für
professionelle
Lackiersysteme
und Zubehör**

mipa

Professional Coating Systems

Verkauf in BL, BS, AG, ZH-Stadt

0041 76 339 40 89

t.kamber@bluewin.ch

www.kamber-autolacke.ch



www.belfa.ch

BELFA **PPG**

Belfa AG • Flughafenstrasse 52 • 8152 Glattbrugg ZH

**Carrosserie-Zubehör /
Accessoires carrosserie**

**Carrosserie- und
Industriebedarf**
Qualität, Beratung
und faire Preise



JASA



**Kleben und Dichten /
Coller et étancher**



**PROFIS VERLASSEN
SICH AUF PROFIS**

UMFASSENDES SORTIMENT FÜR DAS DICHTEN,
KLEBEN, SCHÜTZEN UND VERSTÄRKEN IN DER
KAROSSIEREREPARATUR

www.sika.ch

BUILDING TRUST



Carrosserie-Arbeitsplätze / Postes de travail carrosserie



BLUTECH
TOTAL – SHOP – SOLUTIONS

Lackieranlagen / Installations de peinture

WWW.NEWWAELTI.CH

NEW WÄLTI AG
FARBSPRITZANLAGEN



Lackieranlagen / Installations de peinture

WÄLTI
LACKIERANLAGEN AG

ENERGIESPAREND

PREISWERT

MASSGESCHNEIDERT

INNOVATIV

LEISTUNGSSTARK



LACKIERANLAGEN FÜR CARROSSERIE UND INDUSTRIE

9543 ST. MARGARETHEN

www.LACKIERANLAGEN.ch

Spritz- und Einbrennkabinen / Cabines de peinture

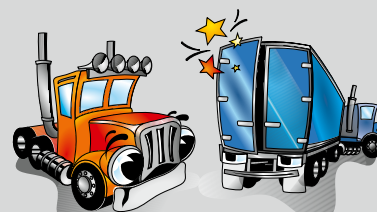
PPG Switzerland GmbH • Volketswil • 044 945 46 45



Ihre
massgeschneiderte
Lösung für:

- Lackierkabinen
- Multiarbeitsplätze
- Vorbereitungsplätze
- Mischräume

www.spritzkabinen.ch



PREMIUM-LACKIERANLAGEN VON SEHON



SEHON gehört seit Jahrzehnten zu den führenden innovativen Herstellern von High-Tech-Lackieranlagen. Made in Germany.

Für maximale Wirtschaftlichkeit bei bestmöglichen Lackier- und Trocken-Ergebnissen. Energie- und prozess-optimiert.

Angepasst an die individuellen Bedürfnisse des Kunden. Individualität statt Standard. Bei Neubau, Umbau, Erweiterung und Modernisierung.

Auf der sicheren Seite mit Original-SEHON-Technologie! Zukunftssicherheit inklusive.



Verwaltung: Herdweg 3
Produktion: Herdweg 8
Entwicklung: Porschestr. 5
D-75391 Gechingen
Germany - Deutschland - Allemagne

Telefon: +49 70 56 - 9 39 55-0
Telefax: +49 70 56 - 9 39 55-17
E-Mail: info@sehon.de
www.sehon-lackieranlagen.de

SEHON
surface technology

Ihr Experte für qualitativ hochwertige, effiziente und innovative Lackier- und Trocknungsanlagen

DURST®

gewährleistet

**Qualität und Vielfalt
auf ganzer Linie**

Unsere Vertretung bei Ihnen vor Ort:

WB SERVICE-TECHNIK GmbH
Weissenbachstrasse 3 - 5623 Boswil - Schweiz
Tel.: 056-666 17 18
Mail: wb.service-technik@bluewin.ch



www.durst-lackieranlagen.de

**Lackierkabinen /
Cabines de peinture**

esa.ch

ICH MAG
BEULEN.
—
J'AIME LES
BOSSES.

