

carrossier

Offizielle Zeitschrift / Journal officiel carrosserie suisse

Juni / juin 2025



Carrosseriereparatur

Volkswagen ID.7 Tourer

Réparation de carrosserie

Volkswagen ID.7 Tourer



Fokus Nachhaltigkeit

Auf dem Weg zum Netto-Null-Ziel

Focus sur la durabilité

En route vers l'objectif zéro net



Unter der Lupe

Monzeglio SA in Riazzino TI

Sous la loupe

Monzeglio SA à Riazzino TI



NEU | NOUVEAUX

CERANO DIAMOND COATING

SET CHF 179.00



10H
HARDNESS



HIGH
CHEMICAL
RESISTANCE



HIGH
HYDROPHOBICITY



CRYSTAL
GLOSS





Die 70 anwesenden Delegierten waren sich in allen Geschäften der Jahresversammlung vom 5. Juni einig – mit einer Ausnahme (Seite 6).
Les 70 délégués présents se sont mis d'accord sur (presque) tous les points lors de l'Assemblée annuelle du 5 juin – à une exception (p. 6).

Verband

- 6 Das war die Delegiertenversammlung in Locarno
- 10 Serie: Gründe für die Verbandsmitgliedschaft
- 13 Flottenpartner stellen sich vor: Renault Group Schweiz
- 14 Besuch in der carrosserie suisse Academy Bern

Sektionen

- 16 Waadt und Nordwestschweiz
- 17 Ostschweiz
- 18 Bern-Mittelland und Fribourg
- 19 Ticino
- 20 Zürich und Zentralschweiz
- 21 Aargau und Wallis
- 22 Neuchâtel JU BE fr.

Lackiererei

- 27 Sustainable Repair Network von AkzoNobel-Sikkens
- 28 Lackierroboter PaintGo erstmals in der Schweiz
- 30 Axalta – André Koch Demo Day

Technik

- 32 So glänzt man in der Aufbereitung
- 34 Aus der Weltraumforschung in den Fahrzeugbau
- 36 Symbiose aus Stahl und Aluminium: VW ID.7 Tourer

Fokus

- 41 Fördergelder für Stromeffizienz
- 42 Auf dem Weg zu Netto Null
- 44 Carrosserie Kiener AG: Klimaschutz nicht zum Nulltarif
- 46 Update zur Scheibenreparatur
- 48 Bereit für die Zeit nach fossiler Energie

Unternehmensführung

- 50 Neueröffnung Widmer Carrosserie AG

Bildung

- 56 Das Publikum ist an den SwissSkills 2025 noch näher

Unter der Lupe

- 62 Monzeglio SA

Andere

- 23 Aktive Branche
- 54 Kursangebote
- 58 Rechtshilfe: Ferienauszahlung
- 59 Einkaufsführer
- 66 Hingucker

Association

- 6 Assemblée des délégués à Locarno
- 10 Série: les bonnes raisons d'adhérer à l'association
- 13 Un partenaire de flotte se présente: Renault Group CH
- 14 Visite à la carrosserie suisse Academy de Berne

Sections

- 16 Vaud et Suisse du Nord-Ouest
- 17 Suisse orientale
- 18 Berne-Mittelland et Fribourg
- 19 Ticino
- 20 Zurich et Suisse centrale
- 21 Argovie et Valais
- 22 Neuchâtel JU BE fr

Peinture

- 27 Sustainable Repair Network d'AkzoNobel-Sikkens
- 28 Nouveauté en Suisse: le robot de peinture PaintGo
- 30 Axalta – André Koch Demo Day

Technique

- 32 Briller dans le nettoyage et le traitement des véhicules
- 34 De la recherche spatiale à la construction
- 36 Symbiose entre acier et aluminium: la VW ID.7 Tourer

Focus

- 41 Financement de l'efficacité électrique
- 42 En route vers le Zéro net
- 44 Carrosserie Kiener AG: la protection du climat a son prix
- 46 Mise à jour: réparation de pare-brise
- 48 Prêt pour l'ère post-énergie fossile

Gouvernance

- 50 Nouvelle ouverture de Widmer Carrosserie AG

Formation

- 56 SwissSkills 2025: le public encore plus proche

Sous la loupe

- 62 Monzeglio SA

Autres

- 23 Branche active
- 54 Aperçu du cours
- 58 Assistance juridique congés payés
- 66 Tape-à-l'œil

Titelseite: Zentralpräsident Felix Wyss richtet sich mit seinem Vorwort an die Delegierten und Gäste im PalaCinema in Locarno.

A la une : le Président central Felix Wyss dans son discours d'accueil aux délégués et aux invités au PalaCinema de Locarno

Termine und Veranstaltungen Echéances et manifestations

Intern. Trucker & Country Festival, Interlaken
Intern. Trucker & Country Festival, Interlaken
27.-29.6.2025

SwissSkills 2025, Bern
SwissSkills 2025, Berne
17.-21.9.2025

autoValue® – ab sofort verfügbar



Einfache Totalschadenermittlung

Mehr Reparaturaufträge

autoValue® bewertet auch beschädigte Fahrzeuge und gibt dem Reparateur einen Hinweis auf wirtschaftlichen Totalschaden.

Bei Kalkulation **ohne** SilverDAT 3:

- Sicheres Erfassen des Fahrzeugs mittels Foto des Fahrzeugausweises
- autoValue liefert eine Bewertung des beschädigten Fahrzeugs
- Vergleichen Sie diese mit Ihrer Reparaturkalkulation.

Bei Kalkulation **mit** SilverDAT 3:

- Die SilverDAT 3 Reparaturkalkulationen liegen in autoValue bereits vor
- Per Knopfdruck bewerten Sie das beschädigte Fahrzeug
- autoValue gibt Hinweis bei wirtschaftlichem Totalschaden.

Mit einer Nachkalkulation lässt sich wirtschaftlicher Totalschaden vermeiden.

Sie haben mehr Aufträge, die Versicherungen freuen sich über tiefere Kosten.



Weitere Vorteile
entdecken auf
autovalue.ch

Vorausschauend. Verbunden. Zukunft.

Die Delegiertenversammlung von carrosserie suisse ist weit mehr als ein statutarischer Pflichttermin. Sie ist ein Ort des Dialogs, der Gemeinschaft – und des gemeinsamen Gestaltens. Auch in diesem Jahr stand die Versammlung ganz im Zeichen der Verbundenheit: Der persönliche Austausch, das Wiedersehen alter Bekannter und das Knüpfen neuer Bande prägten die Atmosphäre am 5. Juni in Locarno. Gleichzeitig fällten die Delegierten wegweisende Beschlüsse für die Zukunft. Und schliesslich wurde die Aufnahme der Sektion Genf in den nationalen Verband nun offiziell besiegelt.

Diese Ausgabe des Carrossier greift dieses doppelte Fundament – das Miteinander und das Vorausschauen – in besonderer Weise auf. Denn neben der Delegiertenversammlung widmen wir uns einem Thema, das in der Branche zunehmend an Relevanz gewinnt: der Nachhaltigkeit. Grün ist längst mehr als eine Farbe. Nachhaltigkeit in der Carrosseriebranche bedeutet heute, verantwortungsvoll mit Ressourcen umzugehen, energieeffizient zu arbeiten und durch innovative Reparaturmethoden den ökologischen Fussabdruck zu reduzieren. Wer denkt, dass sich solche Massnahmen nur geringfügig auswirken, irrt: Schon mit kleinen Veränderungen im Arbeitsalltag können grosse Effekte erzielt werden – ökologisch wie ökonomisch. Einige unserer Mitglieder zeigen eindrücklich, wie sich nachhaltiges Handeln mit unternehmerischem Erfolg verbinden lässt. Betriebe, die konsequent auf umweltfreundliche Reparaturmethoden setzen, profitieren nicht nur von tieferen Energiekosten und einem positiven Image, sondern auch von einer gesteigerten Attraktivität bei der Kundschaft, Versicherungen oder Fachkräften.

Wir hoffen, Ihnen mit dieser Ausgabe Inspiration, Fachwissen und Impulse für Ihre tägliche Arbeit zu liefern.

Viel Vergnügen bei der Lektüre und herzliche Grüsse

*Felix Wyss
Zentralpräsident carrosserie suisse*

Prévoyants et en lien – orientés sur l'avenir

L'Assemblée des délégués de carrosserie suisse est bien plus qu'une simple réunion obligatoire. C'est un lieu de dialogue, de convivialité et de créativité partagée. Cette année encore, l'assemblée s'est placée sous le signe de la solidarité : échanges personnels, retrouvailles avec d'anciennes connaissances et création de nouveaux liens ont marqué l'ambiance du 5 juin à Locarno. Parallèlement, les délégués ont pris des résolutions décisives pour l'avenir. L'admission de la section genevoise au sein de l'association nationale a finalement été officialisée.

Ce numéro de Carrossier aborde ces deux aspects: lien et solidarité d'une part, inspiration de l'autre. Avec un sujet toujours plus pertinent pour la branche : le développement durable.

Le vert est plus qu'une couleur: dans la branche de la carrosserie, le développement durable implique une utilisation responsable des res-

sources, une efficacité énergétique optimale et une réduction de l'empreinte écologique grâce à des méthodes de réparation innovantes. Que celui qui considère ces mesures ont des effets mineurs se détrompe : même de petits changements dans le travail quotidien peuvent avoir des effets majeurs, tant sur le plan écologique qu'économique. Certains de nos membres démontrent de manière impressionnante comment pratiques durables et réussite commerciale se conjuguent. Les entreprises qui misent systématiquement sur des méthodes de réparation respectueuses de l'environnement bénéficient non seulement de coûts énergétiques réduits et d'une image positive, mais d'une attractivité accrue auprès des clients, des assurances et des travailleurs qualifiés.

Que ce numéro vous inspire, vous enrichisse professionnellement et vous donne de nouvelles impulsions au quotidien.

Bonne lecture et meilleures salutations,

*Felix Wyss
Président central carrosserie suisse*



Impressum

Juni/juin 2025
54. Jahrgang / 54^{ème} 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.–
Einzelnnummer / 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 4 vom 28. August 2025:
12. August 2025
Edition 4 du 8 août 2025:
12 août 2025

carrosserie suisse Delegiertenversammlung

Hochzeit, Nostalgie und weisser Rauch

carrosserie suisse lud seine Delegierten am 5. Juni 2025 zur Versammlung am Lago Maggiore ein. Im PalaCinema in Locarno hiessen sie die Sektion Genf offiziell im nationalen Verband willkommen. Ebenso informierte die Führungsebene des Verbandes über den Stand der Dinge beim neu geschaffenen Bildungsfonds. Der Vorschlag zum neuen Rezertifizierungsrhythmus von drei statt fünf Jahren fand knapp keine Mehrheit.

Grande assemblea in Locarno! Der Branchenverband traf sich dieses Jahr im Süden der Schweiz zur Delegiertenversammlung. 70 Delegierte von carrosserie suisse sowie rund 60 geladene Gäste fanden sich am Donnerstagvormittag, 5. Juni, unmittelbar neben einem der landesweit bekanntesten Festivalplätzen, der Piazza Grande, zur jährlichen Versammlung ein.

Nach dem geselligen Apéro und einer musikalischen Einlage des Duos Marina Kaufmann und Adrian Gehri mit Tessiner Volksliedern trat Felix Wyss, Zentralpräsident von carrosserie suisse, ein erstes Mal an diesem Morgen vor die Menge und hiess alle herzlich willkommen. In seiner Ansprache nahm der Betriebsinhaber Bezug auf das Ergebnis der letztjährigen Referendums-Abstimmung: «Das Volk sagte nein zum Ausbau von Nationalstrassen. Für mich als Carrossier ist dies positiv, denn ohne Stau sind Fahrzeuge schneller unterwegs und solche Schäden sind dann meist Totalschäden, was ich nicht reparieren kann.» Wyss mahnte, dass Arbeitgeber gefordert seien, ihren Arbeitnehmenden eine wohl verdiente, finanziell gute

Assemblée des délégués carrosserie suisse

Noces, nostalgie et fumée blanche

carrosserie suisse a convié ses délégués à se réunir le 5 juin 2025 au bord du lac Majeur. Au PalaCinema de Locarno, la section genevoise a été officiellement intégrée au sein de l'association nationale. La tête de l'association a également fait le point sur la situation du Fonds de formation nouvellement créé. La proposition visant à augmenter la cadence des cycles de renouvellement de certification de cinq à trois ans n'a pas obtenu la majorité requise.

Grande assemblée à Locarno ! Cette année, l'association professionnelle a convoqué son Assemblée des délégués dans le sud de la Suisse. 70 délégués de carrosserie suisse ainsi que d'autres invités se sont réunis le jeudi matin 5 juin, juste à côté de l'une des places de festival les plus célèbres du pays, la Piazza Grande, pour leur Assemblée annuelle des délégués. Après un apéritif convivial et une introduction musicale du duo Marina Kaufmann et Adrian Gehri, avec des chansons populaires tessinoises, Felix Wyss, Président central de carrosserie suisse, a eu la première prise de parole devant l'assemblée, en souhaitant la bienvenue à tous. Dans son discours, le chef d'entreprise a fait référence à la votation populaire de l'année dernière sur l'élargissement des routes nationales : « La votation sur l'extension des routes nationales a été rejetée l'année dernière. Pour moi, en tant que carrossier, c'est une bonne chose, car sans embouteillages, les véhicules circulent plus rapidement et les dommages sont alors généralement irréparables. »



Die Delegiertenversammlung im PalaCinema Locarno wurde mit einer musikalischen Einlage des Duos Marina Kaufmann und Adrian Gehri mit Tessiner Volksliedern eröffnet. L'Assemblée des délégués au PalaCinema Locarno a été ouverte en musique par le duo Marina Kaufmann et Adrian Gehri avec des chansons folkloriques tessinoises.



Nicola Pini, Bürgermeister von Locarno, bedankte sich für die Ausbildung junger Fachkräfte. Nicola Pini, maire de Locarno, a exprimé sa reconnaissance pour la formation des jeunes.



Philippe Gillabert, Präsident der Sektion Genf, freut sich auf ein konstruktives Miteinander.

Section Genève: Philippe Gillabert, Président, se réjouit d'une collaboration constructive.



Die Delegiertenversammlung ist immer eine gute Gelegenheit für ein Gruppenbild mit dem Zentralvorstand.

L'Assemblée des délégués, c'est aussi et à chaque fois la photo de groupe avec le Comité central.

Pension zu ermöglichen, etwa über die Branchenpensionskasse PK Mobil. Ebenso rief er dazu auf, sich als Betrieb der Nachhaltigkeit zu verschreiben.

Der höchste Politiker aus Locarno zu Besuch

Wie üblich an der Delegiertenversammlung überliess carrosserie suisse auch in Locarno dem Präsidenten der regionalen Sektion das Rednerpult für eine persönliche Botschaft. Damiano Crivelli zeigte sich erfreut darüber, die Versammlung im Tessin begrüßen zu dürfen: «Es ist uns eine Ehre, euch alle hier zu wissen. Im Tessin sind gewisse Dinge manchmal etwas spezieller als im Rest der Schweiz. Fahrzeuge etwa sind ein persönliches Gut, man liebt sein Auto, manche sind darin sogar zwischenzeitlich zu Hause.»

Ebenso als fixer Programmpunkt eingeplant war das Grusswort einer politischen Grösse aus der Region. So durften die Versammelten auch den Ausführungen von Nicola Pini, dem Bürgermeister von Locarno lauschen: «Ich danke Ihnen im Namen des ganzen Tessins für Ihr Engagement insbesondere in der Ausbildung von jungen Fachkräften.»

Bienvenue nach Genf

Die Delegiertenversammlung bot Platz für die offizielle Aufnahme der Sektion Genf per 1. Januar 2026, die bisher autonom wirkte. Die Führung von carrosserie suisse informierte die rund 120 Anwesenden über den erfreulichen Zuzug unter das Dach des nationalen Branchenverbandes. «Wir freuen uns auf ein gemeinsames und konstruktives Miteinander unter dem Dach des nationalen Verbandes», so Philippe Gillabert, Präsidenten der Sektion Genf, ans Plenum gewandt.

Somit ist carrosserie suisse ab Januar 2026 regional mit 13 Sektionen organisiert und verankert. Nachdem die Genfer Mitgliederbetriebe dem Beitritt zum nationalen Verband an ihrer GV im September 2024 zugestimmt hatten, folgte im Dezember die Zustimmung durch den Zentralvorstand von carrosserie suisse.

GAV und Bildungsfonds

Wirken nach allgemein geltenden Richtlinien – das ist die zentrale Basis, die einem Gesamtarbeitsvertrag zugrunde liegt. Jener des Carrosserie- und Fahrzeugbaugewerbes hat in der

Il a également appelé les entreprises à s'engager en faveur du développement durable.

Visite du plus haut responsable politique de Locarno

Comme à l'accoutumée lors de l'Assemblée des délégués, carrosserie suisse a donnée au Président de la section régionale la parole pour ouvrir la rencontre avec un message personnel. Damiano Crivelli, Président de la section Tessin, s'est réjoui d'accueillir l'assemblée au Tessin : « C'est un honneur pour nous de vous y accueillir parmi nous. Au Tessin, certaines choses sont parfois un peu différentes que dans le reste de la Suisse. On a par exemple une relation personnelles à son véhicules, on l'aime, elle est presque pour certains une quasi "résidence secondaire" ».

Le discours d'une personnalité politique de la région était également au programme avec Nicola Pini, maire de Locarno : « Au nom de tout le Tessin, je vous remercie pour votre engagement, notamment le formation de la relève professionnelle. »

Bienvenue à la section Genève

Unis vers l'avenir ! L'Assemblée des délégués a été l'occasion d'officialiser l'adhésion de la section de Genève, qui sera consommée le 1^{er} janvier 2026. Celle-ci fonctionnait jusqu'à présent de manière autonome et rejoint ainsi l'association faïtière nationale. « Nous nous réjouissons d'une collaboration constructive sous l'égide de l'association nationale », a déclaré Philippe Gillabert, Président de la section de Genève, devant l'assemblée plénière. À partir de janvier 2026, carrosserie suisse sera ainsi organisée et présente au niveau régional avec 13 sections.

Après que les entreprises membres genevoises aient approuvé l'adhésion à l'association nationale lors de leur propre AG en septembre 2024, le Comité central de carrosserie suisse avait donné son accord en décembre.

Convention collective et Fonds de formation

Agir selon des directives générales. Telle est la base fondamentale sur laquelle repose une convention collective de travail. Celle de la branche de la carrosserie et de la serrurerie-construction sur véhicules est valable dans sa forme actuelle jusqu'à la fin de l'année. Les responsables de carrosserie suisse ont informé l'assemblée de l'état d'avancement des



Der neue RepKom-Präsident Fabian Eugster (Bildmitte) freut sich über seine Wahl in die carrosserie suisse Geschäftsleitung.

Le nouveau Président de la ComRép, Fabian Eugster, a également été élu comme nouveau membre de la Direction.



Zentralsekretärin Brigitte Deppeler, seit 2016 in der Geschäftsstelle in Zofingen tätig, tritt ihre Pension an.

La secrétaire de direction du Secrétariat central, Brigitte Deppeler, prend sa retraite.

aktuellen Form noch bis Ende Jahr Gültigkeit. Die Verantwortlichen von carrosserie suisse informierten die Versammlung über den aktuellen Stand rund um die Verhandlungen für die neue Version, die weitere drei Jahre allgemeine Gültigkeit besitzen soll. Dazu befragte Daniel Röschli, Direktor von carrosserie suisse, im kleinen Podiumsgespräch Martin Leiser, der als Präsident der Wirtschaftskommission den Verhandlungen jeweils beiwohnt.

Ebenso zur Sprache kam die künftige Finanzierung der Bildungsleistungen des Branchenverbandes. Diese wird vom GAV abgekoppelt und so langfristig gesichert. Dazu wird ein eigener Bildungsfonds gegründet, der von der gesamten Branche getragen wird. Dieser Fonds ermöglicht eine gezielte und nachhaltige Förderung der Aus- und Weiterbildung innerhalb der Carrosseriebranche. Durch die gemeinsame Finanzierung wird die Verantwortung für die Fachkräftesicherung solidarisch auf alle Betriebe verteilt. Ziel ist die Einführung per 1. Januar 2026.

Ein Antrag, der unter den Delegierten in Locarno knapp keine Mehrheit fand, betraf die Rezertifizierungen. Der Branchenverband unterzieht Mitgliederbetriebe alle fünf Jahre der Kontrolle, um zu prüfen, ob sie das Qualitätssiegel carrosserie suisse nach wie vor tragen dürfen. Durch den Prozess wird sichergestellt, dass Mitgliederbetriebe den vom Verband vorgegebenen Standard erfüllen. Diese Rezertifizierung wollte die Führungsebene mit Kontrollintervallen anderer Labels in Einklang bringen.

Weisser Rauch im Kino

Ein Hauch Konklave strömte an diesem Donnerstagmorgen ebenso durch die Sitzreihen des Kinosaa. Fabian Eugster, Betriebsinhaber aus Thal SG, wurde für den abtretenden Sven Kammer als künftiger Präsident in die Reparaturkommission aufgenommen. Nun gaben ihm die

négociations pour la nouvelle version de la CCT, qui devrait être valable pour trois ans. À ce sujet, Daniel Röschli, Directeur de carrosserie suisse, a interrogé Martin Leiser, qui participe aux négociations en tant que membre de la Commission Économie, sous forme de petite table ronde.

Le Fonds de formation prévu a également été abordé. À l'avenir, le financement des prestations de formation de l'association professionnelle sera dissocié de la CCT et ainsi assuré à long terme. À cette fin, un Fonds de formation distinct sera créé, qui sera financé par l'ensemble de la branche. Ce Fonds permettra de promouvoir de manière ciblée et durable la formation initiale et continue au sein de la branche de la carrosserie. Grâce à ce financement commun, la responsabilité de la formation de la main-d'œuvre qualifiée sera répartie solidairement entre toutes les entreprises. L'objectif est d'introduire le Fonds de formation au 1^{er} janvier 2026.

Une proposition qui n'a pas obtenu la majorité des voix des délégués à Locarno concernait le renouvellement de certification des membres de carrosserie suisse. L'association professionnelle soumet ses entreprises membres à un contrôle tous les cinq ans afin de vérifier si elles peuvent continuer à arborer le label de qualité de l'association. Ce processus permet à l'association professionnelle de s'assurer que les entreprises membres respectent les normes qu'elle a fixées. Les responsables de l'association faïtière souhaitent harmoniser le renouvellement de certification avec les intervalles de contrôle d'autres labels.

De la fumée blanche au cinéma

Ce jeudi matin, un petit air de conclave du Vatican flottait également dans l'air. Fabian Eugster, propriétaire d'une entreprise à Thal (SG), avait été admis dans la Commission de réparation comme futur Président, en remplacement de Sven Kammer, qui se retire. Les délégués ont donné leur feu vert pour l'intégrer comme membre de la Direction de carrosserie suisse. Pour le plus



Offizieller Gastgeber der Delegiertenversammlung war Damiano Crivelli, Präsident carrosserie suisse Ticino. Er betonte die besondere Liebe der Ticinesi zu ihren Automobilen.

L'hôte officiel de l'Assemblée des délégués était Damiano Crivelli, Président de Carrosserie Suisse Tessin.

Delegierten grünes Licht als Mitglied der Geschäftsleitung von carrosserie suisse. Dazu liess der Verband zur Erheiterung aller ein Video mit einem Schornstein im Vatikan abspielen, aus dem wie bei einer Papstwahl weisser Rauch aufstieg. Das Präsidium der Reparaturkommission übernimmt Eugster ab Januar 2026.

100 Jahre Geschichte gedruckt

Zum Abschluss kehrte noch etwas Nostalgie ein im PalaCinema. Ruedi Wenger, Ehrenpräsident der Sektion Nordwestschweiz, präsentierte sein Buch zum 100-jährigen Jubiläum von carrosserie suisse Nordwestschweiz (ausführlicher Artikel in der letzten Carrossier-Ausgabe).

Auch dankte carrosserie suisse zwei Persönlichkeiten für ihr langjähriges Engagement im Verband. Zum einen tritt Guy Romanens als Präsident der Sektion Fribourg zurück, zum anderen verlässt Zentralsekretärin Brigitte Deppeler die Geschäftsstelle. Sie tritt ihre Pension an.

Die nächste ordentliche Delegiertenversammlung wird Anfang Juni 2026 von der Sektion Zürich ausgerichtet.

Text und Bilder: Isabel Suter, Samuel Knecht, Pino Stranieri



Sektions-Ehrenpräsident Guy Romanens (Mitte) wurde von Vizepräsident Armin Haymoz (links) und Zentralpräsident Felix Wyss geehrt.

Le Président d'honneur de la section Fribourg, Guy Romanens (au centre), a été honoré par le Vice-président Armin Haymoz (à g.) et le Président central Felix Wyss.

grand amusement de tous, l'association a diffusé une vidéo montrant la cheminée au Vatican d'où s'échappe la fumée blanche au moment de l'une élection papale. Fabian Eugster prendra la Présidence de la Commission de réparation à partir de janvier 2026.

100 ans d'histoire sous forme de livre

C'est avec une touche de nostalgie que s'est terminée l'Assemblée, avec la présentation par Ruedi Wenger, Président d'honneur de la section Suisse du Nord-ouest, du livre retraçant l'histoire de carrosserie suisse Suisse nord-occiden-

tale, sorti à l'occasion du centenaire de l'association (voir l'article dans le numéro précédent du Carrossier).

carrosserie suisse a également fait ses adieux et honoré deux personnalités pour leur engagement de longue date au sein de l'association. Guy Romanens quitte la Présidence de la section Fribourg et Brigitte Deppeler, qui le Secrétariat central et sa fonction de secrétaire de direction pour partir à la retraite.

La section de Zurich accueillera la prochaine assemblée ordinaire des délégués au début du mois de juin 2026.

Texte et images: Isabel Suter, Samuel Knecht, Pino Stranieri.

SMART. CLEAN. CONNECTED.

SATA

Sie haben höchste Ansprüche an Ihre Lackierpistole und arbeiten bevorzugt mit Liner-Bechern?

Das neue **SATA Liner Cup System (LCS)** passt direkt auf den QCC-Anschluss Ihrer SATA Lackierpistole – ganz ohne Adapter. Sie profitieren von einem besseren Schwerpunkt, geringerem Gewicht, einfacher Reinigung und weniger Schäden an der Pistole.

Vous avez des exigences élevées pour votre pistolet de peinture et vous préférez travailler avec des godets Liner ?

*Le nouveau **SATA Liner Cup System (LCS)** se connecte directement à l'embout QCC de votre pistolet SATA – sans adaptateur. Vous bénéficiez ainsi d'un meilleur équilibre, d'un poids réduit, d'un nettoyage simplifié et de moins de dommages au pistolet.*



VERTRIEB / DISTRIBUTION

Akzo Nobel Car Refinishes AG
8344 Bäretswil

AMAG Import AG
6330 Cham

Axalta – André Koch AG
8902 Urdorf

Belfa AG
8152 Glattbrugg

Glas Trösch AG / Carbesa
4702 Oensingen

ESA-Einkaufsorganisation
3401 Burgdorf

FOR CAR produits de Carrossier S.A.
1026 Echandens

Glasurit Autoreparaturlacke
8808 Pfäffikon SZ

R-M Autoreparaturlacke
8808 Pfäffikon SZ



SATA LCS
Erhältlich in / Disponible en
0,40 l, 0,65 l & 0,85 l.

carrosserie suisse Ticino

Sinonimo di professionalità

Perché dovrete essere o diventare membri di carrosserie suisse? In una serie, chiediamo ai presidenti di sezione di rispondere a questa domanda. Nella terza puntata: Damiano Crivelli di carrosserie suisse Ticino.

Quali sono gli obiettivi della Carrosserie Suisse Ticino?

Come tutte le sezioni di Carrosserie Suisse, anche la nostra lavora su più fronti, in particolare nell'ambito della formazione e nella difesa degli interessi del settore.

Nel breve termine, l'obiettivo della nostra sezione è quello di consolidare la struttura organizzativa e aumentare il grado di autofinanziamento, con l'intento di rendere le attività del segretariato un vero valore aggiunto per gli affiliati.

A livello cantonale vogliamo promuovere in modo strutturato un pacchetto di corsi di formazione continua e superiore, che ad oggi non ha eguali nel resto della Svizzera. Parallelamente, abbiamo avviato un progetto chiamato Job Service, che si pone l'obiettivo di far convergere tutti i profili di persone del settore alla ricerca di impiego, bypassando le agenzie e abbattendo i costi di assunzione per le aziende.

Quali sono i vantaggi diretti dell'adesione?

Il marchio Carrosserie Suisse racchiude in sé i principali vantaggi dell'affiliazione. Gli audit effettuati all'interno delle aziende associate permettono di distinguersi sul mercato, rendendo il marchio sinonimo di qualità e professionalità.

Alcune compagnie assicurative prediligono collaborare con aziende affiliate, rendendo l'appartenenza all'associazione un vantaggio anche in termini commerciali.

Sono però convinto che l'affiliazione a un'associazione non debba essere valutata esclusivamente in funzione dei benefici ottenibili. Si tratta di un cambio di paradigma rispetto alla visione tradizionale: non più solo chiedersi cosa può fare l'associazione per l'azienda, ma cosa può fare l'azienda per l'associazione.

E i fattori soft?

Oltre ai vantaggi tangibili, l'affiliazione a Carrosserie Suisse porta con sé una serie di benefici intangibili ma fondamentali: senso di appartenenza, scambio di esperienze e valorizzazione della professione. Far parte di una rete nazionale che condivide gli stessi valori significa anche avere un punto di riferimento nei momenti di difficoltà, un supporto morale oltre che tecnico. La credibilità dell'associazione si riflette anche nella fiducia che i clienti e i partner commerciali ripongono nelle aziende affiliate. I fattori soft sono quindi alla base della coesione e della motivazione degli associati, e rafforzano l'identità collettiva del nostro settore.

Dove è unica la sezione ticinese?

La sezione ticinese è storicamente posizionata al di sotto dell'associazione mantello, ma a differenza di altre realtà, ha sempre operato con un alto grado di autonomia, dovuto principalmente alla forte differenza linguistica e territoriale.

I nostri associati si rivolgono spesso direttamente al segretariato per qualsiasi necessità, e questo ha portato alla costruzione di un'organizzazione solida, con una visione e una strategia chiare. Con la riunificazione di tutte le sezioni sotto il cappello di Carrosserie Suisse – comprese quelle romande – è fondamentale che venga mantenuta una visione centrale, ma

anche un sufficiente grado di autonomia per rispondere con efficacia alle esigenze locali.

Quali sono i vantaggi per i clienti delle aziende?

Un'azienda affiliata all'associazione si impegna a operare nel rispetto della regola dell'arte e delle prescrizioni del costruttore. Di conseguenza, un cliente che si affida a una carrozzeria Carrosserie Suisse dovrebbe aspettarsi un lavoro eseguito secondo elevati standard di qualità e sicurezza.

In che modo un numero elevato di membri rafforza il settore?

Il numero di associati è oggi più che mai un elemento cruciale per essere rappresentativi e forti sia a livello politico che contrattuale. Un rafforzamento della base associativa è quindi essenziale, ma deve anche essere un punto di riflessione per il comitato centrale e la direzione, per assicurarsi che la strategia adottata sia realmente efficace in questo senso.

Per quali carrozzieri l'adesione è la scelta giusta?

L'adesione è particolarmente adatta a tutte quelle aziende strutturate e organizzate che considerano la carrozzeria un settore tecnico e artigianale, fondato su lavorazioni a regola d'arte, investimenti nelle attrezzature e nella formazione. ●

Intervista e foto: Paolo Vendola

*Damiano Crivelli,
Presidente carrosse-
rie suisse Ticino:*

*«Sono attivo
all'interno dell'associ-
azione da oltre 15 anni
e conosco molto bene
i meccanismi, il
potenziale della
nostra struttura e la
realtà del mercato
ticinese.»*



carrosserie suisse Tessin

Un synonyme de professionnalité

Quels sont les avantages d'être ou de devenir membre de carrosserie suisse ? Dans une série d'articles, les Présidents de section s'expriment. Dernier épisode : Damiano Crivelli, carrosserie suisse Tessin.

Quels sont les objectifs de carrosserie suisse Tessin ?

Comme toutes les sections, la nôtre est active sur plusieurs fronts, tels que les domaines de la formation et de la représentation des intérêts de la branche. A court terme, nous souhaitons consolider la structure organisationnelle et augmenter le niveau d'autofinancement, et au niveau cantonal, proposer un accompagnement structuré d'une offre de formation continue et d'enseignement supérieur actuellement unique en Suisse. Parallèlement, nous avons lancé le projet « Job Service », qui rassemble les profils des demandeurs d'emploi de la branche et réduit les coûts de recrutement des entreprises.

Quels avantages immédiats l'adhésion offre-t-elle ?

La marque carrosserie suisse réunit les atouts majeurs. Les audits permettent aux entreprises de se démarquer et de rendre carrosserie suisse synonyme de qualité et de professionnalisme. Certains assureurs préfèrent travailler avec des entreprises en réseau. Je suis convaincu que l'adhésion à une association ne doit pas être évaluée qu'en fonction des avantages qu'elle apporte, mais aussi et surtout en fonction de la contribution que chaque entreprise peut apporter par son adhésion. C'est un changement de paradigme : la question n'est plus seulement de savoir ce que l'association peut faire pour l'entreprise, mais ce que l'entreprise peut faire pour elle.

Qu'en est-il des facteurs «doux» ?

Outre les avantages matériels, faire partie de la carrosserie suisse apporte un certain nombre d'avantages intangibles mais fondamentaux : le sentiment d'appartenance, le partage d'expériences et la valorisation du métier. Faire partie d'un réseau national qui partage les mêmes valeurs, c'est aussi savoir où se tourner dans les moments difficiles, un soutien moral et technique. La crédibilité de l'association se reflète aussi dans la confiance que les clients et les partenaires commerciaux accordent à ses entreprises membres. Les facteurs doux constituent ainsi la base de la cohésion et de la motivation des membres et renforcent l'identité commune de notre branche.

En quoi la section Tessin est-elle unique ?

