

# Presse

AZT Automotive GmbH

## Einfluss neuer Serienlacke auf Reparaturverfahren

Das Allianz Zentrum für Technik (AZT) hat in einem umfangreichen Forschungsprojekt den Einfluss neuer Serienlacke und Lackierverfahren im Produktionsprozess auf die Reparaturverfahren im Reparaturbetrieb untersucht. Das Projekt wurde unterstützt vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV).

Der Trend zur Individualisierung von Fahrzeugen durch Effektlacke bzw. matte Klarlacke nimmt weiter zu. Eine AZT-Befragung von mehr als 30 Fahrzeugherstellern ergab, dass die Einführung von Sonderlackierungen ab Werk bereits vollzogen ist oder in naher Zukunft erfolgen soll. Mit zunehmender Marktdurchdringung von Fahrzeugen mit Sonderlackierung werden auch Werkstattbetriebe künftig häufiger als bisher mit neuen Serienlackierungen in der Unfallinstandsetzung konfrontiert. Nach AZT-Erfahrungen wird die Reproduzierbarkeit bei der Reparatur von vielen lackierenden Betrieben derzeit kritisch beurteilt. Daraus können in der Schadenabwicklung Probleme für alle Beteiligten entstehen. Die nachfolgenden Ausführungen liefern einen Überblick über aktuelle Trends in der Serienlackierung und ihre Auswirkungen auf gängige Reparaturverfahren in der Unfallinstandsetzung, die das Allianz Zentrum für Technik in umfangreichen Reparaturversuchen untersucht hat.

### **Trends in der Serienlackierung**

Nach Angaben der Fahrzeughersteller wird heute an den Bändern mehrheitlich mit dem traditionellen Lackaufbau (Substrat, Grundierung, Füller, Basislack und Klarlack) gearbeitet. Einzelne Unternehmen haben für einige Modelle die füllerlose Serienlackierung eingeführt. In der Serienlackierung geht die Entwicklung hin zum Einsatz von Sonderpigmenten wie Chromaflair, von Effektlacken wie Perlmutter bis hin zu matten Klarlacken ab Werk. Auch Dreischicht-Lackierungen mit zum Teil gefärbtem Klarlack werden angeboten. Für die

Instandsetzung verweisen die Fahrzeughersteller überwiegend auf die technischen Vorgaben des jeweiligem Lackherstellers, die unter dessen Namen oder aber unter dem Namen des Fahrzeugherstellers (hier meist gemeinsam mit einem oder mehreren Lackherstellern erarbeitet) veröffentlicht werden.

### **Auswirkungen auf gängige Reparaturverfahren**

In den Reparaturversuchen wurden Lackierungen an Neuteilen, Reparaturlackierungen, Beilackierung im Teil, Spotlackierungen sowie Reparaturlackierungen an Seitenteilen mit auslaufendem Klarlack an C- bzw. D-Säulen durchgeführt.

### **Instandsetzung füllerloser Werkslackierung**

Bei der füllellosen Werkslackierung ist im Reparaturprozess ein Füller erforderlich. Dies können marktübliche Standardfüller oder aber auch bereits auf den Farbton des zu applizierenden Basislacks abgestimmte Tönfüller sein. Die Instandsetzung ist, wie bei traditionellen Serienlacken, problemlos möglich.

### **Tönfüller**

Für in der Serie angewandte farblich abgestimmte Tönfüller werden geeignete Produkte von den Reparaturlackherstellern angeboten, die in den Reparaturversuchen einwandfreie Ergebnisse erzielten.

### **Zwei- und Mehrschichteffektlackierungen**

Bei Zweischichtlackierungen mit glänzendem Klarlack konnte bei allen Reparaturarten und –methoden ein sowohl technisch als auch optisch einwandfreies Ergebnis erzielt werden. In einigen Ausnahmefällen mit besonderen Effekten war für die Reparatur eine Dreischichtlackierung erforderlich. In diesen Fällen musste ein gefärbter Klarlack verwendet werden.

Soweit Fahrzeuge am Band mit Dreischichtlacken beschichtet werden, ist grundsätzlich auch eine Dreischicht-Lackierung bei der Instandsetzung erforderlich. Zusätzlich zu Farbton und Effekt muss in diesen Fällen noch die Tönung der ersten Klarlackschicht über Musterbleche bestimmt werden.

### **Matte Klarlacke**

Für alle Schichten unterhalb des Klarlacks ergeben sich keinerlei Änderungen zum bisherigen Lackierprozess. Für die matten Klarlacke selbst können die bisher angewandten Reparaturtechniken zur Begrenzung der Lackierfläche derzeit nicht mehr angewendet werden. Insbesondere kann matter Klarlack an C- oder D-Säulen nicht auslaufend lackiert und poliert werden.

