



24.03.2021

## IFL-TEMI: HAFTUNGSSTÖRUNGEN AN GRUNDIERTEN KUNSTSTOFFTEILEN VERMEIDEN

Immer wieder geschieht es, dass mit hersteller- oder werkseitig applizierten Grundierungen angelieferte Stoßängerverkleidungen, Spiegelkappen oder Zierleisten Probleme bei der Lackierung bereiten. Ist die Grundierung schadhafte und fehlt die erforderliche Haftbeständigkeit, sind Lackablösungen und Kundenreklamationen quasi vorprogrammiert.

### IFL EMPFIEHLT PRÜFUNG DER HAFTFÄHIGKEIT

Um kostenintensive Nacharbeiten zu vermeiden, rät die Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung e.V. (IFL) dazu, im Vorfeld stets Haftungstests durchzuführen. **Die verschiedenen Testmöglichkeiten sind in der aktuellen Technischen Mitteilung der IFL zusammengefasst, die Sie hier kostenfrei herunterladen können.** Bei auffälligen Unregelmäßigkeiten der Oberflächenbeschichtung empfiehlt sich, mit einer Schleifprobe zu starten bzw. Klebeband oder Druckluft aufzubringen. Lässt sich die Kunststoff-Grundierung leicht entfernen, ist ein fachgerechter Lackaufbau eventuell nicht möglich. Durch eine Lösemittelprobe mittels Silikonentferner oder eines milden Verdünners lässt sich ebenfalls feststellen, ob eine werkseitig applizierte Grundierung lösbar und somit komplett entfernt werden muss. Alternativ können der IFL zufolge auch technische Lösungen wie der Big Box Blower von Cartec, die mit mikrofeinen Mattierungspartikeln arbeiten, für die nötige Klarheit sorgen.

### INFORMATIONEN DER REPARATURLACKHERSTELLER SIND ENTSCHEIDEND

Da sich die Materialien der Serienlackierung grundlegend von denen der Reparatur-Lackierung unterscheiden, weist die IFL darauf hin, dass bei Kunststoff-Ersatzteilen der Zulieferindustrie oder aus

dem Teilehandel stets die Vorgaben aus den Technischen Merkblätter (TI) bzw. die Anwendungstechnischen Informationen (ATI) des im Unternehmen zur Anwendung kommenden Reparaturlackherstellersystems heranzuziehen seien. Aus den in der Technischen Mitteilung zitierten Stellungnahmen von BASF und Standox wird ersichtlich, dass diese Reparaturlackhersteller bei vorgründerten Kunststoffanbauteilen grundsätzlich zur Applikation eines Füllers raten.

### **IFL SIEHT HERSTELLER UND IMPORTEURE IN DER PFLICHT**

Grundsätzlich sei es laut IFL die Aufgabe der Hersteller und Importeure, Bauteile so anzuliefern, dass diese problemlos in den Bereichen After Sales und der Unfallschadeninstandsetzung anwendbar sind. Etwaige Qualitätsmängel dürften keinesfalls zu Lasten der Karosserie- und Lackierfachbetriebe gehen, heißt es dazu weiter in der Fachinformation der Interessengemeinschaft. Problematisch sei in diesem Zusammenhang, dass im Zuge von Reklamationen häufig Bauteile nachgeliefert würden, welche ebenfalls nicht den Qualitätsanforderungen entsprächen. Hierdurch komme es immer wieder zu Zeitverzögerungen im Reparaturprozess.

### **MEHRAUFWAND SOLLTE GENAU DOKUMENTIERT WERDEN**

Den entstehenden Mehraufwand rät die IFL entsprechend auftragsbezogen zu dokumentieren und abzurechnen und stellt für die nächste Aktualisierung der Liste „Frei wählbare Arbeitspositionen“ eine weitere Arbeitsposition für das Grundieren bereits grundiert gelieferter Kunststoffanbauteile aufgrund von Haftungsstörungen in Aussicht. In der Zwischenzeit sollten für die Abrechnung „Eigene oder Nicht-Standardpositionen“ mit entsprechendem Umfasstext erstellt werden. Da bei den meisten Fahrzeugherstellern/Importeuren keine Kunststofflackstufen existieren, sollten für die Kalkulation/Abrechnung die Kunststofflackstufen für entsprechende Anlieferungszustände des AZT Lacksystems genutzt werden. **Werkstätten sollten ihrer Rechnung zudem die aktuelle Technische Information beifügen**, empfiehlt die Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung e.V.

Christoph Hendel