La section tessinoise agit sous l'égide directe de l'organisation faîtière, mais, historiquement et contrairement à d'autres organisations, elle a toujours fonctionné avec un degré élevé d'autonomie; ceci est principalement dû aux fortes différences linguistiques et territoriales. Nos membres s'adressent souvent directement au Secrétariat pour poser des questions, ce qui a conduit au développement d'une organisation solide avec une vision et une stratégie claires. Lors du regroupement de tous les domaines sous l'égide de carrosserie suisse – y compris la Suisse romande – il est crucial de conserver une vision centrale, tout en garantissant une autonomie suffisante pour répondre efficacement aux besoins locaux.

Quels sont les avantages pour les clients professionnels ?

Une entreprise affiliée à l'association s'engage à opérer conformément aux règles de l'art et en respectant les instructions du fabricant. Par conséquent, un client qui fait appel à un atelier de carrosserie carrosserie suisse peut s'attendre à un travail répondant à des normes de qualité et de sécurité élevées.

En quoi un nombre élevé d'adhérents renforce la branche ?

Aujourd'hui plus que jamais, le nombre de membres est un élément crucial pour être représentatif et fort tant au niveau politique que contractuel. Le renforcement de la base associative est donc essentiel, mais le Comité central et la Direction doivent également effectuer une réflexion: en ce sens, il faut s'assurer que la stratégie choisie est réellement efficace.

Pour quels ateliers l'adhésion est-elle le bon choix ?

L'adhésion est particulièrement appropriée pour toutes les entreprises structurées et organisées qui considèrent la carrosserie comme une branche technique et artisanale basée sur un travail dans les règles de l'art, des investissements dans les équipements ainsi que dans la formation.

Damiano Crivelli, Président de Carrosserie Suisse Tessin : « Je suis actif au sein de l'association depuis plus de 15 ans et je connais très bien les mécanismes, le potentiel de notre structure et la réalité du marché tessinois. »

Interview et photo : Paolo Vendola



*Damiano Crivelli,
Président de
Carrosserie Suisse
Tessin : « Je suis actif
au sein de l'associa-
tion depuis plus de
15 ans et je connais
très bien les méca-
nismes, le potentiel
de notre structure et
la réalité du marché
tessinois. »*

carrosserie suisse Ticino

Ein Synonym für Professionalität

Was spricht dafür, Mitglied von carrosserie suisse zu sein oder zu werden? In einer Serie befragen wir dazu Sektionspräsidenten. Dritte und letzte Folge: Damiano Crivelli, carrosserie suisse Ticino.

Was sind die Ziele von carrosserie suisse Ticino?

Wie alle Sektionen ist auch unsere an mehreren Fronten tätig, insbesondere im Bereich der Ausbildung und der Vertretung von Brancheninteressen. Kurzfristig möchten wir die Organisationsstruktur festigen und den Grad der Eigenfinanzierung erhöhen. Auf kantonaler Ebene wollen wir ein in der Schweiz derzeit einzigartiges Angebot an Weiterbildungs- und Hochschulbildungsangeboten strukturiert fördern. Gleichzeitig haben wir das Projekt «Job Service» gestartet, das Profile arbeitssuchender Personen in der Branche zusammenführt und so die Rekrutierungskosten für Unternehmen reduziert.

Welche unmittelbaren Vorteile bietet eine Mitgliedschaft?

Die Marke carrosserie suisse verkörpert die wichtigsten Vorteile. Durch die Audits können sich Unternehmen im Markt abheben und carrosserie suisse zum Synonym für Qualität und Professionalität machen. Manche Versicherer bevorzugen die Zusammenarbeit mit vernetzten Unternehmen. Ich bin jedoch davon überzeugt, dass eine Mitgliedschaft nicht ausschliesslich anhand der damit verbundenen Vorteile bewertet werden sollte.

Wie sieht es mit Soft-Faktoren aus?

Die Mitgliedschaft bringt eine Reihe immaterieller, aber grundlegender Vorteile mit sich: ein Gefühl der Zugehörigkeit, Erfahrungsaustausch und Aufwertung des Berufs. Teil eines nationalen Netzwerks zu sein, das dieselben Werte teilt, bedeutet auch, in schwierigen Zeiten einen Bezugspunkt zu haben, der sowohl moralische als auch technische Unterstützung bietet.

Wo ist die Sektion Ticino einzigartig?

Die Tessiner Sektion war historisch unterhalb des Dachverbandes angesiedelt, agierte jedoch stets mit einem hohen Mass an Autonomie, was vor allem auf die starken sprachlichen und territorialen Unterschiede zurückzuführen war. Unsere Mitglieder wenden sich bei Fragen oft direkt an das Sekretariat, und dies hat zum Aufbau einer soliden Organisation mit einer klaren Strategie geführt. Bei der Zusammenführung aller Bereiche unter dem Dach von Carrosserie Suisse – auch der Romandie – ist es von entscheidender Bedeutung, dass eine zentrale Vision erhalten bleibt, gleichzeitig aber auch genügend Autonomie besteht, um wirksam auf lokale Bedürfnisse reagieren zu können. ●

Text und Bild: Paolo Vendola



**Beschleunigen
Sie Ihren
Weg zu mehr
Nachhaltigkeit**



AkzoNobel
Sustainable Repair
Network

Sie suchen einen Partner, der Sie bei der Messung und Überwachung Ihrer CO₂-Emissionen sowie bei den entsprechenden Verbesserungen unterstützt?

Dann ist das Sustainable Repair Network von AkzoNobel das Richtige für Sie. Es gibt Ihnen die Instrumente und Erfahrungen an die Hand, mit denen Sie bei den Arbeitsabläufen in Ihrer Karosseriewerkstatt einen greifbaren, sinnvollen und messbaren Unterschied zur Reduzierung des ökologischen Fußabdrucks erzielen können. Wir helfen Ihnen, das aktuelle Niveau der Nachhaltigkeits-Performance zu bewerten, die von Ihnen verbrauchte Energie in das von Ihnen erzeugte CO₂ umzurechnen und Ihnen zu zeigen, wie Sie beides reduzieren können, um ein noch nachhaltigeres und effizienteres Unternehmen zu werden.

Scannen Sie den QR-Code und erfahren Sie mehr über das Sustainable Repair Network.



AkzoNobel

Flottenpartner stellen sich vor: Renault Group Schweiz

Elektrifizierung nach Mass

Die Renault Group ist nicht nur seit mehr als zehn Jahren führend bei der Elektromobilität, sondern auch Innovationstreiber für die Mobilität der Zukunft. Mit den Marken Renault, Dacia, Alpine und Mobilize ist sie eine der grössten und traditionsreichsten Automobil-Gruppen im Schweizer Markt.

Bereits am 30. April 1927 legte Renault mit der Aktiengesellschaft S.A.V.A.R. (Société Anonyme pour la Vente des Automobiles Renault) in Genf den Grundstein für Import und Vertrieb der Marke Renault in der Schweiz und war damit eine der ersten Importgesellschaften eines europäischen Automobilherstellers in der Schweiz. In seiner 98-jährigen Geschichte hat die Renault Group Schweiz mehr als fünfhundert Modelle ins Land eingeführt und mehr als eine Million Neufahrzeuge (1,22 Millionen Personen- und Leichte Nutzfahrzeuge der Marken Renault, Dacia und Alpine von 1927 bis 2024) in der Schweiz verkaufen können. Heute firmiert das Unternehmen als Renault Group Schweiz (Renault Suisse SA) mit Sitz in Urdorf bei Zürich. In den 98 Jahren baute die Renault Group Schweiz das Händlernetz auf heute 206 Renault, 118 Dacia und 11 Alpine Standorte aus.

Mit einer der jüngsten Modell-Paletten auf dem Markt bietet die Marke Renault heute den grünen Antriebsmix aller Hersteller an und ist Europas führende Marke für leichte Nutzfahrzeuge. Die Marke Dacia bietet das beste Preis-Leistungs-Angebot im Markt und definiert mit ihrer Modell-Palette das Wesentliche des Automobils kontinuierlich neu. Die Marke Alpine hat sich auf innovative, authentische und exklusive Sportwagen spezialisiert und misst sich auch in den beiden grossen FIA-Meisterschaften F1 und WEC. Die Marke Mobilize schliesslich bündelt die Aktivitäten in den Bereichen Mobilität, Energie und datenbasierte Lösungen und fördert eine nachhaltige Energiewende im Einklang mit den Zielen des Konzerns, CO₂-Neutralität zu erreichen und eine wertschöpfende Kreislaufwirtschaft zu etablieren.

Das Fleet-Team der Renault Group Schweiz berät Sie zu allen Fragen, erstellt Angebote, unterstützt bei Kostenanalysen und begleitet Sie bei der Dekarbonisierung Ihrer Fahrzeugflotte.

Kontakt: fleet@renault.ch

carrosserie suisse Mitgliederbetriebe und deren Mitarbeitende profitieren von Sonderkonditionen beim Kauf von Neuwagen.

Text und Bilder: Renault Group Schweiz



Présentation partenaires de flotte : Renault Group Suisse

Electrification sur mesure

Le Groupe Renault est non seulement leader de l'électromobilité depuis plus de dix ans, mais aussi moteur d'innovation pour la mobilité du futur. Avec les marques Renault, Dacia, Alpine et Mobilize, il est l'un des groupes automobiles les plus importants et les plus traditionnels du marché suisse.



Der Renault 5 E-Tech auf Basis der neuen Ampere-Elektro-Plattform orientiert sich am Design des kultigen R5.

La Renault 5 E-Tech, basée sur la nouvelle plateforme électrique Ampere, s'inspire du design de l'emblématique R5.

Le 30 avril 1927, Renault posait les bases de l'importation et de la distribution de la marque Renault en Suisse avec la S.A.V.A.R. (Société Anonyme pour la Vente des Automobiles Renault) à Genève, l'une des premières sociétés d'importation d'un constructeur automobile européen en Suisse. En 98 ans d'histoire, le Groupe Renault Suisse a introduit plus de 500 modèles et vendu plus d'un million de véhicules neufs (1,22 million de véhicules particuliers et utilitaires légers des marques Renault, Dacia et Alpine de 1927 à 2024) en Suisse. Aujourd'hui, l'entre-

prise opère sous le nom de Renault Group Suisse (Renault Suisse SA), dont le siège social est situé à Urdorf, près de Zurich. Au cours de ces 98 années, le Groupe Renault Suisse a étendu son réseau de concessionnaires à 206 points de vente Renault, 118 points de vente Dacia et 11 points de vente Alpine.

Avec l'une des gammes de modèles les plus récentes du marché, la marque Renault propose désormais la motorisation la plus verte de tous les constructeurs et est leader européen des véhicules utilitaires légers. La marque Dacia offre le meilleur rapport qualité-prix du marché et, avec sa gamme, redéfinit sans cesse l'essence même de l'automobile. La marque Alpine, spécialisée dans les voitures de sport innovantes, authentiques et exclusives, participe également aux deux grands championnats FIA, la F1 et le WEC. Enfin, la marque Mobilize regroupe des activités dans les domaines de la mobilité, de l'énergie et des solutions basées sur les données, promouvant une transition énergétique durable, en ligne avec les objectifs du Groupe : atteindre la neutralité carbone et établir une économie circulaire créatrice de valeur.

Le Fleet Team du Groupe Renault Suisse vous conseille sur toutes vos questions, prépare des offres, vous assiste dans les analyses de coûts et vous accompagne dans la décarbonisation de votre flotte de véhicules.

Contact : fleet@renault.ch

Les entreprises membres de carrosserie suisse et leurs employés bénéficient de conditions spéciales lors de l'achat de voitures neuves.

Texte et images : Renault Group Suisse



carrosserie suisse Academy Bern

ÜK-Center im Berner Mobilitätshub

Seit 2013 bildet die selbstständige Genossenschaft carrosserie suisse Academy in der Mobility in Bern, dem Hub der Schweizer Mobilitätsbranche, den Berufsnachwuchs aus Bern, Solothurn und des deutschsprachigen Wallis aus.

Bei unserem Besuch an der Wölflistrasse 9 in Bern sind die Qualifikationsverfahren in vollem Gang. Bis und mit 2012 mussten in Bern die Carrosseriespengler und Fahrzeugschlosser dafür noch ins Kurszentrum Felsenau, und die Carrosserielackierer und Lackierassistenten an die Looslistrasse. Auch die Prüfungen der Carrosseriefachleute werden an der carrosserie suisse Academy abgenommen. Zudem bietet sie ein eigenes Weiterbildungsprogramm an. «Wir haben auch viele Anfragen von Lieferanten und Händlern, die unsere Räumlichkeiten für eigene Schulungen mieten möchten», ergänzt Jonas Anderegg, aktuell noch Geschäfts- und ÜK-Leiter. «Das Angebot ist aber kleiner als die Nachfrage, unser Center ist mit der Grundbildung schon fast durchgehend verplant. Lücken gibt es, wenn überhaupt, vielleicht noch während den Sommerferien.»

Hohe Nachfrage und mehr Fahrzeugschlosser

Aktuell betreut carrosserie suisse Academy 270 Lernende:

- 65 Carrosseriespengler
- 51 Fahrzeugschlosser
- 123 Carrosserielackierer
- 14 Lackierassistenten
- 17 Reparatere

Die Zahl der Fahrzeugschlosser-Lernenden hat sich in den vergangenen Jahren fast verdoppelt. Dazu Anderegg: «Früher war es eine Randgruppe mit zehn bis zwölf Schülern pro Klasse, wenn überhaupt. Heute füllen sie zwei Klassen. Daran hat sicher Fachlehrer Peter Bucheli einen Anteil, bis 2024 Bereichsleiter Fahrzeugbau & Strassentransport am BBZB Luzern. Er ist sehr nahbar, kommt in jeden Kurs, geht bei den Betrieben vorbei, bietet Stützunterricht an und hat ein spezielles Verhältnis zu den Lernenden. Ein anderer Grund ist, dass auch die Betriebe ihr Lehrstellenmarketing gut im Griff haben.»

Top-Arbeitsklima

Der moderne Bau in Sichtholzkonstruktion und mit breiter Fensterfront sorgt für ein Top-Arbeitsklima. Für die von den Betrieben bezahlte Mittagsverpflegung steht den Lernenden ein Personalrestaurant zur Verfügung. Normalerweise in Selbstbedienung, wird nach vorgängiger Absprache der Tisch gedeckt

carrosserie suisse Academy Bern

CIE au carrefour de la mobilité, à Berne

Depuis 2013, la coopérative indépendante « carrosserie suisse Academy » forme les jeunes professionnels de Berne, de Soleure et du Valais alémanique à Mobilcity de Berne, plaque tournante de la branche suisse de la mobilité.



Trotz Vollbetrieb an den Regional SwissSkills in der carrosserie suisse Academy hat jeder Teilnehmer ausreichend Platz und Tageslicht.

Malgré les activités des SwissSkills régionaux dans la « carrosserie suisse Academy », chaque participant dispose de suffisamment d'espace et de lumière du jour.

Lors de notre visite à la Wölflistrasse 9 à Berne, les procédures de qualification battaient leur plein. Jusqu'en 2012, les carrossiers-tôliers et serruriers-constructeurs sur véhicules bernois devaient suivre les cours au centre de Felsenau, tandis que les carrossiers-peintres et assistants vernisseurs allaient à la Looslistrasse. La « carrosserie suisse Academy » gère aussi les examens des professionnels de la carrosserie et propose son propre programme de formation continue. « Nous recevons aussi de nombreuses demandes de fournisseurs et de concessionnaires pour louer nos locaux pour leurs propres formations », ajoute Jonas Anderegg, responsable commercial et de la formation continue (encore en titre). « Cependant, l'offre est inférieure à la demande ; notre centre affiche déjà presque complet pour la formation initiale. Des plages vacantes pourraient être disponibles pendant les vacances d'été. »

Forte demande, plus de serruriers-constructeurs sur véhicules

La « carrosserie suisse Academy » form 270 apprentis:

- 65 carrossiers-tôliers
- 51 serruriers-constructeurs sur véhicules
- 123 carrossiers-peintres
- 14 assistants vernisseurs
- 17 carrossiers réparateurs

Le nombre d'apprentis serruriers-constructeurs sur véhicules a presque doublé ces dernières années. Anderegg commente : « Avant, il s'agissait d'un groupe marginal de 10 à 12 élèves par classe, voire moins. Aujourd'hui, ils occupent 2 classes. C'est certainement dû à l'enseignant spécialisé Peter Bucheli, qui dirigea le département Construction de véhicules et transport routier à l'école technique de Lucerne jusqu'en 2024. Il est très accessible, passe à tous les cours, visite les entreprises, propose des cours de rattrapage et entretient une relation privilégiée avec les apprentis. De plus, les entreprises maîtrisent aujourd'hui leur marketing apprentis. »

Un climat de travail excellent

La construction moderne en bois apparent avec sa large façade vitrée assure un environnement de travail optimal. Le restaurant



Das neue üK-Leiter-Team mit (von links) Thys Burgermeister (FZS), Roberto Castro (CSP/REP) und David Bühlmann (CLA).

La nouvelle équipe de responsables CIE avec (de g. à dr.) Thys Burgermeister (FZS), Roberto Castro (CSP/REP) et David Bühlmann (CLA).



Jonas Andereg, FZS-üK-Leiter und Geschäftsführer, kehrt in die Fahrzeugbaubranche zurück.

Jonas Andereg, responsable principal, spécialiste pour les CIE serruriers, retourne en entreprise.



Der Eingang zur carrosserie suisse Academy in Bern mit (kostenpflichtigen) Parkplätzen vor dem Gebäude.

L'entrée de la « carrosserie suisse Academy » Berne avec places de parking (payantes) devant le bâtiment.

und das Essen serviert. «So haben die Kursteilnehmer einen Grossteil der Mittagspause noch für sich. Wir fordern viel den ganzen Tag, in den Pausen sollen sie daher abschalten können», erklärt Andereg. Dafür stehen in allen drei Hallen sowie im Personalrestaurant Aufenthaltsbereiche zur Verfügung. Auch die Werkstätte bleibt während der Pausen offen. «Und wenn die Sonne scheint, gibt es draussen Sitzmöglichkeiten.»

Neuorganisation

Bislang waren die 400 Stellenprozente aufgeteilt auf drei üK-Leiter und eine Assistentin, wobei üK-Leiter Jonas Andereg als Geschäftsleiter eine Doppelrolle einnimmt. Er wird in Kürze die carrosserie suisse Academy verlassen und wieder in einen Fahrzeugbaubetrieb wechseln: «Fahrzeugbau war schon immer mein Ding und es war von Anfang klar, dass ich eines Tages wieder in meinen Beruf zurückkehren würde. Darauf freue ich mich extrem.»

Durch die gewachsene Anzahl an Fahrzeugschlosserlernenden ist diese Doppelfunktion nicht mehr machbar. «Einen reinen Geschäftsleiter wird es nicht mehr geben», erklärt Andereg denn auch. Künftig kümmern sich die drei üK-Leiter ausschliesslich um die Ausbildung, während das Pensum der Assistentin auf 100 Prozent aufgestockt wird. ●

Text: Henrik Petro, Bilder: Bruno Moser, Petro

d'entreprise accueille les apprentis en libre-service pour le dîner (payé par les entreprises). (Sur réservation: avec personnel de service.). « Les apprentis peuvent ainsi profiter pleinement de leur pause de midi, car nous les sollicitons fortement par ailleurs; il est donc important qu'ils puissent avoir de véritables pause », explique Andereg. D'autres espaces de pause sont disponibles dans les trois halles et au restaurant et l'atelier reste ouvert pendant les pauses. « Et il y a la terrasse quand il fait beau. »

Nouvelle organisation

Le poste à 400 %, était réparti entre une assistante et trois responsables de formation, donc Jonas Andereg, qui doublait avec la fonction de responsable principal. Ce dernier a démissionné pour repartir chez un constructeur de véhicules : « La construction sur véhicules a toujours été ma passion, et il était clair dès le départ que je reprendrais un jour mon métier, ce dont je me réjouis. »

En raison du nombre croissant d'apprentis serruriers, ce double rôle n'est plus envisageable. « Il n'y aura plus de responsable principal unique », explique Andereg. A l'avenir, les trois responsables d'apprentissage seront exclusivement responsables de la formation, tandis que la charge de travail de l'assistante sera portée à 100 %. ●

Texte : Henrik Petro, images : Bruno Moser, Petro

Lernen in der Mobilcity

carrosserie suisse Academy

Mobilcity, das Kompetenzzentrum für Auto und Transport, vereinigt seit 2013 die Strassenverkehrsverbände, die gemeinsam in die Aus- und Weiterbildung des Auto- und Transportgewerbes investieren. Der funktionale Bau umfasst ein sechsstöckiges Bürogebäude und zwei Werkstatthallen auf einer Fläche von rund 15 000 m². Die zentrale Lage im Gebiet Wankdorf-Schermenareal in Bern und die gute Anbindung an den Strassen- und öffentlichen Verkehr machen aus Mobilcity einen attraktiven Arbeitsort für 400 Mitarbeitende und Lernende.

Um die praktische Berufsschulung zentral zu organisieren und zu finanzieren, gründeten carrosserie suisse Bern-Mittelland und rund 75 Ausbildungsbetriebe die Genossenschaft VSCI Ausbildung, wobei die Sektion den grössten Genossenschafter stellt. Das eingeschossene Kapital wird seither durch Verzinsung rückvergütet. Zudem profitieren die rund 75 Genossenschafter von reduzierten Kurskosten. 2019 wurde die Genossenschaft in carrosserie suisse Academy umbenannt.

Apprendre à Mobilcity

carrosserie suisse Academy

Mobilcity, centre de compétences pour l'automobile et les transports, fédère depuis 2013 les associations de la branche du transport routier et tout en investissant dans la formation et la formation continue des branches de l'automobile et des transports. Ce bâtiment fonctionnel comprend un immeuble de bureaux de 6 étages et 2 ateliers d'une superficie d'environ 15 000 m². Sa situation centrale dans le quartier bernois du Wankdorf et son excellente desserte routière et par les transports publics font de Mobilcity un lieu de travail attractif pour 400 collaborateurs et apprentis.

Afin d'organiser et de financer de manière centralisée la formation professionnelle pratique, carrosserie suisse Berne-Mittelland et environ 75 entreprises formatrices ont fondé la « Coopérative de formation USIC », dont la section est le membre le plus important. Le capital investi a depuis été remboursé par les intérêts. De plus, les quelque 75 membres bénéficient de tarifs réduits. En 2019, la coopérative a été rebaptisée « carrosserie suisse Academy ».

carrosserie suisse Vaud

De ma Fenêtre : Former, c'est garder



Hélène Bra,
Présidente carrosserie suisse Vaud

L'apprentissage en Suisse est directement basé sur les ordonnances fédérales de formation professionnelle, qui sont des documents officiels édictés par le Secrétariat d'État à la formation, à la recherche et à l'innovation (SEFRI). Ces documents sont élaborés en collaboration entre la Confédération, les cantons et les organisations du monde du travail (OrTra), garantissant ainsi que les apprentissages collent à la réalité du terrain et aux évolutions technologiques, pour des formations en phase avec les besoins du marché.

Dans le métier de carrossier-peintre ou carrossier-tôlier, les compétences à acquérir sont précisément décrites dans ces ordonnances, qui fixent également la durée de la formation (généralement quatre ans), le programme des cours

interentreprises, les exigences des examens et les critères d'évaluation. Cela assure une formation homogène, exigeante et de qualité sur l'ensemble du territoire suisse.

Ce cadre clair donne confiance aux entreprises formatrices, car il garantit que chaque apprenti suit un parcours structuré, tout en laissant une marge de flexibilité pour intégrer les spécificités de l'entreprise. À l'issue de quatre années de formation en entreprise et en école professionnelle, les apprentis passent leurs examens de fin d'apprentissage, véritables tests de compétence technique, d'organisation et d'adaptation aux technologies modernes. Pour les entreprises formatrices, cette période est bien plus qu'un jalon scolaire : c'est une opportunité stratégique de mesurer les acquis, mais aussi d'identifier les collaborateurs de demain. Ces jeunes,

Die berufliche Grundbildung in der Carrosseriebranche basiert auf einem soliden eidgenössischen Rahmen, der Qualität und Marktnähe vereint. Für Betriebe ist die Ausbildung von Lernenden eine Investition in die Zukunft: erleichterte Integration, Wissenstransfer, Mitarbeiterbindung. Mit 89% Erfolgsquote beim EFZ und 42% Übernahmen ist die Lehre ein strategisches Instrument zur Sicherung des Berufsnachwuchses und der Weiterentwicklung des Handwerks.

formés en atelier, sont déjà familiers avec les méthodes et la culture de l'entreprise. Une intégration rapide s'ensuit.

Les chiffres le confirment : une enquête menée par Carrosserie Suisse en 2024 révèle que 75 % des apprentis en carrosserie se disent satisfaits de leur formation, et près de 89 % obtiennent leur CFC dans les délais. Environ 42 % sont embauchés par leur entreprise formatrice à l'issue de leur apprentissage.

Former un apprenti, c'est investir de manière ciblée. L'entreprise forme une ressource adaptée à ses besoins, réduit les coûts de recrutement et valorise son image dans la branche. C'est aussi un moyen concret de transmettre des savoir-faire essentiels et de garantir la qualité de la relève. Les diplômés disposent par ailleurs de nombreuses perspectives : entrée directe dans un marché en demande de main-d'œuvre qualifiée, spécialisation technique, ou poursuite vers des formations supérieures comme le brevet fédéral ou la maîtrise.

En résumé, l'apprentissage n'est pas une fin, mais le début d'une carrière solide. Pour les entreprises, c'est un investissement stratégique : former, c'est fidéliser. Et fidéliser, c'est garantir la continuité de tout métier.

Hélène Bra, Présidente carrosserie suisse Vaud

carrosserie suisse Nordwestschweiz

Kreative Spitzenleistungen im Projektwettbewerb 2025

19 Lernende des Berufes Carrosserie-lackierer/-in aus den Kantonen BL, BS, SO und BE wurden am 19. März 2025 (im Rahmen der QV-Informationsveranstaltung der Sektion carrosserie suisse Nordwestschweiz) zur Rangverkündigung des Projektwettbewerbes 2025 in die AGS Basel eingeladen. Chefexperte Pascal Volk und Chefexperte StV Adrian Wirz führten wieder einmal mehr durch diesen sehr erfreulichen Anlass.

Der Projektwettbewerb wird in der Sektion Nordwestschweiz im 4. Lehr-

jahr durchgeführt. Die kunststoffgefertigte Rohkarosserie wurde den Lernenden im Herbst 2024 in der AGS Basel abgegeben, mit dem Auftrag, diese wie einen Kundenauftrag mittels eigener Ideen zu planen und zu gestalten. In der Berufsschule wurden dann die Ideen, von der Grundbeschichtung bis zur sichtbaren Endlackierung, inkl. eigens entworfenem Signet, gestaltet und als Zeichnungen und Skizzen auf Papier gebracht. Die Ideen wurden dann im ÜK im Frühling 2025 in der STFW umgesetzt und die



Gina Bollani (Rang 2, links) und Cameron Mariah Oser (Rang 1)

carrosserie suisse Ostschweiz

Der VAR musste nicht eingreifen

Am 7. Mai 2025 fand die Generalversammlung der Sektion Ostschweiz im Kybunpark St. Gallen statt. Rund 80 Mitglieder und Gäste nahmen teil. Nach einer Stadionführung und einem Apéro im VIP-Bereich begann die Versammlung mit einer Gedenkminute für den verstorbenen Manfred Joray, der als Mitglied viele Jahre Kassier im Vorstand war. Sektionspräsident Fabian Eugster leitete die Veranstaltung souverän und begrüßte neue Mitglieder: die Wasserfluhgarage AG, die Automobile Diethelm AG, die Wüest Carrosserie Amriswil GmbH sowie die Schlossgarage LieVa AG aus Liechtenstein. Ein Höhepunkt war die Ehrung von Peter Sievi, der für sein langjähriges Engagement zum Ehrenmitglied ernannt wurde. Emotional wurde es auch bei der offiziellen Verabschiedung von Willi Frei aus dem Vorstand. In einer humorvollen Laudatio würdigte Peter Schubiger, Fachbereichsleiter und Fachlehrer der Carrosserielackiererinnen und Carrosserielackierer am Gewerblichen Berufs- und Weiterbildungszentrum St. Gallen, das beeindruckende Wirken von Willi Frei. Dieser bildete über 1000 Lernende aus, war als Coach bei den WorldSkills erfolgreich und engagierte sich sogar als Nationaltrainer in Brasilien. In seiner Abschiedsrede betonte er



Peter Schubiger bei seiner humorvollen Laudatio zu Ehren von Willi Frei.

den Wert des Netzwerks der Sektion und rief zur Zusammenarbeit auf. Sein Nachfolger im Vorstand ist Philipp Brühwiler, Inhaber der Grueben Carrosserie und Spritzwerk GmbH. Zum Abschluss informierte Roger May von der Schule für Gestaltung Zürich über Weiterbildungsmöglichkeiten im Bereich Lackiertechnik. Präsident Eugster beendete die Versammlung mit dem Aufruf, Anliegen und Ideen aktiv an den Vorstand heranzutragen, um gemein-

sam die Zukunft der Sektion zu gestalten. Der Abend verlief harmonisch – ohne Eingriff des VAR.

La section Suisse orientale de carrosserie suisse s'est réunie en assemblée générale le 7 mai 2025 au Kybunpark de St-Gall. Peter Sievi est devenu membre d'honneur et Willi Frei a pris congé. De nouveaux membres ont été accueillis et l'accent a été mis sur les échanges concernant la formation continue et la participation.

Rohkarossen wurden nach den eigens entworfenen Lackierkonzepten beschichtet und lackiert. So lernen die Lernenden eine Arbeit von Grund auf zu entwerfen, zu gestalten und umzusetzen.

Individuell wurden die lackierten Rohkarossen teilweise noch zusätzlich mit Rädern, Auspuff, Spoilern, Lampen, Türgriffen und sonstigen Zierteilen verschönert. Die Projektarbeit dient auch als Standortbestimmung für das im selben Jahr stattfindende QV und soll die Lernenden nochmals auf ihre noch auszumerkenden Schwächen aufmerksam machen. Ebenso wird die Kommunikation der drei Eckpfeiler der Grundbildung – Lehrbetrieb, üK und Berufsfachschule – automatisch ver-

knüpft und vertieft. Und die Selbstständigkeit der Lernenden wird gefördert.

Die beiden Organisatoren des Anlasses waren erneut sehr beeindruckt und begeistert von den kreativen Ideen und deren Umsetzung. Herzliche Gratulation an die drei erstplatzierten Damen der Sektion Nordwestschweiz:

1. Rang:

Cameron Mariah Oser, Carrosserie Oser AG, Arisdorf, Note : 5.50

2. Rang :

Gina Bollani ; Franz Kurz AG; Sissach, Note: 5.43

3. Rang:

Lena Schmed, Auto Siegrist AG, Däniken, Note: 5.38

Sponsoren:

- Marti + Co. AG, Buchs
- JASA AG, Spreitenbach
- Stiftung zur Förderung des Berufsnachwuchses im Schweizerischen Autolackierergewerbe

Le 19 mars, les meilleurs travaux du concours de projets de la section carrosserie suisse du nord-ouest de la Suisse ont été récompensés à l'AGS de Bâle. 19 apprentis de BL, BS, SO et BE ont présenté des carrosseries brutes conçues de manière autonome, qu'ils avaient planifiées et réalisées en 4^e année d'apprentissage comme de véritables commandes de clients. Le concours renforce la créativité et l'autonomie et sert de préparation à la procédure de qualification. Les chefs experts se sont montrés enthousiasmés par les résultats.

carrosserie suisse Bern-Mittelland

Ausbilden, vernetzen, gestalten

Am 28. April 2025 fand die Generalversammlung der Sektion Bern-Mittelland in der Mobilcity Bern statt. Nach einem geselligen Apéro eröffnete Sektionspräsident Adrian Bringold die Versammlung mit einem entschlossenen «Hergehört!» und thematisierte aktuelle Herausforderungen wie Elektromobilität, Schadensteuerung und den anhaltenden Fachkräftemangel. Er rief zur aktiven Mitgestaltung und Investition in die Zukunft auf: Starke Betriebe seien solche, die mutig bleiben und Weiterbildung fördern.

Im Anschluss präsentierte Daniel Röschli, Direktor von carrosserie suisse, interessante Zahlen aus der Berufsbildung: Die Quote nicht bestandener Lehrabschlüsse sinkt, und das Interesse junger Frauen an den Carrosserie-Berufen steigt – eine positive Entwicklung, die weiter gestärkt werden soll.

Die Versammlung ging nahtlos in die GV der Genossenschaft carrosserie suisse



Rund 70 Mitglieder und Gäste folgten der Einladung zu einem Abend, der ganz im Zeichen der Fachkräftegewinnung, Bildung und Branchenthemen stand.

Academy über, geleitet von deren Präsident Patrick Balmer. Er würdigte das Engagement seines Teams, besonders im Bereich der überbetrieblichen Kurse, als Grundlage für die Ausbildung kommender Generationen. Ein Höhepunkt war die erfolgreiche Durchführung des Events mobilcity plus, bei dem Schülerinnen und Schüler Carrosserie- und Fahrzeugbauberufe praxisnah erleben

konnten. Die Resonanz war so positiv, dass Gespräche über eine Fortsetzung bereits liefen. Personell steht eine Veränderung an: Jonas Anderegg wird die Genossenschaft Ende Schuljahr verlassen (Seite 14).

Zum Schluss ehrte Patrick Balmer die erfolgreichen Teilnehmenden der WorldSkills 2024: Lara Kaufmann wurde Vizeweltmeisterin bei den Carrosserie-lackiererinnen, Robin Tamarcaz erreichte bei den Carrosseriespenglern den 6. Rang. Auch dies zeigt: Die Schweizer Nachwuchstalente sind international wettbewerbsfähig.

Environ 70 personnes ont participé à l'AG de la section Bern Mittelland à Mobilcity Bern. Les thèmes abordés ont été la pénurie de main-d'œuvre qualifiée, les tendances positives dans la formation professionnelle et le succès de l'événement de la relève mobilcity plus. Les participants aux WorldSkills Lara Kaufmann et Robin Tamarcaz ont également été mis à l'honneur.

carrosserie suisse Fribourg

Entre rétrospective, reconnaissance et avenir

Le 15 mai 2025, l'assemblée générale de carrosserie suisse Fribourg s'est tenue au Campus Le Vivier à Villaz-St-Pierre, en présence d'une quarantaine de participants, dont 22 membres. Ce site moderne, partagé par dix associations professionnelles, a suscité l'enthousiasme par ses infrastructures et sa vocation formatrice.

