
VIN-Abfrage für die Reparaturkostenkalkulation ist nicht immer eindeutig

Die Lackart¹ einfach per VIN (Vehicle Identification Number) - Abfrage einschließlich des erforderlichen Reparatur- und Materialaufwandes bestimmen, um schnell und einfach immer eine korrekte Reparaturkostenkalkulation zu erhalten?

So einfach ist das nicht.

Dieses Merkblatt beschreibt die Vorgehensweise zur Bestimmung der Lackart in Verbindung mit der VIN-Abfrage in Kalkulationssystemen und erläutert Hintergründe über die Einflussnahme der Lackart auf das Kalkulationsergebnis in der Fahrzeugreparaturlackierung.

Die Lackart in der Fahrzeugreparaturlackierung

Die Anforderungen, die an Fahrzeuglackierungen gestellt werden, sind vielfältig. Einerseits übernehmen sie die wichtige Aufgabe des Korrosionsschutzes einer Fahrzeugkarosserie, andererseits bestimmen sie das äußere Erscheinungsbild durch die farbgebende Schicht.

Sich ständig ändernde Fertigungsprozesse sowie der Wechsel von Lacklieferanten an den weltweiten Produktionsstandorten ziehen spezielle und aufwändigere Zyklen in der Reparaturlackierung nach sich. Aus diesem Grund sind OEM-Lackierungen meist nur durch mehrschichtige und aufwändige Lackreparaturverfahren mit den Produktsystemen der freigegebenen Reparaturlackherstellermarken für die Lackinstandsetzung reproduzierbar.

Die möglichen je nach Reparaturlackhersteller anzuwendenden unterschiedlichen Reparaturverfahren werden nur z. T. in den Kalkulationssystemen durch die automatische Voreinstellung richtig ausgewählt. Hierüber liefern die etablierten Datenanbieter Audatex, DAT und Schwacke dem Anwender im Kalkulationssystem die sog. „Lackart“.

(Hinweis: Beim Datenanbieter Audatex verbirgt sich die „Lackart“ in den Ausführungsvarianten (AVS) unter dem Button Lackierung.)

¹ Lackart ist die Materialberechnungsgrundlage im Kalkulationssystem. Sie vereint die Eigenschaften Farbton einschl. der Bezeichnung, den Lackschichtaufbau, den Glanzgrad und die Lacktechnologie.

Die „Lackart“ vereint die Eigenschaften Lackschichtaufbau, Farbton, Glanzgrad und die Lacktechnologie². Diese ist abhängig vom Reparaturlackherstellersystem und dessen Verfahren, das im Lackierfachbetrieb zur Anwendung kommt. Die „Lackart“ beeinflusst damit direkt und entscheidend die Reparaturkostenermittlung einer Fahrzeugreparaturlackierung (Arbeitszeit- und Materialkosten).

Im Falle einer VIN-Abfrage erfolgt die Voreinstellung der „Lackart“ zur Berechnung der tatsächlichen Reparaturkosten automatisch und muss durch den Fachbetrieb oder dem Sachverständigen überprüft und dem tatsächlichen erforderlichen Reparaturaufwand angepasst werden.

Die Lackart im Kalkulationssystem

Lackschichtaufbau:

In den Kalkulationssystemen wird beschrieben, um welche Beschichtungsart / Lackschichtaufbau es sich bei einer Fahrzeuglackierung ab Werk handelt.

Unabhängig davon, ob seitens des Herstellers eine 1-, 2-, 3-, 4-Schicht oder auch eine Sonderlackierung mit Spezialpigmenten lackiert wurde, muss die „Lackart“ durch den Karosserie- und Lackierfachbetrieb und dem Sachverständigen für das jeweilige Reparaturlacksystem ausgewählt werden.

Wurde die „Lackart“ bereits durch das Kalkulationssystem vorausgewählt, sollte diese vom Karosserie- und Lackierfachbetrieb und dem Sachverständigen überprüft und ggf. korrigiert werden. (siehe Bsp. Anhang Seite 6 / Abb. 1-3)

Farbtonbezeichnung und qualitative Klassifizierung der Lackierung:

Durch den vorgegebenen Lackcode des Automobilherstellers wird die farbgebende Schicht (Farbton) aufgeschlüsselt. Dabei erfolgt eine Farbtonbezeichnung und eine qualitative Klassifizierung, ob es sich bspw. um einen Uni-, Metallic-, Pearl-, Mica- oder eventuell auch einen Multifunktionsbasislack usw. handelt.

² Lacktechnologie – Verfahren; Methode; Applikation; Anforderungen an eine Fahrzeugreparaturlackierung zur Wiederherstellung der OEM-Lackierung auf Grundlage des Reparaturlackherstellersystems.

