27.11.2019

KOMMT DAS AUS FÜR METALLICS?

Anders als bisher angenommen trifft die Lackindustrie der technische Fortschritt im Automobilbau wohl wesentlich härter als viele Experten und Brancheninsider bislang vermutet haben. Denn die Lacksysteme rücken bei der Fahrzeugentwicklung jetzt stärker ins Blickfeld der Automobilhersteller. BMW stellte vergangenes Wochenende bei der Management-Konferenz von Acoat Selected klar: Aufgrund der immer stärker verbauten Sensor- und Radartechnik für Fahrerassistenzsysteme müssen sich künftig auch die Eigenschaften der Serien- und Reparaturlacke verändern. Nur so sei die Funktionalität auch vor dem Hintergrund des teilautonomen Fahrens und letztendlich der Fahrzeugsicherheit gewährleistet.

Ein heißes Thema, das bisher so noch nicht branchenöffentlich diskutiert wurde und nun die Lackindustrie vor neue Herausforderungen stellt. Schon heute sind Beschädigungen an Stoßfängern bei BMW Modellen mit Sensortechnik oder die Überlackierung der Sensoren verboten. Erst Ende Oktober hatte das Kraftfahrzeugtechnische Institut (KTI) in seiner aktuellen Studie zur Einhaltung der Herstellervorgaben aufgerufen.

Der Bayerische Automobilhersteller kündigte in Frankfurt beim Netzwerk-Treffen von AkzoNobel unmissverständlich an, dass sich das Lackmaterial künftig ändern muss, um die Funktionsfähigkeit der Fahrerassistenzsysteme sicherzustellen. Leitfähige Pigmente im Lack mit Alu- oder Titan-Flakes haben nach Meinung von BMW negativen Einfluss auf die Sensorik. Konkret bedeutet das für den Autobauer aus München: „Einige Farbtöne werden künftig ausgeschlossen.“ Dies könnte das Aus für Metallic-Serienlacke bedeuten.

Die Lackindustrie steht hier scheinbar am Anfang einer ganz neuen Entwicklung. Sicher ist, dass herstellerspezifische Freigaben in Zukunft noch wichtiger, wenn nicht sogar entscheidend für die Lackreparatur werden. Darauf werden K&L-Betriebe künftig wohl noch genauer achten müssen.