ESA+

**Software und Informatik /
logiciel et informatique**

ANDEER.NET
Business Software
für Ihren Werkstattbetrieb

- ✓ innovativ
- ✓ bedienerfreundlich
- ✓ kundenspezifisch

swiss made software

www.andeer.net

carrossier

**Ihr Ansprechpartner
für Ihre Anzeige**

Jutta Hausmann
Leitung Medienberatung
T +41 58 344 98 06
Jutta.hausmann@fachmedien.ch



Galliedia Fachmedien AG
Baslerstrasse 60
8048 Zürich
www.galliedia.ch

Anzeigenschluss
für carrossier 5/2024
vom 10. Oktober 2024:

20. September 2024



© Pixelio - Bettina Stölze

Carrosserie Moderne Reynard SA

Schlüssel zum Erfolg: Harmonie

Die Carrosserie Moderne in Sitten, 1963 von Hermann Reynard und seinem Schwager Michel Zuchuat gegründet, heute von Sohn Denis geführt und mit vier weiteren Familienmitgliedern bestückt, glänzt mit einem auf die Spitze getriebenen Streben nach Nachhaltigkeit, Ausgewogenheit der Geschlechter und einem hohen Mass an Verantwortung, die jedem Mitarbeiter eingeräumt wird.

Carrosserie Moderne Reynard SA

L'harmonie, clé du succès

La Carrosserie Moderne de Sion, fondée de toutes pièces en 1963 par Hermann Reynard et son beau-frère Michel Zuchuat, dirigée par son fils Denis et comptant cinq membres de la famille parmi ses rangs, brille par son souci de durabilité poussé à l'extrême, un équilibre hommes-femmes et un haut degré de responsabilité accordé à chaque employé.



Das Team mit Lucien (ganz links), Julie (ganz vorne), Nathan (ganz hinten) und Denis (ganz rechts).

L'équipe avec Lucien (tout à gauche), Julie (au premier plan), Nathan (à l'arrière-plan) et Denis (tout à droite).

Denis Reynard, an der Schwelle zu seinem 60. (und somit praktisch gleich alt wie das Unternehmen), gebürtiger Savièze, absolvierte seine Ausbildung zum Carrosseriespengler im Familienbetrieb und besuchte anschliessend die Weiterbildung zum Fachausweis Fachrichtung Spenglerei (allerdings ohne Abschluss), bevor er ein Jahr lang als Autoexperte und Co-Trainer bei AXA Winterthur in Volketswil seinen beruflichen Hintergrund bereicherte. Es folgte ein Jahr bei Aufbauer Frech+Hoch in Sissach (seit 2017 Teil der GK Grünenfelder AG), um schliesslich den Atlantik inklusive Kanada zu überqueren und sein Handwerk sechs Monate lang in Vancouver auszuüben.

Wieder zurück in der Schweiz, stieg er Schritt für Schritt vom Angestellten über den Werkstattleiter bis zum Direktor auf und trat die Nachfolge seines Vaters an, der die Carrosserie seit dem Weggang von Michel Zuchuat 1993 allein geleitet hatte. Denis Reynard: «Die Nachfolgeregelung erfolgte schrittweise, sehr sanft, wie jetzt auch bei meinem Sohn Nathan, der sich langsam darauf vorbereitet.»

Denis Reynard, au seuil de la soixantaine – pratiquement l'âge de l'entreprise... –, natif de Savièze, a effectué sa formation de carrossier-tôlier dans l'entreprise familiale, puis a suivi la formation au brevet dans cette spécialité, avant d'enrichir son bagage professionnel chez AXA Winterthur à Volketswil comme expert auto et co-formateur une année, suivie d'un an chez l'équipementier Frech+Hoch à Sissach (intégré à GK Grünenfelder AG depuis 2017), pour enfin traverser l'Atlantique et le Canada et y exercer son métier à Vancouver pendant six mois. Retourné au pays, il gravit pas à pas les échelons d'employé à chef d'atelier jusqu'à directeur, succédant à son père qui avait dirigé la carrosserie seul depuis le départ de M. Zuchuat en 1993. Reynard : « La succession s'est faite progressivement, tout en douceur, à l'image de celle de mon fils Nathan qui s'y prépare lentement à son tour. »

Presque toute la famille Reynard impliquée

Toute la famille est engagée, sauf une des deux filles et le chat... En effet, sur le total de 17 collaborateurs et collaboratrices,



Die Nordansicht der Carrosserie Moderne am Ortseingang von Sitten.