Diese Klassifizierung muss durch den Lackierfachbetrieb anhand der Mischformel(n) in dem von ihm verwendeten Reparaturlacksystem überprüft, angepasst und dokumentiert werden. Der Sachverständige ist über den erforderlichen und notwendigen Reparaturablauf durch den Fachbetrieb zu informieren.

(s. Beispiele Anhang Seite 6 / Abb.1-3)

Anforderungen an die finale Lackschicht:

Zu guter Letzt beschreibt die „Lackart“ die Anforderungen an die finale Lackschicht, wie z. B. die Anforderungen und die Beschaffenheit der Klarlackbeschichtung, die für die Wiederherstellung der werkseitigen Lackierung in verschiedenen Varianten wählbar ist. Dabei kann es sich bspw. um klare, eingefärbte, kratzfestere, elastifizierte, reflow oder aber auch matte Klarlacksysteme handeln, die die Automobilindustrie für die Endbeschichtung der Karosserien global am Band einsetzt. Der erforderliche Anspruch, der an den Klarlack gestellt wird, muss durch den Fachbetrieb überprüft und entsprechend in den Kalkulationssystemen ausgewählt und fakturiert werden. Hinweise zum Einsatz der richtigen Klarlackbeschichtung erhält der Fachbetrieb im Formelsystem sowie in den technischen Schriften seines zur Anwendung kommenden Reparaturlackherstellersystems. (Auswahlkriterium Klarlack – s. Beispiele Anhang Seite 6 / Abb.1-3)

Allgemeine Bedeutung der VIN (Vehicle Identification Number)

Die VIN-Nummer ist der sogenannte Fingerabdruck eines Automobils. Diese gibt Auskunft über den Hersteller, die Baureihe, die Karosserieform, die Motorisierung und die Ausstattung des Fahrzeugs bei der Werksauslieferung.

Die „Lackart“ wird anhand des Farbcodes, der dem Fahrzeug bei Klassifizierung durch die Vergabe der VIN-Nummer zugeordnet wurde, dargestellt.

Mit der Eingabe der VIN-Nummer im Kalkulationssystem erfolgt die Identifikation des Fahrzeugs über eine Onlinedatenbank. Diese typspezifische Fahrzeugidentifikation unterstützt die Grundlage für die Kostenermittlung der erforderlichen Arbeitsprozesse einschließlich der Ersatzteile im Instandsetzungsprozess einer Fahrzeuglackierung.

Jegliche Veränderungen am Fahrzeug, die nach der Vergabe der VIN-Nummer vorgenommen werden (z. B. Umlackierungen, Fahrwerksänderungen, Austausch von Rad- und Reifensätzen, Scheibentönungen usw.) sind nicht erfasst und durch die VIN-Abfrage im Kalkulationssystem demzufolge nicht darstellbar.

Fazit Lackart / VIN

Bei der Kalkulation einer Reparaturlackierung bestimmt die „Lackart“ den auszuführenden Reparaturprozess auf der Grundlage des Reparaturlackherstellersystems, dass im Karosserie- und Lackierfachbetrieb zum Einsatz kommt.

Deshalb muss der Lackierfachmann oder der Sachverständige nach erfolgter VIN-Abfrage eine genaue Prüfung der „Lackart“ vor Beginn der Lackreparatur vornehmen und den Anforderungen des im Fachbetrieb eingesetzten Reparaturlackhersteller-Produktsystems anpassen!

Nach einer erfolgten Anpassung kann es zu einem erheblichen Mehraufwand kommen, weil:

1. Mehrschicht- und Sonderlackierungen werden durch die VIN-Abfrage in den Kalkulationsprogrammen nicht immer korrekt ausgewiesen

Bezugnehmend auf die Lackierung gibt die Vehicle Identification Number (VIN) oder auch Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) keine hundertprozentig exakten Auskünfte über die „Lackart“ einer Fahrzeugkarosserie durch den Fahrzeughersteller (OEM) ab Werk. Handelt es sich z. B. werkseitig um einen Mehrschicht-Lackaufbau, ein eingefärbtes Klarlacksystem oder eine Matt-Lackierung wird dieses nicht immer automatisch über die durchgeführte VIN-Abfrage in den Kalkulationssystemen ersichtlich.

2. Die Lackart entspricht nicht mehr dem Auslieferungszustand ab Werk

Wird die Karosserie nach der Vergabe der VIN umlackiert, entspricht die „Lackart“ nicht mehr dem ursprünglichen Auslieferungszustand ab Werk.