Le Président, Guy Romanens, a ouvert la séance en revenant sur une année marquée par l'installation réussie dans les nouveaux ateliers et le lancement des premiers cours. Il a salué l'implication du comité et du secrétariat. Le secrétaire patronal, Alain Chapuis, a ensuite présenté des comptes sains, approuvés à l'unanimité. Le Président des cours interentreprises, Christian Mettraux, a souligné la qualité du travail d'équipe lors du déménagement et rappelé la volonté de valoriser les locaux pour la formation initiale, continue



Avant la séance, les invités ont découvert les locaux lors d'une visite guidée.

et divers événements. Il a aussi annoncé l'envoi imminent d'un nouveau règlement des CIE avec une liste de matériel à l'attention des apprentis et formateurs.

L'assemblée a été marquée par des hommages. Claude Pasquier et René Waeber, anciens membres du comité, ont été nommés membres d'honneur pour leur engagement. Un moment fort a été la reconnaissance du Président

sortant, Guy Romanens, chaleureusement applaudi pour son leadership et son dévouement, et lui aussi nommé membre d'honneur.

Des invités ont également pris la parole: Julien Delabays (OCN), Armin Haymoz (carrosserie suisse) et Yannick Egger (Commission paritaire romande), qui a brièvement présenté la Convention collective de travail.

La soirée s'est terminée sur une note conviviale, autour d'un apéritif et d'un repas partagé avec membres, invités et sponsors.

Rendez-vous le 7 mai 2026 pour la prochaine AG dans le district de la Singine.

Am 15. Mai 2025 fand die Generalversammlung von carrosserie suisse Fribourg mit 40 Teilnehmenden in Villaz-St-Pierre statt. Höhepunkte waren Rückblicke, Ehrungen und der Abschied von Präsident Guy Romanens. Der Anlass endete mit Apéro und Essen. Nächster Termin: 7. Mai 2026.

carrosserie suisse Ticino

Carrozzeri uniti tra Al, giovani talenti e regole da rispettare

Lo scorso 8 aprile, nella splendida cornice del Grand Hotel Villa Castagnola a Lugano, si è tenuta l'Assemblea generale della nostra sezione ticinese. Tra brindisi e momenti di confronto, oltre 70 partecipanti hanno discusso temi centrali per il futuro del settore: digitalizzazione, formazione professionale e rispetto delle regole.

Damiano Crivelli, presidente della sezione, ha aperto l'assemblea ordinaria parlando delle sfide economiche che il settore delle carrozzerie deve affrontare. Ha evidenziato il calo delle immatricolazioni di veicoli nuovi e la stagnazione economica, che influenzano negativamente il nostro settore sia in modo diretto sia indiretto. Ha citato inoltre la crescente tendenza dei clienti a richiedere la liquidazione del danno anziché procedere alla riparazione, rivolgendosi poi a strutture oltre confine, dove i costi sono inferiori ma gli standard di qualità non sempre rispettati. Questo comportamento danneggia il settore locale e alimenta un mercato parallelo meno trasparente.

Crivelli ha sottolineato che l'incertezza economica e il rischio sono realtà tangibili per i carrozzieri. La variabilità del flusso di veicoli da riparare, influenzata da fattori esterni come le condizioni atmosferiche e le politiche assicurative, rende difficile una pianificazione stabile. Alcuni periodi dell'anno registrano picchi di lavoro, mentre altri segnano cali marcati della domanda. Questa imprevedibilità mina la stabilità

economica delle aziende e incide direttamente sulla determinazione della tariffa oraria, necessaria per garantire la sostenibilità delle imprese.

Tra i principali fattori esterni che influenzano il nostro settore, Crivelli ha menzionato la concorrenza sleale, che si manifesta in diverse forme: dal classico impiego di manodopera sottopagata (che nella nostra regione sembra fortunatamente

essere ben contrastato) alla mancata osservanza delle normative in materia di contratto collettivo, sicurezza e qualità. Alcune aziende – ha aggiunto Crivelli – si avvalgono quasi esclusivamente di personale temporaneo e stringono accordi a breve termine con compagnie assicurative per la riparazione di grandi flotte, soprattutto in seguito a eventi atmosferici eccezionali. Queste realtà operano con un rischio minimo, grazie ai flussi di lavoro garantiti, mentre le carrozzerie indipendenti (anche quelle con convenzioni tradizionali) devono affrontare il mercato senza o con pochissime garanzie di continuità. Questo squilibrio penalizza chi investe seriamente nelle proprie strutture e, soprattutto, nel personale.

A questo proposito è emersa anche una buona notizia: Paolo Vendola ha illustrato come dalle statistiche risulti in crescita la presenza di giovani donne nelle professioni della carrozzeria, segnale di un cambiamento positivo e inclusivo. Spazio anche alla tutela legale: nel corso dell'assemblea, i membri hanno votato all'unanimità il mandato all'avvocato Mi-

chele Patuzzo per analizzare situazioni critiche emerse sul territorio e proteggere l'integrità della categoria. Questa iniziativa, costruita ascoltando i bisogni concreti del territorio, sarà elaborata a tutela di chi lavora in modo etico e professionale. Per realizzarla sarà però necessaria un'analisi giuridica completa.

Il Presidente ha voluto inoltre porre l'accento sulla necessità di una gestione proattiva delle sfide legate all'intelligenza artificiale, all'automazione e alla digitalizzazione.

Infine, Crivelli ha espresso fiducia che, unendo le forze, si potranno affrontare le sfide con determinazione, consapevoli del valore del lavoro e della necessità di difenderlo.

La sezione ticinese si conferma così un punto di riferimento: vigile, compatta e determinata ad agire per il futuro della carrozzeria nel nostro Cantone.

Paolo Vendola
Coordinatore

carrosserie suisse Ticino



Die Generalversammlung der Sektion Tessin am 8. April in Lugano setzte starke Signale: Über 70 Teilnehmende diskutierten zentrale Themen wie Digitalisierung, Ausbildung, Rechtskonformität und unlauteren Wettbewerb. Präsident Crivelli forderte Entschlossenheit gegen wirtschaftliche Unsicherheit.

L'assemblée générale de la section tessinoise, qui s'est tenue le 8 avril à Lugano, a envoyé des signaux forts : plus de 70 participants ont discuté de thèmes centraux tels que la numérisation, la formation, la conformité juridique et la concurrence déloyale. Le président Crivelli a appelé à la fermeté contre l'incertitude économique.

Weil Perfektion im Glanz beginnt

UHS 80 Klarlack

www.gyso.ch



GYSO

carrosserie suisse Zürich

Otelfingen: Grünes Licht und alternative Antriebe

Am 15. Mai 2025 fand die Generalversammlung der Sektion Zürich im Golfpark Otelfingen statt. Nach einem geselligen Apéro leitete Präsident Michael Oesch, unterstützt vom Vorstand, souverän durch die Versammlung.

In seiner Eröffnungsrede ging Oesch auf die zunehmenden Herausforderungen durch komplexere Fahrzeugtechnologien ein und betonte die Notwendigkeit gezielter Weiterbildung. Besonders hervorgehoben wurde ein Event aus dem Jahr 2024: eine nostalgische Töffli-Tour auf den Atzmännig, die bei den Teilnehmenden grossen Anklang fand. Zudem begrüsst die Sektion fünf neue Mitgliederbetriebe: Spezialwerchstatt AG (Hittnau), Taravella AG (Gossau), Wiederkehr Fahrzeugbau GmbH (Niederurnen), SMR Automobile GmbH (Wallisellen) und Z-Carrosserie (Thalwil).

Ein bedeutender Ausblick kam von Olaf Pfeifer, Direktor der Schweizerischen



Rund 60 Mitglieder und Gäste nahmen an der GV in Otelfingen teil.

Technischen Fachschule Winterthur (STFW). Der Neubau der Schule schreitet gut voran, und bereits im Sommer sollen erste Bereiche eröffnet werden – ein wichtiger Schritt zur weiteren Qualitätssteigerung in der Berufsbildung der Branche.

Felix Trösch, Vertreter der IG Strasse Zürich, informierte über die kantonale Abstimmung zum geplanten Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen. Trösch warnte vor

negativen Folgen für Verkehr und Gewerbe. Die Sektion Zürich beschloss, den Abstimmungskampf mit 3000 Franken zu unterstützen, um ein Zeichen gegen flächendeckendes Tempo 30 zu setzen.

Zum Abschluss referierte Bernward Limacher (Autef GmbH) über den sicheren Umgang mit Hochvoltssystemen und Kältemitteln. Er betonte, dass fundiertes Wissen mehr Sicherheit im Werkstattalltag schafft: «Fachwissen ersetzt Angst – und ermöglicht professionelles Arbeiten mit modernen Antriebstechnologien.»

L'AG de la section de Zurich s'est tenue au Golfpark d'Otelfingen en présence d'une soixantaine de participants. Les thèmes abordés ont été les nouveaux membres, les défis techniques, le nouveau bâtiment STFW et l'engagement politique contre la limitation de vitesse à 30 km/h. La soirée s'est terminée par un exposé sur l'utilisation sûre de la technique haute tension.

carrosserie suisse Zentralschweiz

Kari Kempf zum Ehrenmitglied gekürt

Die Generalversammlung der Sektion Zentralschweiz fand an spektakulärer Lage im Bürgenstock Resort über dem Vierwaldstättersee statt und war geprägt von wichtigen Personalien, Nachwuchsthemen und Ehrungen.

Im Zentrum stand die Ernennung von Kari Kempf zum Ehrenmitglied. Der 63-jährige Altdorfer, Geschäftsleiter der Carrosserie & Autospritzwerk Geser GmbH, wurde vom langjährigen Vizepräsidenten Jürg Zurkirchen mit einer

persönlichen Laudatio verabschiedet. Gleichzeitig wurde Roman Schacher, Inhaber der Carrosserie Schacher GmbH in Grosswangen, neu in den Vorstand gewählt.

Ein zentrales Thema war erneut die Nachwuchsrekrutierung. Präsident Thomas Jauch zeigte sich besorgt über die stagnierenden Lernendenzahlen in den fünf Carrosserieberufen und rief dazu auf, noch intensiver für die attraktiven und zukunftssträchtigen Lehrberufe zu werben.

Auch Daniel Röschli, Direktor des nationalen Dachverbands carrosserie suisse, betonte in seinem Grusswort die Bedeutung der Nachwuchsförderung – insbesondere müsse verhindert werden, dass zu viele ausgebildete Fachkräfte die Branche verlassen.

Ein weiteres Highlight war der Auftritt des FDP-Nationalrats Heinz Theiler, Inhaber der H. Theiler GmbH in Goldau und derzeit einziger Vertreter des Car-

rosseriegewerbes im Parlament. Er gewährte spannende Einblicke in die Parlamentsarbeit.

Für Glanz sorgte auch die Preisverleihung des Projektwettbewerbs für Lernende im dritten Lehrjahr. Angelina Wüthrich, Rafael Martins und Ivin Arnet wurden für ihre herausragenden Leistungen geehrt und erhielten den Wanderpokal aus den Händen von Geschäftsführer Marcel Kaufmann.

Den stilvollen Abschluss bildete ein Apéro riche auf der Terrasse des Bürgenstock Resorts – bei traumhaftem Frühlingswetter und bester Stimmung.

Lors de l'AG de carrosserie suisse Suisse centrale, Kari Kempf a été nommé membre d'honneur et Roman Schacher a été élu au comité. Le président Thomas Jauch a lancé un appel aux entreprises pour qu'elles forment davantage d'apprentis. Les trois meilleurs projets d'apprentissage ont été récompensés. Clôture : apéritif sur le Bürgenstock.



Kari Kempf (Mitte) ist neu Ehrenmitglied der Sektion Zentralschweiz. (Bild: apimedia)

carrosserie suisse Aargau

Grosses Interesse und fliegende PET-Flaschen



Präsident Michael Hallauer zeigte sich erfreut über das grosse Interesse und den Wunsch zur Mitwirkung.

Am 3. April 2025 fand im Restaurant Halle5 in Muri AG die Generalversammlung der Sektion Aargau statt – mit über 100 Teilnehmenden war das Interesse gross. Der Vorstand um Präsident Michael Hallauer eröffnete den Abend mit einem Apéro, der Raum für Austausch bot. In stillem Gedenken an zwei verstorbene Mitglieder begann die formelle Versammlung, bei der alle Traktanden einstimmig genehmigt wurden.

Der gesamte Vorstand wurde bestätigt; neu ergänzt Antonino Trovato das Team und übernimmt das Ressort Fahrzeugschlosser/-in von Stefan Gloor, der mit einem persönlichen Geschenk verabschiedet wurde.

Die gute Stimmung fiel besonders auf – viele Mitglieder nutzten die Gelegenheit zum persönlichen Austausch. Zudem konnte die Sektion vier neue Betriebe willkommen heissen: Autospritzwerk Asp AG, HCW Hauser Carrosserie Werk GmbH, Simon & Züger AG sowie Widmer Carrosserie AG.

Ein Highlight war der Input von Isabel Suter, Leiterin Marketing & Kommunikation des Zentralverbands, zur Social-Media-Strategie – insbesondere zur Videoplattform TikTok, die für das Nachwuchsmarketing genutzt wird. Mit einem humorvollen Video mit fliegenden PET-Flaschen veranschaulichte sie das Potenzial solcher Plattformen. Zusätz-

lich informierte sie über einen geplanten Webshop für individualisierbares Marketingmaterial.

Zum Abschluss rief Hallauer die Mitglieder zur aktiven Beteiligung an Events wie den Seifenkistenrennen auf, bei denen Betriebe direkt mit Jugendlichen in Kontakt treten können. Auch dieses Jahr ist carrosserie suisse Sponsor des IG Seifenkisten Derby Schweiz. Ehrengäste Urs Widmer (Aargauischer Gewerbeverband) und Mathias Richner (Weiterbildung Zofingen) überbrachten Grussworte, bevor das Abendessen serviert wurde.

L'AG de la section argovienne de carrosserie suisse a réuni plus de 100 participants à Muri. Le comité a été confirmé, de nouvelles entreprises ont été admises et le marketing par les médias sociaux – en particulier TikTok – a été présenté. Le président Hallauer a appelé à une participation active aux événements.

carrosserie suisse Valais

Plus d'espace pour le métier de carrossier-réparateur CFC



Le 30 avril, carrosserie suisse Valais s'est réunie pour son assemblée générale à Martigny.

La promotion de la relève a été l'un des thèmes centraux de la soirée. La formation des jeunes professionnels a été soulignée comme essentielle pour l'avenir de la branche. Le comité a exhorté les entreprises à prendre leurs responsabilités et à créer des places de formation de haute qualité. Dans ce contexte, le salon des métiers Your Challenge à Martigny, auquel la section participe activement en collaboration avec l'UP-

SA afin de familiariser les jeunes avec le domaine professionnel de la carrosserie, a également été abordé. Des démonstrations numériques de peinture, du matériel d'information et des films sur les métiers y sont proposés.

Une autre préoccupation était de mieux faire connaître la nouvelle formation initiale de réparateur-carrossier CFC, qui existe depuis 2022. Cette formation comble le fossé entre la tôlerie et la

peinture et vise à améliorer la répartition du travail au sein de l'entreprise. M. Darbellay a souligné combien il était important de mieux faire connaître cette possibilité dans le secteur.

Les thèmes de la certification et des partenariats avec les assurances ont également été abordés. Les premières recertifications sont déjà en cours.

Des conférenciers invités tels que Bernard Dayer (directeur de l'EPTM) et Charles-Albert Hediger (Président UPSA) ainsi qu'Armin Haymoz, Vice-président de carrosserie suisse, ont enrichi la soirée de leurs interventions. Merci de rajouter M. Grosse (responsable Valais) et M. Monney (technique).

Am 30. April traf sich die Sektion Wallis zur Generalversammlung in Martigny. Zentrale Themen waren Nachwuchsförderung, die neue Ausbildung Carrossieri reparateur/-in EFZ, Zertifizierungen und Partnerschaften mit Versicherungen. Der Vorstand betonte den Dialog mit den Mitgliedern.

carrosserie suisse Neuchâtel JU BE fr.

L'AG du 60^{ème} pour carrosserie suisse Neuchâtel JU BE fr.

Le 1^{er} avril passé, plus de 25 membres de la section de carrosserie suisse Neuchâtel JU BE fr. se sont réunis à l'Auberge de la Tène pour l'assemblée générale. La visite d'une délégation de la section valaisanne, conduite par sa nouvelle présidente Marianne Darbellay, a ravi les membres neuchâtelois.

Dans son rapports d'activités, Paolo Roxo est revenu sur les grands événements qui ont marqué l'année 2024

- 5 séances du Comité au Manoir de La Poste.
- Organisation de l'AG avec des intervenants externes en 2024 : le réseau d'entreprises formatrices neuchâteloises (REN) et Run & Sign.
- Remise des CFC co-organisée au CPNE au Locle avec la participation d'Olivier Burri, Champion suisse de rallye, et le Conseiller d'Etat Frédéric Mairy
- Participation au Forum des métiers à La Chaux-de-Fonds
- Un afterwork au karting de Bassecourt



Des représentants de l'association centrale ont également assisté à l'AG : Felix Wyss, président central, Armin Haymoz, vice-président, ainsi que Daniel Röschli, directeur.

- Une visite du Palais fédéral avec Damien Cottier, Conseiller national et Président de l'Union neuchâteloise des arts & métiers
 - Organisation d'une séance d'information publique au Cercle national sur la CCT
- Le Président Roxo a annoncé deux dates en rapport avec la formation professionnelle : Forum des métiers : 27 novembre 2025 aux Patinoires du Littoral et Capa-

Cité : du 10 au 16 septembre 2026, à La Chaux-de-Fonds

Au terme de son intervention Paolo Roxo a fait appel aux forces vives. Il a lancé l'appel suivant : « Le dynamisme d'une section dépend de son comité. Les départs enregistrés ne sont pas compensés. Nous avons fait des appels du pied pour étoffer le comité: < intéressant, mais trop tôt! >, < j'ai d'autres priorités >, voilà ce qu'on nous dit. Si nous voulons donner des perspectives à notre section, engageons-nous! »

Accéder à l'article complet via le code QR.



Am 1. April trafen sich über 25 Mitglieder zur GV der Sektion Neuchâtel JU BE fr. in La Tène. Themen waren Berufsbildung, Versicherungs-Partnerschaften und das 60-Jahre-Jubiläum. Präsident Roxo rief zum Engagement auf, prominente Gäste und die Walliser Sektion verliehen dem Anlass besonderen Glanz.

BELEAF



UNSERE ÜBERZEUGUNG, UNSERE VERANTWORTUNG.

Im Mittelpunkt unseres Geschäfts steht die feste Überzeugung, dass Nachhaltigkeit nicht nur ein Ziel ist, sondern eine Verantwortung. Als Ihr Partner bietet Axalta leistungsstarke, umweltbewusste Produkte, innovative Werkzeuge und optimale Ressourcen, die Ihnen helfen, Ihren ökologischen Fußabdruck zu minimieren und gleichzeitig zu Ihrem Geschäftserfolg beizutragen.

BELEAF an eine bessere Zukunft. Schaffen Sie noch heute Veränderung.
refinish.axalta.eu/beleaf-de



Sika

Reparieren statt ersetzen

Mit der SikaForce-30x Series Purform hat Sika eine neue Generation schnell härtender Klebstoffe für die Kunststoffreparatur auf den Markt gebracht, die noch besser verarbeitet werden können. Die Klebstoffe verlängern die Lebensdauer von Autobauteilen und erfordern keine REACH-Schulung. Mit den schnell härtenden Kunststoffreparaturklebstoffen von Sika sind Reparaturen ressourcenschonend und kostengünstig möglich – ohne dass die Optik leidet. Klebstoffe der SikaForce-30x Series basieren auf der neuen Sika-Klebstofftechnologie Purform. Sie sind als schnelle und ultraschnelle Version (SikaForce-301, SikaForce-302) und mit verschiedenen Offenzeiten erhältlich, haften gut auf verschiedensten Untergründen und sind überlackierbar.



Wer repariert, hat keine Wartezeiten und muss keine teuren Ersatzteile kaufen.

Si on répare, on n'a pas besoin d'attendre et ni d'acheter des pièces de rechange coûteuses.

Sika

Réparer au lieu de remplacer

Avec la série SikaForce-30x Purform, Sika lance une nouvelle génération de colles à durcissement rapide pour la réparation des plastiques, offrant une mise en œuvre encore plus performante. Ces colles prolongent la durée de vie des pièces et ne nécessitent aucune formation REACH.

Grâce aux colles de réparation plastique à durcissement rapide de Sika, les réparations sont économes en ressources et rentables, sans compromettre l'esthétique.

Les colles de la série Sika-

Force-30x sont basés sur la nouvelle technologie de colle Purform de Sika. Disponibles en versions rapide et ultra-rapide (SikaForce-301, SikaForce-302), avec différents temps après ouverture, ils adhèrent parfaitement à une grande variété de supports et peuvent être repeints.

Axalta

Neue Generation FCLE-Technologie am Start

Axalta gab am 22. April die Einführung der nächsten Generation von Klarlack- und Füllerprodukten seines Fast-Cure-Low-Energy-Systems (FCLE) bekannt. Axalta bietet das System in drei seiner Premium-Reparaturlackmarken an: Cromax – Ultra Performance Energy System, Spies Hecker – unter der Speed-TEC Produktfamilie sowie Standox – Xtreme System. Die Highlights: Der neue Klarlack erfordert keine Aktivierung des Basislacks. Somit gestaltet sich die Applikation schneller und einfacher. Er verfügt zur Erfüllung von Fahrzeughersteller-Vorgaben über kratz- und chemikalienbeständiges Finish mit erhöhter Robustheit.

Der Füller der nächsten Generation reduziert die Komplexität in der Lackierwerkstatt – durch die Kombination von Schleiffüller und Nass-in-Nass-Füller in einem Produkt. Reparaturlackierer müssen sich also nicht mehr zwischen einem Schleif- oder Nass-in-Nass-Produkt entscheiden. Infos: refinish.axalta.eu/fcle

Axalta

Nouvelle génération FCLE

Axalta a annoncé le 22 avril le lancement de la nouvelle génération de vernis transparent et d'apprêts de son système Fast-Cure Low Energy (FCLE). Axalta propose ce système dans trois de ses marques de réparation automobile haut de gamme : Cromax (système Ultra Performance Energy), Spies Hecker (famille Speed-TEC) et Standox (système Xtreme). Points forts:

Ce nouveau vernis transparent ne nécessite aucune activation de la couche de base, ce qui facilite et accélère l'application. Sa finition résistante aux rayures et aux produits chimiques offre une durabilité accrue, conforme aux spécifications des constructeurs.

L'apprêt nouvelle génération diminue la complexité dans l'atelier de carrosserie en combinant un apprêt de ponçage et un apprêt mouillé sur mouillé en un seul produit. Les carrossiers-peintres n'ont plus à choisir entre un produit de ponçage ou mouillé sur mouillé.

Infos : refinish.axalta.eu/fcle

MOBIL
VIA


Pensionskasse MOBIL

Informationen zum Geschäftsjahr 2024

Deckungsgrad per 31.12.2024: **112,69 %**

Mehr Informationen auf mobilvia.ch

Plattform OccParts

Mehr als nur ein Marktplatz

Aufgrund der hohen Kosten für originale Ersatzteile werden immer mehr Unfallfahrzeuge zum buchhalterischen Totalschaden. Gleichzeitig stapeln sich in Garagen, Carrosseriewerkstätten und bei Privatpersonen zahlreiche neue und gebrauchte Teile, die ungenutzt früher oder später im Müll landen. OccParts möchte das ändern. «Unsere Plattform soll eine nachhaltige Lösung bieten, die alten Autoteilen neues Leben einhaucht», erklärt Claudio Brühlhart. OccParts ist komplett kostenfrei, sowohl für Anbieter als auch Suchende. Die Handhabung ist einfach: Account erstellen, Teilenummer eingeben, Fotos hochladen, Verkaufspreis festlegen – fertig, das Inserat ist erstellt. Käufer und Verkäufer treten direkt miteinander in Kontakt, ohne Vermittler oder zusätzliche Kosten.

«OccParts ist mehr als nur ein Marktplatz – es ist eine Community. Gemeinsam möchten wir dazu beitragen, Ressourcen effizienter zu nutzen und den Kauf von teuren Neuteilen zu umgehen, wenn eine günstige Alternative verfügbar ist», so Claudio Brühlhart. Zugang unter occparts.mysharetribe.com



Statt wertvolle Ressourcen zu verschwenden, gibt OccParts den Teilen eine zweite Chance – und den Reparateuren die Möglichkeit, Geld zu sparen.

Au lieu de gaspiller des ressources précieuses, OccParts donne aux pièces une seconde chance – et aux réparateurs la possibilité d'économiser de l'argent.

Plattform OccParts

Bien plus qu'un marché

Les pièces détachées d'origine sont devenues chères, les véhicules accidentés souvent déclaré en dommage total. Par ailleurs, beaucoup de pièces neuves et d'occasion s'accumulent chez les garagistes, les carrossiers et les particuliers – inutilisées et vouées tôt ou tard à l'élimination. C'est ici qu'intervient OccParts : « Notre plateforme offre une solution durable pour redonner vie aux pièces automobiles usagées », explique Claudio Brühlhart. OccParts est gratuit, l'utilisation est simple. Tant pour les vendeurs que ceux qui recherchent des pièces : créer un compte, saisir la référence de la pièce, télécharger les photos, fixer le prix de vente ; c'est déjà tout, l'annonce créée. Acheteurs et vendeurs communiquent directement entre eux, sans intermédiaire ni frais supplémentaires.

Claudio Brühlhart: « OccParts, c'est plus qu'une simple plateforme de marché : c'est une communauté. Ensemble, nous contribuons à l'utilisation efficace des ressources et éviter l'achat de pièces neuves coûteuses lorsqu'une alternative moins chère est disponible. »

Accès : occparts.mysharetribe.com



SCHNELL, EINFACH, KOSTEN-EFFIZIENT UND NACHHALTIG

SikaForce®-30x (Purform®) SERIE für Kunststoffreparaturen

- Schnelle und ultraschnelle Version mit verschiedenen Offenzeiten
- Gute Haftung auf einer Vielzahl von Untergründen
- Schnelle Aushärtung bei Raumtemperatur
- Überlackierbar
- Von der REACH Sicherheitschulung bezüglich monomeren Diisocyanaten ausgenommen

www.sika.ch

BUILDING TRUST



SATAjet 100 B Black

Füllerpistole in neuer Sonderedition

Die SATAjet 100 B ist ein Spezialwerkzeug für die Applikation von Primer- und Füllermaterialien. Um ihre Bedeutung hervorzuheben, bringt SATA jetzt die Sonderedition SATAjet 100 B Black. Ganz bewusst hat der Kornwestheimer Hersteller das Design an sein Flaggschiff, die jet X, angelehnt. Laut SATA soll damit die Bedeutung fachgerecht ausgeführter Vorarbeiten ins Rampenlicht gerückt werden – nach dem Grundsatz: Auch die beste Lackierpistole braucht einen Kollegen, der die Grundlage schafft. 20 Exemplare der SATAjet 100 B Black verbergen ein «VIP-Ticket» in ihrer Verpackung. Damit gewinnt der glückliche Käufer eine jet X DIGITAL ready.



Die limitierte SATAjet 100 B Black ist ab dem 1.7.2025 im Fachhandel erhältlich – nur solange der Vorrat reicht.

ESA und Datenschutz

esaGPT bringt sichere KI in Schweizer Garagen

Künstliche Intelligenz revolutioniert die Arbeitswelt – auch in der Automobilbranche. Die ESA begegnet dieser Entwicklung mit einer eigenen, datenschutzkonformen Lösung: esaGPT. Als exklusive KI-Lösung für das Schweizer Garagengewerbe stellt die ESA damit über den eShop eine sichere, speziell angepasste Technologie bereit, die Fortschritt und Datenschutz vereint.

Wer als Garagist moderne KI-Chats nutzen will, kommt nicht darum herum, auch sensible Daten zu bearbeiten – etwa Informationen zu Kunden, Fahrzeugen oder Kontakten. Doch genau hier liegt oft die Herausforderung: Viele Betriebe zögern, öffentlich zugängliche Modelle wie ChatGPT zu verwenden. Die Sorge vor Datenmissbrauch oder Cyberangriffen ist gross – und berechtigt. Deshalb hat die ESA frühzeitig auf eine eigene, durch die Impunix AG geprüfte und sichere Lösung gesetzt.



esaGPT nutzt das Modell GPT-4o, übermittelt jedoch keine Daten an OpenAI. Die Konfiguration ist exakt auf die Anforderungen im Garagenalltag zugeschnitten.

esaGPT utilise le modèle GPT-4o, mais ne transmet pas de données à OpenAI. La configuration est parfaitement adaptée aux exigences d'une utilisation quotidienne en garage.



ESA la protection des données

esaGPT apporte une IA sûre aux garages suisses

L'intelligence artificielle révolutionne le monde du travail, y compris dans la branche automobile. L'ESA répond à cette évolution avec sa propre solution: esaGPT. En tant que solution basée sur l'IA exclusive, destinée aux garages suisses, l'ESA met à disposition une technologie sûre et spécialement adaptée, qui allie progrès et protection des données.

Les garagistes qui souhaitent utiliser des systèmes de messagerie en IA modernes ne peuvent éviter de traiter des données sensibles, telles que des informations sur les clients, les véhicules ou les contacts. Or, c'est souvent là que réside la difficulté : de nombreuses entreprises hésitent à utiliser des modèles publics comme ChatGPT. Les craintes d'utilisation

abusives des données ou de cyberattaques sont importantes et justifiées. C'est pourquoi l'ESA a opté très tôt pour sa propre solution sécurisée, testée par Impunix AG.

**MOBIL
VIA**

SATAjet 100 B Black

Pistolet d'apprêt de Sata en édition limitée

Pour obtenir un bon résultat, du bon travail préparatoire est indispensable. A cet effet, la gamme de produits SATA propose le SATAjet 100 B, un outil spécial pour l'application d'apprêts, primer et produits sous-couche. Pour souligner son importance, SATA lance aujourd'hui l'édition spéciale SATAjet 100 B Black. Le fabricant de Kornwestheim s'est inspiré de son produit phare, le Jet X, pour son design. Selon SATA, l'importance d'une préparation soignée est mise en avant, partant du principe que même le meilleur pistolet a besoin d'un partenaire pour poser les fondations. Vingt unités SATAjet 100 B Black contiendront un « ticket VIP » caché dans leur emballage. Ce ticket permettra à l'heureux acquéreur de tenter de gagner un Jet X DIGITAL Ready.

L'édition limitée SATAjet 100 B Black sera disponible chez les revendeurs spécialisés à partir du 1^{er} juillet 2025, dans la limite des stocks disponibles.



Caisse de pensions MOBIL

Informations sur l'exercice 2024

Taux de couverture au 31.12.2024 : **112,69 %**

Plus d'informations sur **mobilvia.ch**

EPFL Racing Team

Auf den Spuren von Hamilton und Vettel

carrosserie suisse mittendrin bei Formula-Rennen: Die Carrosserie de la Veyre aus Saint-Légier-La Chiésaz VD am Lac Léman verlieh dem Rennwagen des EPFL Racing Teams den letzten Schliff.

Das EPFL Racing Team – ein von Studierenden der École Polytechnique Fédérale de Lausanne gegründetes Formula Student Team – erhielt dieses Jahr besondere Unterstützung aus der Praxis: Die Carrosserie de la Veyre aus den Reihen von carrosserie suisse wirkte aktiv an der Gestaltung des aktuellen Rennwagens mit.

Im Rahmen dieser Zusammenarbeit sponserte der Carrosseriebetrieb aus der Romandie die finale Lackierung des Fahrzeugs – und verlieh dem Wagen damit sein cooles optisches Design. So entstand ein Look, der technische Innovation mit professioneller Fahrzeugästhetik vereint – inklusive carrosserie suisse-Logo gleich unterhalb des Cockpits. «Unsere Mitarbeitenden hatten viel Spass bei der Arbeit an diesem Rennwagen der EPFL. Ein so besonderes Fahrzeug im Betrieb zu haben, war etwas ganz anderes. Und auf diese Weise junge Menschen, in diesem Fall Studenten, bei ihren Rennen zu unterstützen, ist eine tolle Sache», zeigte sich Giovanni Di Tria von der Carrosserie de la Veyre stolz.

Das EPFL Racing Team entwickelt jedes Jahr in nur neun Monaten einen neuen elektrischen Rennwagen, mit dem es an internationalen Formula Student Wettbewerben teilnimmt. Mehr als 80 engagierte Studentinnen und Studenten arbeiten dabei jeweils interdisziplinär an einem Fahrzeug, das nicht nur Leistung bringt, sondern auch Nachhaltigkeit und Innovation vereint. Das EPFL Racing Team setzt sich bei der Konstruktion des Rennwagens mit Themen wie Aerodynamik, alternativen Antrieben, dem Chassisbau und auch Fahrassistenzsystemen auseinander.

Die Mitwirkung von carrosserie suisse ist ein gelungenes Beispiel für die Verbindung zwischen Ausbildung, Praxis und Nachwuchsförderung im Ingenieurwesen – und zeigt, wie die Schweizer Carrosseriebranche junge Talente aktiv unterstützt.

Text: Samuel Knecht, Bild: carrosserie suisse

EPFL Racing Team

Sur les traces de Hamilton et Vettel

carrosserie suisse au cœur de la Formule 1 : la Carrosserie de la Veyre de Saint-Légier-La Chiésaz VD au bord du lac Léman a apporté la touche finale à la voiture de course de l'EPFL Racing Team



Der 2025er-Rennwagen des EPFL Racing Teams.

La voiture de course 2025 de l'EPFL Racing Team.

L'EPFL Racing Team – le Formula Student Team fondée par des étudiants de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne – a reçu cette année un soutien particulier du terrain : la Carrosserie de la Veyre des rangs de carrosserie suisse a participé activement à la conception de la voiture de course actuelle.