La «face nord» de la Carrosserie Moderne à l'entrée de Sion.

Fast gesamte Familie Reynard involviert

Die ganze Familie ist im Unternehmen tätig, bis auf eine der beiden Töchter und die Katze ... Tatsächlich gehören von den insgesamt 17 Mitarbeitenden fünf zur Reynard-Linie, darunter Denis (Geschäftsführer), sein Sohn Nathan (Carrosseriespengler und -lackierer, daher auch «Schweizer Sackmesser» genannt), dessen Bruder Lucien (der den Occasionwagenverkauf verwaltet ... und die Dinge nie auf den Kopf stellt, obwohl er 15 Jahren in Australien verbrachte), Tochter Julie (Carrosseriespenglerin und Mutter eines einjährigen Babys im 60-Prozent-Pensum) sowie seine Frau Nathalie (Coach des gesamten Teams und insbesondere der Lehrlinge).

Jede Funktion (auch) in weiblicher Form möglich

Die Idee wurde in Daniels Herzen geboren: ein Team zu bilden, in dem jede Position ohne Diskriminierung von einer Frau oder einem Mann besetzt werden kann. Dies ermöglicht eine kurzfristige Vertretung im Falle der Abwesenheit (etwa bei Krankheit) jedes einzelnen der «Jungs». Denis Reynard bemerkt: «Das ergibt eine sehr harmonische, ausgeglichene, respektvolle Atmosphäre, ohne laute Stimmen, anzügliche (zweideutige) Witze oder Pornokalender an den Wänden.» Davon zeugen die Mitarbeiterinnen Marie-Noëlle (Buchhalterin), Sandrine (Administration), Karen und Odile (Carrosserielackiererinnen), Lila (Lernende Carrosserielackiererin), und natürlich Julie und Nathalie.



Carrosseriespenglerin Julie am ADAS-Sensor-Kalibriersystem.

Julie dompte le système de calibrage des capteurs ADAS.

cinq appartiennent à la la lignée Reynard, dont Denis (directeur), Nathan (son fils, carrossier-peintre + tôlier, dit le « cou-teau suisse »), Lucien (son frère, qui gère les occasions ... et ne met jamais les affaires sens dessus dessous, bien que revenant de 15 ans en Australie), Julie (sa fille, carrossière-tôlière, travaillant au taux de 60%, jeune maman d'un bébé d'un an) et Nathalie (son épouse, coach de toute l'équipe et particulièrement des apprentis et apprenties).

Chaque fonction (aussi) au féminin

L'idée est née dans le cœur de Daniel : former une équipe dans laquelle chaque poste peut être assumé sans discrimination aucune aussi bien par une femme que par un homme. Ce qui permet des remplacements au pied levé en cas de l'absence (par exemple maladie) de chacun des « mecs ». D. Reynard constate : « Cela donne une atmosphère très harmonieuse, équilibrée, respectueuse, sans éclats de voix ni blagues salaces ni calendriers porno aux murs. » Marie-Noëlle (comptable), Sandrine (administration), Karen et Odile (carrossières-peintres), Lila (apprentie carrossière-peintre), Julie et Nathalie en témoignent.

Equipements techniques

La pièce maîtresse de la maison est le four spécial pour poids lourds aménagé pour un filtrage des produits et le respect de l'environnement pouvant avaler même des bus articulés – le



Postauto-Gelenkbus in der speziellen Lackierkabine.

Car postal du type articulé dans la cabine de peinture spéciale.



Vorführung des Naja-Systems während des 60-Jahre-Jubiläums des Carrosseriebetriebs.

Démonstration du système Naja lors du 60^e anniversaire de la carrosserie.