3. Die Farbtonklassifizierung ab Werk ist falsch

Wird bspw. anhand des Farbcodes ab Werk die Farbtonklassifizierung „Metallic“ definiert, kann es durchaus vorkommen, dass die Mischformel beim Ausmischen des Lackes in dem angewandten Reparaturlackherstellersystem hochpreisige „Pearl Effekt“ - Pigmentbestandteile beinhaltet.
In diesem Fall muss die Farbtonklassifizierung korrigiert und angepasst werden.

4. Die Reparaturlackierung gemäß den Lackherstellerrichtlinien ist oft aufwendiger als die Werkslackierung

Jeder Lackhersteller beschreibt ein eigenes Lacksystem in der Fahrzeugreparaturlackierung, das aus eigenen und völlig unterschiedlichen chemischen Komponenten besteht und ein aufeinander abgestimmtes System darstellt. Ausschlaggebend für die Anwendung der Produkte durch den Fachbetrieb sind die tagesaktuellen Vorgaben und Richtlinien in den technischen Dokumentationen (ATI / TI³ und andere).

Wenn zum Beispiel ein Reparaturlackhersteller bei der Reparatur eines Farbtones mit zwei Lackschichten auskommt, benötigt ein Anderer in seinem System eventuell drei Schichten, um den Farbton einer Werkslackierung in der richtigen Nuance reproduzieren zu können.

Kriterien, wie z. B. der Untergrundfarbton, die einzelnen Materialkomponenten, die Verarbeitungszeit, der Lackschichtaufbau, unterschiedliche Lacktechnologien, der Mehraufwand für zusätzlich erforderliche Zwischenarbeitsschritte usw. beeinflussen direkt die Reparaturkosten einer fachgerechten Fahrzeugreparaturlackierung.

Daher ist die VIN-Abfrage bezogen auf die „Lackart“ in den Kalkulationssystemen als ein unverbindlicher Service anzusehen. Diese Voreinstellung muss vom Lackierfachmann vor Ort überprüft, angepasst, lackherstellerspezifisch umgesetzt und nach Aufwand berechnet werden.

Somit sind Kürzungen bezüglich der „Lackart“ in Verbindung mit der VIN-Abfrage nicht gerechtfertigt und müssen nicht akzeptiert werden.

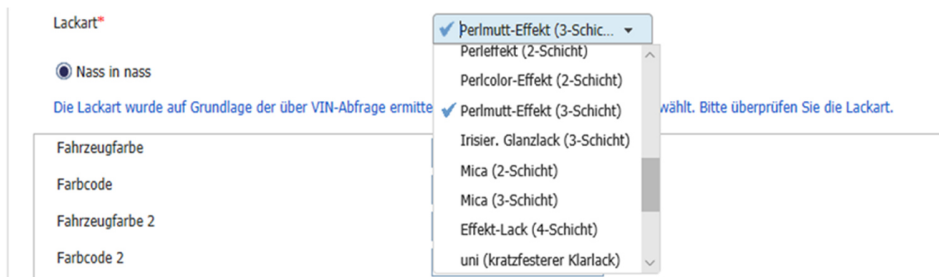
Institut für Fahrzeuglackierung, IFL 2020

Interessengemeinschaft Fahrzeugtechnik und Lackierung e.V., IFL e.V. 2020

³ Anwendungstechnische Information (ATI) / Technische Information (TI).

Beispiele aus den Kalkulationsprogrammen zur Auswahlmöglichkeit - Lackart

Programm DAT - SilverDAT 3 calculatePro



Lackart*

Nass in Nass

Die Lackart wurde auf Grundlage der über VIN-Abfrage ermittelt

Fahrzeugfarbe

Farbcode

Fahrzeugfarbe 2

Farbcode 2

Perlmutter-Effekt (3-Schicht)

Perleffekt (2-Schicht)

Pericolor-Effekt (2-Schicht)

Perlmutter-Effekt (3-Schicht)

Irisier. Glanzlack (3-Schicht)

Mica (2-Schicht)

Mica (3-Schicht)