Dans le cadre de cette collaboration, la carrosserie romande a sponsorisé la peinture finale, conférant à la voiture un design élégant. Le résultat est un look alliant innovation technique et esthétique professionnelle, avec notamment le logo carrosserie suisse juste sous le cockpit. « Nos collaborateurs ont pris beaucoup de plaisir à travailler sur cette voiture de course de l'EPFL. Avoir un véhicule aussi spécial dans l'atelier était une expérience unique. Soutenir ainsi les jeunes, en l'occurrence

les étudiants, dans leurs courses est une excellente chose », a déclaré avec fierté Giovanni Di Tria, de la Carrosserie de la Veyre.

Chaque année, l'EPFL Racing Team développe en seulement neuf mois une nouvelle voiture de course électrique, qu'elle utilise pour participer aux compétitions internationales de Formula Student. Plus de 80 étudiants passionnés travaillent dans différentes disciplines pour créer un véhicule performant, alliant durabilité et innovation.

Pour concevoir cette voiture, l'EPFL Racing Team explore des sujets tels que l'aérodynamique, les systèmes de propulsion alternatifs, la construction du châssis et les systèmes d'assistance à la conduite.

L'engagement de carrosserie suisse est un exemple réussi de la connexion entre la formation, la pratique et la promotion des jeunes talents en ingénierie – et montre comment la branche suisse de la carrosserie automobile soutient activement les jeunes talents.

Texte : Samuel Knecht, images : carrosserie suisse

Akzo Nobel Coatings AG

Ressourcen schonen als Betriebsaufgabe

Carrosseriebetriebe geraten zunehmend unter Zugzwang, ressourcenschonende Prozesse nachzuweisen. Lackhersteller AkzoNobel-Sikkens unterstützt seine Kunden und Partner dabei mit einer Vielzahl von Massnahmen und Produkten.

«Die Nachhaltigkeitsbestrebungen unserer Partner unterstützen wir mit dem Sustainable Repair Network, welches nach einer im Jahr 2024 gestarteten Pilotphase nun an den Start geht», erklärt Amedeo Bonorva, Country Sales Manager Vehicle Refinishes Switzerland von AkzoNobel. Unter der Leitung von Salvatore Malomo, Business Development Manager von AkzoNobel, durchlaufen die Kunden einen dreistufigen Prozess, bei dem zunächst die CO₂-Bilanz der Carrosseriewerkstätten analysiert wird, um dann die passenden Schritte zur Reduzierung der Emissionen zu ermitteln. Danach wird die Umsetzung der definierten Massnahmen engmaschig begleitet.

Datenorientiert und praktikabel – auch für kleinere Betriebe

Im ersten Schritt werden mit dem Werkzeug «Carbon Pulse» die CO₂-Emissionen der Betriebe gemessen. Schlüsselindikatoren sind Energieverbrauchs- und Produktionsdaten, einschliesslich Fahrzeugdurchsatz und Reparaturstatistiken. Mit dem zweiten Werkzeug «Energy Pulse» werden alle Bereiche des Energieverbrauchs hinsichtlich ihrer Emissionen betrachtet, von der Spritzkabine über die Büro- und Gebäudetechnik bis hin zum Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden. Im dritten Schritt wird mit dem Werkzeug «4 R Pulse» eine ressourcenschonende Herangehensweise für die Fahrzeugreparatur und Betriebsführung nach dem Motto «Repair, Recycle, Re-use und Reduce» eingeführt.

«Die Phasen der Datenerhebung, Analyse und des Monitorings nehmen zwar einige Zeit in Anspruch, dennoch hat sich der Aufwand für uns sofort gelohnt», meint Peter Hümbeli, Leiter Carrosserie bei der Carrosserie Plankl AG, einem Betrieb mit 14 Mitarbeitenden. «Wir verfügen jetzt nicht nur über hochwertige Datenbestände, die wir auch anderen Kundengruppen weiterreichen können, sondern wir setzen unsere Energiequellen bewusster ein und konnten die positiven Auswirkungen davon bereits früh erkennen.»

Redaktion: Henrik Petro, Bilder: Akzo Nobel Coatings AG

Akzo Nobel Coatings AG

Conserver les ressources: un devoir

Les ateliers de carrosserie sont de plus en plus contraints de mettre en œuvre des procédés économes en ressources. Le fabricant de peinture AkzoNobel-Sikkens accompagne ses clients et partenaires avec plusieurs mesures et produits.



Salvatore Malomo, Business Development Manager von AkzoNobel: «Im Sustainable Repair Network erhält die nachhaltige Lösung gegenüber einer profitorientierten Lösung Vorrang.»

Salvatore Malomo, Business Development Manager chez AkzoNobel: « Dans le Sustainable Repair Network (réparations durables), les solutions durables priment sur les solutions axées sur le profit. »

« Nous soutenons les efforts de nos partenaires en matière de développement durable grâce au Réseau de Réparation Durable (Sustainable Repair Network), lancé après une phase pilote en 2024 », explique Amedeo Bonorva, Responsable des Ventes Pays pour le refinisch en Suisse chez AkzoNobel. Sous la direction de Salvatore Malomo (Country Sales Manager Vehicle Refinishes Switzerland), les clients suivent un processus en 3 étapes : l'analyse de l'empreinte carbone de leur atelier de carrosserie, puis l'identification des mesures appropriées pour réduire les émissions. La mise en œuvre des mesures définies est ensuite suivie de près.

Agir sur la base de données et praticabilité – même pour les petites entreprises

Dans un premier temps, l'outil « Carbon Pulse » permet de mesurer les émissions de CO₂ des entreprises. Les indicateurs clés sont la consommation d'énergie et les données de production, notamment la cadence des véhicules

et les statistiques de réparation. Le deuxième outil, « Energy Pulse », analyse les émissions de tous les postes consommateurs d'énergie, de la cabine de peinture aux technologies des bureaux et des bâtiments, en passant par le comportement en mobilité des employés. Dans un troisième temps, l'outil « 4 R Pulse » permet d'introduire une approche économe en ressources pour la réparation des véhicules et la gestion opérationnelle, selon le principe « Réparer, Recycler, Réutiliser et Réduire ».

« Les phases de collecte, d'analyse et de suivi des données prennent du temps, mais nos efforts ont immédiatement porté leurs fruits », déclare Peter Hümbeli, responsable de l'atelier de carrosserie chez Carrosserie Plankl AG, une entreprise de 14 employés. « Non seulement nous disposons désormais de données de haute qualité que nous pouvons partager avec d'autres groupes de clients, mais nous utilisons également nos sources d'énergie de manière plus responsable et avons pu en constater très tôt les effets positifs. »

Texte : Henrik Petro, images : Akzo Nobel Coatings AG

Blutech AG

Der Lackierer ohne Emotionen

Bei der Carwill AG in Willisau ist der schweizweit erste Lackierroboter PaintGo von Onew im Einsatz. Werden menschliche Carrosserielackierer bald überflüssig?

«Lackierer ersetzen können und wollen wir nicht», macht Roger Blum von Blutech, dem Generalimporteur für die Schweiz und Österreich gleich zu Beginn klar. «Der Roboter imitiert nur die Bewegungen des Lackierers, dafür immer genau gleich, ohne emotionale Schwankungen.»

Technologie aus Wuhan

Bei der Hardware handelt es sich um einen herkömmlichen Industrieroboter, der von Anbieter Onew in Wuhan, China, umgerüstet und programmiert wird. Roger Blum hatte spezifisch nach so einem Produkt gesucht, wie er erklärt: «Bei einem meiner Kunden gehen von acht Lackierern dieses Jahr vier in Rente. Mit einem solchen Roboter kann ein Lackierer allein gleichviel Arbeit bewältigen wie zu zweit. Sofern zwei Kabinen vorhanden sind, können zwei Fahrzeuge gleichzeitig lackiert werden – eines vom Lackierer, das andere vom Roboter. Oder der Lackierer mischt zum Beispiel bereits den nächsten Farbton an.»

Zur Installation gehören Schienen entlang der Kabinenwand. Auf diesen werden (in einer Standardkabine) bis zu sechs Arbeitsstationen definiert, so dass sechs Carrosserieteile vorbereitet und nacheinander lackiert werden können. Über einen Touchscreen wählt der Lackierer das entsprechende Fahrzeug

Blutech AG

Le carrossier-peintre impassible

Carwill AG, à Willisau, utilise le premier robot de peinture en Suisse, PaintGo d'Onew. Les carrossiers-peintres seront-ils bientôt obsolètes ?

« Nous ne pouvons ni ne voulons remplacer les carrossiers-peintres », précise d'emblée Roger Blum de Blutech, importateur général pour la Suisse et l'Autriche. « Le robot imite simplement les mouvements du peintre, mais toujours exactement les mêmes, sans aucune fluctuation émotionnelle. »

Technologie made in Wuhan

Le matériel est un robot industriel conventionnel, en cours de conversion et de programmation par Onew à Wuhan, en Chine. Roger Blum recherchait précisément un tel produit, comme il l'explique : « Chez l'un de mes clients, quatre de leurs huit carrossiers-peintres partent à la retraite cette année. Avec un tel robot, un peintre peut effectuer seul la même quantité de travail que deux. Si deux cabines sont disponibles, deux véhicules peuvent être peints simultanément : l'un par le carrossier-peintre, l'autre par le robot. Ou le carrossier-peintre peut mélanger la couleur suivante, par exemple. »

L'installation comprend des rails le long de la paroi de la cabine. Ceux-ci permettent de définir jusqu'à six postes de travail (dans une cabine standard), permettant ainsi de préparer et de peindre six panneaux de carrosserie l'un après l'autre. A l'aide d'un écran tactile, le carrossier-peintre sélectionne le véhicule et les pièces à peindre. Le robot scanne ensuite le véhicule (ou le panneau de carrosserie) avec son laser et utilise l'IA pour déterminer sa position exacte dans la cabine.

Le carrossier-peintre place ensuite le pistolet à peinture préparé, contenant un bidon de 2 litres maximum, dans la poignée du robot et lance le processus. Le robot se déplace ensuite de manière autonome le long des rails de poste en poste et peint selon ce qui lui a été spécifié.

La base de données doit encore se développer

Le PaintGo est programmé à partir d'une base de données contenant actuellement 600 modèles de véhicules enregistrés. Ceux-ci sont stockés sous forme de véhicules complets et de pièces de carrosserie individuelles. « N'importe quel carrossier-peintre peut utiliser le laser du robot pour scanner des modèles de véhicules non encore enregistrés. Cependant, il faut ensuite 24 heures pour que le véhicule soit effectivement disponible dans la base de données. »

Le robot applique l'apprêt de fond, le surfacer, la couche de base et le vernis incolore en un temps à peu près équivalent à celui d'un carrossier-peintre humain. « Nous respectons toutes les spécifications techniques du fabricant de peinture et utilisons des pistolets standards. L'opérateur utilise ses outils habituels. Nous pouvons influencer le résultat, par



Aus einem Lackierer mach zwei: Der Roboter PaintGo verdoppelt die reine Lackierkapazität für Standardanwendungen.

D'un peintre faites-en deux : le robot PaintGo double la capacité de peinture pure pour les applications standard.



Roger Blum, Geschäftsführer Blutech AG, ist Generalimporteur für die Schweiz und Österreich.

Roger Blum, directeur général de Blutech AG, est l'importateur général pour la Suisse et l'Autriche.

und die zu lackierenden Teile aus. Der Roboter tastet dann mit seinem Laser das Fahrzeug (oder das einzelne Carrosserieteil) ab und erkennt mithilfe von KI seine genaue Position in der Kabine.

Dann drückt der Lackierer dem Roboter die vorbereitete Lackierpistole mit maximal 2-Liter-Behälter in den Griff und startet den Vorgang. Der Roboter fährt nun selbstständig den Schienen entlang an die einzelnen Stationen und lackiert, was ihm vorgegeben wurde.

Datenbank muss noch wachsen

Programmiert wird der PaintGo über eine Datenbank mit momentan 600 gespeicherten Fahrzeugmodellen. Diese sind als Komplettfahrzeuge sowie in Carrosserieeinzelteilen hinterlegt. «Jeder Lackierer kann selbst über den Laser am Roboter Fahrzeugmodelle scannen, die bislang nicht erfasst sind. Danach dauert es aber 24 Stunden, bis das Fahrzeug auch tatsächlich in der Datenbank verfügbar ist.»

Der Roboter lackiert Grundierung, Füller, Basislack und Klarlack in etwa derselben Zeit wie ein menschlicher Lackierer. «Wir respektieren alle technischen Vorgaben des Lackherstellers und verwenden Standardlackierpistolen. Der Betreiber verwendet das, was er gewohnt ist. Was wir beeinflussen können, ist das Resultat, zum Beispiel ob mit Struktur oder glatt. Wir können langsam oder schnell lackieren, nahe ran oder weiter weg. Das entscheidet der Kunde.» Als nächster Schritt soll der PaintGo Beilackieren lernen. «Danach ist Spot Repair das Ziel. Mit dem Basislack in einem bestimmten Bereich aufhören zu können, das ist Kunst. Der Lackierer ist da der Künstler, der Roboter ist sicher keiner, aber wir können ihm was beibringen.» Auch die Qualitätskontrolle ist nach wie vor Sache des Lackierers und er entscheidet, ob allenfalls noch einmal drüber lackiert werden muss.

Kosten und Amortisation

«Wir verkaufen das Paket inklusive dreijähriger Lizenz für die Datenbank», so Blum. Demnächst erscheint die neue Generation, bestehende Exemplare werden auf die neuen Features umgebaut.» Kostenpunkt eines PaintGo inklusive Installation, zwei Jahren Garantie und einer Woche Schulung: 130 000 Franken. «Wie schnell man amortisiert, kommt auf den Betrieb an: Hat man zwei Lackierkabinen und kann gleichzeitig immer zwei Autos lackieren, dann ist die Investition nach zwei Jahren getilgt», schätzt Blum. Die Lieferzeit beträgt zwischen vier und acht Wochen.

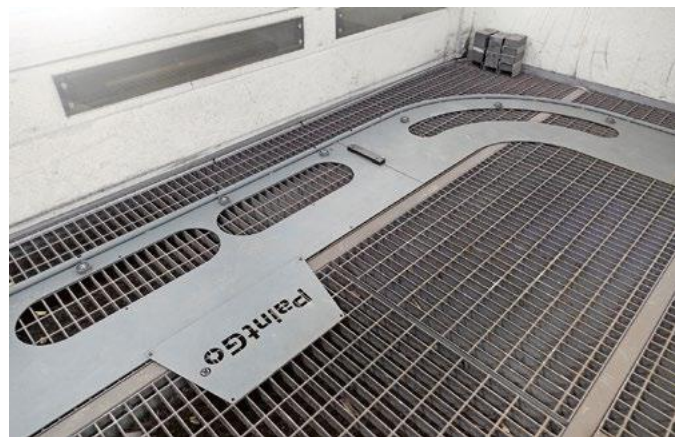
Text: Henrik Petro, Bilder: Blutech, Petro

exemple s'il est texturé ou lisse. Nous pouvons peindre lentement ou rapidement, de près ou de loin. C'est le client qui décide. » La prochaine étape pour le PaintGo sera d'apprendre le noyage. « Et l'objectif suivant sera le Spot repair : c'est tout un art d'être en mesure d'arrêter l'application de la couche de base sur une zone donnée. Le carrossier-peintre est l'artiste en la matière ; le robot ne l'est certainement pas, mais nous pouvons lui apprendre quelques trucs. « Le contrôle qualité reste de la responsabilité du carrossier-peintre, qui décide si la zone doit être repeinte. »

Coûts et amortissement

« Nous vendons le pack avec une licence de trois ans pour la base de données », explique Blum. La nouvelle génération sera bientôt disponible et les modèles existants seront mis à niveau pour intégrer les nouvelles fonctionnalités. Le coût d'un PaintGo, installation, garantie de deux ans et une semaine de formation comprises, s'élève à 130 000 frs. « Le délai d'amortissement dépend de l'entreprise : si vous possédez deux cabines de peinture et pouvez peindre deux voitures simultanément, l'investissement sera amorti en deux ans », estime Blum. Le délai de livraison est de quatre à huit semaines.

Texte : Henrik Petro, images : Blutech, Petro



Schienen am Kabinenrand mit definierten Arbeitsstationen geben den Bewegungsraum des Roboters vor.

Des rails au bord de la cabine avec des postes de travail définis déterminent l'espace de déplacement du robot.



Am Computer wählt der Bediener Fahrzeug und Carrosserieteil aus der Datenbank aus.

Sur l'ordinateur, l'opérateur sélectionne le véhicule et la pièce de carrosserie dans la base de données.

Axalta – André Koch AG Demo Day

Mikrofein mattieren und einiges mehr

Am 8. Mai hatte die Axalta – André Koch AG an den SmartBoxBlower Demo Day in Urdorf eingeladen. Gezeigt und vorgeführt wurde aber noch viel mehr. Gekommen sind rund 60 Lackierprofis.



SmartBlowBox mit aufgeklappter Abdeckung und positioniertem Stossfänger: bereit zum Mattieren.

SmartBlowBox avec couvercle ouvert et pare-chocs positionné : prêt pour le matage.

«Stossfänger schleifen ist Strafarbeit», heisst es in der Broschüre des SmartBox Blower von Cartec, dem unbestrittenen Star der Veranstaltung. Dem werden einige Leser mit Erfahrung hier wohl sofort zustimmen, denn die Prozedur ist mühsam, dauert lange und bringt am Ende nicht immer das gewünschte Ergebnis – vor allem bei der komplexen Geometrie heutiger Frontstossfänger, Kühlergrills oder Felgen. Mit dem SmartBoxBlower der Cartec Autotechnik Fuchs GmbH lassen sich lackierte Oberflächen schneller, effektiver und präziser bearbeiten – und das ohne manuelle Anstrengung. Der grösste quantifizierbare Vorteil ist aber die Zeitersparnis, denn anstatt 40 Minuten von Hand werden Stossfänger mit dem SmartBoxBlower in nur fünf Minuten mattiert, inklusive besserer Oberflächenqualität.

Manchen dürfte bereits der (ebenfalls am Event vorgeführte) BigBoxBlower desselben Herstellers bekannt sein. Hauptunterschied ist die Grösse: Während im BigBoxBlower mehrere Teile gleich nacheinander mattiert werden können, er also produktiver ist, muss der Anwender dafür einen Ganzkörperschutz anziehen. Doch nicht jeder Betrieb hat täglich derart viele Teile zu mattieren, dass sich die Investition und vor allem der Platzbedarf rechnen. Hier kommt der SmartBoxBlower ins Spiel. Er ist 3,0 m breit, 2,25 m tief und 2,21 m hoch, resp. 2,80 m bei offener Klappe. Ausser armlangen Schutzhandschuhen ist keine weitere Schutzkleidung für den Anwender

Axalta – André Koch AG Demo Day

Matage microfin et bien plus encore

Le 8 mai, Axalta – André Koch AG a organisé la journée de démonstration du SmartBoxBlower à Urdorf. Présentations et démonstrations étaient à l'ordre du jour. Près de 60 professionnels de la peinture y ont participé.

« Le ponçage des pare-chocs est un travail pénible », affirme la brochure du SmartBox Blower de Cartec, vedette incontestée de l'événement. Les lecteurs expérimentés seront d'accord : le processus est laborieux, prend du temps et ne produit pas toujours le résultat escompté, surtout avec la géométrie complexe des pare-chocs avant, des calandres ou des jantes actuels. Avec le SmartBoxBlower de Cartec Autotechnik Fuchs GmbH, les surfaces peintes sont traitées plus rapidement, plus efficacement et plus précisément, cela sans aucun effort manuel. Le principal avantage, cependant, réside dans le gain de temps : au lieu de 40 minutes à la main, le SmartBoxBlower permet de matifier les pare-chocs en seulement cinq minutes, ce qui améliore la qualité de surface.

Certains connaissent peut-être déjà le BigBoxBlower du même fabricant (également présenté lors de l'événement). La principale différence réside dans sa taille : si le BigBoxBlower peut mater plusieurs pièces consécutivement, ce qui améliore sa productivité, l'opérateur doit porter une protection intégrale. Cependant, toutes les entreprises n'ont pas un nombre de pièces à mater si important au quotidien ni l'espace requis, qui justifierait un tel investissement. C'est là que le SmartBoxBlower entre en jeu. Il mesure 3,0 m de large, 2,25 m de profondeur et 2,21 m de haut, ou 2,80 m avec le volet ouvert. Hormis des



Von aussen führt die Fachkraft den Strahl über das Bauteil. Strahlmittel, Staub und Verunreinigungen bleiben in der geschlossenen Kabine, wo sie automatisch abgesaugt und recycelt werden.

De l'extérieur, le spécialiste guide l'agent de sablage sur le composant. Les agents de sablage, la poussière et les impuretés restent dans la cabine fermée, où ils sont automatiquement aspirés et recyclés.



Clint Kaufmann, Technischer Leiter und Produktmanager von Axalta Schweiz, präsentiert die Visomax Coating Finish Station mit LED-Oberflächenkontrollleuchten.

Clint Kaufmann, Directeur technique et chef de produit d'Axalta Suisse, présente la station de finition de revêtement Visomax avec des lumières de contrôle de surface à LED.

notwendig. Seine Bewegungen kontrolliert er durch eine Plexiglasscheibe hindurch. Stossfänger und Felgen werden auf entsprechenden Gerüsten montiert und dann abgestrahlt.

Ordnung und Durchblick mit Visomax

Die Visomax Coating Finish Station ist ein modular konzipiertes System, das Ordnung und Sauberkeit am Arbeitsplatz schafft. Die dazugehörigen Werkzeuge können einfach und ergonomisch entnommen werden. Dank der verbauten Lenkrollen lässt sich die Station schnell und einfach an neuen Standorten positionieren. Alle an der Finish-Station verwendeten Komponenten wurden sinnvoll für den vorgesehenen Einsatzbereich, das Oberflächenfinish, entwickelt und zusammengestellt.

Insbesondere die mit jeweils mit zwei Farbtemperaturen ausgestatteten LED-Oberflächenkontrollleuchten optimieren die Lichtverhältnisse in Finish-Bereichen von Lackierereien enorm und ermöglichen der Fachkraft, Lackirritationen wie Hologramme in kurzer Zeit zu lokalisieren.

Robuste Oberflächen

Komfortabel und einfach in der Anwendung ist der neue Kabinenschutz-Folienlack PPC von KLM. Der 2K-Lack kann auf Kabinenwände und andere Oberflächen aufgesprüht werden, trocknet rasch und erfüllt danach die Funktion einer Schutzfolie, die später ganz einfach abgezogen werden kann.

Als Zusatzangebot bietet sich die UV-beständige Raptor Schutzlackierung aus 100 Prozent Polyurethan an. Sie versieht Oberflächen mit einer wasserfesten Schutzschicht, die auch anspruchsvollsten Bedingungen standhält. Die Schutzschicht verblasst nicht und bleicht auch nach Jahren in der Sonne nicht aus. Raptor ist in Schwarz, Weiss und tönbaren Versionen erhältlich. Die tönbare Version lässt sich mit bis zu 10 Prozent lösungsmittelbasierter Automobilfarbe einfärben und sowohl als glatte als auch als sehr grobe Oberfläche auftragen. Besonders geeignet für Pick-up- und Nutzfahrzeug-Ladeflächen, Camper sowie Restaurierung.

Text und Bilder: Henrik Petro

gants de protection jusqu'aux bras, aucun autre vêtement de protection n'est nécessaire pour l'utilisateur. Il contrôle ses mouvements grâce à un écran en plexiglas. Les pare-chocs et les jantes sont montés sur des tréteaux spéciaux, puis sablés.

Ordre et clarté avec Visomax

La station de finition Visomax est un système modulaire qui assure ordre et propreté sur le lieu de travail. Les outils associés sont facilement amovibles et ergonomiques. Grâce à ses roulettes sur pivot intégrées, la station peut être déplacée rapidement et facilement. Tous les composants de la station de finition ont été soigneusement conçus et assemblés pour leur application prévue : la finition de surface.

En particulier, les lampes de contrôle de surface à LED, chacune équipée de deux températures de couleur, optimisent considérablement les conditions d'éclairage dans les zones de finition des ateliers de peinture et permettent au spécialiste de localiser rapidement les inégalités de peinture telles que les hologrammes.

Surfaces robustes

Le nouveau film de protection PPC de KLM pour cabine est pratique et facile à appliquer. Ce revêtement bicomposant peut être pulvérisé sur les parois de la cabine et autres surfaces. Il sèche rapidement et agit ensuite comme un film protecteur facile à retirer ultérieurement.

En option, la firme propose le revêtement de protection Raptor, résistant aux UV et constitué à 100 % de polyuréthane. Il offre aux surfaces une couche protectrice résistante à l'eau, capable de résister aux conditions les plus exigeantes. Cette couche protectrice ne se décolore pas et ne blanchit pas, même après des années d'exposition au soleil. Disponible en noir, blanc et teintable. La version teintable peut être teintée avec jusqu'à 10 % de peinture automobile solvantée et s'applique en finition lisse ou très rugueuse. Il est particulièrement adapté aux surfaces de chargement de pick-up et de véhicules utilitaires, aux camping-cars et pour la restauration.

Texte et images: Henrik Petro



Die Raptor Schutzlackierung kann mit (Bild) oder ohne Struktur aufgetragen werden.

Le revêtement protecteur Raptor peut être appliqué avec structure (image) ou sans.

Fahrzeugaufbereitung mit Riwx

So glänzt man bei der Aufbereitung

Bei Riwx geht es nicht nur um glänzende Fahrzeuge, sondern auch um das Wissen dahinter. Deshalb bietet der Anbieter von Pflegeprodukten seit einiger Zeit spezialisierte Kurse an, die sich an Profis sowie ambitionierte Einsteiger richten. Dabei stehen drei Kursformate im Zentrum.



Die Riwx-Kurse sind ein Sprungbrett – entweder für den Einstieg in die professionelle Fahrzeugpflege oder um das vorhandene Wissen auf ein neues Level zu bringen.

Les cours Riwx sont un tremplin – soit pour débiter dans l'entretien professionnel des véhicules, soit pour amener ses connaissances existantes à un nouveau niveau.

1. Der Cerano-Keramikversiegelungskurs

Dieser Kurs richtet sich an alle, die ihre Kenntnisse rund um Keramikversiegelungen vertiefen möchten. Im Fokus steht das Riwx-eigene Cerano-Produkt, das bis zu 24 Monate lang Schutz bietet – bzw. rund 100 Autowäschen übersteht. Die Teilnehmenden lernen, wie die Oberfläche vorbereitet werden muss, wie die Versiegelung korrekt aufgetragen wird und was es im Detail zu beachten gibt. Die Anwendung erfolgt praktisch an Fahrzeugen, sodass das Wissen direkt umgesetzt werden kann.

2. Der Aufbereitungskurs für Private und Gewerbliche

Hier geht es um die gesamte Bandbreite der Fahrzeugaufbereitung – Reinigung, Pflege und Schutz. Der Kurs richtet sich bewusst sowohl an Private als auch an gewerbliche Teilnehmer. Oft nehmen Menschen teil, die zu Hause mit Leidenschaft Fahrzeuge pflegen, aber auch Werkstattpersonal oder neue Mitarbeitende im Bereich der Fahrzeugaufbereitung. Themen wie Lackreinigung, Innenraumpflege, Felgenreinigung, Motorreinigung und Oberflächenversiegelung werden praxisnah behandelt.

3. Der Polierkurs für gewerbliche Teilnehmer

Dieser Kurs geht tiefer in die Materie – wortwörtlich. Gemeinsam mit dem erfahrenen Instruktor Dino Cacciatore schauen sich die Teilnehmer den Lackaufbau von Fahrzeugen an, lernen ver-

Préparation du véhicule avec Riwx

Comment briller dans la préparation

Chez Riwx, il n'en va pas que de véhicules lus-trés, mais aussi du savoir-faire. Le fournisseur de produits d'entretien propose depuis un certain temps des formations spécialisées, avec trois formats en particulier, tant pour professionnels que pour les débutants ambitieux.

1. Le cours de vitrification céramique Cerano

Cette formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent approfondir leurs connaissances en revêtements céramiques. L'accent est mis sur le produit exclusif Cerano de Riwx, qui offre une protection jusqu'à 24 mois et résiste à environ 100 lavages. Les participants apprennent à préparer la surface, à appliquer correctement le revêtement et à respecter les consignes spécifiques. L'application se fait en conditions réelles sur véhicule, permettant ainsi une mise en pratique immédiate.

2. Le cours de préparation pour entreprises et privés

Cette formation couvre l'ensemble des aspects du detailing automobile : nettoyage, entretien et protection. Elle s'adresse aussi bien aux particuliers qu'aux professionnels. Les participants sont souvent passionnés par l'entretien automobile à domicile, tout comme le personnel d'atelier ou les nouveaux employés du detailing automobile. Des sujets tels que le nettoyage de la peinture, l'entretien intérieur, le nettoyage des jantes ou du moteur et l'imperméabilisation des surfaces sont abordés de manière pratique.

3. Le cours de polissage pour les artisans professionnels

Ce cours va en profondeur, littéralement. Avec Dino Cacciatore, instructeur expérimenté, les participants examinent la structure de la peinture des véhicules et apprennent à identifier et à traiter spécifiquement divers défauts. Rayures, hologrammes,



Mit umweltverträglichen Produkten für die Aufbereitung wird Nachhaltigkeit auf die Spitze getrieben.

La durabilité à son plus haut niveau avec des produits respectueux de l'environnement pour le detailing.



Die Kurse finden im Riwx-Schulungszentrum in Zollikofen statt. In der Regel kann auch ein eigenes Fahrzeug mitgebracht werden.

Les cours ont lieu au centre de formation Riwx de Zollikofen. On peut aussi amener son propre véhicule.

schiedene Lackfehler zu erkennen und gezielt zu behandeln. Kratzer, Hologramme, Wasserflecken, Orangenhaut oder Silikonkratzer – all das sind reale Probleme, die anhand konkreter Beispiele und mit den passenden Riwx-Produkten bearbeitet werden. Es wird auch geschliffen, poliert, korrigiert und veredelt. Wer professionell mit Kundenfahrzeugen arbeitet oder in einem Betrieb für Fahrzeugaufbereitung tätig ist, kann hier viel mitnehmen – und erhält zusätzlich ein solides Verständnis für die Wirkungsweise moderner Polituren und Poliertechniken.

«Unsere Kurse sind praxisorientiert», erklärt Instruktor Dino Cacciatore. «Es wird nicht nur zugehört – es wird gearbeitet. Die Schulungen finden vor Ort bei uns in Zollikofen statt, in einem professionellen Schulungsumfeld mit echten Fahrzeugen. Und das Ganze natürlich mit Produkten, die täglich im Profi-Einsatz stehen.»

Für viele Teilnehmer sind die Kurse ein Sprungbrett – entweder für den Einstieg in die professionelle Fahrzeugpflege oder um das vorhandene Wissen auf ein neues Level zu bringen.

Mehr Informationen und alle Kursdaten (auch auf Französisch) gibt es online unter www.riwx.ch/kurse

Redaktion: Henrik Petro, Bilder: Riwx

taches d'eau, peau d'orange ou cratères de silicone : autant de problèmes réels abordés à l'aide d'exemples concrets et des produits Riwx appropriés. Le ponçage, le polissage, la correction et la finition sont aussi inclus. Toute personne travaillant professionnellement avec des véhicules de particuliers ou dans une entreprise de detailing automobile tirera de précieux enseignements de ce cours, qui lui permettra également d'acquies une solide compréhension de l'efficacité des produits et techniques de polissage modernes.

« Nos cours sont axés sur la pratique », explique Dino Cacciatore, instructeur. « On ne s'y contente pas d'écouter, on travaille. La formation se déroule sur notre site à Zollikofen (BE), dans un environnement professionnel avec de vrais véhicules. Et, bien sûr, tout cela avec des produits utilisés quotidiennement par les professionnels. »

Pour nombre de participants, les cours sont un tremplin, que ce soit pour se lancer dans l'entretien professionnel des véhicules, ou pour améliorer ses connaissances.

Toutes les dates de cours en français et autres informations sont disponibles en ligne sur www.riwx.ch/kurse

Rédaction: Henrik Petro; images: Riwx

Riwx-Chemie AG

Denke Rohstoff – handle Umwelt

Die Riwx-Chemie AG mit Sitz in Zollikofen bei Bern stellt höchste Anforderungen an die Umweltverträglichkeit ihrer Produkte. Bei der Entwicklung achtet das Unternehmen stark auf nachhaltige Alternativen bei der Rohstoffauswahl. Auch bei Produktion und Verpackung spielt der Umweltgedanke eine grosse Rolle. Produziert wird lokal in der Schweiz, viele Produkte sind biologisch abbaubar und gewerbliches Leergebinde kann retourniert werden. Der Beitrag der Riwx-Chemie AG im Recycling verringert den Rohölverbrauch um 345 000 Liter pro Jahr. Das führt zu einer Reduzierung der CO₂-Emissionen von rund 325 000 kg.

Eine eigene Lastwagenflotte sorgt dafür, dass die Bestellungen zur richtigen Zeit, in der richtigen Menge, am richtigen Ort ankommen. Die Schweizer Kundschaft wird von Zollikofen aus wöchentlich beliefert. Die Tourenplanung achtet auf möglichst kurze Wegstrecken und entlastet damit die Umwelt. Das Ausland wird gemäss Kundenwunsch mit Lastwagen, Luftfracht oder auf dem Wasserweg beliefert.

Insgesamt zeichnet sich die Riwx-Chemie AG durch ein ganzheitliches und zukunftsorientiertes Nachhaltigkeitskonzept aus, das in allen Unternehmensbereichen implementiert wird. Dieses umfassende Engagement für Umweltschutz und soziale Verantwortung macht Riwx zu einem Vorbild in der Branche und zeigt, dass wirtschaftlicher Erfolg und ökologische Verantwortung Hand in Hand gehen können.

Riwx-Chemie AG

De la matière première à l'environnement

Riwx-Chemie AG, siège social à Zollikofen BE, impose des normes très strictes en matière environnementale pour ses produits. Lors du développement, l'entreprise accorde une attention particulière aux alternatives durables dans le choix des matières premières. Les considérations environnementales jouent aussi un rôle majeur dans la production et le conditionnement. La production est réalisée localement en Suisse, de nombreux produits sont biodégradables et les emballages peuvent être consignés. La contribution de Riwx-Chemie AG au recyclage permet de réduire la consommation de pétrole brut de 345 000 l par an, ce qui se traduit par une réduction des émissions de CO₂ d'environ 325 000 kg.