Technische Ausrüstung

Herzstück des Hauses ist die spezielle, mit umweltschonendem Schadstofffilter ausgerüstete Lackierkabine für Schwerlastfahrzeuge, in der sogar Gelenkbusse Platz finden – die einzige im Wallis. Durch einen Vorhang kann sie in zwei unterteilt werden. Reynard: «Angesichts der Anzahl Postautolinien in der Region, die praktisch jeden Hang und teils sogar Berggipfel erreichen, kommt es in den engen, kurvenreichen Strassen häufig zu (glücklicherweise grösstenteils harmlosen) Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmern. Wir reparieren jede Woche zwischen einem und drei solcher Cars.»

Eine weitere, perfektionierte Besonderheit des Hauses: das alternative Ausbeulen ohne Lackieren mittels Klebetechnik, und zwar nicht nur bei Hagelschaden, sondern auch bei grösseren Flächen und Elementen wie Schweller. Ferner gibt es modernste ADAS-Kalibrierung und hochpräzise elektronische Messeinrichtungen für Naja-Fahrwerke

Mit Ökologie-Preis ausgezeichnet

Aus Umweltschutzgründen ist das Dach des Gebäudes mit Solarpaneelen (Photovoltaik und Wärme) ausgestattet, geheizt wird im Winter mit Pellets und für gutes Arbeitslicht sorgen sparsame LED-Lampen. Was unter anderem der Carrosserie Moderne (als Schweizer Premiere) gleich zwei von drei in diesem Jahr verliehene Clearcarrep-Awards einbrachte, nämlich jenen für die kürzesten Fahrzeugprozesszeiten sowie jenen für den geringsten CO₂-Ausstoss (siehe auch Seite 30). Zur Erinnerung: Clearcarrep setzt auf das Prinzip «Reparieren statt ersetzen», was handwerkliches Können voraussetzt und fördert, materielle Ressourcen spart und die Originalität des Fahrzeugs bewahrt.

Rekrutierung und Betreuung von Lehrlingen

Auf die Frage, wie er bei der Suche nach Lehrlingen vorgehe, lächelt Denis Reynard: «Ich musste nie suchen. Sie kommen selbst und bewerben sich um eine Schnupperlehre, und wenn wir denken, dass sie gut sind, bieten wir ihnen einen Vertrag an. Bei uns hat jeder Auszubildende (derzeit Carrosseriespengler und Carrosserielackierer) einen Ausbilder. Ausserdem können sie ihre Lernstunden in der Carrosseriewerkstatt verbringen, was effizienter ist, als ohnehin schon müde und abgelenkt nach der Arbeit zu lernen.»

Dass auch Carrosseriespenglerinnen hier zum Alltag gehören und keine Überraschung mehr seien, begründet Denis Reynard so: «Vor allem dank der technischen Entwicklung sowie der Reduzierung des Gewichts von Maschinen und Geräten ist diese Arbeit nicht mehr körperlich anstrengend, wir machen keinen Unterschied mehr zwischen einer männlichen oder weiblichen Funktion.» Darüber hinaus kauft der Chef gemäss dem Motto «Für einen guten Arbeiter ein gutes Werkzeug» ständig die neuesten «Spielzeuge» (wie er die

seul du Valais – divisible en deux parties par un rideau. Reynard : « Vu la quantité de lignes de cars postaux dans la région, accédant pratiquement à chaque pan voire sommet de montagne, et à l'étroitesse des routes tortueuses, les accrochages – heureusement bénins pour la plupart – avec des automobiles sont foison. Nous réparons entre un et trois cars chaque semaine.

Autre particularité de la maison poussée à l'extrême : le débosselage (sans peinture) par collage, appliqué pas seulement aux impacts de grêlons, mais sur de plus larges surfaces et éléments, tels des seuils de voitures. S'ajoutent les installations ultramodernes de calibrage ADAS et de mesure électronique ultraprécise des châssis NAJA.

Prix de l'écologie

Côté préservation de l'environnement, le toit de la carrosserie est équipé de panneaux solaires (photovoltaïques + thermiques), le chauffage hivernal des locaux carbure aux pellets et l'éclairage des locaux est assuré par des lampes à LED. Ce qui, entre autres, a valu à la Carrosserie Moderne en première suisse le Prix Clear Carrep pour les délais les plus courts d'immobilisation de véhicule et celui du moindre dégagement de CO₂, à savoir deux des trois distinctions attribuées cette année en Suisse (le 3^e allant en Suisse alémanique).