Gleiches gilt für die Spotlackierung, da auch hier ein Polieren der Beispritzzonen erforderlich wäre, was jedoch zu Glanzstellen im matten Klarlack führen würde. Im Reparaturfall sind die matten Klarlacke weitaus aufwändiger und damit kostenintensiver als

glänzende Klarlacke. Hier müssen im Extremfall komplette Seiten lackiert werden, wo bisher nur ein Teil bearbeitet wurde.

### **Fazit**

Der überwiegende Teil der bei neuen Serienlackierungen zum Einsatz kommenden Lacktechnologien kann in der Werkstatt mit den herkömmlichen Verfahren, unter Beachtung der Reparaturvorgaben, reproduziert werden. Bei Zweischicht-Effektlackierungen war nur in Ausnahmefällen eine Dreischichtlackierung in der Reparatur erforderlich. Matte Klarlacke ergaben keine Änderungen für alle Schichten unterhalb des Klarlackes. Für den matten Klarlack selbst können wirtschaftliche Instandsetzungsmethoden zur Begrenzung der Reparaturfläche derzeit nicht mehr angewendet werden. Dies kann im Extremfall den Aufwand für die Lackierung bis zum dreifachen Wert gegenüber einem herkömmlichen Klarlack erhöhen. Hier besteht deutlicher Handlungsbedarf für die Reparaturlackhersteller. Sie sind aufgefordert, geeignete Reparaturlösungen und –materialien voranzutreiben und die Reparaturbetriebe entsprechend zu informieren.

Die Kalkulation aller in dieser Studie durchgeführten Arbeiten konnten mit den gängigen Kalkulationssystemen durchgeführt werden. Die Kalkulation eines eventuell anfallenden zeitlichen Mehraufwandes ist über Sonderpositionen möglich, die der Lackmaterialien über die Anpassung des jeweiligen Materialwertes (Index).

München, den 05. März 2012

**Weitere Presseinformationen der Allianz Deutschland AG finden Sie auf unserem Internetportal [www.allianzdeutschland.de/presse](http://www.allianzdeutschland.de/presse).**

### Kontaktdaten:

#### **AZT Automotive GmbH**

Allianz Zentrum für Technik

Heike Stretz

Telefon: 089 / 3800 – 6285

E-Mail: [heike.stretz@allianz.de](mailto:heike.stretz@allianz.de)

#### **Allianz Deutschland AG**

Unternehmenskommunikation

Christian Weishuber

Telefon: 089 / 3800 - 18169

E-Mail: [christian.weishuber@allianz.de](mailto:christian.weishuber@allianz.de)

**Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend angegebenen Vorbehalten.**

**Vorbehalt bei Zukunftsaussagen**

Soweit wir in diesem Dokument Prognosen oder Erwartungen äußern oder die Zukunft betreffende Aussagen machen, können diese Aussagen mit bekannten und unbekanntem Risiken und Ungewissheiten verbunden sein. Die tatsächlichen Ergebnisse und Entwicklungen können daher wesentlich von den geäußerten Erwartungen und Annahmen abweichen. Neben weiteren hier nicht aufgeführten Gründen können sich Abweichungen aus Veränderungen der allgemeinen wirtschaftlichen Lage und der Wettbewerbssituation, vor allem in Allianz Kerngeschäftsfeldern und -märkten, aus Akquisitionen sowie der anschließenden Integration von Unternehmen und aus Restrukturierungsmaßnahmen ergeben. Abweichungen können außerdem aus dem Ausmaß oder der Häufigkeit von Versicherungsfällen (zum Beispiel durch Naturkatastrophen), der Entwicklung von Schadenskosten, Stornoraten, Sterblichkeits- und Krankheitsraten beziehungsweise -tendenzen und, insbesondere im Bank- und Kapitalanlagebereich, aus dem Ausfall von Kreditnehmern und sonstigen Schuldern resultieren. Auch die Entwicklungen der Finanzmärkte (zum Beispiel Marktschwankungen oder Kreditausfälle) und der Wechselkurse sowie nationale und internationale Gesetzesänderungen, insbesondere hinsichtlich steuerlicher Regelungen, können entsprechenden Einfluss haben. Terroranschläge und deren Folgen können die Wahrscheinlichkeit und das Ausmaß von Abweichungen erhöhen. Die Gesellschaft übernimmt keine Verpflichtung, Zukunftsaussagen zu aktualisieren.