Sa propre flotte de camions garantit que les commandes arrivent au bon moment, en quantité suffisante et au bon endroit. Les clients suisses sont livrés chaque semaine depuis Zollikofen. La planification des itinéraires garantit les trajets les plus courts possibles, réduisant l'impact environnemental. Les livraisons à l'étranger s'effectuent par camion, fret aérien ou voie navigable, selon les besoins du client.

Riwx-Chemie AG se distingue par un concept de développement durable global et tourné vers l'avenir, appliqué à tous les niveaux de l'entreprise. Cet engagement global en faveur de la protection de l'environnement et de la responsabilité sociale fait de Riwx un modèle dans le secteur et démontre que réussite économique et responsabilité écologique peuvent aller de pair.

Automobilbau

Kosmischer Einfluss auf die Werkstoffe

Die Weltraumforschung brachte Materialien hervor, die gleichermaßen robust und leicht sind. Heute kommen diese Fortschritte auch dem Planeten zugute: biobasierte Verbundwerkstoffe, additive Fertigung und Recyclebarkeit. Eine Revolution, die auch Carrosseriewerkstätten spüren.

Leichter, stärker, innovativer: Lange Zeit nur Raketen und Satelliten vorbehalten, erlebten Luft- und Raumfahrttechnologien einen bemerkenswerten Siegeszug im Automobilbau. Kohlefaserverbundwerkstoffe, Leichtmetalllegierungen, technische Polymere und sogar Naturfasern: Die Weltraumforschung machte die Optimierung von Materialien möglich, die sowohl ultrafest als auch leicht sein müssen und für Automobilhersteller von unschätzbarem Wert sind.

Im Streben nach mehr Leistung hat sich kohlenstofffaserverstärkter Kunststoff (CFK) zu einem festen Bestandteil von Sport- und Elektroautos wie dem BMW i3 entwickelt. Damit kann gegenüber Stahl bis zu 50 Prozent Gewicht eingespart werden, ohne Kompromisse bei der Festigkeit. Aluminiumlegierungen, die in der Luft- und Raumfahrt weitverbreitet sind, finden auch in Frontends, Fahrwerken und tragenden Strukturen zunehmend Verbreitung, ebenso wie Magnesium und Titan – seltener, aber dort eingesetzt, wo Hitze oder Korrosion ein Problem darstellen.

Wenn Hanf mit den Sternen flirrt

Weniger bekannt, aber vielversprechend ist das Comeback von Naturfasern, insbesondere Leinen und Hanf, die für ihre mechanischen Eigenschaften und ihr ökologisches Potenzial geschätzt werden. Diese in den extremen Umgebungen des Weltraums getesteten biobasierten Materialien überzeugen gegenüber Karbonfasern durch weniger scharfe Splitter im Falle eines Aufpralls und niedrigere Produktionskosten.

Auch bei der additiven Fertigung ist der Weltraum führend. Der 3D-Metalldruck wird für komplexe Teile aus Titan oder Hochleistungspolymeren eingesetzt. Bereits produzieren Volkswagen und Bugatti Leichtbauteile mit einzigartigen Formen.

Vom Teleskop zum Autoscheinwerfer

Nebst den Materialien bedient sich der Automobilbau auch hinsichtlich Beleuchtung bei der Weltraumforschung. LEDs, Glasfasern und miniaturisierte Module erfüllen dieselben Anforderungen wie im Orbit: Sie sind zuverlässig, leicht und kompakt. In 400 Kilometern Höhe ist es unmöglich, eine durchgebrannte Glühbirne auszutauschen. Die Module der Internationalen Raumstation (ISS) sind daher, wie Satelliten, mit LED-Systemen ausgestattet, die jahrelang ununterbrochen funktionieren. Diese Leuchten wurden von der NASA und der

Ingénierie automobile

Ingénierie aérospatiale et matériaux

L'exploration spatiale a permis de produire des matériaux à la fois robustes et légers. Aujourd'hui, ces avancées profitent également à la planète : composites biosourcés, fabrication additive et recyclabilité. Une révolution qui touche également les carrossiers.



Die für Weltraumbeleuchtungssysteme entwickelte Matrix-LED-Technologie bietet Effizienz und flexiblere Designs von Lichtgrafiken. (Bild: AdobeStock)

La technologie LED matricielle, développée pour les systèmes d'éclairage spatial, offre efficacité et flexibilité pour les graphismes lumineux. (Image : AdobeStock)

Plus légers, plus résistants, plus innovants : longtemps réservées aux fusées et aux satellites, les technologies aérospatiales ont connu un succès remarquable dans l'ingénierie automobile. Composites en fibre de carbone, alliages métalliques légers, polymères techniques et même fibres naturelles : l'exploration spatiale a permis d'optimiser des matériaux qui doivent être à la fois ultra-résistants et légers, ce qui les rend précieux pour les constructeurs automobiles.

Dans la quête de performances accrues, le plastique renforcé de fibres de carbone (PRFC) est devenu un composant essentiel des voitures de sport et électriques comme la BMW i3. Il permet de réduire le poids jusqu'à 50 % par rapport à l'acier sans compromettre la résistance.

Les alliages d'aluminium, largement utilisés dans l'aérospatiale, sont également de plus en plus utilisés dans les extrémités avant, les trains roulants et les structures portantes, tout comme le magnésium et le titane, moins couramment utilisés lorsque la chaleur ou la corrosion posent problème.

Quand le chanvre flirte avec les étoiles

Moins connu mais prometteur, le retour des fibres naturelles, notamment le lin et le chanvre, appréciés pour leurs propriétés mécaniques et leur potentiel écologique. Ces matériaux bio-



Beim Tesla Roadster, der 2018 mit einer SpaceX Falcon Heavy in den Weltraum geschossen wurde, ist der Lackabbau deutlich zu erkennen. Das leuchtende Rot ist matt geworden, eine direkte Folge des Vakuums im Weltraum, der UV- und kosmischen Strahlung. (Bild: SpaceX)

Sur la Tesla Roadster, lancée dans l'espace en 2018 à bord d'une fusée Falcon Heavy de SpaceX, la dégradation de la peinture est clairement visible. Le rouge vif est devenu terne, conséquence directe du vide spatial, des rayons UV et du rayonnement cosmique. (Image : SpaceX)

Europäischen Weltraumorganisation (ESA) perfektioniert, bevor sie in unseren Autos Einzug hielten. Heute setzen die meisten Hersteller auf adaptive Matrix-Lichtsysteme. Sie sind leistungsstark, kompakt, energieeffizient und vor allem modularer.

Glasfasern und Bordbeleuchtung

Glasfasern, die in Weltraumteleskopen zur Lichtführung erprobt wurden, werden heute in den Innenraum hochwertiger Fahrzeuge integriert. Das Ergebnis ist eine sanfte, verteilte Beleuchtung ohne sichtbare Quelle, oft durch in Armaturenbrett, Türen oder sogar Dächer integrierte Streifen oder Lichtmodule.

Die Carrossiers müssen bei Demontage und Reparaturen besonders sorgfältig vorgehen, es bietet ihnen aber auch Möglichkeiten zur Personalisierung. Matrix-LED-Systeme, die sich in Echtzeit an die Fahrbahn oder Hindernisse anpassen können, erfordern eine millimetergenaue Einpassung in die Carrosserie.

Kleine und grosse Schritte

Lichter, die ihre Intensität an die Geschwindigkeit anpassen, Scheinwerfer, die dem Blick folgen, und sogar vollflächig beleuchtete Oberflächen: All dies wird bereits im Markt getestet – oft mit Technologien aus der Weltraumforschung. In der Werkstatt wird der Carrossier gleichzeitig zum Lichttechniker – und manchmal auch zum Präzisionsmanager. Mit Checklisten, Qualitätssicherungsverfahren und Hochleistungskabinen orientiert er sich an den Sauberkeits- und Genauigkeitsstandards der Raumfahrtindustrie. Ein kleiner Schritt für den Menschen, ein grosser Sprung für die Qualität.

Text: Roland J. Keller

sourcés, testés dans les environnements extrêmes de l'espace, offrent des avantages par rapport aux fibres de carbone, notamment une réduction des éclats tranchants en cas d'impact et des coûts de production plus faibles.

L'aéronautique est aussi à l'avant-garde de la fabrication additive. L'impression 3D métal par fusion laser (SLM) est utilisée pour des pièces complexes en titane ou en polymères hautes performances. VW et Bugatti produisent déjà des composants légers aux formes uniques.

Du télescope au phare de voiture

Outre les matériaux, l'ingénierie automobile s'inspire de l'exploration spatiale pour l'éclairage. Les LED, les fibres optiques et les modules miniaturisés répondent aux mêmes exigences qu'en orbite : fiabilité, légèreté et compacité. A 400 kilomètres d'altitude, il est impossible de remplacer une ampoule grillée. C'est pourquoi les modules de la Station spatiale internationale (ISS), comme les satellites, sont équipés de systèmes LED fonctionnant en continu pendant des années. Ces éclairages ont été perfectionnés par la NASA et l'Agence spatiale européenne (ESA) avant d'être intégrés à nos voitures. Aujourd'hui, la plupart des constructeurs s'appuient sur des systèmes d'éclairage matriciels adaptatifs. Ils sont puissants, compacts, économes en énergie et, surtout, plus modulaires.

Fibre optique et éclairage embarqué

La fibre optique, initialement testée dans des télescopes spatiaux pour guider la lumière, est désormais intégrée à l'intérieur des véhicules haut de gamme. Il en résulte un éclairage doux et diffus, sans source visible, souvent grâce à des bandes ou des modules lumineux intégrés au tableau de bord, aux portières, voire au toit.

Les carrossiers doivent être particulièrement vigilants lors du démontage et des réparations, mais cela leur offre également des possibilités de personnalisation. Les systèmes LED matriciels, capables de s'adapter en temps réel à la surface de la route ou aux obstacles, nécessitent une intégration millimétrique à la carrosserie.

Petit et grand pas

Des éclairages adaptant leur intensité en fonction de la vitesse, des phares qui suivent le regard, et même des surfaces entièrement éclairées : tous ces dispositifs sont déjà testés sur le marché, souvent grâce à des technologies issues de la recherche spatiale. En atelier, le carrossier devient à la fois éclairagiste, et parfois même manager de la précision. Grâce à des listes de contrôle, des procédures d'assurance qualité et des cabines performantes, il répond aux normes de propreté et de précision de l'industrie aéronautique. Un petit pas pour l'homme, un grand pas pour la qualité.

Texte : Roland J. Keller



McLaren Racing hat sich mit dem Freiburger Unternehmen Bcomp, einem Forschungs- und Entwicklungspartner der Europäischen Weltraumorganisation (ESA), zusammengeschlossen, um den ersten Formel-1-Rennsitz aus Naturfaserverbundwerkstoff herzustellen. (Bild: McLaren Racing)

McLaren Racing s'est associé à Bcomp, une entreprise fribourgeoise partenaire de recherche et développement de l'Agence spatiale européenne (ESA), pour produire le premier siège conducteur de Formule 1 en matériau composite de fibres naturelles. (Image : McLaren Racing)

Volkswagen ID.7 Tourer

Symbiose aus Stahl und Aluminium

«Nur noch elektrisch», heisst es seit Anfang des Jahres im deutschen VW-Werk Emden. Hier laufen nun ausschliesslich die elektrischen Modelle ID.4, ID.7 und ID.7 Tourer vom Produktionsband. Den ID.7 Tourer haben wir uns genauer angeschaut.



Bei den Aachener Karosserietagen wurden der Carrosseriebau und die technischen Highlights des VW ID.7 erstmals einem Fachpublikum vorgestellt.

Lors des journées de la carrosserie d'Aix-la-Chapelle, la construction de la carrosserie et les points forts techniques de la VW ID.7 ont été présentés pour la 1^{ère} fois à un public spécialisé.

Bisher fertigte der VW-Konzern im 1964 gegründeten Werk Emden mit rund 6500 Mitarbeitern die Modelle Passat, Arteon und Arteon Shooting Brake – alle auf der MQB-Plattform, entweder mit konventionellem oder Hybrid-Antrieb. Anfang 2025 verlegte der Konzern die Produktion dieser Modelle in andere Werke. In Emden produziert Volkswagen heute nur noch E-Fahrzeuge, wie den ID.7 in den Varianten ID.7 Limousine und ID.7 Tourer, auf der spezifischen MEB-Plattform.

Die zur oberen Mittelklasse gehörende ID.7-Limousine fertigt der Konzern bereits seit 2023, den Tourer liefern die Wolfsburger seit Mitte 2024 an die Kunden aus. Beide Modellvarianten verfügen über einen Heckantrieb und sind mit zwei unterschiedlichen Batteriekapazitäten bestellbar. Zusätzlich stellte VW Anfang 2024 eine sportliche ID.7 GTX-Ausführung vor, die mit einem Allradantrieb ausgestattet ist.

Grösse und Gewichte

Die VW-Ingenieure orientierten sich bei der Konstruktion stark an den Abmessungen des erfolgreichen Modells Passat. Der ID.7 Tourer ist nur 44 mm länger und hat einen um 125 mm vergrösserten Radstand von jetzt 2970 mm. Daraus ergeben sich seine Fahrzeugmasse von 4961 mm Länge, 1862 mm Breite und 1542 mm Höhe.

Volkswagen ID.7 Tourer

Symbiose d'acier et d'aluminium

Depuis le début de l'année, la devise de l'usine allemande VW d'Emden est le « Tout électrique », d'où seuls les modèles électriques ID.4, ID.7 et ID.7 Tourer sortent désormais de la chaîne de production. Nous avons examiné de plus près l'ID.7 Tourer.

Jusqu'alors, le groupe VW fabriquait les Passat, Arteon et Arteon Shooting Brake dans l'usine d'Emden, fondée en 1964, avec environ 6500 employés – tous sur la plateforme MQB, à propulsion conventionnelle ou hybride. Début 2025, le groupe a délocalisé cette production, en ne produisant à Emden et désormais plus que des véhicules électriques, telle l'ID.7 dans les variantes ID.7 Sedan et ID.7 Tourer, sur la plateforme spécifique MEB.

Le groupe produit la berline ID.7, qui appartient à la classe moyenne supérieure, depuis 2023, et l'entreprise basée à Wolfsburg livre le Tourer aux clients depuis mi-2024. Les deux variantes de modèles sont équipées d'une propulsion et peuvent être commandées avec deux capacités de batterie différentes. De plus, VW a présenté une version sportive ID.7 GTX à transmission intégrale au début de 2024.

Taille et poids

Les ingénieurs de VW se sont largement inspirés des dimensions du modèle à succès Passat pour la conception. L'ID.7 Tourer n'est allongé que de 44 mm et dispose d'un empattement augmenté de 125 mm pour atteindre 2970 mm. Il en résulte 4961 mm de longueur, 1862 de largeur et 1542 de hauteur.

Deux moteurs électriques sont proposés, selon la taille de la batterie (77 ou 86 kWh) et le concept de propulsion (210 ou 250 kW en version GTX). Wolfsburg annonce une autonomie allant jusqu'à 709 kilomètres pour l'ID.7, dont le poids à vide varie entre 2184 et 2339 kg, avec un poids total maximal autorisé de 2800 kg.

Le modèle ID.7 se situe dans le segment D et dispose d'une carrosserie classique en acier de différentes qualités. On y trouve aussi quatre portes, un hayon et le boîtier de batterie haute tension en alu. Avec son excellente valeur CW de seulement 0,23, l'aérodynamisme soutient la construction légère, qui vise à atteindre la plus grande autonomie possible.

Construction de la carrosserie

La base de la carrosserie est la plateforme MEB, développée spécifiquement pour les modèles purement électriques du

Je nach Batteriegrösse (77 oder 86 kWh) und Antriebskonzept (Heck- oder Allradantrieb) können zwei E-Motoren eingebaut sein. Das Leergewicht liegt somit zwischen 2184 und 2339 kg. Das zulässige Gesamtgewicht ist auf maximal 2800 kg festgelegt. Je nach Batteriegrösse und Leistung des Elektromotors, mit 210 kW oder 250 kW in der GTX-Version, geben die Wolfsburger für den ID.7 eine Reichweite von bis zu 709 Kilometer an.

Das Modell ID.7 ist im Fahrzeugsegment D angesiedelt und hat einen klassischen Carrossierrohbau aus Stahlwerkstoffen mit unterschiedlichen Materialgüten. Dazu kommen vier Türen, eine Heckklappe und der Hochvolt-Batteriekasten aus Aluminium. Mit seinem hervorragenden CW-Wert von nur 0,23 unterstützt die Aerodynamik den Leichtbau, durch den eine möglichst grosse Reichweite erzielt werden soll.

Carrosseriebau

Die Basis des Carrosseriebaus bildet die MEB-Plattform, die speziell für die rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugmodelle im VW-Konzern entwickelt wurde. Im Carrossierrohbau aus Stahl sind in den beiden Schwellern links und rechts spezielle Verstärkungen für einen Front- oder Seitenaufprall verbaut, die Insassen und Hochvolt-Batterie vor Beschädigungen schützen. Diese Verstärkungen sind Aluminium-Strangpressprofile mit einer 6-Kammer-Struktur. Das Kammerprofil hat Wandstärken von mindestens 6 mm und wird durch Ankerbleche im Schweller vorn und hinten gegen ein Verschieben im Frontcrashfall gesichert.

Die Heckansicht der Carrosserie offenbart eine quer laufende, tiefe Carrosserievertiefung in der Heckklappe, in der später das Leuchtband mit dem VW-Emblem montiert wird. Zudem ist ein flächig glattes Heckabschlussblech zu erkennen, an dem die Werker in Emden das hintere Stossfänger-Modul mit den Crashboxen montieren. Die Heckschürze verläuft umlaufend bis zum hinteren Radhaus, dessen hintere, untere Kante sie ausbildet.



Der Carrosseriebau im Werk Emden zeigte interessante Details an der Carrosserie des VW ID.7 Tourer.

L'atelier de carrosserie de l'usine d'Emden a montré des détails intéressants sur la carrosserie du VW ID.7 Tourer.



Nur in der Produktionshalle zu entdecken: die Bodengruppe mit den dunklen, warmumgeformten Blechen und das Aluminium-Verstärkungsprofil im Schweller mit seinen Ankerblechen. (Quelle: Volkswagen)

Uniquement visible dans la halle de production : le montage du plancher avec les tôles foncées formées à chaud et le profilé de renfort en aluminium dans le longeron avec ses plaques d'ancrage. (Source : Volkswagen)

gruppe VW. Dans la carrosserie en acier, des renforts spéciaux pour les impacts frontaux ou latéraux sont installés dans les longerons latéraux, protégeant les occupants et la batterie haute tension. Ces renforts sont des profilés d'aluminium extrudés avec une structure à six chambres d'une épaisseur de paroi d'au moins 6 mm, rendus inamovibles en cas de collision frontale grâce à des plaques d'ancrage dans le longeron, à l'avant et à l'arrière.

L'arrière de la carrosserie révèle un évidement transversal profond dans le hayon, où viendra s'inscruster la bande lumineuse avec l'emblème VW, ainsi qu'un panneau arrière plat et lisse sur lequel est monté le module de pare-chocs arrière avec les absorbeurs de chocs. La jupe arrière s'étend jusqu'au passage de roue arrière, en constituant ainsi le bord inférieur.

Le toit de la VW ID.7 est constitué d'une plaque d'acier ou d'un toit panoramique en verre. Dans la version acier, deux traverses



Im Innenraum zeigt die Bodengruppe vorn ihren hohen Anteil an warmumgeformten Blechen und die Sitzquerträger mit einer 1900 MPa Materialgüte.

A l'intérieur, l'ensemble du plancher avant présente une forte proportion de tôle formée à chaud et les traverses des sièges sont dotées d'un matériau de qualité 1900 MPa.



Das 6-Kammer-Strangpressprofil im Schweller schützt Insassen und die HV-Batterie bei einem Seiten- oder Frontcrash. (Quelle: Volkswagen)

Le profil extrudé à six chambres du longeron protège les occupants et la batterie HV en cas de collision latérale ou frontale. (Source : Volkswagen)

Das Dach des VW ID.7 wird mit einer Stahlplatte oder einem Glas-Panorama-Dach ausgeführt. Bei der Stahlvariante sind ein hinterer, ein vorderer und ein breiter mittlerer Dachquerträger in der Carrosseriestruktur konstruktiv vorgegeben. Das Glas-Panorama-Dach, VW benennt es Smart Glas, wird mit einem eigenen Rahmen in die Carrosserie eingebaut, wobei dann der mittlere Dachquerträger entfällt. Dieses Smart-Glas ersetzt ein mögliches Schiebe- oder Ausstelltdach und bietet zudem mehr Kopffreiheit für die Fahrzeuginsassen. Das Smart-Glas selbst hat einen siebenlagigen Aufbau mit einer elektrisch gesteuerten PDLC-Folie (Polymer Dispersed Liquid Crystal), die für einen effektiven Blend- und Thermo-Schutz sorgt. Der Aufbau im Detail: Beim Einschalten (Spannung liegt an) wird das Glas transparent und beim Ausschalten wird es undurchsichtig. Der mehrlagige Schichtaufbau vom Smart-Glas stellt sich wie folgt dar (von aussen nach innen):

Klarglas, Infrarot-Beschichtung, getönte Zwischenschicht, PDLC-Schicht, getönte Zwischenschicht, Klarglas, Low E-Beschichtung (begrenzt die Wärmemenge, die durch das Glas übertragen wird). Das Gewicht des Carrosserierohbau mit Dachplatte, aber ohne Anbauteile wie Türen und Heckklappe und HV-Batteriegehäuse liegt bei 454 kg.

Carrosseriematerialien

Der Volkswagen-Konzern setzt bei den Fahrzeugen auf der MEB- und MQB-Plattform viel warmumgeformtes (WU) Stahlmaterial ein. Dadurch lässt sich laut der Konstrukteure die Fahrgastzelle fast vollständig umhüllen, was für eine hohe passive Sicherheit sorgt. Beim Modell ID.7 sind mit 30 Prozent Gewichtsanteil, bezogen auf das Carrossiergewicht, in grossem Umfang WU-Bleche verbaut. Diese befinden sich im Schwellerbereich, in der A- und B-Säule, sowie im Dachrahmen von der A-Säule oben bis zur C-Säule und haben eine Zugfestigkeit von 1500 MPa. Bemerkenswert sind die WU-Bleche der beiden Sitzquerträger, die mit einer Zugfestigkeit von 1900 MPa die Bodengruppe in Querrichtung stark versteifen. Der Aufbau der B-Säule ist mit einem Aussenblech, zwei innenliegenden WU-Blechen und einem Innenblech sehr kompakt.

à l'avant et à l'arrière ainsi qu'une large traverse centrale sont comprises dans la structure de la carrosserie. Le toit panoramique en verre, appelé Smart Glass, est installé dans la carrosserie avec son propre cadre, éliminant ainsi la traverse centrale du toit. Ce verre intelligent remplace un éventuel toit coulissant ou inclinable et offre plus d'espace pour la tête des occupants du véhicule. Le verre intelligent lui-même possède une structure à 7 couches avec un film PDLC (Polymer Dispersed Liquid Crystal) à commande électrique, qui offre une protection efficace contre l'éblouissement et la chaleur. « Allumé » (mis sous tension), le verre devient transparent; éteint, il devient opaque. La structure multicouche du verre intelligent est constitué, de l'extérieur vers l'intérieur, d'un verre clair, d'un revêtement infrarouge, d'une couche intermédiaire teintée, d'une couche PDLC, d'une couche intermédiaire teintée, de verre clair, d'un

revêtement Low E (limite la quantité de chaleur transférée à travers le verre). Le poids de la carrosserie avec la vitre de toit, mais sans pièces adjacentes telles que les portes, le hayon et le boîtier de la batterie HV, est de 454 kg.

Matériaux de la carrosserie

Le groupe Volkswagen utilise beaucoup d'acier formé à chaud dans ses véhicules sur les plateformes MEB et MQB, permettant, selon les concepteurs, de circonscrire l'habitacle dans sa presque totalité et garantissant un niveau élevé de sécurité passive. Le modèle ID.7 utilise une grande quantité de tôles formées à chaud, représentant 30 % du poids de la carrosserie. Ils sont situés dans la zone des longerons, dans les montants A et B, ainsi que dans le cadre du toit du haut du montant A au montant C, avec une résistance à la traction de 1500 MPa. Il convient de noter les tôles formées à chaud des deux traverses de siège qui, avec une résistance à la traction de 1900 MPa, rigidifient fortement l'ensemble du plancher en diagonale. La structure du montant B est très compacte, avec une tôle extérieure, deux tôles intérieures formées à chaud et une tôle



Stahlbleche dominieren den Carrosseriebau des ID.7, hier der Hinterwagen innen mit Radhaus, Längsträger und Kofferboden.

Les tôles d'acier dominant dans la carrosserie de l'ID.7 : l'arrière intérieur avec passage de roue, longeron et plancher du coffre.



Am Falz der Türöffnungen lassen sich die Fügeverfahren Punktschweißen und das spätere Laserschweißen gut erkennen.

Les techniques d'assemblage par soudage par points et soudage laser ultérieur sont clairement visibles sur le pli des ouvertures de porte.

Dabei fällt auf, dass Volkswagen das Innenblech im Bereich der Türöffnungen als dreifach Blech-Lage mit Lasertechnik verschweisst. In der Produktion werden automatisiert aber zunächst nur Schweisspunkte zur Fixierung gesetzt.

Aluminium-Gussbauteile kommen – mit Ausnahme der beiden Strangpressprofile im Schweller – nicht zum Einsatz. Die Federbeindome vorn und hinten fertigt Volkswagen in konventioneller Stahlblech-Bauweise. Zu erwähnen sind noch die Akustikschotts aus Kunststoff, die aus einer Hartkomponente und einer aufschäumenden Kunststoff-Komponente bestehen. Volkswagen setzt sie vorwiegend in den Hohlräumen der A- und D-Säule sowie im hinteren Längsträger ein, und verbessert damit die Akustik im Fahrzeuginnenraum.

Fügetechniken

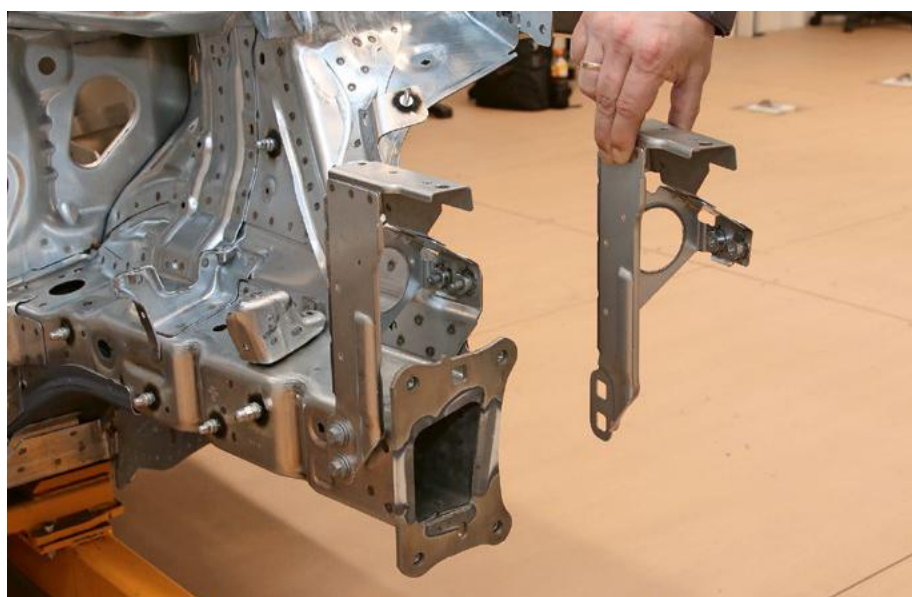
Die Stahlblechteile der Carrosserie und die Aluminium-Bauteile der Türen sowie der Heckklappe werden mit den gängigen Fügeverfahren Schweißen, Rollfalzen und Kleben verbunden. Der Hersteller gibt für die verschiedenen Fügeverfahren folgende Werte (ohne Batteriegehäuse) an: 5609 Schweisspunkte an Stahlblechen und 1049 an Aluminiumblechen. Zudem kommen 145 aufgeschweisste Stahlbolzen, 224 Buckelschweisspunkte (der aufs Blech aufgesetzte Buckel dient als Schweisspunkt – die Buckel verschmelzen unter der Einwirkung von Strom und Druck) und MAG-Schweissnähte von 4012 mm Länge dazu. Das MIG-Löten wird auf 220 mm, das Laserschweißen auf 4396 mm und das Laserlöten mit einer CuSi-Legierung auf 3374 mm Länge durchgeführt, beispielsweise am Dachrahmen oben, als Verbindung zur Dachplatine, oder im Wasserkanal der Heckklappenöffnung. Das Rollfalzen als Fügeverfahren für Stahlblech kommt nur auf 780 mm zum Einsatz, zum Beispiel bei der Fronthaube. Dagegen spielt diese Fügeverfahren beim Verbinden von Aluminium-Blechen eine grosse Rolle – es wird an den Anbauteilen auf 24073 mm eingesetzt. Zusätzlich setzt Volkswagen ein neues Fügeverfahren ein, das

interne. Il est à noter que Volkswagen, dans la zone des ouvertures de porte, soude au laser la tôle tri-couche intérieure, avec une fixation préalable de l'ensemble, en soudure classique automatisée.

Aucune pièce en alu moulé n'est utilisée, exceptés les deux profils extrudés du longeron. Volkswagen fabrique les supports des jambes de suspension avant et arrière en utilisant une construction en tôle d'acier conventionnelle. Mentionnons aussi les cloisons acoustiques en plastique, composé d'une partie dure et d'une mousse plastique. Volkswagen les utilise principalement dans les cavités des montants A et D ainsi que dans le longeron arrière, améliorant ainsi l'acoustique à l'intérieur du véhicule.

Techniques d'assemblage

Les pièces en tôle d'acier de la carrosserie et les pièces en alu des portes et du hayon sont assemblés à l'aide de techniques courantes telles que le soudage, le pli roulé et le collage. Le fabricant spécifie les valeurs suivantes (sans boîtier de batterie) pour les différents procédés d'assemblage : 5609 points de soudure sur tôles d'acier et 1049 sur tôles d'alu. De plus, il y a 145 billettes en acier soudées, 224 points de soudage par bossage (les « bossages » placés sur la tôle servent de point de soudage – les bossages fondent à cause du courant électrique et de la pression) et des cordons de soudure MAG d'une longueur de 4012 mm. Le brasage MIG est réalisé sur une longueur de 220, le soudage laser sur une longueur de 4396 et le brasage laser avec un alliage CuSi sur une longueur de 3374 mm, par exemple sur le dessus du cadre de toit, au point d'assemblage de la tôle de toit, ou dans le canal d'écoulement de l'ouverture du hayon. Le pli roulé comme technique d'assemblage de tôles d'acier n'est utilisé que sur 780 mm, par exemple sur le capot avant. Cependant, cette technologie d'assemblage joue un rôle majeur dans l'assemblage de tôles d'alu – elle est utilisée pour l'assemblage de tôle sur 24073 mm. De plus, Volkswagen utilise un nouveau procédé d'assemblage appelé « FIXXn ». Ce terme désigne une petite opération d'assemblage à peine visible sur le joint du pli, dans la zone non visible des



Der geschraubte Halter für das Scheinwerfergehäuse am vorderen Längsträger bietet durch seine grossen Befestigungslöcher eine vertikale Toleranz beim Einstellen.

Le support vissé pour le boîtier du phare sur le longeron avant offre une tolérance de réglage verticale grâce à ses grands trous de montage.



Materialgütern an der Carrosserie des VW ID.7 (Quelle Volkswagen)
Qualités des matériaux sur la carrosserie de la VW ID.7 (Source VW)

«FIXXn». Unter diesem Begriff verbirgt sich eine kleine, kaum sichtbare Fügeoperation auf der Rollfalznaht im nicht sichtbaren Bereich der Türen. FIXXn ist eine Art Zweipunkt-Stanzung, die das Verschieben der beiden Blechteile bis zum Aushärten des Klebstoffes verhindern soll. Die Zweipunkt-Stanzung verschwindet später unter einer Dichtstoff-Kleberaupe.

Speziell für die Fertigung der Aluminium-Türen führte Volkswagen den sogenannten Mikro-Schweisspunkt ein. Durch die kleineren SW-Punkte sind schmalere Flansche von nur 10,5 mm möglich und der Wärmeeintrag in das Alu-Bauteil ist deutlich geringer. Die früher eingesetzten Fügeverfahren des Stanznietens und des Laserschweißens entfallen hier komplett.

An 211 Fügestellen der Carrosserie kann eine Schweißzange aus Platzgründen nicht eingesetzt werden, sodass metrische Verschraubungen die Verbindungen herstellen. Zu den kalten und warmen Fügeverfahren setzt der Konzern zusätzlich Klebstoffe im Carrosseriebau ein. Die gestiegenen Längenangaben für den Struktur- (133 047 mm), Unterfütterungs- (13177 mm), Falz- (24 853 mm) und Spalt-Dicht-Klebstoff (1679 mm) unterstreichen die zunehmende Bedeutung der chemischen Unterstützung in der Fügeverfahren.

Text und Bilder: Jürgen Klasing



In der Querschnittsgrafik lassen sich der grosse Deformationsraum und das 6-Kammerprofil klar erkennen, die bei einem Seitencrash die HV-Batterie vor Beschädigung schützen. (Quelle Volkswagen)

La coupe montre clairement le grand espace de déformation et le profil à six chambres, qui protègent la batterie HV des dommages en cas de choc latéral. (Source : Volkswagen)

portes. FIXXn est un type de poinçonnage à deux points conçu pour empêcher les deux pièces en tôle de se déplacer jusqu'à ce que l'adhésif ait durci. Le poinçonnage en deux points disparaît ensuite sous un cordon de colle d'étanchéité.

VW a introduit le point de microsoudure (SW) spécifiquement pour la production de portes en alu. Les points SW plus petits permettent des brides plus étroites de seulement 10,5 mm et l'apport de chaleur dans le composant en alu est nettement inférieur. Ici, VW renonce aux assemblages autrefois utilisés, telles que les rivets auto-poinçonneurs et le soudage au laser.