Pour rappel : Clear Carrep est à la base du principe « réparer au lieu d'échanger », principe favorisant l'artisanat, économisant les ressources matérielles et préservant l'originalité du véhicule. Sachant par exemple qu'un pare-chocs fabriqué émet 14 kg de CO₂, sa réparation que 200 g... et qu'un arbre d'une tonne absorbe environ 25 kg de CO₂ par an, ce qui correspond à la quantité émise par 1,8 pare-chocs neufs et 125 réparés.

Recrutement et encadrement des apprentis et apprenties

A la question de comment il procédait pour trouver des apprentis, D. Reynard sourit : « Je n'ai jamais dû chercher. Ils viennent d'eux-mêmes demander de faire un stage, et si nous

les estimons bons, nous leur proposons un contrat. Chez nous, chaque apprenti et apprentie (actuellement un carrossier-tôlier et une carrossière-peintre) a un coach. De plus, ils peuvent passer leurs heures d'étude à la carrosserie, ce qui est plus efficient que déjà fatigués – et distraits – après le travail. »

Denis Reynard explique que les carrossières font aujourd'hui partie du quotidien et ne sont plus une surprise : « Grâce notamment aux évolutions techniques et à la réduction de poids des machines et équipements, ce travail n'est plus physiquement exigeant, on ne fait plus de distinction entre travailleurs masculins et féminins. » De plus, selon la



Als Schweizer Premiere ging der erste Clearcarrep-Award für den geringsten CO₂-Ausstoss an Denis (links) und Nathan.

En première suisse, le premier Clearcarrep Award pour les émissions de CO₂ les plus faibles a été décerné à Denis (à gauche) et Nathan.



Hier wird ein Schweller ebenfalls mit ABOL-Klebertechnik wieder in seine ursprüngliche Form gebracht.

Débosselage (sans peinture) par collage même d'un seuil de voiture.

Werkzeuge und Geräte nennt) ein, was die Freude der Mitarbeitenden an der Arbeit steigere. Und seine Frau Nathalie organisiert einmal im Jahr ein Coaching für das gesamte Team. Und schliesslich: Ein zentraler digitaler Zeitplan verknüpft jedes Fahrzeug mit dem Prozessmanagementsystem, auf das jeder Mitarbeitende freien Zugriff hat und er so seine Aufgaben selbstständig entgegennehmen kann, inklusive aller spezifischen Daten wie Ankunftsdatum, Art des Schadens, Versicherungsinformationen, Angaben zu allfälligem Ersatzfahrzeug, Fortschritt der Arbeiten, Abliefertermin usw. Jeder Schritt wird vom entsprechenden Mitarbeiter visiert, wodurch jede Person Verantwortung übernimmt. Eine erfüllte Aufgabe fördert die Arbeitszufriedenheit. Das Ergebnis so vieler Überlegungen: Alle bleiben dem Unternehmen und darüber hinaus den klimatisierten Räumlichkeiten treu.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass bei der Carrosserie Moderne alles von Umweltverantwortung und Harmonie geprägt ist. Eine Harmonie, die dem Patron Denis an seinen Kirchenchor-Proben sicher nicht fremd ist.

Text: Jean Mesnil

Bilder: Carrosserie Reynard, Mesnil



Carrosserielackiererin Karen in ihrem Element.

La carrossière-peintre Karen dans ses œuvres.

devise « Pour un bon travailleur, un bon outil », le patron achète constamment les derniers « jouets » (comme il appelle les outils et équipements), ce qui augmente le plaisir des employés dans leur travail. Et sa femme Nathalie organise une fois par an un coaching pour toute l'équipe.

Et puis : un planning central informatisé lie chaque véhicule au système de gestion, où chacun et chacune a libre accès et trouve ses tâches de façon autonome, parmi toutes les données spécifiques telles que la date d'arrivée, le genre de dégât, les infos de l'assurance, le besoin d'un véhicule de remplacement, l'avancée des travaux, la date de livraison, etc. Chaque étape est visée par l'employé, ce qui responsabilise chacun et chacune et est un gage de satisfaction au travail, de tâche accomplie.

