

IFL-technische Mitteilung Nr. 07/2017

Die IFL e. V. informiert regelmäßig über aktuelle Entwicklungen
aus den Bereichen Fahrzeugtechnik und Lackierung

Angelieferte Kunststoffanbauteile Notwendigkeit zum „Umfüllern“!

Fakt:

Wenn Kunststoffanbauteile vom Hersteller (Zulieferer) bereits gefüllt geliefert werden, dann sind diese unabhängig vom nachfolgenden Farbton mit einem Füller im **Standardfarbton** beschichtet.

Problem:

Zur Unterstützung der Deckkraft der Basislacke schreiben mittlerweile alle Reparaturlackhersteller Füller mit unterschiedlichen Graustufen oder aber eingefärbte Füller vor.

Um den gewünschten Farbton zu erreichen, ist es zwingend notwendig, den vom Lackhersteller geforderten Füller einzusetzen, denn der Lackhersteller hat seine Farbtonrezeptur auf diesem Füller ausgearbeitet.

Bei der Verwendung eines nicht passenden Füllers müsste der Basislack überbeschichtet werden, um ausreichende Deckkraft zu erreichen. Dies ist weder aus wirtschaftlichen Gründen sinnvoll, noch technisch korrekt. Ein überbeschichteter Basislack führt zu Trocknungs- und Haftungsproblemen.

Wird ein Anbauteil wie z.B. ein Stoßfänger gefüllt angeliefert und sieht der Lackaufbau des Lackherstellers einen andersfarbigen Füller vor, so muss das Bauteil für eine korrekte Neuteillackierung umgefüllert werden.

Hierbei spielt es keine Rolle, dass die Teile schon gefüllt sind. Eine fachgerechte Neuteillackierung beinhaltet das Umfüllern. Der Einsatz von eingefärbten Füllern ist Stand der Technik und muss folglich auch bezahlt werden.

Erkennen der Notwendigkeit zum Umfüllern:

Bei der Recherche für die Farbmischformel bekommt der Anwender vom jeweiligen Lackanbieter einen Hinweis auf die notwendigen Vorarbeiten und somit auch auf den vorgeschriebenen Farbton des Füllers für den gewünschten Decklackfarbton.

Empfehlung IFL:

Um den zusätzlich angefallenen Aufwand abrechnen zu können, sollten Sie bereits bei der Kalkulation eine zusätzliche Position (Eigene- oder Nichtstandardposition) hinzufügen. Dazu sollte die Recherche für die Farbmischformel im zeitlichen Werkstattablauf möglichst nach vorn verlagert werden.

Kalkulation nach AZT-Lacksystem:

Sind Sie nicht aufgrund von individuell abgeschlossenen Vereinbarungen an ein Herstellerlacksystem gebunden, empfehlen wir das AZT Lacksystem zu verwenden. Dort werden verschiedene Positionen angeboten, die den Anlieferungszuständen der Anbauteile zugeordnet werden können.

Beispielhaft: Datenfileinfos VW/Audi (Audatex-AZT)

```
Kunst- Rep-Art L = Oberflächenlackierung Stufe K2
stoff " " LI = Reparaturlackierung Stufe K3
      " " LE = Neuteillackierung Stufe K1..
      " " LE1 = Neuteillackierung Stufe K1R (grundiert)
      " " LE2 = Neuteillackierung Stufe K1N (füllern, o.schleifen)
      " " LE3 = Neuteillackierung Stufe K1G (füllern, m.schleifen)
```

Lackierzeitberechnung nach Fahrzeug-Herstellerangaben:

Es gibt von den meisten Fahrzeugherstellern kaum Informationen zu diesem Thema. Entsprechend lässt sich bei Kalkulation nach „Herstellerlacksystem“ keine zum jeweiligen Anlieferungszustand passende Arbeits-/Lackierposition auswählen, um den zusätzlich angefallenen Aufwand zu kalkulieren und abzurechnen.