Pour 211 assemblages, on a recours à des raccords à vis métriques, les pinces à souder ne pouvant pas être utilisées, faute d'espace. Outre les techniques d'assemblage à froid et à chaud, le Groupe utilise également des adhésifs dans la construction de carrosseries. Les longueurs accrues pour les adhésifs de structure (133 047), de sous-couche (13177), de plis (24 853) et de scellement d'espaces (1679 mm) soulignent l'importance croissante du support chimique lors de l'assemblage.

Texte et images : Jürgen Klasing

Nur aus Aluminium

Hochvolt-Batterie-Case

Nur aus Aluminium, in Form von Strangpressprofilen, Querstreben in Druckguss und Alu-Blechen wird das Hochvolt-Batteriegehäuse hergestellt. Je nach Kapazität der HV-Batterie werden zwei Grössen gefertigt, wobei die kleinere mit einem Distanzblech im Fahrzeugunterboden montiert wird. Im grossen Batterie-Case sind insgesamt zwölf Zell-Module untergebracht. Dieses wird mit je acht Schrauben seitlich, je vier vorn und hinten und vier Verschraubungen in der Mitte vollautomatisch an der Carrosserie befestigt.

Reparaturtipp

Scheinwerfergehäuse

Die Carrosserie in Stahlbauweise sollte mit ihren konventionellen Fügeverfahren keine Herausforderung für den qualifizierten Carrosseriefachbetrieb sein. Die Reparaturfähigkeit der Modelle ID.7 und ID.7 Tourer ist auf dem gleichen hohen Niveau, wie sie schon von den Modellen ID.3 und ID.4 bekannt ist, verspricht der Hersteller. Einen besonderen Tipp gaben die Carrosseriebauer im VW-Werk Emden dennoch preis: Am vorderen Längsträger ist der Halter für das Scheinwerfergehäuse mit vier Schrauben befestigt. Dieser Halter kann ein wenig in vertikaler Richtung verschoben werden, sodass dadurch das Einpassen des Scheinwerfergehäuses mit dem Kotflügel und dem grossen Frontend erleichtert wird.

Aluminium à 100%

Boîtier de batterie haute tension

Le boîtier de la batterie haute tension est entièrement réalisé en aluminium, sous forme de profilés extrudés, de traverses moulées sous pression et de tôles d'aluminium. En fonction de la capacité de la batterie haute tension, deux tailles sont fabriquées, la plus petite étant montée dans le bas de caisse à l'aide d'une plaque d'espacement. Au total, douze modules de cellules sont logés dans le grand boîtier de batterie. Celui-ci est fixé à la carrosserie de manière entièrement automatique à l'aide de huit vis de chaque côté, quatre à l'avant, quatre à l'arrière et quatre au milieu.

Astuce pour la réparation

Logement de phare

La carrosserie en acier avec ses techniques d'assemblage conventionnelles ne devrait pas constituer un problème pour l'atelier de carrosserie qualifié. Le constructeur promet que la réparabilité des modèles ID.7 et ID.7 Tourer est au même niveau de difficulté que celle déjà connue des modèles ID.3 et ID.4. Les carrossiers de l'usine VW d'Emden ont néanmoins donné un conseil particulier : le support du boîtier de phare est fixé au longeron avant à l'aide de quatre vis. Ce support peut être légèrement déplacé dans le sens vertical, ce qui facilite l'ajustement du boîtier de phare avec l'aile et la grande partie avant.

Förderprogramm ColorWatt

Fördergelder für Stromeffizienz

Nachhaltigkeit beginnt in der Werkstatt: ColorWatt unterstützt Carrosserie- und Lackierbetriebe beim Umstieg auf stromsparende Anlagentechnik – mit attraktiven Fördergeldern.

Nachhaltigkeit ist in der Carrosseriebranche längst kein Fremdwort mehr – viele Betriebe wollen ihren Beitrag leisten. Doch wo konkret ansetzen? Eine der Stellschrauben liegt im Stromverbrauch. Lackieranlagen zählen zu den energieintensivsten Komponenten im Werkstattbetrieb, eine veraltete Lackieranlage verbraucht um die 90 000 kWh pro Jahr, eine moderne nur etwa die Hälfte, was eine Stromersparnis von neun durchschnittlichen Schweizer Haushalten im Jahr entspricht (Quelle: BFE). Genau hier setzt ColorWatt an.

Das Förderprogramm, unterstützt durch das Bundesamt für Energie im Rahmen von ProKilowatt, hilft Betrieben beim Ersatz veralteter Anlagen durch moderne, stromsparende Technologien. Förderfähige Massnahmen sind etwa die Umrüstung von Werkstattbeleuchtung auf LED, die Modernisierung einer Kälte- oder Lüftungsanlage oder auch der Ersatz einer ganzen Lackierkabine. Investitionen unter 300 000 Franken werden mit Fördergeldern von bis zu 30 Prozent unterstützt, unkompliziert durch einen Antrag bei der Schweizer Firma EBP AG, deren Team mit Rat und Tat beim Antragsverfahren zur Seite steht.

Aber der Ersatz einer energieintensiven Lackieranlage kann ziemlich teuer werden. So können auch für grosse Projekte mit Investitionskosten von über 300 000 Franken Fördergelder in einem laufenden Wettbewerbsverfahren erzielt werden – etwa 85 Prozent der eingereichten Projekte erhalten Fördergelder. Wenn Sie in letzter Zeit darüber nachgedacht haben, Ihre Lackieranlage zu ersetzen, ist jetzt der richtige Zeitpunkt. Das Team von EBP bietet neu auch die Unterstützung bei Anträgen für Fördergelder von grösseren Investitionen an. Und: Auf Nachfrage bei der Förderprogramm-

Koordinationsstelle können auch Stromeffizienzmassnahmen in Fahrzeugbau- und Spenglerei-Betrieben gefördert werden.

Infos und Kontakt über colorwatt@ebp.ch oder den QR-Code.

Redaktion: Isabel Suter, Bild: BFE

Programme de financement ColorWatt

Financement de l'efficacité électrique

La durabilité commence dans l'atelier : ColorWatt aide les carrosseries et les ateliers de peinture à passer à une technologie de système économe en énergie – avec des subventions attractives.



Nachhaltigkeit und handwerkliche Qualität schliessen sich nicht aus – im Gegenteil. ColorWatt unterstützt Betriebe dabei, beides zu vereinen.

La durabilité et la qualité artisanale ne s'excluent pas. Au contraire: ColorWatt soutient les entreprises à conjuguer l'une avec l'autre.

La durabilité n'est plus étrangère à la branche de la carrosserie : nombre d'entreprises désirent apporter leur contribution. Par où commencer ? L'un des leviers clés est la consommation d'électricité. Les systèmes de peinture sont parmi les composants les plus énergivores de l'atelier : obsolètes, ils consomment env. 90 000 kWh par an, tandis qu'un système moderne ne consomme que la moitié, équivalant aux économies d'électricité annuelles de 9 ménages suisses moyens (source : OFEN). C'est ici qu'intervient ColorWatt.

Ce programme de financement, soutenu par l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) dans le cadre du programme ProKilowatt, aide les entreprises à remplacer leurs systèmes obsolètes par des technologies modernes et économes en énergie. Parmi les mesures éligibles figurent la conversion de l'éclairage d'atelier aux LED, la modernisation d'un système de réfrigération ou de ventilation, ou encore le remplacement complet d'une cabine de peinture. Les investissements inférieurs à 300 000 frs sont financés jusqu'à 30 %. Une demande simple est soumise à l'entreprise suisse EBP AG, dont l'équipe vous conseillera et vous accompagnera tout au long du processus.

Mais remplacer un atelier de peinture énergivore peut s'avérer coûteux. Même les grands projets dont les coûts d'investissement dépassent 300 000 frs peuvent être financés grâce à un processus concurrentiel en continu ; environ 85 % des projets soumis sont financés. Si vous envisagez de remplacer votre installation de peinture, c'est le moment idéal. L'équipe EBP propose désormais également un accompagnement pour les demandes de financement d'investissements plus importants. De plus, sur demande auprès du bureau de coordination du programme de financement, des mesures d'efficacité énergétique dans les ateliers de serrurerie et de tôlerie peuvent également être financées.

Informations et contact via colorwatt@ebp.ch ou le QR code.

Rédaction : Isabel Suter, image : BFE



Dekarbonisierung

Auf dem Weg zu Netto-Null 2050

Der Bundesrat legte 2019 fest, bis Mitte des Jahrhunderts eine ausgeglichene Treibhausgasbilanz anzustreben. Dies war die Reaktion auf den Sonderbericht des Weltklimarates (IPCC) über die Erderwärmung von 1,5 °C. Dieses Netto-Null-Ziel ist auch Gegenstand des «Klima- und Innovationsgesetzes», dem die Stimmbevölkerung 2023 grünes Licht gab und es so gesetzlich verankerte.

Décarbonisation

« Objectif zéro net » d'ici 2050

En 2019, le Conseil fédéral s'est fixé comme objectif un bilan carbone équilibré d'ici le milieu du siècle, en réponse au rapport spécial du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) sur un réchauffement climatique de 1,5 °C. Cet objectif de neutralité carbone est aussi l'objet de la loi sur le climat et l'innovation, approuvée par le peuple en 2023, ancrée dans la loi.



Die Schweiz auf dem Weg zu Netto-Null: Im operativen Geschäft mag ein Zeithorizont von 25 Jahren weit entfernt scheinen, aus strategischer Sicht hingegen ist es der richtige Zeitpunkt, sich darauf vorzubereiten.

La Suisse en route pour le Zéro net : d'un point de vue opérationnel, un horizon temporel de 25 ans peut sembler lointain, mais d'un point de vue stratégique, c'est maintenant à saisir pour s'y préparer.

Die Schweiz hat sich das ambitionierte Ziel gesetzt, ab dem Jahr 2050 nicht mehr Treibhausgase in die Atmosphäre auszustossen, als durch natürliche und technische Speicher aufgenommen werden können – das sogenannte Netto-Null-Ziel. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen insbesondere die Emissionen in den Bereichen Gebäude, Verkehr und Industrie deutlich und nachhaltig reduziert werden. Die verbleibenden Emissionen müssen mit Negativemissionstechnologien ausgeglichen werden.

La Suisse s'est fixé l'objectif ambitieux de ne pas émettre dans l'atmosphère, d'ici 2050, plus de gaz à effet de serre que ce que les systèmes de stockage naturels et techniques peuvent absorber – l'objectif dit « zéro émission nette ». Pour atteindre cet objectif, les émissions des secteurs du bâtiment, des transports et de l'industrie, en particulier, doivent être réduites de manière significative et durable. Les émissions restantes doivent être compensées par des technologies à émissions négatives.

Die langfristige Klimastrategie stützt sich weitgehend auf die Energieperspektiven 2050+ des Bundesamtes für Energie, die Ende November 2020 veröffentlicht wurden.

Branchenfahrpläne als Taktgeber für Betriebe

Als wichtige Unterstützung auf diesem Weg können die einzelnen Branchen sogenannte Branchenfahrpläne erstellen. Diese Fahrpläne sollen den Unternehmen helfen, branchenspezifische, innovative Massnahmen zu definieren, mit denen die Treibhausgasemissionen schrittweise und gezielt auf null gesenkt werden können.

Der Bund unterstützt die Umsetzung dieser Massnahmen finanziell: In den kommenden sechs Jahren stehen insgesamt 1,2 Milliarden Schweizer Franken zur Verfügung, mit denen Unternehmen Fördergelder für konkrete Projekte und Massnahmen beantragen können.

Zuständig für die Umsetzung ist das Bundesamt für Energie (BFE), das derzeit auf freiwillige Zielverfolgung setzt. Zwar wurden bislang keine Sanktionen angekündigt, sollten einzelne Unternehmen die Vorgaben nicht erfüllen – es ist jedoch wahrscheinlich, dass zu einem späteren Zeitpunkt entsprechende Massnahmen, Regelungen oder Lenkungsabgaben (wie CO₂-Steuer) folgen werden.

Weitere Informationen und konkrete Details zu den Branchenfahrplänen und zur Förderung sollen in den kommenden Monaten kommuniziert werden.

Mehr Informationen des Bundes erhalten Sie via QR-Code.

Text: Samuel Knecht, Bild: AdobeStock



La stratégie climatique à long terme s'appuie en grande partie sur les Perspectives énergétiques 2050+ de l'Office fédéral de l'énergie OFEN, publiées fin novembre 2020.

La feuille de route pour la branche donne la cadence pour les entreprises

Chaque branche peut élaborer son propre calendrier pour atteindre cet objectif. Ces feuilles de route visent à aider les entreprises à définir des mesures innovantes et spécifiques à leur branche, permettant de réduire progressivement et concrètement à zéro leurs émissions de gaz à effet de serre.

La Confédération soutient financièrement la mise en œuvre de ces mesures : au cours des six prochaines années, un total de 1,2 milliard de francs suisses sera mis à la disposition des entreprises pour demander un financement pour des projets et des mesures spécifiques.

L'Office fédéral de l'énergie (OFEN) est responsable de la mise en œuvre et s'appuie actuellement sur un ciblage volontaire. Bien qu'aucune sanction n'ait encore été annoncée pour les entreprises ne respectant pas les objectifs, il est probable que des mesures, réglementations ou taxes incitatives appropriées (comme une taxe sur le CO₂) suivront ultérieurement.

De plus amples informations et des détails concrets sur les feuilles de route de la branche et leur financement seront communiqués dans les prochains mois.

Vous pouvez obtenir plus d'informations du gouvernement fédéral via le code QR ci-contre.

Texte : Samuel Knecht

Images : AdobeStock



green car repair

Nachhaltigkeits-Label auf Kurs

«Das Label green car repair ist auf Kurs», sagt Sascha Feller, der das Nachhaltigkeitskonzept green car repair entwickelt und mit carrosserie suisse als Partner umgesetzt hat. «Das Interesse ist aktuell sehr gross, wir haben viele Anmeldungen, sodass für die Zertifizierung Wartefristen bestehen.» Zusammen mit dem Berufsverband wird deshalb ein kombiniertes Audit angestrebt, sodass künftig im Rahmen der carrosserie-suisse-Rezertifizierung gleichzeitig auch green car repair (re-)zertifiziert werden kann. So sparen die Unternehmen Zeit und Aufwand. «Das Verständnis für das Konzept ist vorhanden», freut sich Feller. «Die Betriebe merken, dass sie mit wenig Massnahmen viel bewirken können. Denn bei green car repair geht es nicht um Gebäudehüllen, Renovation, eine neue Heizung oder PV-Anlage, sondern dass Betriebe mit Reparieren statt Ersetzen sehr viel ökologischer arbeiten. Es geht um das, was in der Werkstatt passiert. Oder spezifischer: green car repair zielt auf Scope 3, wo 67 Prozent der Emissionen zusammengefasst sind. Von Idee und Konzept her ist es das beste Label, um auszuweisen, dass man in der Werkstatt nachhaltig repariert.»

www.greencarrepair.ch

Mit Reparieren statt Ersetzen leistet der Carrossier den grössten Beitrag zur CO₂-Reduktion. Mit dem Label green car repair wird dies gegenüber Kunden und Partnern ausgewiesen.



green car repair

Le label de durabilité est sur la bonne voie

« Le label de réparation écologique est en bonne voie », déclare Sascha Feller, qui a développé «green car repair», le concept de durabilité de la réparation écologique, et l'a mis en œuvre avec carrosserie suisse en partenaire. « L'intérêt est actuellement très vif ; nous recevons de nombreuses candidatures, ce qui entraîne des délais d'attente pour la certification. » C'est pourquoi, en collaboration avec l'association professionnelle, un audit conjoint est en cours afin qu'à l'avenir, la réparation écologique puisse être (re)certifiée simultanément avec le processus de renouvellement de certification de carrosserie suisse. Ceci permet aux entreprises de gagner du temps et de l'énergie.

« Le concept est bien compris », se réjouit Feller. « Les entreprises réalisent qu'elles peuvent accomplir beaucoup avec peu de mesures. Réparer écologiquement, ce n'est pas construire du gros-œuvre, rénover ou un nouveau système de chauffage ou photovoltaïque. C'est une manière de travailler beaucoup plus écologique en réparant plutôt qu'en remplaçant, c'est du travail d'atelier; green car repair vise le « Scope 3 », qui réunit 67% des émissions. Tant côté idée que concept, c'est le meilleur label pour démontrer que sont atelier effectue des réparations durables. »

www.greencarrepair.ch

En réparant plutôt qu'en remplaçant, le carrossier contribue le plus à la réduction des émissions de CO₂. Le label green car repair le démontre à ses clients et partenaires.

Carrosserie Kiener AG

Klimaschutz gibt es nicht zum Nulltarif

Zum Thema «Nachhaltigkeit in der Branche» bietet sich ein Besuch der Carrosserie Kiener in Schönbühl an. Der Grossbetrieb kommt seit vier Jahren ohne fossile Brennstoffe aus und deckt einen Drittel des Strombedarfs über eine eigene PV-Anlage.

«Umweltschutz haben schon unsere Grosseltern betrieben, wenn sie ein Zigarettenspaket vom Boden aufgehoben und oder einen Joghurtdeckel in die Alusammlung geworfen haben», sagt Daniel Kiener, der mit seinem Bruder Peter die Carrosserie Kiener AG in Schönbühl BE in dritter Generation führt. Hier reparieren 60 Fachkräfte Personenwagen, Nutzfahrzeuge, Kommunalfahrzeuge und Reisebusse. Zwischen 200 und 300 Autos sind gleichzeitig im Prozess. Entsprechend hoch sind Platz- und Energiebedarf. «Flottenmanager, Leasingfirmen und Versicherer (FLI) möchten Klimaschutz messbar machen, um ihre Partner bezüglich Nachhaltigkeit kategorisieren zu können. Aber das hat bis zum heutigen Tag niemand geschafft.» Zur Bestimmung des CO₂-Ausstosses einer Carrosserie müssten zu viele, teils nicht messbare Faktoren berücksichtigt werden. «Daher ist jeder Einzelne gefordert, seinen Beitrag zu leisten. Wer seinen Betrieb in einer alten Industriebrache führt, hat jedoch nicht dieselben Möglichkeiten wie jemand, der neu baut. Wir haben vor vier Jahren gesagt, wir bauen jetzt für unsere Generation, wir tragen Verantwortung und deshalb trennen wir uns zu 100 Prozent von fossilen Brennstoffen. Und wir bereuen es nicht.»

Nachhaltigkeit braucht Investitionen

Seither liefern Holzschnitzel sämtliche Prozess- und Gebäudewärme. «Im Vorfeld stellten sich viele Fragen. Und es

Carrosserie Kiener AG

La protection du climat a son prix

Le grand bâtiment de la Carrosserie Kiener à Schönbühl (BE) conjugue depuis quatre ans «développement durable & carrosserie» de manière exemplaire, sans aucune énergie fossile et avec une installation photovoltaïque propre qui couvre un tiers des besoins en électricité.

« Nos grands-parents déjà séparaient les couvercles de yaourt en alu afin de protéger l'environnement », explique Daniel Kiener, qui dirige avec son frère Peter la Carrosserie Kiener AG à Schönbühl. Ils représentent la troisième génération. Leurs soixante ouvriers qualifiés traitent simultanément 200 à 300 véhicules: limousines, utilitaires, véhicules municipaux et cars. Les besoins en espace et en énergie sont donc importants. « Gestionnaires de flottes, sociétés de leasing et assureurs souhaitent rendre la protection du climat mesurable afin de catégoriser leurs partenaires. Mais personne n'y est parvenu à ce jour. Déterminer les émissions de CO₂ d'un atelier de carrosserie nécessite de prendre en compte de nombreux facteurs, dont certains impossibles à mesurer. « Par conséquent, chacun est tenu d'y contribuer. Ceux qui exploitent leur entreprise sur un site industriel désaffecté n'ont pas les mêmes opportunités que ceux qui en construisent de nouveaux. Il y a quatre ans, nous avons déclaré que nous allions construire pour notre génération, en assumant nos responsabilités. Nous avons donc renoncé totalement aux énergies fossiles. Nous n'avons jamais regretté notre décision. »

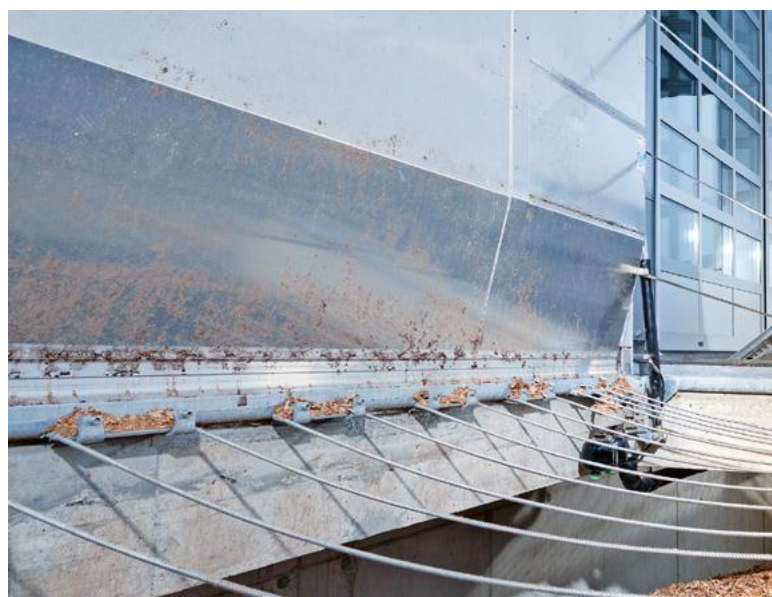
La durabilité nécessite des investissements

Les copeaux de bois assurent la totalité de la chaleur tant des bâtiments que des traitements. « De nombreuses questions se



Daniel (rechts) und Peter Kiener leiten die Carrosserie Kiener AG zukunftsgerichtet in dritter Generation.

Daniel (à dr.) et Peter Kiener sont la troisième génération à diriger la Carrosserie Kiener AG avec une approche tournée vers l'avenir.



Peter Kiener devant la fosse à copeaux de bois où le combustible renouvelable est livré et stocké.

gibt auch Hürden: Die Asche beispielsweise muss als Sondermüll entsorgt werden, da die verarbeiteten Bäume die Zeit vom verbleiten Benzin miterlebt und das Blei gespeichert haben. Trotz allem gilt Holz als CO₂-neutraler Brennstoff, der im Lebenszyklus mehr CO₂ aufnimmt, als er beim Verbrennen abgibt.»

Der Holzlieferant ist ein Landwirt aus dem Dorf. Das garantiert äusserst kurze Transportwege. Bezahlt wird nicht nach Volumen oder Gewicht, sondern rückwirkend nach Energiewert, der von der Heizung angezeigt wird. Denn Holz ist nicht gleich Holz: Nadelhölzer speichern weniger Energie als Laubbäume. «Heutige Anlagen sind hochmodern, volldigital und bieten eine hohe Datenauswertung», erklärt Kiener. Eine gesetzlich vorgeschriebene Filteranlage hält den Feinstaub zurück.

Keine Frage der politischen Gesinnung

«Meines Wissens waren wir damals der erste Carrosseriebetrieb weltweit mit Holzschnitzelheizung», so Kiener. «Lehrgeld muss man immer zahlen, wenn man so etwas macht, aber bis anhin hat es ziemlich reibungslos funktioniert. Grundsätzlich machten wir das nicht fürs Marketing, sondern um Eigenverantwortung wahrzunehmen. Es geht auch nicht um politische Gesinnung, sondern darum, wie man einen Betrieb leitet.»

Trotz positiver Rückmeldungen glaubt Kiener nicht, dass sie deswegen einen Kunden mehr hätten. «Unsere Kundenzufriedenheit ist dokumentiert sehr hoch, und darauf legen wir Wert.» Für Elektroautos stehen acht Ladestationen zur Verfügung. Die parallel zur Schnitzelheizung installierte PV-Anlage an der strassenseitigen Fassade und auf dem Hallendach produziert übers Jahr rund einen Drittel des eigenen Strombedarfs. Erwähnenswert ist auch der «Open Work Space» im oberen Stockwerk, dessen Benützung bei der Anmeldung proaktiv angeboten wird. In dieser Büroinfrastruktur können Kunden arbeiten, während ihre Kleinschäden just-in-time repariert werden. «Inzwischen nutzen nicht nur typische Büroarbeiter diese Möglichkeit, sondern auch immer mehr Aussendienstler und Servicetechniker, etwa für Schulungen oder zum Rapport schreiben. So sparen sie nicht nur Autokilometer, sondern auch Zeit. Auch das ist nachhaltig.»

Text: Henrik Petro, Bilder: Carrosserie Kiener, Petro



Peter Kiener bei der Holzschnitzelgrube, wo der erneuerbare Brennstoff angeliefert und gelagert wird.

sont posées et il a fallu répondre à des obstacles : les cendres par exemple sont à éliminer comme déchets dangereux, car les arbres transformés ont subi les effets de l'essence au plomb et l'ont stocké. Malgré tout, le bois est considéré comme combustible neutre en CO₂, absorbant plus de CO₂ au cours de son cycle de vie qu'il n'en rejette lors de sa combustion. »

Le fournisseur de bois est un agriculteur local. Le paiement n'est pas basé sur le volume ou le poids, mais rétroactivement sur la valeur énergétique affichée par le chauffage. Tous les bois ne se valent pas : les résineux stockent moins d'énergie que les feuillus. « Les systèmes actuels sont à la pointe de la technologie, entièrement numériques et offrent un haut niveau d'analyse des données », explique Daniel Kiener. Un système de filtration, obligatoire, retient les particules fines.

Ce n'est pas une question d'opinion politique

« Nous avons été le premier atelier de carrosserie au monde à utiliser un système de chauffage aux copeaux de bois », explique Kiener. « Il faut toujours apprendre à ses dépens, mais jusqu'à présent, tout s'est plutôt bien passé. Nous ne l'avons pas fait pour des raisons de marketing, mais plutôt pour assumer nos responsabilités. Ce n'est pas non plus une question d'orientation politique, mais de gestion d'entreprise. »

Malgré les retours positifs, Kiener ne pense pas avoir gagné davantage de clients. « Notre satisfaction client est très élevée, et c'est un point important pour nous. »

Huit bornes de recharge sont disponibles pour les voitures électriques. Le système photovoltaïque, installé parallèlement au chauffage aux copeaux sur la façade et sur le toit, produit environ un tiers des besoins en électricité de l'entreprise tout au long de l'année. Mentionnons aussi l'espace de travail ouvert à l'étage, dont l'utilisation est proposée aux clients pour travailler dans cette infrastructure de bureau pendant que leurs petits dommages sont réparés en temps voulu. « Aujourd'hui, non seulement les employés de bureau utilisent cette option, mais aussi un nombre croissant de représentants et de techniciens de maintenance, par exemple pour des formations ou la rédaction de rapports. Ça leur permet d'économiser des kilomètres et du temps : encore une solution durable. »

Texte : Henrik Petro; images : Carrosserie Kiener, Petro



Nicht nur das Hallendach, sondern auch die sonnenzugewandte Fassade des Verwaltungstrakts wurde mit Solarpanels bestückt.

Non seulement le toit de la halle, mais aussi la façade ensoleillée de l'aile administrative sont équipés de panneaux solaires.

Scheibenreparatur

Was möglich ist, entscheidet der Profi

Gerade bei einer Frontscheibe spart eine Reparatur gegenüber einem Austausch massiv CO₂ und Ressourcen ein. Zudem kann Arbeitszeit der Fachkraft verrechnet werden – selbst dann, wenn die Reparatur automatisch erfolgt. Und die Versicherung freut es auch.



Fast jeder Steinschlag kann heute repariert werden. Ein Scheibenersatz ist in diesem Fall weder ökologisch noch aus Kostengründen sinnvoll.

Aujourd'hui, presque tous les impacts de pierres peuvent être réparés. Dans ce cas, remplacer un pare-brise n'est ni écologique ni économique.

«Herstellung und Entsorgung der Frontscheiben verbraucht relativ viele Ressourcen, eine Reparatur fast nichts», erklärt Sascha Feller, Mitglied der Reparaturkommission und Gründer des Nachhaltigkeitslabels green car repair. «Egal, ob eine CO₂-Besteuerung kommt oder nicht, ein Betrieb, der das Reparieren beherrscht, ist hier im Vorteil. Und die nach vorn gerichteten Betriebe reparieren bereits heute viele Scheiben, denn die Kosten beim Ersatz sind massiv höher als bei Reparatur – auch für die Kunden, respektive ihre Versicherungen», so Feller weiter. Seit Frontscheiben auch im Sichtfeld repariert werden dürfen, ist das Thema aktueller denn je. Nun ist nur noch der Rand tabu, da dort stärkere Kräfte wirken. «Der Carrossier entscheidet, ob im Sichtfeld eine Reparatur Sinn macht und möglich ist.»

Bewährtes Vorgehen

Am Reparaturvorgang hat sich nichts geändert: in die beschädigte Stelle wird Glasharz eingespritzt. Neu ist jedoch, dass es inzwischen sehr gute automatische Geräte für die Steinschlagreparatur gibt. Aufgrund der Anschaffungskosten empfehlen sie sich vor allem für Betriebe mit vielen Scheibenrepa-

Réparation des vitres

La décision du professionnel

Une réparation de pare-brise est extrêmement économique en CO₂ et en ressources – contrairement à un remplacement. Le travail du professionnel est de plus facturé, même si la réparation est automatique. Et l'assurance salue la démarche.

« La fabrication et l'élimination d'un pare-brise consomme une quantité importante de ressources, la réparation quasiment pas », explique Sascha Feller, membre de la Commission de réparation et fondateur du label Green Car Repair. « Taxe CO₂ ou pas, une entreprise qui maîtrise la réparation bénéficie d'un avantage. Et les entreprises avant-gardistes réparent déjà de nombreux pare-brises, car les coûts de remplacement sont bien plus élevés que les réparations, y compris pour clients et assurances », poursuit Feller. Puisque les pare-brise peuvent désormais être réparés dans le champ de vision, la question est d'actualité. Seul le bord est tabou, car des forces plus fortes y agissent. « C'est le carrossier qui décide si une réparation dans le champ de vision est judicieuse et possible. »

Procédé éprouvé

Le procédé de réparation reste inchangé : de la résine de verre est injectée dans la zone endommagée. La nouveauté réside dans les appareils automatiques performants pour la réparation des impacts de cailloux. Leur faible coût d'achat les rend particulièrement recommandés aux ateliers effectuant de nombreuses réparations de pare-brise.

Les cours de réparation font partie intégrante de la formation initiale et ne sont donc plus uniquement le fief des fournisseurs. Mais les apprentis ne conservent leurs acquis que s'ils peuvent les appliquer. Le concept de réparation de pare-brise et la certification en réparation de véhicules écologiques (p. 43) exigent tous deux de posséder un outil (manuel ou automatique) et de réparer des pare-brise.

Les marges bénéficiaires en recul favorisent la réparation

La baisse des marges, combinée à la hausse des prix, résume la tendance générale du marché des pièces détachées. « Une marge plus faible signifie un manque à gagner », prévient Feller. « On compte sur les marges, et lorsqu'elles baissent, on doit augmenter le taux horaire pour compenser. Les prix des

aturen. Reparaturkurse werden nicht nur von Zulieferern angeboten, sondern sind inzwischen Teil der Grundbildung. Allerdings bleibt das Gelernte nur dann beim Lernenden hängen, wenn er es auch im Betrieb anwenden kann. Sowohl beim Scheibenkonzept als auch für die green-car-repair-Zertifizierung (Seite 43) ist Voraussetzung, dass man ein (manuelles oder automatisches) Gerät hat und tatsächlich auch Scheiben repariert.

Margenentwicklung begünstigt Reparatur

Schrumpfende Margen bei gleichzeitig steigenden Preisen, so lässt sich die allgemeine Entwicklung bei den Ersatzteilen zusammenfassen. «Weniger Marge ist Gewinn, der uns fehlt», warnt Feller. «Als Betrieb rechnet man mit ihr und wenn sie sinkt, muss man den Stundenansatz erhöhen, um auszugleichen. Die Ersatzteilpreise sind in den letzten Jahren massiv gestiegen und haben sich teils verdoppelt. Das führt dazu, dass Versicherungen höhere Kosten pro Fall haben – und das liegt nicht am Carrossier. Dadurch wird ein Fahrzeug schneller zum Totalschaden erklärt, den man nicht mehr reparieren kann. Und das ist auch nicht ökologisch.» Bei Scheiben sei die Preissituation extrem markenabhängig. «Mit reparieren verkauft man mehr Arbeitsstunden und das sollte das Ziel sein. Aber man darf das Volumen der Ersatzteile nicht unterschätzen. Und ein höherer Stundenansatz macht reparieren auch teurer.»

Kritisch wird es dann, wenn die Profitabilität so sehr unter Druck gerät, dass der Unternehmer nicht mehr investieren kann. «Wir haben dieses Jahr eine PV-Anlage auf das Dach installiert. Weil wir ein kleiner Betrieb sind, mussten wir dafür fünf Jahre lang Rückstellungen machen. Der Vorteil ist, dass wir den Strom dann brauchen, wenn er produziert wird. Und trotzdem decken wir unseren Bedarf zu 200 Prozent ab. Selbst unseren neuen, batterieelektrischen Firmenbus können wir mit unserem Solarstrom laden. Da man aktuell aber nicht weiss, wie hoch die Rückvergütung künftig sein wird, ist eine Amortisationsrechnung unmöglich.» ●

Text: Henrik Petro, Bilder: Sascha Feller



Sascha Feller, Mitglied der Reparaturkommission und Gründer des Nachhaltigkeitslabels green car repair.