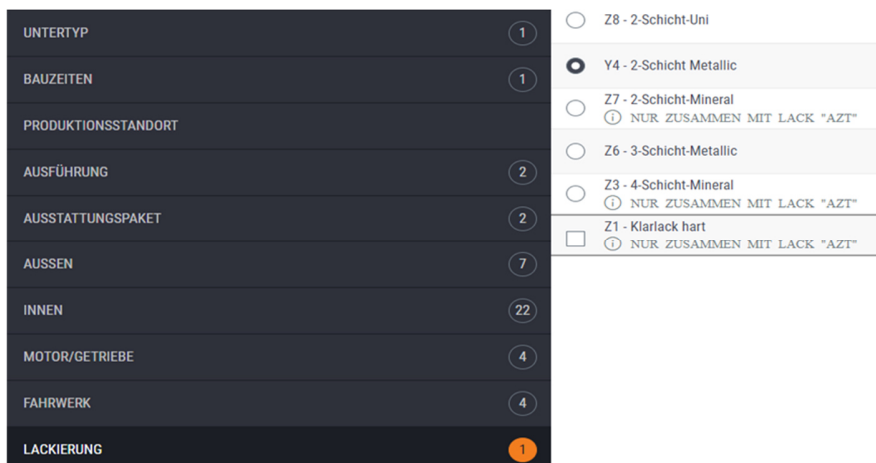
Effekt-Lack (4-Schicht)

uni (kratzfesterer Klarlack)

wählt. Bitte überprüfen Sie die Lackart.

Abb.1 - Quelle: DAT - SilverDAT3 calculatePro

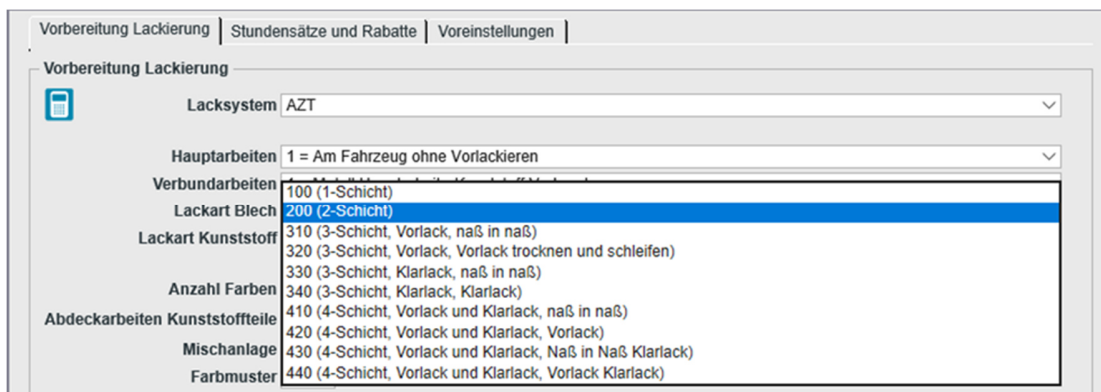
Programm Audatex Auto Online – Qapter – Ausführungsvarianten (AVS) / Lackierung



UNTERTYP	1	<input type="radio"/> Z8 - 2-Schicht-Uni
BAUZEITEN	1	<input checked="" type="radio"/> Y4 - 2-Schicht Metallic
PRODUKTIONSSTANDORT		<input type="radio"/> Z7 - 2-Schicht-Mineral ① NUR ZUSAMMEN MIT LACK "AZT"
AUSFÜHRUNG	2	<input type="radio"/> Z6 - 3-Schicht-Metallic
AUSSTATTUNGSPAKET	2	<input type="radio"/> Z3 - 4-Schicht-Mineral ① NUR ZUSAMMEN MIT LACK "AZT"
AUSSEN	7	<input type="checkbox"/> Z1 - Klarlack hart ① NUR ZUSAMMEN MIT LACK "AZT"
INNEN	22	
MOTOR/GETRIEBE	4	
FAHRWERK	4	
LACKIERUNG	1	

Abb.2 - Quelle: Audatex Auto Online - Qapter

Programm Schwacke – RepairEstimate



Vorbereitung Lackierung | Stundensätze und Rabatte | Voreinstellungen

Vorbereitung Lackierung

Lacksystem AZT

Hauptarbeiten 1 = Am Fahrzeug ohne Vorlackieren

Verbundarbeiten

Lackart Blech 100 (1-Schicht)

Lackart Kunststoff 200 (2-Schicht)

310 (3-Schicht, Vorlack, naß in naß)

320 (3-Schicht, Vorlack, Vorlack trocknen und schleifen)

330 (3-Schicht, Klarlack, naß in naß)

340 (3-Schicht, Klarlack, Klarlack)

Anzahl Farben

410 (4-Schicht, Vorlack und Klarlack, naß in naß)

Abdekarbeiten Kunststoffteile

420 (4-Schicht, Vorlack und Klarlack, Vorlack)

Mischanlage

430 (4-Schicht, Vorlack und Klarlack, Naß in Naß Klarlack)

Farbmuster

440 (4-Schicht, Vorlack und Klarlack, Vorlack Klarlack)

Abb.3 - Quelle: Schwacke – RepairEstimate