Résultat de tant d'égards : tout le monde reste fidèle à l'entreprise, aux locaux climatisés qui plus est.

Bref, à la Carrosserie Moderne, tout est profondément imprégné d'éco-responsabilité et d'harmonie. Harmonie à laquelle la pratique du chant sacré (Kirchengesang) par Denis, le Patron, n'est certainement pas étrangère...

Texte: Jean Mesnil

Images: Carrosserie Reynard, Mesnil

Carrosserie Moderne Reynard SA

Im Porträt

Die Carrosserie Moderne liegt an der Hauptstrasse, die das gesamte Wallis durchquert, am Eingang von Sitten, und wurde 1963 von Hermann Reynard und Michel Zuchuat gegründet und erbaut. Neben einer 1990 hinzugefügten Einbrennkabine für Reisebusse umfasst das Gebäude eine Lackierkabine für Personenwagen, eine Lackier-Vorbereitungswerkstatt, eine Spengler-Vorbereitungswerkstatt, eine Vorbereitungszone (u.a. für Smart-Repair). Im ersten Untergeschoss befinden sich ein Umkleideraum, ein Pausen-/Mittagsraum und ein Ruhe- oder Lernraum mit Blick auf ein Gerätedepot. Alles flankiert auf beiden Seiten vom LKW-Parkplatz und PW-Parkplatz. Die aktuelle Mitarbeiterzahl beläuft sich auf 17 Personen, darunter Autoreiniger Rem, ehemals Geschäftsführer mit 40 Mitarbeitern, der mit seiner gesamten Familie aus der Ukraine geflüchtet war.

Die Carrosserie Moderne ist Mitglied von Repanet Suisse, Clearcarrep und natürlich carrosserie suisse, ist zertifiziert von Audi, Skoda, Opel, Seat, Cupra und Volvo sowie Partner der Versicherungsgesellschaften TCS, Bâloise, Vaudoise, Elvia, Winterthur und Allianz.

www.car-moderne.ch

Carrosserie Moderne Reynard SA

Portrait

La Carrosserie Moderne, sise en bord de la route principale à l'entrée de Sion, fut fondée et construite en 1963 par Hermann Reynard et Michel Zuchuat. En plus d'un four pour autocars ajouté en 1990, l'édifice comprend 1 four à voitures (celui à râclette étant resté au domicile...), 1 atelier de préparation à la peinture, 1 atelier préparation tôlerie, 1 zone préparation (giclage spot-repairs) ; le premier sous-sol comporte un vestiaire, un réfectoire et une chambre de repos ou d'études surplombant un dépôt de matériel. Le tout flanqué de part et d'autre du parc à camions et de celui pour voitures. Le nombre de collaborateurs s'élève à 17 personnes, dont Rem, le laveur de voitures, réfugié d'Ukraine avec sa famille, autrefois chef d'entreprise dirigeant 40 personnes ...

La Carrosserie Moderne est adhérente à Repanet Suisse, Clearcarrep et bien sûr à carrosserie suisse, est agréée par Audi, Skoda, Opel, Seat, Cupra et Volvo, ainsi que partenaire des compagnies d'assurance TCS, Bâloise, Vaudoise, Elvia, Winterthur et Allianz. Et utilise le logiciel SilverDAT AUTO-I qui permet un calcul rapide et précis des dommages en collaboration avec les principales assurances.

www.car-moderne.ch

Garage Meier Egnach AG

Wenn aus «fahrbar» eine Fahr-Bar wird

Im März 2015 entsteht die Idee, mit den Lernenden aus einem Abbruchauto eine Bar mit allen Schikanen zu schaffen. Die «Black Mamba» kann sich sehen lassen – und für Anlässe gemietet werden.