Sascha Feller, membre de la Commission de réparation et fondateur du label de durabilité Green Car Repair.

pièces détachées ont considérablement augmenté ces dernières années, doublant parfois, entraînant une augmentation des coûts par sinistre pour les compagnies d'assurance. Le carrossier n'y peut rien! Cela signifie qu'un véhicule est déclaré en dégât total plus rapidement, ce qui le rend irréparable. Et ce n'est pas non plus écologique.» Pour les pare-brise, la tarification dépend fortement de la marque. « En réparant, on vend plus d'heures de travail, et c'est l'objectif. Mais il ne faut pas sous-estimer le volume de pièces détachées. De plus, un taux horaire plus élevé rend les réparations plus coûteuses. »

La situation devient critique lorsque la rentabilité est tellement mise à mal que l'entrepreneur ne peut plus investir. « Nous avons installé un système photovoltaïque sur le toit cette année – après avoir dû constituer des réserves pendant 5 ans, parce que nous sommes une petite entreprise. L'avantage: nous utilisons l'électricité au moment où elle est produite. Et pourtant, nous couvrons 200% de nos besoins. Nous pouvons même recharger notre nouveau bus d'entreprise électrique grâce à notre énergie solaire. Cependant, comme nous ne connaissons pas encore le montant du remboursement futur, il est impossible de calculer le retour sur investissement. » ●

Texte : Henrik Petro; images : Sascha Feller.

Reparieren statt ersetzen

Analyse der Empa

Bereits der Ersatz einer einzigen Windschutzscheibe belastet gemäss einer von der AXA 2023 in Auftrag gegebenen Analyse der Empa die Umwelt im Vergleich zu einer Reparatur um zusätzliche 15,3 Kilogramm Treibhausgase (in CO₂-Äquivalenten). Durch ein konsequentes Reparieren könnten somit jährlich über 600 Tonnen an CO₂-Äquivalenten eingespart werden, wie Berechnungen der AXA zeigen. Ein weiterer grosser Vorteil der Reparatur ist, dass die ADAS-Kalibrierung entfällt.

Verbundsicherheitsglas (VSG) ist ein Verbundglas aus zwei oder mehr Flachglasscheiben, die übereinandergelegt und durch eine reissfeste und thermoplastische Folie miteinander verklebt (laminieren) werden. Zuerst gewalzt, dann unter Hitze (ca. 140 °C) und Druck (ca. 12 bar) dauerhaft verbunden, benötigt deren Herstellung besonders viel Energie.

Réparer au lieu de remplacer

Analyse de l'Empa

Selon une analyse de l'Empa commandée par AXA en 2023, le remplacement d'un seul pare-brise pollue l'environnement de 15,3 kilogrammes de gaz à effet de serre supplémentaires (en équivalent CO₂) par rapport à une réparation. Les calculs de l'AXA montrent qu'une réparation régulière pourrait permettre d'économiser plus de 600 tonnes d'équivalent CO₂ par an. Un autre avantage majeur de la réparation est la suppression de la nécessité d'une calibration ADAS.

Le verre feuilleté de sécurité (VFS) est un verre feuilleté composé de deux ou plusieurs vitres plates superposées et collées (feuilletées) par un film thermoplastique résistant à la déchirure. D'abord laminé, puis collé définitivement sous chaleur (environ 140 °C) et pression (environ 12 bars), sa production est particulièrement gourmande en énergie.

Prozesswärme

Bereit für die Zeit nach fossiler Energie

Zur Erzeugung von Prozesswärme bieten Öl- und Gasbrenner heute weiterhin viele Vorteile. Dass diese Technologie und somit die Investitionen zukunftsfähig bleiben, daran arbeiten sowohl Energieversorger als auch Brennerhersteller.



Am Standort Oberbuchsiten richtete die Hess AG eine neue 9-Meter-Lackierkabine mit Ölheizung von Weishaupt ein.

Sur le site d'Oberbuchsiten, Hess AG a installé une nouvelle cabine de peinture de 9 mètres avec chauffage au fioul de Weishaupt.

Mit FastRepair bündelt die Carrosserie Hess ihre Expertise im Bereich Carrossierarbeiten für Personenwagen. Ob kleinere Kratzer oder umfassendere Reparaturen – Ziel ist ein schneller und zuverlässiger Service. Dafür wurde am Standort Oberbuchsiten eine neue 9-Meter-Lackierkabine mit Ölheizung von Weishaupt eingerichtet. «Da wir nur Mieter der Halle sind, war das für uns die beste Lösung», erklärt Betriebsleiter Agim Abazi. Rund 400 000 Franken investierte Hess in die leere Halle für Kabine, Mischrampe, Werkzeuge usw.

Brenner zum Heizen der Lackierkabine sind für viele Lackierbetriebe nach wie vor die beste Wahl, trotz CO₂-Thematik. Denn diese einfache und bewährte Technologie deckt einen hohen Leistungsbereich ab, ist schnell und verursacht über 10 bis 20 Jahre im Einsatz in der Regel geringe Wartungs- und Reparaturkosten.

Gegenüber Öl ist Erdgas die umweltfreundlichere Alternative, denn es emittiert weniger CO₂ pro kWh produzierter Wärmeenergie, weniger Stickoxide und nahezu gar keinen Feinstaub. Grund dafür ist der geringere Kohlenstoffanteil. Und: Gasheizungen lassen sich ausgezeichnet mit erneuerbaren Energien kombinieren oder mit umweltfreundlichem Biogas betreiben.

Chaleur de traitement industriel

Prêt pour l'ère post-énergie fossile

Les brûleurs à fioul et à gaz offrent toujours de nombreux avantages pour la production de chaleur industrielle. Les fournisseurs d'énergie et les fabricants de brûleurs s'efforcent de garantir la viabilité de cette technologie, et donc des investissements, pour l'avenir.

Avec FastRepair, la Carrosserie Hess regroupe toute son expertise en carrosserie automobile pour les voitures particulières. Qu'il s'agisse de petites rayures ou de réparations plus importantes, l'objectif est un service rapide et fiable. A cette fin, une nouvelle cabine de peinture de 9 mètres de long, équipée d'un chauffage au fioul Weishaupt, a été installée sur le site d'Oberbuchsiten dans le canton de Soleure. « Comme nous ne sommes pas propriétaires, mais uniquement locataires de la salle, cette solution était idéale », explique Agim Abazi, directeur. Hess a investi environ 400 000 francs pour installer dans la halle la cabine, la rampe de mélange, les outils, etc.

Les brûleurs pour le chauffage des cabines de peinture restent la solution privilégiée pour de nombreux ateliers de peinture, malgré les émissions de CO₂. Cette technologie simple et éprouvée couvre une large plage de performances, est rapide et permet généralement de réduire les coûts d'entretien et de réparation sur 10 à 20 ans d'utilisation.

Comparé au pétrole, le gaz naturel est l'alternative la plus écologique, car il émet moins de CO₂ par kWh d'énergie thermique produite, moins d'oxydes d'azote et pratiquement aucune particule. Ceci est dû à sa plus faible teneur en carbone. De plus, les systèmes de chauffage au gaz peuvent être parfaitement combinés aux énergies renouvelables ou exploités au biogaz, respectueux de l'environnement.

Rendre propre l'énergie fossile

« Deux gaz neutres pour le climat remplacent déjà le gaz naturel fossile : le biogaz issu de la décomposition de matières vertes et le gaz issu de stations d'épuration », explique Bernhard Wüest, chef de projet pour les énergies alternatives chez Avenenergy Suisse, l'association des importateurs de carburants liquides. « Malheureusement, ce gaz ne peut pas être déployé à l'infini dans notre pays, car la biomasse nécessaire n'est pas disponible en quantité suffisante. » Cependant, une part certifiée d'environ 10 % de biogaz est déjà injectée dans le réseau de gaz naturel. L'« hydrogène vert » peut également être ajouté dans une certaine mesure, mais sa production reste coûteuse. Un réseau de pipelines dédié à l'hydrogène doit toutefois être construit à travers l'Europe d'ici 2035, avec un raccordement à la Suisse. Les installations existantes devraient cependant être converties. « Je pense que le méthane synthétique CH₄ est plus judicieux, car il pourrait être injecté directement dans le réseau de gaz existant et utilisé dans les installations existantes », poursuit Wüest. « Pour cela, il faudrait ajouter des molécules de carbone aux molécules d'H₂. Cela permettrait

Fossile Energie sauber machen

«Es gibt bereits zwei klimaneutrale Gase, mit denen heute fossiles Erdgas ersetzt wird: Biogas aus Grünmaterial und Klärgas», erklärt Bernhard Wüest, Projektleiter alternative Energien von Avenergy Suisse, dem Verband der Importeure flüssiger Brenn- und Treibstoffe. «Leider lässt es sich hierzulande nicht unendlich skalieren, da die dafür benötigte Biomasse fehlt.» Bereits heute wird aber ein zertifizierter Anteil von rund zehn Prozent Biogas ins Erdgasnetz eingespeist. Auch grüner Wasserstoff kann zu einem gewissen Grad beigemischt werden, ist aber in der Herstellung noch teuer. Bis 2035 soll aber europaweit ein eigenes Pipelinennetz für Wasserstoff entstehen, mit Anschluss in die Schweiz. Bestehende Anlagen müssten allerdings umgerüstet werden. «Sinnvoller sehe ich synthetisches Methan CH_4 , das man direkt ins bestehende Gasnetz einspeisen und mit bestehenden Anlagen nutzen könnte», so Wüest weiter. «Dafür muss man den H_2 -Molekülen noch Kohlenstoffmoleküle hinzufügen. Dazu könnte man CO_2 aus der Luft nehmen.» Auch darauf werden wir aber noch mindestens zehn Jahre warten müssen.

Propangas mit Marktvorteilen

«Für Prozessenergie bietet Propangas viele Vorteile», sagt Daniel Schmid von der Vitogaz Switzerland AG. «Denn Lackieranlagen in kurzer Zeit auf Temperatur zu bringen, ist anders nicht so einfach. Hinzu kommen explodierende Stromkosten. Propangas ist nicht leitungsgebunden, kann also überall zum Einsatz kommen, und es werden keine Leistungskosten fällig (ähnlich der Netznutzung beim Strombezug, Anm.d.Red.). Es gibt lediglich Initialkosten für den Gastank und Leitungsbau, wir reden hier von vielleicht 20 000 Franken, je nach Anlagen grösser. Planung und Gesucherstellung für die Flüssiggasversorgungsanlage übernehmen wir. Nebst der Liefervereinbarung fürs Gas kommen jährlich minimale Wartungskosten für den Tank hinzu. Diese Wartung ist gesetzlich vorgegeben. Zusammengefasst bieten wir eine preiswerte und preisstabile Lösung.» In Zukunft werde in der Schweiz auch CO_2 -neutrales Propangas angeboten, das in der EU bereits verfügbar ist. Wann genau, ist allerdings noch offen.

Moderne Brennertechnik reduziert Verbrauch

2023 präsentierte der Brennerhersteller Weishaupt seine für Erdgas und Flüssiggas geeignete neue Brennerfamilie WG10/20/30. Um Regelbereiche bis 1:17 zu erzielen, wurde zum standardmässigen Gasdruckregler ein zusätzlicher Gassteuerdruckregler nach den Absperrventilen positioniert. Dadurch kann der Gasdruck in Abhängigkeit des Gebläsedrucks geregelt werden. Der Vorteil sind geringere Temperaturschwankungen. «Der Brenner versucht mit der Steuerung, einen Sollwert zu erreichen. Mit einem grösseren Regelbereich wird er weniger ein- und ausgeschaltet. Das führt zu einer besseren Lackqualität und weniger Stillstandsverlusten», erklärt Diego Pedini, Projektleiter für Feuerungs-, Schaltanlagen und Steuerungen bei der Weishaupt AG. Und Felix Eichenberger, Bereichsleiter Kundendienst, ergänzt: «Es handelt sich um bewährte Technik, die lange und zuverlässig funktioniert und mit synthetischen Brennstoffen auch zukunftsfähig ist.»

Text: Henrik Petro, Bilder: Weishaupt AG



Dank erweitertem Regelbereich läuft der neue Weishaupt Gasbrenner WG10 noch effizienter.

Grâce à la plage de régulation étendue, le nouveau brûleur à gaz Weishaupt WG10 fonctionne encore plus efficacement.

d'éliminer le CO_2 de l'air. » Mais il faudra attendre encore au moins dix ans pour cela aussi.

Le propane possède des avantages commerciaux

«Le gaz propane offre de nombreux avantages pour l'énergie industrielle», explique Daniel Schmid de Vitogaz Suisse AG. «Car il est plus difficile de chauffer rapidement les ateliers de peinture d'une autre manière. A cela s'ajoute la flambée des coûts de l'électricité. Le gaz propane n'est pas raccordé au réseau électrique, il peut donc être utilisé partout et ne génère aucun frais de service (comme pour l'électricité, ndr). Seuls les coûts initiaux liés à la construction du réservoir de gaz et de la canalisation sont à prévoir; environ 20 000 frs, selon la taille de l'installation. Nous prenons en charge la planification et la demande d'installation du système d'approvisionnement en GPL. Outre le contrat d'approvisionnement en gaz, les coûts d'entretien annuels du réservoir – obligatoire – sont minimes. En résumé, nous proposons une solution abordable et à prix stable.» A l'avenir, le gaz propane neutre en CO_2 , déjà disponible dans l'UE, sera également proposé en Suisse. La date exacte n'est toutefois pas encore connue.

La technologie moderne des brûleurs réduit la consommation

En 2023, le fabricant de brûleurs Weishaupt a présenté sa nouvelle gamme de brûleurs WG10/20/30, compatibles avec le gaz naturel et le GPL. Pour atteindre des plages de réglage allant jusqu'à 1:17, un régulateur de pression de gaz supplémentaire a été placé en aval des vannes d'arrêt, en plus du régulateur de pression de gaz standard. Ça permet de réguler la pression du gaz en fonction de celle du ventilateur. L'avantage: réduction des fluctuations de température. «La commande, avec une plage de régulation plus large, permet au brûleur d'approcher une valeur paramétrée, qui subit moins d'enclenchements/déclenchements, induisant une meilleure qualité de peinture et une réduction des pertes dues aux arrêts», explique Diego Pedini, chef de projet Systèmes de combustion, Appareillages de commutation et Systèmes de régulation chez Weishaupt AG. Felix Eichenberger, responsable du service client, ajoute: «Il s'agit d'une technologie éprouvée, fiable et durable, qui est également pérenne avec les combustibles synthétiques.»

Texte: Henrik Petro, images: Weishaupt AG

Widmer Carrosserie AG

Gemeinsam sind wir erfolgreich

Am 6. Januar 2025 eröffnete die Widmer Carrosserie AG in Neuenhof AG ihren Betrieb. Gefeierte dies am 16. Mai mit Mitarbeitern, Lieferanten, Partnern und Vertretern von carrosserie suisse. Wir unterhielten uns mit Inhaber und Geschäftsführer Mario Widmer.

Carrossier: Sie sind im Januar gestartet. Wie geht es Ihnen?

Mario Widmer: Mir und meinem Team geht es gut. Hier an der Front ist meine Passion. Ich habe Freude an der täglichen Arbeit mit engagierten Mitarbeitern. Obwohl in unserer Branche die ersten drei Monate tendenziell eher verhalten waren, konnten wir sehr gut starten.

An der Eröffnung sah man viele bekannte Gesichter.

Nach aktiven 36 Jahren in der Branche und vielen Tausend Stunden Verbandsarbeit hat es mich sehr gefreut, dass so viele bekannte Persönlichkeiten meiner Einladung gefolgt sind.

Zentralpräsident Felix Wyss sagte: «Wir brauchen solche Vorzeigetriebe.» Was macht Sie zu so einem?

Ein zukunftsorientiertes Carrosserie-Unternehmen sollte sich durch eine Kombination aus Innovation, handwerklicher Präzision, Nachhaltigkeit, Kundenorientierung und Effizienz auszeichnen. Es geht um das Kundenerlebnis eines Rundumservices von A bis Z. Letztendlich gilt, nach Herstellerrichtlinien die Reparatur auszuführen.

Eine Werkstatt von Grund auf neu planen und einrichten – Fluch oder Segen?

Ein Segen, weil man von Anfang an die Prozesse modern und digital aufgleisen und alles der Effizienz und Sauberkeit unterordnen kann. Ein Fluch sind die sehr hohen Investitionskosten.

Ging in der kurzen Zeitspanne, um eine bestehende Produktionshalle in ein Carrosserie- und Lackiercenter umzuwandeln, nicht die Nachhaltigkeit vergessen?

Nein, im Gegenteil. Wir haben in allen drei Lackieranlagen Wärmerückgewinnung und in der PW-Kabine Induktionspanels. Wir setzen bei unseren Prozessen auf «Reparieren statt ersetzen». Hauptpartner sind Belfa, Blutech, und Carbesa.

Widmer Carrosserie AG

Traversée en solidaire

Le 6 janvier 2025, Widmer Carrosserie AG a ouvert ses portes à Neuenhof AG. La célébration a eu lieu le 16 mai en présence des employés, des fournisseurs, des partenaires et des représentants de carrosserie suisse. Nous avons rencontré Mario Widmer, propriétaire et directeur.

Carrossier : Vous avez commencé en janvier. Comment allez-vous ?

Mario Widmer : Mon équipe et moi-même nous portons bien. Ma passion, c'est d'être aux premières lignes. J'aimerai travailler chaque jour avec des employés dévoués. Même si les trois premiers mois ont été plutôt calmes pour notre branche, nous avons pris un excellent départ.

Il y avait de nombreux visages familiers lors de l'ouverture

Après 36 ans de travail actif dans la branche et plusieurs milliers d'heures de travail associatif, j'ai été très heureux que tant de personnalités connues aient accepté mon invitation.

Felix Wyss, Président central, a déclaré : « Nous avons besoin de telles entreprises modèles. » Qu'est ce qui fait de la vôtre une telle entreprise ?

Un atelier de carrosserie tourné vers l'avenir doit allier innovation, savoir-faire, durabilité, écoute client et efficacité.

L'essentiel est de garantir une expérience client complète d'A à Z. Et la réparation doit être effectuée conformément aux directives du constructeur.

Planifier et mettre en place un atelier à partir de zéro : bénédiction ou malédiction ?

C'est une bénédiction, car vous pouvez mettre en œuvre des processus numériques modernes dès le départ, en privilégiant l'efficacité et la propreté. Les coûts d'investissement très élevés: malédiction.

La durabilité n'a-t-elle pas été oubliée dans le court laps de temps qu'il a fallu pour transformer une halle de production existante en centre de carrosserie et de peinture ?

Non, au contraire. Nous disposons de systèmes de récupération de chaleur dans nos trois ateliers de peinture et de panneaux à induction dans la cabine des VT. Nos processus suivent le principe « réparer plutôt que remplacer », avec nos trois principaux partenaires Belfa, Blutech et Carbesa.



*Das Inhaberpaar Barbara Hartmann und Mario Widmer begrüßen die Gäste an der Eröffnung.
Les propriétaires Barbara Hartmann et Mario Widmer accueillent les invités lors de l'ouverture.*



Roger Blum (Blutech AG, links) mit Daniel Röschli (Direktor carrosserie suisse)
 Roger Blum (Blutech AG, à g.) avec Daniel Röschli (Directeur de carrosserie suisse).

Felix Wyss (Zentralpräsident carrosserie suisse), Sandra Gisler, Joshua Wernli (Verkaufsleiter 3M Schweiz AG) und Renè Schmitt (Bereichsleiter K&L Calag AG, v. li.)

Felix Wyss (Président central de carrosserie suisse), Sandra Gisler, Joshua Wernli (Directeur des ventes 3M Suisse SA) et René Schmitt (Directeur de division K&L Calag AG, de g. à dr.).



Beat Spillmann (CEO Belfa AG), Rolf Egger (Leiter Technik Belfa AG) und Patrick Balmer (Inhaber Carrosserie Spiez AG, v. li.)

Beat Spillmann (CEO Belfa AG), Rolf Egger (resp. technologie Belfa AG), Patrick Balmer (propriétaire Carrosserie Spiez AG, de g.).

Luciano Paludi (GF Clearcarrep AG), Tony Tulliani (GF HCG Schadenmanagement) und Roland Pfister (Leiter Fahrzeugexperten Zürich, v. li.)

Luciano Paludi (PDG Clearcarrep AG), Tony Tulliani (PDG HCG Claims Management) et Roland Pfister (Directeur Vehicle Experts Zurich, de g.).



Wie schwierig war es, geeignetes Personal zu finden?

Überhaupt nicht, denn als bekannt wurde, dass ich mich ab 2025 neu orientiere, habe ich viele Anfragen erhalten. Hinzu kommt unser zeitgemässes Arbeitszeitmodell, bei dem Mitarbeitende zwischen einer 5-Tage- oder einer 4,5-Tage-Woche wählen können. Das kommt hervorragend an. Und da die Werkstatt über 1000 m² verfügt, ist sogar noch Luft für organisches Wachstum vorhanden.

Wie wichtig ist es heute, automatische Geräte anzuschaffen?

Nebst einem erstklassigen Top-Service seitens unseres Lacklieferantenpartners Belfa AG haben wir uns auch für den Moonwalk Halbautomaten entschieden. Automatische Geräte sind kein Luxus, sondern eine Investition in die Zukunft. Sie helfen, Kosten zu senken, Qualität und Nachhaltigkeit zu sichern und Mitarbeitende zu entlasten. Wer heute modernisiert, bleibt morgen wettbewerbsfähig.

Wo sehen Sie die grössten Produktivitätssteigerungen?

Eine Riesenhilfe ist das digitale Schaden- und Prozessmanagement von GCS Schweiz AG sowie Auto-i-dat AG mit der digitalen Auftragserfassung, Zeiterfassung, Abrechnung – einfach alles, was man früher auf Papier gemacht hat, wird heute über digitale Schnittstellen abgebildet, inklusive rascher Datenerfassung über Fahrzeugausweis-Scanner.

Was macht die Carrosserie Widmer in Neuenhof einzigartig?

Es ist eine Kombination aus technischer Kompetenz, kundenorientiertem Service und einem klaren Qualitätsversprechen. Mit einem begeisternden Team bieten wir eine breite Palette an Dienstleistungen an. Das Geheimnis des Erfolgs ist die Begeisterung. Bei uns verdient jeder Kratzer ein Meisterwerk. ●

Interview: Henrik Petro, Bilder: Mario Borri, Petro

A-t-il été difficile de trouver du personnel adéquat ?

Absolument pas. Lorsque ma réorientation a été annoncée dès 2025, j'ai reçu de nombreuses demandes. S'ajoute notre modèle de travail moderne, où les employés peuvent choisir entre une semaine de 5 ou de 4 jours et demi, système extrêmement bien accueilli. Et comme l'atelier s'étend sur plus de 1 000 m², il y a même de la place pour une croissance organique.

Quelle importance ont les équipements automatiques ?

Outre le service haut de gamme de notre partenaire fournisseur de peinture, Belfa AG, nous avons également opté pour la machine semi-automatique Moonwalk. Les machines automatiques ne sont pas un luxe, mais un investissement pour l'avenir. Elles contribuent à réduire les coûts, à garantir la qualité et la durabilité, et à alléger la charge de travail des employés. Moderniser aujourd'hui, c'est rester compétitif demain.

Où y a-t-il les plus fortes augmentations de productivité ?

La gestion numérique des réclamations et des processus (GCS Schweiz AG, Auto-i-dat AG), la saisie numérique des commandes, du temps de travail et la facturation sont une aide précieuse : tout ce qui se faisait sur papier passe désormais par des interfaces numériques, y.c. le scanner rapide des documents d'immatriculation des véhicules.

Qu'est-ce qui rend la Carrosserie Widmer Neuenhof unique ?

La combinaison d'expertise technique, de service client axé sur la satisfaction client et une promesse de qualité claire. Notre équipe de passionnés propose une large gamme de services. Le secret de notre succès réside dans notre enthousiasme. Chez nous, chaque rayure mérite un chef-d'œuvre. ●

Texte : Henrik Petro, images : Mario Borri, Petro



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

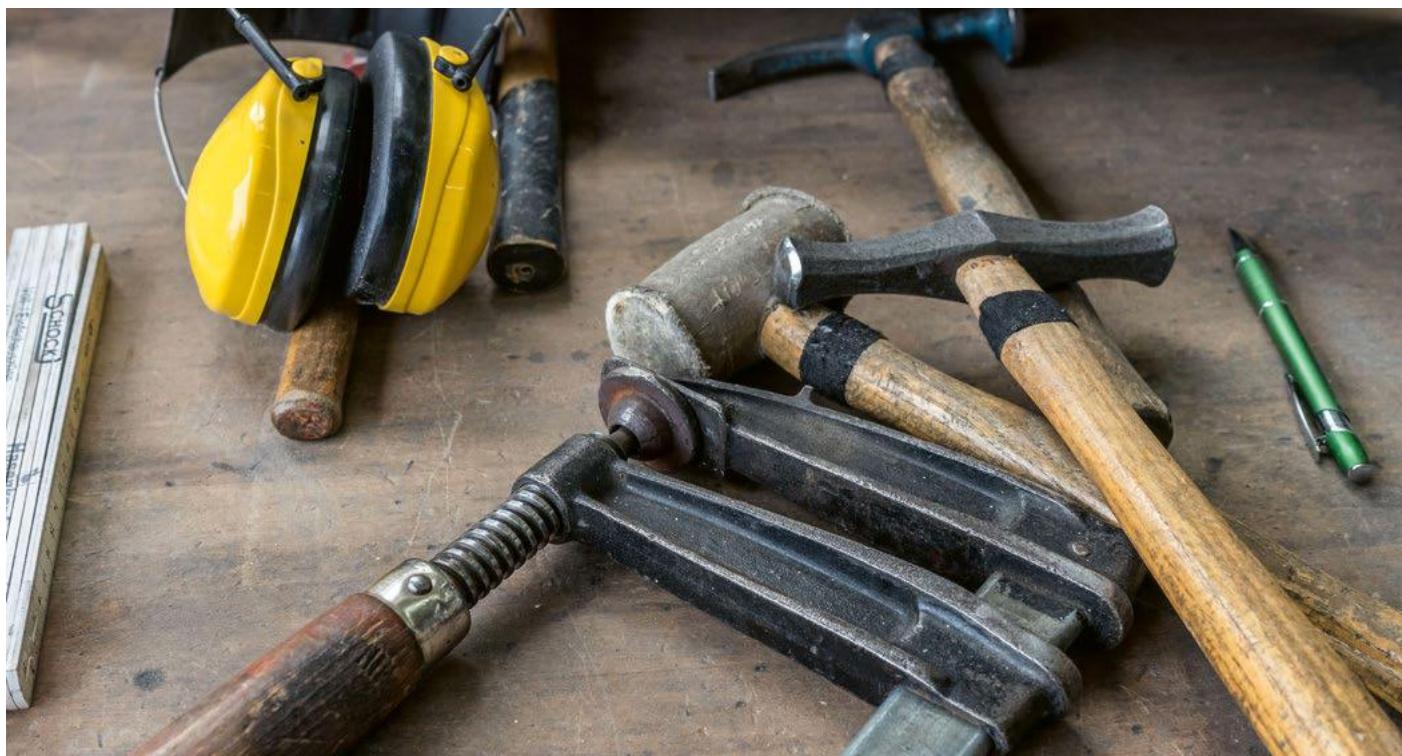


Zusätzliche Marken / Marques supplémentaires



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!



Das Kursangebot im Sommer 2025

Kursangebote

Technik

Expertenkurse

Fahrzeuge bestehen nicht nur aus der Carrosserie. Expertinnen und Experten können auch mit den wichtigsten Systemen in den Fahrzeugen umgehen. Bleiben Sie auf dem aktuellsten Stand der Technik mit einem Expertenkurs.

Kurs	Kursdatum	Kursort
Kalibrieren von Fahrassistenzsystemen	26.06.2025	Oensingen
Carrosserie-Vermessung	19.08.2025	Oensingen
Chassis richten	20.08.2025	Oensingen
Kleben und Nieten	26.08.2025	Oensingen
Carbon Body Repair Anwenderschulung	02.09.2025	Winterthur
Carbon Body Repair		
Grundlagenschulung Aluminium	03.09.2025	Winterthur
Grundwissen in der Reinigung für Lernende	10.09.2025	Oensingen
ABOL Modul 2	12.09.2025	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 TPK 500	29.09.2025	Hunzenschwil
Hochvolt-Techniker TPK 816	30.09.2025	Hunzenschwil

Arbeitssicherheit

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
asa-control	02.07.2025	Online
ERFA-Tagung	22.07.2025	Online
ERFA-Tagung	13.08.2025	Bern
KOPAS Grundkurs	19.08 + 16.09.2025	Inwil/Online
asa-control	16.09.2025	Online
KOPAS Grundkurs	17.09 + 07.10.2025	St.Gallen/Online
ERFA-Tagung	18.09.2025	Chur GR
KOPAS Grundkurs	23.09 + 15.10.2025	Aarburg/Online



Berufsbildung**TOP-Ausbildungsbetrieb**

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

Stufe 1

Kurs	Kursdatum	Kursort
Einstiegskurs (Deutsch)	01.09.2025	Zürich-Affoltern
Einstiegskurs (Deutsch)	09.09.2025	Chur
Einstiegskurs (Deutsch)	19.09.2025	Lenzburg

Stufe 2

Kurs	Kursdatum	Kursort
Einstiegskurs (Deutsch)	01.09.2025	Zürich-Affoltern
Einstiegskurs (Deutsch)	09.09.2025	Chur
Einstiegskurs (Deutsch)	19.09.2025	Lenzburg

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
Corso base PERCO	11.08+25.08.2025	Giubiasco
Giornata ERFA	23.09.2025	Biasca
asa-control online	30.10.2025	Online

Les offres de cours au été 2025

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
Vente 2	03.07.2025	Moudon

Sécurité au travail – Solution de branche SAD

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

Cours	Dates des cours	Lieu de cours
Cours de base pour PERCO	17.09+08.10.2025	Aigle
Cours de base pour PERCO	14.10+05.11.2025	Yverdon-les-Bains

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
Technicien haute-tension TPK816	19.06.2025	Etagnières
Sécurité haute-tension TPK500	02.09.2025	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



SwissSkills 2025

Perspektiven besser denn je

Das Publikum ist noch näher dran, die Werkstätten sind noch grösser: Benjamin Mazenauer, Präsident der Arbeitsgruppe Schweizer Meisterschaften für die Carrosserie-Berufe, verrät, weshalb die SwissSkills 2025 neue Rekorde setzen.

SwissSkills 2025

De meilleures perspectives que jamais

Public encore plus proche, ateliers encore plus grands : Benjamin Mazenauer, Président du groupe de travail des Championnats suisses des métiers de la carrosserie, révèle pourquoi les SwissSkills 2025 redéfinissent les standards.



Meisterschaften sind nur mit einem Meisterteam zu bewältigen: Wie im Fussball weiss jeder genau, wann sein Einsatz kommt – Strategie Benjamin Mazenauer (untere Reihe ganz rechts) behält den Überblick.

Les championnats ne peuvent être remportés qu'avec une équipe championne : comme au football, chacun sait exactement quand son tour arrive – le stratège Benjamin Mazenauer (en bas à droite) garde une vue d'ensemble.

Carrossier: Die SwissSkills vom 17. bis 21. September sind fast mit einer Fussball-Europameisterschaft vergleichbar. Gibt es etwas, das Sie nervös macht?

Benjamin Mazenauer: Nervös bin ich heute nicht mehr. Das war bei meinem Einstieg noch anders. Unser SwissSkills-Team arbeitet seit vielen Jahren erfolgreich zusammen – ich bin seit 2012 dabei, damals noch als Trainer für die WorldSkills. Wir alle kennen uns gut und wissen genau, wem wir welche Aufgaben anvertrauen können. Ich bin zuversichtlich, dass wir alle Herausforderungen gemeinsam meistern werden.

Worauf dürfen sich die Besucherinnen und Besucher im Herbst ganz besonders freuen?

Wir haben ein optimiertes Hallenkonzept entwickelt, das den Zuschauerinnen und Zuschauern maximalen Einblick in die Wettkämpfe gewährt. Das Wettkampfgelände der Fahrzeugschlosser

Carrossier : Les SwissSkills du 17 au 21 septembre, ce sont quasiment les Championnat d'Europe de football. Qu'est-ce qui vous rend nerveux ?

Benjamin Mazenauer : Aujourd'hui, je ne suis plus nerveux, contrairement à mes débuts, en 2012, lorsque j'ai rejoint l'équipe des SwissSkills; à l'époque j'étais coach pour WorldSkills. Nous travaillons main dans la main avec succès depuis de nombreuses années, nous nous connaissons tous bien et savons exactement à qui confier quelles tâches, ce qui m'accorde plein confiance qu'ensemble, nous relèverons tous les défis.

A quoi les visiteurs peuvent-ils particulièrement s'attendre en automne ?

Nous avons développé un concept de halle optimisé pour offrir aux spectateurs un aperçu optimal des compétitions. L'espace de compétition des serruriers-constructeurs sur véhicules est

ist so grosszügig dimensioniert, dass sogar ein Anhänger darauf Platz findet. Über den Wettkampfbereichen der Carrosseriespengler und Carrosserielackierer haben wir eine Besucherplattform installiert. Ein besonderes Highlight sind die MySkills, bei denen die Schülerinnen und Schüler die Praxis erleben können. Dieses Jahr werden sie unter anderem von ehemaligen Weltmeisterschaftskandidaten betreut. Hier warten viele spannende Attraktionen.

Warum engagiert sich der Verband carrosserie suisse bei den SwissSkills?

Die SwissSkills bieten eine einmalige Chance, unsere Berufe potenziell dem Nachwuchs näherzubringen. In der Arena spürt man eine einzigartige Atmosphäre. Der Verband kann sich an den SwissSkills so präsentieren, wie er ist: innovativ, inspirierend und zukunftsorientiert. Zudem stärken wir das positive Image unseres Handwerks.

Wie bringt sich carrosserie suisse konkret ein?

carrosserie suisse ist unser ständiger Begleiter und Unterstützer – und leistet fantastische Arbeit. Wir möchten den Verband für alle Mitglieder attraktiv halten, Probleme direkt angehen und sämtliche Anspruchsgruppen stufengerecht betreuen. Dabei gilt es, alle Regionen und Kantone zu berücksichtigen.

Sie sind auch Experte bei den Carrosseriespenglern. Fühlen Sie sich da manchmal wie ein Schiedsrichter bei Fussballspielen?

Ich sehe mich eher als Trainer, denn als Schiedsrichter. Früher war ich als «Spieler» in der Werkstatt aktiv, heute stehe ich an der Aussenlinie und motiviere die Teilnehmenden zu Höchstleistungen. Ich erlebe die Experten heute ganz anders als früher: Jeder opfert seine Freizeit mit Leidenschaft und Hingabe, um den Nachwuchs zu trainieren. Unsere «Schiedsrichter» und Regelwerke sind carrosserie suisse und der Bund.