Beispielhaft: Datenfileinfos VW/ Audi (Audatex-Hersteller)

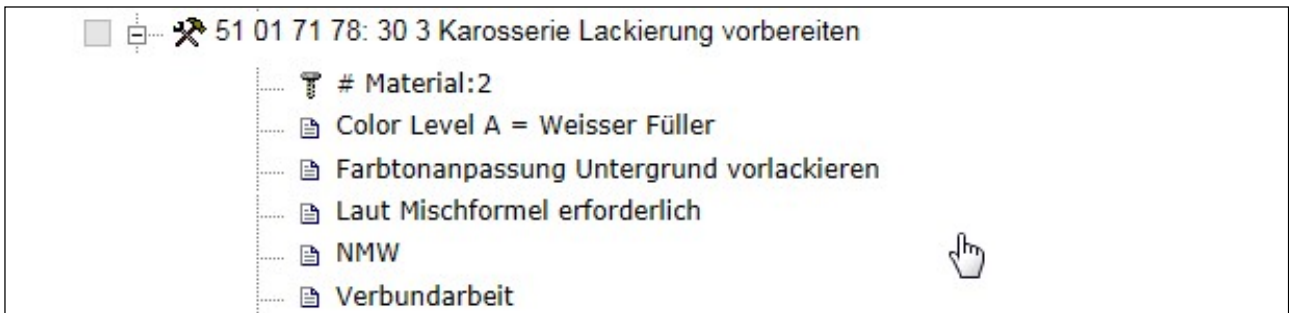
```
Lackierung:                HERSTELLER
- Rep-Art L = Oberflächenlackierung Stufe S2
  " " LI = Reparaturlackierung Stufe S3
              (Lack bis zu ca. 40 % der Fläche
              vollständig entfernen, spachteln und neu aufbauen)
  " " LI1 = Reparaturlackierung Stufe S4
              (gesamten Lack vollständig entfernen, spachteln
              und neu aufbauen)
  " " LE = Neuteillackierung Stufe S1
```

In den Datenfileinformationen der Hersteller wird oft nicht unterschieden zwischen Metall und Kunststofflackierung. Alle verfügbaren Lackstufen gelten sowohl für Metallteile als auch für Kunststoffteile.

Info:

Vom Fahrzeughersteller VW wurde diesbezüglich eine spezielle Arbeitsposition in seinen Unterlagen veröffentlicht, die jedoch nicht in den gängigen Kalkulationssystemen hinterlegt ist. Diese Position wurde speziell für die angesprochene Problematik konzipiert. Die Benennung der Arbeitsposition 51017178 = 3AW „Karosserie Lackierung vorbereiten“ ist eine im VW-Standard gängige Bezeichnung und sagt nicht aus, dass es hierbei um Metallteile geht. Die vorletzte Position in der inhaltlichen Detailauflistung trägt die Abkürzung „NMW“ und steht für „Nicht Metallische Werkstoffe“.

Beispielhaft: Auszug aus den Original VW Herstellerunterlagen



Die Datenanbieter Audatex und DAT wurden bereits zu diesem Thema von der IFL angesprochen.

Ergebnis Audatex: Fachlich und technisch wurde der Inhalt der Technischen Mitteilung bestätigt. Audatex prüft intern, ob diese Position ins System aufgenommen wird.

Ergebnis DAT: Die IFL wurde von DAT darüber informiert, dass diese Hersteller-Arbeitspositionsnummer bereits für Audi und VW Fahrzeuge eingepflegt wurde und den Anwendern ab 04/2017 zur Verfügung steht.

IFL-Liste „frei wählbare Arbeitspositionen“:

Die IFL wird entsprechend eine zusätzliche Position in die IFL-Liste „frei wählbare Arbeitspositionen“ einfügen, damit auch für alle anderen Fahrzeughersteller mit den gleichen technischen Problemen eine Möglichkeit der Kalkulation und Abrechnung dieser Aufwendungen zur Verfügung steht.

Legen Sie diese Technische Mitteilung der Rechnung bei und dokumentieren Sie, wenn möglich die notwendigen Arbeitsschritte mit Bildern.

Ihr IFL-Team

© IFL e.V. Friedberg, 2017

Urheberrechtlich geschützt – alle Rechte vorbehalten