



02.04.2014

GUTE GRÜNDE FÜR DIE BEILACKIERUNG

Die Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung (IFL) hat ein neues Merkblatt zu Farbtondifferenzen und Beilackierung herausgegeben. Der Leitfaden gibt Lackierbetrieben, Sachverständigen und Versicherern eine verlässliche Orientierung und leistet konkrete fachliche Hilfestellung.

Immer wieder geht es bei der fachgerechten Unfallreparaturlackierung um die Frage, ob die Ein- oder Beilackierung zu den schadensbedingten Kosten gehört. Grundsätzlich gilt: „Der Lackierfachmann entscheidet, ob eine Reparatur nach Lackstufe 2, 3 oder Spotlackierung ausgeführt wird“, heißt es in den bereits bekannten Merkblättern.

PROBLEME IN DER PRAXIS

„Oft entscheidet der beauftragte Sachverständige bei der Erstellung eines Gutachtens über die Notwendigkeit der Beilackierung, bevor der Lackierfachmann den Unfallschaden überhaupt gesehen hat“, erklärt IFL-Vorstand und ZKF-Präsident Peter Börner. Das Problem: „Das Gutachten regelt den Reparaturweg. Führt der Lackierbetrieb später dennoch eine fachlich notwendige Beilackierung durch, obwohl sie nicht im Gutachten steht, kommt es zu Diskussionen mit dem Sachverständigen

und der Versicherung.“ Deshalb hat die Interessengemeinschaft ein neues Merkblatt aufgelegt. Damit Kunden, Versicherer, Sachverständige und Fachwerkstätten Hilfestellung für die Schadenskalkulation und Reparaturdurchführung erhalten.

DER TREND GEHT ZUR BEILACKIERUNG

„Wir wollen diese Streitfälle künftig vermeiden“, unterstreicht Peter Börner. Der IFL-Vorstand hat dabei die aktuelle Entwicklung der Serienlackierung im Blick: „Mehr als 90 Prozent der in den letzten Jahren zugelassenen PKW sind in Metallic- oder Effektfarbtönen lackiert. Die Beilackierung ist bei der Lackreparatur in den meisten Fällen schon deshalb notwendig.“ Das Merkblatt wurde vom international anerkannten Lackexperten Dipl.-Ing. Hans-Peter Müller verfasst. Er führt weitere Gründe für die Beilackierung an: „Auf den werkslackierten Fahrzeugen sind bereits mehrere Farbnuancen vorhanden, weil die Automobilindustrie nicht in der Lage ist, exakt denselben Farbton in unterschiedlichen Werken auf unterschiedliche Modelle über einen längeren Zeitraum zu lackieren.“ Hinzu kommt, dass Farbtöne auf liegenden Flächen vom Farbton der Senkrechten abweichen und bereits lackierte Anbauteile montiert werden. „Ohne die Beilackierung von angrenzenden Teilflächen können diese Farbtonunterschiede bei der Unfallschadenreparatur nicht angeglichen werden.“

„AUF STOSS LACKIEREN IST REALITÄTSFERN“

Ein weiterer Grund für die wachsende Bedeutung der Beilackierung liegt in der unterschiedlichen Pigmentierung von Serien- und Reparaturlack. Im Merkblatt heißt es dazu: „Während für die Rezeptierung des Serienlackes eine große Anzahl von Pigmenten verwendet wird, stehen dem Hersteller des Reparaturlackes für die Nachstellung der Farbtöne nur die Pigmente zur Verfügung, die in der Vergangenheit für die Mischfarbsysteme ausgewählt wurden.“ Deshalb entspricht das „Lackieren auf Stoß nicht der Realität“, halten der Autor Hans-Peter Müller und die Interessengemeinschaft im Merkblatt fest. Diese Gründe führen dazu, dass der Kfz-Sachverständige häufig vor Beginn der Reparatur nicht beurteilen kann, ob eine Beilackierung notwendig wird. Der Leitfaden kommt zu folgendem Fazit: „Nur der Lackierfachmann kann nach Erstellen eines Musterbleches darüber entscheiden. Technisch beherrscht er die Beilackierung, die hierfür erforderlichen Kosten hat der auftraggebende Kunde oder beim Versicherungsfall der Versicherer zu übernehmen.“ Das Merkblatt liefert gute Gründe für die Beilackierung und dient als Entscheidungsgrundlage.

BREITE AKZEPTANZ

Der neue Leitfaden des IFL wurde von der Bundesfachgruppe Fahrzeuglackierer (BFL), dem Bundesverband freiberuflicher und unabhängiger Sachverständiger (BVSK), dem Verband der deutschen Lackindustrie (VdL) und dem Verband der unabhängigen KFZ-Sachverständigen sowie den Zentralverbänden ZDK und ZKF unterzeichnet. Es hat somit Gültigkeit für alle am Schadenprozess Beteiligten.

Nadine Kunert