01.06.2022

„MEHR SCHICHTEN BEDEUTEN MEHR AUFWAND, DAS MUSS GEPLANT UND EINGEPREIST SEIN“

Komplexe Serienfarbtöne sind in Karosserie- und Lackierfachbetrieben zwar keine Einzelfälle mehr, stellen diese aber immer wieder vor Herausforderungen. Denn Sonderfarbtöne oder Mehrschichtlackierungen erfordern andere Prozesse. „Dieser Mehraufwand muss von Anfang an, sprich schon bei der Fahrzeugannahme und Kalkulation mit bedacht werden“, betont Sascha Petschke vom Lackhersteller PPG. Der Training Manager für PPG und Nexa Autocolor kennt die Problematik in den Betrieben und auch die größten Fehlerquellen im Zusammenhang mit Mehrschichtern. „Gerade jetzt, wo überall in Deutschland die Energie- und Materialkosten steigen, fragen Werkstätten wiederholt bei uns an, wie sie bei Mehrschichtlackierungen effizienter arbeiten können, um Kosten zu sparen.“

KABINENZEITEN SINNVOLL TAKTEN UND ABLÜFTZEITEN EINHALTEN

Das wichtigste sei, die längeren Kabinen- und Standzeiten zu bedenken. „Ein aktives Kabinenmanagement ist wichtig, denn die Mehrschichter sorgen im Zweifel schnell für einen Arbeitsstau“, gibt er zu bedenken. Deswegen sollte die Lackierung möglichst zu Beginn oder am Ende eines Arbeitstages eingeplant werden.

Extrem wichtig sei zudem das Einhalten der Ablüftzeiten. „Auch wenn den Lackierern im Werkstattalltag die Zeit im Nacken sitzt – wer nach dem Basislackauftrag zu früh mit der Klarlackapplikation beginnt, riskiert durch eventuelle Restfeuchtigkeit einen schlechten Klarlackstand“, weiß der Lackexperte.

FARBTONBESTIMMUNG BEI FAHRZEUGANNAHME

Um eben diese Zeit von Anfang im Reparaturprozess einplanen zu können, ist die Farbtonfindung bei der Reparaturannahme extrem wichtig. „Nicht immer ist sofort ersichtlich, ob es sich um eine Mehrschichtlackierung handelt. Deswegen sollte bei der Fahrzeugannahme der Farbton ausgelesen werden, über die Rezeptur ist schließlich ersichtlich, ob eine 2- oder 3-Schichtlackierung notwendig ist.“

So könne der Mehraufwand dann auch in der Kalkulation berücksichtig werden. „Hier muss der Betrieb auch das Personal im Büro entsprechend sensibilisieren.“

MINDESTENS ZWEI SPRITZMUSTER ERFORDERLICH

Hinzu kommt, dass für Mehrschicht- oder Sonderlackierungen Spritzmuster fast unabdingbar sind. Um beispielsweise den Effekt oder den Glanzgrad zu reproduzieren. „Beim Farbton Pearl Weiß kommt es dann zum Beispiel darauf an, die Schichtdicke der Lasur herauszufinden. Der Lackierer muss also verschiedene Spritzmuster mit einer Lasurschicht, zwei, drei oder vier Schichten anfertigen und mit dem Originalfarbton am Fahrzeug vergleichen.“

Und auch dieser Mehraufwand sollte laut Sascha Petschke gegenüber den Auftraggebern entsprechend berechnet und eingefordert werden – zum Beispiel über Fotodokumentationen.

NACHFRAGE NACH SCHULUNGEN IST GROSS

Generell stelle das Trainingsteam von PPG in puncto Mehrschichtlackierung einen erhöhten Schulungsbedarf bei K&L-Betrieben fest. „Selbst während der Corona-Pandemie 2020 und 2021, als so gut wie keine Präsenzschulungen stattfanden, waren die Online-Schulungen zu Mehrschichtlackierungen immer ausgebucht.“ Es bestehe nach wie vor eine gewisse Verunsicherung bei den Betrieben, resümiert der Trainer. Welche Schulungen der Lackhersteller in diesem Bereich konkret anbietet und wie Interessierte sich anmelden können, erfahren Sie in der Infobox links.

Carina Hedderich