Worauf freuen Sie sich persönlich am meisten?

Auf die Startsirene am ersten Wettkampftag der SwissSkills 2025 und auf die vielen persönlichen Kontakte. ●

Interview: Stephan Lehmann-Maldonado, Bilder: SwissSkills



Auf dem weitläufigen Bernexpo-Areal gibt es noch viel zu bewegen: Gut, hat Benjamin Mazenauer das Steuer fest im Griff.

Il reste encore beaucoup à faire sur le vaste site de Bernexpo : mais Benjamin Mazenauer tient bien les commandes.

si spacieux qu'il peut même accueillir une remorque. Nous avons installé une plateforme visiteurs au-dessus des zones de compétition de carrosserie et de peinture. Un point fort est le MySkills, où les écolières et écoliers peuvent mettre leurs compétences pratiques à l'épreuve, encadrés de surcroît cette année par d'anciens candidats aux championnats mondiaux. Et il y aura de nombreuses attractions passionnantes.

Pourquoi l'association carrosserie suisse s'implique-t-elle dans SwissSkills ?

Les SwissSkills offrent une occasion unique de faire découvrir nos métiers à la relève potentielle, dans une atmosphère unique. Ils permettent à l'association de se présenter sous ses meilleurs atours : innovante, inspirante et tournée vers l'avenir – tout en renforçant l'image positive de nos métiers.

Comment carrosserie suisse y contribue-t-elle ?

carrosserie suisse nous accompagne et nous soutient sans relâche, et accomplit un travail remarquable. Nous souhaitons maintenir l'attractivité de l'association pour tous ses membres, traiter de front les problèmes tout en

apportant un soutien adapté à toutes les parties prenantes. Un aspect important est de prendre en compte toutes les régions et tous les cantons.

Vous êtes également expert pour les carrossiers-tôliers et carrossières-tôlières. Vous sentez-vous parfois comme un arbitre de match de foot ?

Je me considère davantage comme un coach que comme un arbitre. Autrefois, j'étais un « acteur » de l'atelier ; aujourd'hui, je reste sur le bord du terrain, motivant les participants à toucher à l'excellence dans leurs performances. Je constate qu'aujourd'hui, les experts ont changé : tous consacrent leur temps libre avec passion et dévouement à la formation de la relève. Nos « arbitres » et le système de règles sont carrosserie suisse et la Confédération suisse.

De quoi vous réjouissez-vous personnellement le plus ?

A la sirène du coup d'envoi du premier jour de compétition des SwissSkills 2025 et aux nombreux contacts personnels. ●

Interview : Isabel Suter, images : SwissSkills

SwissSkills Koordinator

Projektmanager der Extraklasse

Benjamin Mazenauer bringt als Koordinator die drei Berufsgruppen Fahrzeugschlosser, Carrosseriespengler und Carrosserielackierer zusammen. Mit seinem Team plant und organisiert er die Regionalmeisterschaften und koordiniert die SwissSkills für diese drei Automobilberufe. Der Carrosseriemeister ist im VBS angestellt und leitet den Fachbereich Projektmanagement.

Coordinateur SwissSkills

Chef de projet de haut niveau

En tant que coordinateur, Benjamin Mazenauer fédère les trois groupes de métiers des serruriers sur véhicules, des carrossiers-tôliers et des carrossiers-peintres. Avec son équipe, il planifie et organise les championnats régionaux et coordonne les compétitions SwissSkills des trois métiers. Son employeur est le DDPS, où il dirige le département de la gestion de projets.

Überstunden- und Ferien-Auszahlung

Nach seiner ordentlichen Kündigung möchte Benno sowohl die angesammelten Überstunden als Ferien kompensieren als auch seine verbleibenden zwei Wochen an Ferientagen beziehen.

Benno Braun ist bereits seit acht Jahren Carrosseriespengler bei der Künzli & Kohler Spenglerei AG in St. Gallen. Da seine Frau in der Westschweiz eine neue Anstellung erhalten hat, ziehen sie in die Romandie. Für den Umzug und weil sie danach noch einen Wellnessurlaub machen wollen, möchte er die Ferien und Überstunden vor Beendigung des Arbeitsverhältnisses nehmen und somit seine Arbeitsstelle einen Monat vorher verlassen. Sein Chef Peter Kohler ist nicht damit einverstanden, dass Benno einen Monat vorher die Arbeitsstelle verlässt. Er würde ihm sowohl Überstunden wie Ferien lieber ausbezahlen.

Expertenrat

Gemäss Art. 26.6. GAV carrosserie suisse sind **Überstunden** durch Freizeit gleicher Dauer bis spätestens innerhalb von sechs Monaten des folgenden Jahres zu kompensieren. Eine allfällige Auszahlung erfolgt nach betrieblicher Praxis. Das Obligationenrecht sieht in Art. 321c Abs. 3 OR vor, dass Überstundenarbeit durch Lohn zu entrichten ist, der sich nach dem Normallohn samt einem Zuschlag von mindestens einem Viertel bemisst. Da es sich hierbei um keine zwingende Norm handelt, darf durch den Gesamtarbeitsvertrag davon abgewichen werden. Grundsätzlich liegt es im Ermessen des Arbeitgebers, der die Auszahlung von Überstunden und Zuschlägen aber praxisgemäss handhaben und die Arbeitnehmer gleich behandeln muss. Er darf etwa nicht dem langjährigen Arbeitnehmer einen Zuschlag gewähren und dem kürzlich eingestellten Arbeitnehmer den Zuschlag verweigern.

Gemäss Art. 28.8 GAV carrosserie suisse darf der **Ferienanspruch** des Arbeitnehmers weder durch Geld noch durch andere Vergünstigungen ersetzt werden. Die dem Arbeitnehmer bei Auflösung des Arbeitsverhältnisses noch zustehenden Ferien sind während der Kündigungsfrist zu gewähren. Sollte das Arbeitsverhältnis jedoch vor Gewährung der zustehenden Ferien aufgelöst werden, so hat der Arbeitnehmer Anspruch auf eine entsprechende Entschädigung. Nach der Rechtsprechung liegt der Zweck der Ferien in der Erholung der Arbeitnehmer. Das Abgeltungsverbot verbietet nach Art. 329d Abs. 2 OR, die Ferien während der Dauer des Arbeitsverhältnisses durch Geld abzugelten. Dabei handelt es sich um eine absolut zwingende Norm im Sinne von Art. 361 OR. Ausnahmsweise darf vom Abgeltungsverbot abgewichen werden, wenn der Bezug der Ferien in der bis zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses verbleibenden Zeit nicht möglich oder zumutbar ist (BGer 4A_183/2012 E. 4.4.). Vorliegend darf Peter Kohler seinem Arbeitnehmer Benno die Überstunden also auszahlen, jedoch nur nach betrieblicher Praxis. Die Auszahlung der Ferien ist aufgrund des Abgeltungsverbots hingegen nicht möglich. ●

Walder Haas Berner AG,
Advokatur und Notariat, Zofingen

Heures supp. et congés payés

Après son préavis de licenciement régulier, Benno souhaite compenser les heures supplémentaires accumulées sous forme de congés et prendre ses deux semaines de vacances restantes.

Benno Braun est carrossier-tôlier chez Künzli & Kohler Spenglerei AG à Saint-Gall depuis huit ans. Sa femme a trouvé un nouvel emploi en Suisse romande où ils partent bientôt s'installer. En raison du déménagement et parce qu'ils souhaitent encore partir en vacances, Benno veut prendre ses vacances et ses heures supplémentaires avant la fin de son emploi, ce qui le fera quitter l'entreprise un mois plus tôt. Son patron, Peter Kohler, n'est pas d'accord avec le départ anticipé de Benno. Il préférerait le payer à la fois pour les heures supplémentaires et pour les vacances.

Conseil d'expert

Conformément à l'art. 26.6. Selon la CCT carrosserie suisse, les **heures supplémentaires** doivent être compensées par du temps libre de même durée au plus tard dans les 6 mois de l'année suivante. Tout paiement est effectué conformément aux pratiques de l'entreprise. L'article 321c alinéa 3 du CO suisse prévoit que les heures supplémentaires doivent être compensées par un salaire calculé sur la base du salaire normal majoré d'un supplément d'au moins un quart. Comme il ne s'agit pas d'une norme obligatoire, des dérogations peuvent être prévues par la CCT. En principe, cela relève de l'avis de l'employeur, qui doit cependant gérer le paiement des heures supplémentaires et des primes conformément à la pratique et traiter tous les employés de manière égale. Par exemple, il peut ne pas accorder de prime à un employé de longue date et la refuser à un employé récemment embauché.

Conformément à l'article 28.8 de la CCT carrosserie suisse, le **droit aux vacances** du salarié ne peut être remplacé par de l'argent ou d'autres avantages. Les jours de vacances auxquels il a encore droit lors de la fin de son rapport de travail doivent être accordés pendant le délai de préavis. Toutefois, si la relation de travail est résiliée avant que le droit aux vacances ne soit accordé, le salarié a droit à une indemnité appropriée. Selon la jurisprudence, le but des vacances est de procurer du repos aux salariés. Conformément à l'article 329d alinéa 2 du Code des obligations suisse, l'interdiction de compenser les vacances pendant la durée des rapports de travail interdit le versement d'argent. Il s'agit d'une norme absolument obligatoire au sens de l'art. 361 DO. Exceptionnellement, l'interdiction de compensation peut être dérogée si la prise des vacances dans la période restante jusqu'à la fin de la relation de travail n'est pas possible ou raisonnable (ATF 4A_183/2012 E. 4.4.). Dans ce cas, Peter Kohler a le droit de payer les heures supplémentaires de son employé Benno, mais uniquement conformément à la pratique de l'entreprise. Toutefois, le paiement des congés n'est pas possible en raison de l'interdiction de compensation. ●

Walder Haas Berner AG
Avocats et notaires, Zofingue

Einkaufsführer / Guide d'achat

Autolacke und Carrosseriebedarf / Vernis auto et articles de carrosserie



MoonWalk™

Discover the new era
of refinish paint mixing

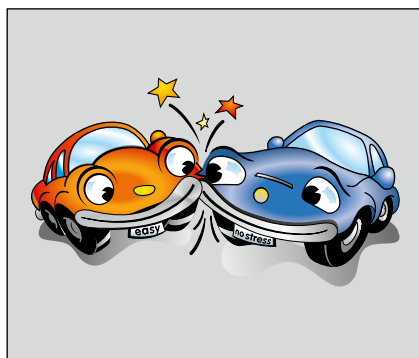
PPG Switzerland GmbH • Volketswil • 044 945 46 45



PPG Switzerland GmbH • Volketswil • 044 945 46 45



PPG Switzerland GmbH • Volketswil • 044 945 46 45



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

**WIR LEISTEN
MEHR...
...DAMIT SIE
MEHR LEISTEN
KÖNNEN**

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



Carrosserie-Arbeitsplätze / Postes de travail carrosserie



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

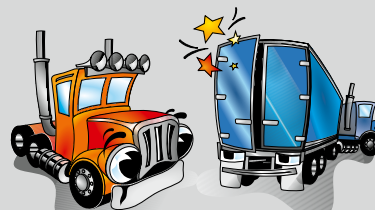
PPG Switzerland GmbH • Volketswil • 044 945 46 45



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: Porschestra. 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



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



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**

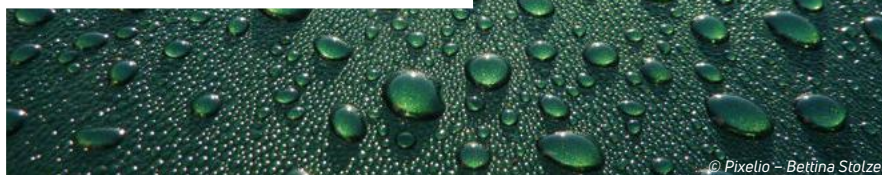
Jutta Hausmann
Leitung Medienberatung
T +41 58 344 98 06
Jutta.hausmann@fachmedien.ch



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

Anzeigenschluss
für carrossier 4/2025
vom 28. August 2025:

15. August 2025



© Pixelio - Bettina Stolze



Die Monzeglio-Carosseriefamilie (von links): Leonardo Monzeglio, Maurizio Martino, Alfonso Matellan Canas, Alex De Oliveira Vicente, Giorgio Di Lorenzo, Corrado Miucci, Giulia Di Maria und Nadia Monzeglio.

La famille de carrosserie Monzeglio (de g. à dr.): Leonardo Monzeglio, Maurizio Martino, Alfonso Matellan Canas, Alex De Oliveira Vicente, Giorgio Di Lorenzo, Corrado Miucci, Giulia Di Maria et Nadia Monzeglio.

Monzeglio SA

Der Mensch macht den Unterschied

Zwischen Bellinzona und Locarno befindet sich seit 2019 die Carrozzeria Monzeglio, deren Geschichte 101 Jahre zurückreicht. Geleitet wird das Unternehmen seit 2010 von Leonardo Monzeglio und seiner Frau Nadia in vierter Generation. Nachhaltigkeit ist für «Leo» eine Frage der persönlichen Lebenseinstellung.

Ein Carrossier mit Masterabschluss einer Top-Universität? Ja, im Tessin gibt es das: Leonardo Monzeglio, Jahrgang 1979, Geschäftsführer und Inhaber in 4. Generation, studiert zunächst Wirtschaftswissenschaften in Lugano und schliesst mit einem Master in Management von KMU an der renommierten Mailänder Bocconi-Universität ab. «Mein Vater hat meine Geschwister und mich immer dazu gedrängt, studieren zu gehen», erzählt Leo, wie er von allen genannt wird. Als sein Vater Gabriele das Pensionsalter erreicht, ist er unschlüssig, ob er die Carrosserie nicht verkaufen soll. Leo, inzwi-

Monzeglio SA

La différence, c'est l'être humain

La Carrozzeria Monzeglio, est située entre Bellinzona et Locarno depuis 2019 – mais a été fondée il y a 101 ans! Leonardo Monzeglio et son épouse Nadia représentent la quatrième génération depuis 2010. Pour « Leo », la durabilité, c'est une attitude personnelle.

Un propriétaire d'atelier de carrosserie titulaire d'un master d'une grande université ? Oui, au Tessin, c'est possible : Leonardo Monzeglio, né en 1979, Directeur général et propriétaire de quatrième génération, a d'abord étudié l'économie à Lugano et obtenu un master en gestion de PME à la célèbre université Bocconi de Milan. « Mon père nous a toujours poussés, mes frères et sœurs et moi, à aller à l'université », explique Leo, comme tout le monde l'appelle.

Lorsque son père, Gabriele, atteint l'âge de la retraite, il hésita à vendre l'atelier de carrosserie. Leo, qui travaillait alors comme auditeur chez Deloitte depuis plu-

Questo articolo è disponibile online anche in lingua italiana.



schen einige Jahre als Wirtschaftsprüfer bei Deloitte tätig, hält ihn davon ab und bietet stattdessen an, es selbst zu versuchen: «Ich wollte zumindest das 100-Jahre-Jubiläum erreichen.» Das war 2010, noch an der alten Adresse in der Nähe der Altstadt von Locarno. Auf 3000 m² (unter Dach) carrossierten und reparierten hier in den 1980er Jahren bis zu 40 Arbeiter Automobile. «Das waren noch echte Carrozzeri und Schreiner. Deren Werkzeuge wurden bis zum Schluss aufbewahrt.» Zum Betrieb gehörten eine Garage mit Markenvertretung sowie eine Tankstelle. Leo beschliesst, sich von beidem zu trennen: «Ich wollte zurück zu den Kernkompetenzen des Familienunternehmens meines Urgrossvaters. Ich wollte auch keine Konkurrenz für die Garagisten sein, sondern diese wieder als Partner haben.»

Abschied aus der Stadt

2016 entsteht in Riazzino in einer ehemaligen Carrosseriewerkstatt ein Filialbetrieb, zunächst für Industrielackierung und Sortimo-Ausbau. 2019 zieht das ganze Unternehmen hierher. «Ich wollte es etwas kleiner haben, und sah auch keine Zukunft mehr in der Stadt», so Leonardo Monzeglio. «Die grosse Angst meines Vaters war, dass wir die Kunden von Locarno verlieren. Aber diese Angst war unbegründet. Die Erreichbarkeit mit dem ÖV ist kein Problem und auch die Visibilität ist besser als vorher, als wir noch hinter Tankstelle und Garage versteckt waren.» Die Automeile von Riazzino beherbergt insgesamt vier Carrosseriebetriebe. «Das funktioniert gut. Wir reparieren hoffentlich alle auf gleichem Qualitätsniveau. Aber was uns unterscheidet, ist das Menschliche. Meine Frau und ich machen die Annahme, reden mit den Kunden, öffnen ihnen die Türe, bieten sehr guten Kaffee in echten, vorgewärmten Tassen an. Dieser Service ist sehr wichtig und bringt uns eine super Mundpropaganda. Dabei spielt es keine Rolle, ob Panda, Nutzfahrzeug oder Ferrari – der Service muss gleich sein. Und meine Mitarbeiter wissen das.»

Apropos Mitarbeiter: Nebst Leo und seiner Frau Nadia arbeiten vier Fachkräfte – ein Spengler mit 50 Jahren Erfahrung und drei Lackierer – in der Werkstatt, alles langjährige Mitarbeiter. Zudem werden zwei Lernende ausgebildet. Die letzte Lernende Carrosserielackiererin schloss vor vier Jahren mit der besten praktischen Arbeit im Kanton ab. Und von den beiden erstmals im Tessin lernenden Carrosseriespenglerinnen wird eine bei Monzeglio ausgebildet. «Bei uns muss man arbeiten und



In der Werkstatt steht ausreichend Platz zur Verfügung. Besteht die Chance auf Hagel, was im Tessin durchaus vorkommen kann, werden alle Fahrzeuge hereingeholt. Selbst dann lässt sich noch arbeiten.

L'atelier dispose de beaucoup d'espace. En cas de risque de grêle, ce qui peut arriver au Tessin, tous les véhicules sont rentrés à l'intérieur. Même dans ce cas, le travail peut continuer.



Leonardo Monzeglio leitet das 101-jährige Unternehmen in vierter Generation, mit Fokus auf höchster Servicequalität.

Leonardo Monzeglio dirige l'entreprise centenaire en quatrième génération, en mettant l'accent sur la plus haute qualité de service.

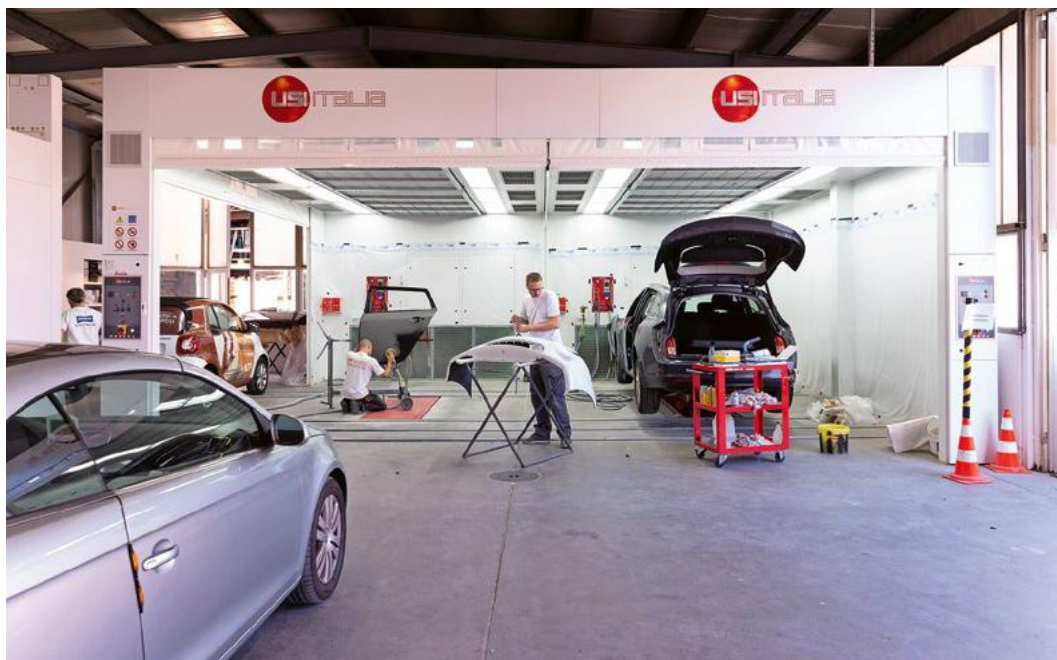
sieurs années, le retint et lui proposa de tenter sa chance : « Je voulais au moins fêter le centenaire. » C'était en 2010, toujours à l'ancienne adresse, près de la vieille ville de Locarno. Dans les années 1980, jusqu'à 40 ouvriers construisaient et réparaient des automobiles sur 3 000 mètres carrés (sous toit). « C'étaient de véritables « carrozzieri », des artisans! Leurs outils étaient conservés jusqu'à la fin. » L'entreprise comprenait un garage avec une concession de marque et une station-service. Leo décida de s'en séparer : « Je voulais revenir au cœur de métier de l'entreprise familiale de mon arrière-grand-père. Je ne voulais pas non plus concurrencer les garagistes, mais plutôt les avoir à nouveau comme partenaires. »

Adieu à la ville

En 2016, une succursale a été créée à Riazzino dans un ancien atelier de carrosserie, initialement dédié à la peinture indus-



Die Carrozzeria Monzeglio in Riazzino TI mit neu gestalteter Fassade. Monzeglio à Riazzino TI avec sa nouvelle façade.



Auf Schienen können die Fahrzeuge von den Vorbereitungsplätzen vor die Lackierkabine geschoben werden. So wird der Raum optimal ausgenutzt.

Les véhicules peuvent être déplacés sur rails depuis les zones de préparation jusqu'à la cabine de peinture, garantissant ainsi une utilisation optimale de l'espace.

lernen und nicht nur putzen. Unsere Abgänger haben deshalb einen hervorragenden Ruf in der Branche.»

Nachhaltigkeit geht über die Carrosserie hinaus

Dass der Nachhaltigkeit in der Werkstatt mit Reparieren statt ersetzen, Spot-Repair usw. ein grosser Wert beigemessen wird, lässt sich auf der Webseite unter «Servizi» nachlesen. «Vor 30 Jahren waren wir bereits der erste Betrieb im Tessin, der waserbasierte Reparaturlacke verwendete. Unser Unternehmen hat nicht nur grosse Veränderungen vorgenommen, um die Umwelt zu schützen, Ressourcen zu schonen und CO₂-Emissionen zu reduzieren. Auch wir als Teamleiter und Verantwortliche für die Unternehmenskultur gehen mit gutem Beispiel voran. Seit einigen Jahren pflegen wir einen bewussten und verantwortungsvollen Lebensstil und eine verantwortungs-

trielle et aux transformations Sortimo. L'entreprise a déménagé ici en 2019. « Je voulais être un peu plus petit et je ne voyais pas d'avenir en ville », explique Leonardo Monzeglio. « La plus grande crainte de mon père était que nous perdions des clients de Locarno. Mais cette crainte s'était révélée infondée. L'accessibilité par transports en commun est aisée et la visibilité est meilleure qu'avant, lorsque nous étions cachés derrière une station-service et un garage. »

Le « quartier automobile » de Riazzino abrite quatre ateliers de carrosserie. « Ça marche bien. J'espère que tous les ateliers aient le même niveau de qualité! Ce qui distingue le nôtre, c'est le contact humain. Ma

femme et moi appelons, discutons avec les clients, leur ouvrons la porte et leur offrons un excellent café dans de vraies tasses préchauffées. Ce service est très important et nous assure un excellent bouche-à-oreille. Qu'il s'agisse d'une Panda, d'un utilitaire ou d'une Ferrari, le service doit être le même. Et mes employés le savent. »

A propos des employés : outre Leo et son épouse Nadia, quatre ouvriers qualifiés travaillent dans l'atelier : un carrossier-tôlier fort de 50 ans d'expérience et trois carrossiers-peintres, tous des employés de longue date. Deux apprentis sont également en formation. La dernière en date, une carrossière-peintre, a obtenu son certificat il y a quatre ans avec les meilleurs résultats pratiques du canton. Parmi les deux nouvelles et premières apprenties carrossières-tôlières à accomplir leur formation au Tessin, l'une est en formation chez Monzeglio. « Chez nous, il

Monzeglio SA

Im Porträt

Die Geschichte der Carrozzeria Monzeglio beginnt 1924 mit der Gründung durch Giovanni Monzeglio in einem kleinen Gebäude in Locarno. Später übernehmen seine beiden Söhne Ercole und Nino schon in jungen Jahren den Beruf ihres Vaters, und mit der Verbreitung des Automobils im Kanton Tessin wächst auch das Unternehmen. Die dritte Generation, Gabriele und Eraldo, beginnt mit Engagement und Qualität ihrer Arbeit schrittweise zu expandieren. 2016 wird eine zweite Niederlassung in Riazzino eröffnet und das Leistungsspektrum um Industrielackierungen und die Ausstattung von Sortimo-Fahrzeugen erweitert. 2017 gründet Gabriels Sohn Leonardo eine Aktiengesellschaft. Um den Kunden stets hervorragende Qualität und schnellen Service zu bieten und gleichzeitig die Umwelt immer mehr zu schonen, wird die Niederlassung in Riazzino 2019 renoviert, die Lackierkabinen und Vorbereitungsbereiche werden durch ein System der neuesten Generation ersetzt, wobei besonderes Augenmerk auf Smart-Repair-, Spot-Repair- und Micro-Repair-Prozesse gelegt wird. Im April 2019 zieht die Carrozzeria Monzeglio mit insgesamt acht Mitarbeitenden dauerhaft in die Via alle Scuole 1 in Riazzino um.

Monzeglio SA

Portrait

L'histoire de la Carrozzeria Monzeglio débute en 1924 avec la fondation de l'entreprise par Giovanni Monzeglio dans un petit immeuble de Locarno. Plus tard, ses deux fils, Ercole et Nino, perpétuent très jeunes le métier de leur père. Avec la popularité croissante de l'automobile au Tessin, l'entreprise se développe également. La troisième génération, Gabriele et Eraldo, s'engagent progressivement dans son développement grâce à leur engagement et à la qualité de leur travail. En 2016, une deuxième succursale ouvre à Riazzino, élargissant ainsi la gamme de services à la peinture industrielle et à l'équipement des véhicules Sortimo. En 2017, Leonardo, le fils de Gabriele, fonde une société par actions. Afin d'offrir constamment à ses clients une qualité irréprochable et un service rapide, tout en respectant l'environnement, la succursale de Riazzino a été rénovée en 2019. Les cabines de peinture et les zones de préparation ont été remplacées par un système de pointe, axé sur les processus de réparation Smart-Repair, Spot-Repair et Micro-Repair. En avril 2019, la Carrozzeria Monzeglio déménage définitivement à Via alle Scuole 1, à Riazzino, avec un total de huit employés.

faut travailler et apprendre, pas seulement nettoyer. C'est pourquoi nos diplômés jouissent d'une excellente réputation dans la branche. »

La durabilité va au-delà de la carrosserie

L'importance accordée au développement durable dans l'atelier, avec la réparation plutôt que le remplacement, les réparations ponctuelles, etc., est visible sur le site en ligne, sous la rubrique « Services ». « Il y a trente ans, nous avons été la première entreprise tessinoise à utiliser des peintures de réparation à base aqueuse. Notre entreprise a non seulement opéré des changements majeurs pour protéger l'environnement, préserver les ressources et réduire les émissions de CO₂, mais en tant que chefs d'équipe et responsables de la culture d'entreprise, nous montrons également l'exemple. Depuis plusieurs années, nous adoptons un mode de vie et une alimentation responsables. Nous évitons les régimes à base de viande et tous les produits dérivés, contribuant ainsi quotidiennement à la réduction des émissions de CO₂. Nous privilégions les produits régionaux, naturellement biologiques et de saison. Ce mode de vie se reflète dans notre entreprise, nos processus et nos collaborateurs. »

Leo soutient naturellement les efforts de la branche, mais émet également des critiques : « Je suis gêné par la pression exercée par les compagnies d'assurance, les réseaux de réparation, etc., pour réduire l'empreinte carbone des ateliers. Il ne faut pas en faire trop. Je fais ce que je peux dans mon entreprise, mais il faut aussi que ce soit économiquement responsable. La certification coûte de l'argent ; il faut investir, et cela impacte ensuite le taux horaire. On obtient plus lorsque chacun contribue par son propre comportement, au quotidien. J'aimerais que cela soit pris en compte dans la certification CO₂. »

Texte: Henrik Petro; images: Monzeglio SA, Petro



Die Lackierkabine ist energetisch so optimiert, dass für die Trocknung eines Fahrzeugs mit Gas nur drei Franken Energiekosten anfallen.

La cabine de peinture est optimisée énergétiquement de sorte que les coûts énergétiques pour le séchage d'un véhicule au gaz ne s'élèvent qu'à trois francs.

volle Ernährung. Wir verzichten auf fleischbasierte Ernährung und alle daraus gewonnenen Produkte und tragen so täglich zur Reduzierung der CO₂-Emissionen bei. Wir bevorzugen regionale, selbstverständlich biologische und saisonale Produkte. Dieser Lebensstil spiegelt sich in unserem Unternehmen, unseren Prozessen und unseren Mitarbeitern wider.» Leo unterstützt selbstverständlich die Bemühungen der Branche, äussert aber auch Kritik: «Mich stört, wie Versicherungen, Reparaturnetzwerke usw. grossen Druck ausüben, die CO₂-Bilanz in der Werkstatt zu reduzieren. Wir sollten damit nicht übertreiben. Ich mache im Betrieb, was möglich ist, es muss aber auch betriebswirtschaftlich zu verantworten sein. Eine Zertifizierung kostet, man muss dafür investieren, und das wirkt sich dann auf den Stundenverrechnungssatz aus. Mehr erreichen wir, wenn auch die Menschen mit ihrem Alltagsverhalten ihren Beitrag leisten. Ich würde mir wünschen, dass bei einer CO₂-Zertifizierung dies ebenfalls berücksichtigt werden würde.»

Text: Henrik Petro, Bilder: Monzeglio SA, Petro

Diesen (inzwischen polierten) Fiat Panda hat Leonardo Monzeglio gekauft, damit die Lernenden daran üben können. Er hat nämlich einige Roststellen, fahre sich aber sonst tadellos.

Leonardo Monzeglio a acheté cette Fiat Panda (maintenant polie) pour que ses élèves s'entraînent. Elle présente quelques points de rouille, mais sinon, elle roule parfaitement.



Renault Trucks und Trösch Fahrzeugbau

Kommst im Abendglühn daher

Wie das Erklinden des Schweizerpsalms in uns den Nationalstolz weckt, so küssd dieses Bild bei Fahrzeugbauprofis den Berufsstolz wach.

Renault Trucks et Trösch Fahrzeugbau

« Lorsqu'un doux rayon du soir ... »

Tout comme l'hymne national suisse éveille en nous la fierté nationale, cette image éveille la fierté professionnelle des serruriers sur véhicules.



Mit sentimentalem Pathos singen wir an jedem 1. August den Schweizerpsalm, unsere Nationalhymne. Ab sofort haben wir zur ersten Zeile der zweiten Strophe «Kommst im Abendglühn daher» ein neues Bild vor Augen, nämlich den hier abgebildeten Renault Trucks C440 P6x2, der kürzlich an die 1988 gegründete Liechti AG in Esslingen abgeliefert und dafür in einzigartig schöner Abendstimmung fotografiert wurde. Der 440-PS-Dreiaxler wird für den Muldentransport genutzt, hauptsächlich für die Belieferung von Baustellen. Ausserdem ist er für den Winterdienst mit Schneepflug und Salzstreuer gerüstet. Beim Aufbau von Trösch Fahrzeugbau in Volketswil handelt es sich um einen Trösch Welaki Typ 519-T mit 19 t Hubkraft, 1600 mm Ausstoss und hydraulischer Muldenverriegelung. Die optimierte Konstruktion aus Hochleistungsstahl mit tiefer gesetztem Alu-Warzenblechboden und diversen kundenspezifischen Anpassungen kann über die Funkfernsteuerung proportional bedient werden, inklusive automatischer Drehzahlregulierung. Im Teleskoparmzylinder wurde ein Wegmesssensor für die Gleichlaufsteuerung (WMS) integriert. Der Aufbau ist komplett spritzverzinkt und sämtliche Anbauteile sind feuerverzinkt. Da «kann ich froh und selig träumen!» ●

Text: Henrik Petro, Bild: Thomann Nutzfahrzeuge

Telles les émotions que nous pouvons ressentir envers notre hymne national au 1^{er} août, le premier vers du deuxième couplet, « Lorsqu'un doux rayon du soir », peut s'appliquer à la splendide photographie au crépuscule du Renault Trucks C440 P6x2, récemment livré à Liechti AG d'Esslingen, une entreprise fondée en 1988. Ce camion à 3 essieux de 440 ch est utilisé pour le transport de bennes, surtout pour l'approvisionnement des chantiers. Il est aussi équipé d'un chasse-neige et d'une saleuse pour le service hivernal. La carrosserie, construite par Trösch Fahrzeugbau à Volketswil, est un Trösch Welaki Type 519-T avec une capacité de levage de 19 t à une hauteur de 1600 mm et un verrouillage hydraulique de la benne. La construction en acier haute performance est optimisée avec un plancher abaissé en tôle d'aluminium striée, divers réglages spécifiques demandés par le client, un dispositif radiocommandé entièrement réglable (proportionnel), y compris le contrôle automatique de la vitesse. Un capteur de position pour la commande synchronisée (WMS) a été intégré au vérin du bras télescopique. La carrosserie est entièrement galvanisée par pulvérisation et tous les accessoires galvanisés à chaud. « Notre cœur se sent plus heureux ! » ●

Texte : Henrik Petro, image : Thomann Nutzfahrzeuge

Wir sind an der SWISS AUTOMOTIVE SHOW!



Seit 2014
das Kompetenznetzwerk
in der Carrosserie-Branche.

Gemeinsam stärker mit

Repanet
Powered by Axalta
Suisse

www.repanetsuisse.ch



REP-TALK LIVE miterleben!



reptalk.ch



swissautomotiveshow.ch

BernExpo
Freitag, 22. August 2025
11:00 Uhr



Marcel Vézien

CHAMPAGNE

Der Champagner für echte Feinschmecker