Mario Pfofmann, Carrosserieleiter der Garage Meier Egnach AG, stellte damals bei der Geschäftsleitung den Antrag, mit den drei Lernenden (zwei Carrosserielackierer und ein Carrosseriespengler) etwas Spezielles machen zu dürfen, das in der Region noch niemand gewagt hatte. «Die Lernenden sollten mal an etwas anderem arbeiten, etwas Verrücktes bauen, um zu sehen, dass ihr Handwerk nicht nur dafür da ist, Beulen an Autos zu reparieren, sondern auch, um aus etwas Kaputtem etwas Schönes zu machen», erklärt Pfofmann. «Ich wusste aber selbst nicht, ob das funktionieren würde.»

Nachdem sie grünes Licht hatten, nahmen die Lernenden die damals gut 15-jährige Opel Vectra B Limousine komplett auseinander, um daraus eine Bar mit allen Schikanen zu kreieren. «Die Bar verfügt über einen Zapfhahn mit Durchlaufkühlung, einen Kühlschrank, Licht, verschiedene Ablagen für Gläser und sogar eine Nebelmaschine», schwärmt Pfofmann. Die «Black Mamba» kann gestossen werden, die Vorderräder lassen sich mit einem speziellen Gestänge lenken. Am Einsatzort sorgen Stützen, wie man sie von Wohnwagen kennt, für Stabilität. «Alles in allem haben wir bestimmt ein paar Hundert Stunden investiert. Wir mussten ja auch die normale Arbeit nebenher machen, konnten das Projekt aber zügig umsetzen.» ●

Text: Henrik Petro

Bild: Bruno Moser

Garage Meier Egnach AG

Un bar qui se barre

En mars 2015, l'idée est née d'atteler les apprentis à la création d'un bar de toutes pièces en partant d'une épave de voiture. Le «Black Mamba» est impressionnant! Louez-le!

A cette époque, Mario Pfofmann, responsable carrosserie du Garage Meier Egnach AG, a déposé une demande auprès de la direction pour permettre aux 3 apprentis (2 carrossiers-peintres et un tôlier) de faire quelque chose de spécial que nul dans la région n'avait jamais osé faire. «Les apprentis doivent travailler sur quelque chose de différent, construire quelque chose de fou, pour voir que leur métier ne consiste pas qu'à réparer des beugnes aux voitures, mais aussi à fabriquer quelque chose de beau à partir de quelque chose de cassé», explique Pfofmann. «Mais je ne savais pas si ça marcherait.»

Après avoir obtenu le feu vert, les apprentis ont complètement démonté l'Opel Vectra B, vieille de 15 ans, afin de créer un bar avec toutes les chicanes. «Le bar dispose d'un robinet à refroidissement continu, d'un réfrigérateur, d'un éclairage, de plusieurs étagères pour les verres et même d'un brumisateur», jubile Pfofmann. Le «Black Mamba» peut être poussé et les roues avant sont directrices grâce à une tringlerie spéciale. Sur le lieu d'utilisation, des supports, comme ceux que l'on retrouve sur les caravanes, assurent la stabilité. «Au total, nous avons probablement investi quelques centaines d'heures. Nous avons également dû effectuer le travail parallèle normal, mais nous avons pu mettre en œuvre le projet rapidement.» ●

Texte: Henrik Petro

Image: Bruno Moser



Lehrlingsprojekt
«Black Mamba»

Le projet des apprentis
«Black Mamba»

Wir feiern 10 Jahre Vertrauen!



**Das Kompetenznetzwerk
in der Carrosserie-Branche.**

**Über 230 zertifizierte Partner
vertrauen uns!**

Repanet
Powered by Axalta
Suisse

www.repanetsuisse.ch

UNSER 10 JAHRE JUBILÄUM WIRD FÜR SIE ZUM FEST:

Erleben Sie Top-Speaker und interessante Diskussionen rund ums Thema Nachhaltigkeit in der Automobilbranche. Begleiten Sie uns vom 15. - 17.11.2024 in den Europa-Park nach Rust.

EUROPA PARK



PPG Switzerland GmbH



Verbinden. Automatisieren. Digitalisieren.

Digitales End-to-End-Ökosystem für die globale Reparaturlackindustrie

