SCHADEN.NEWS

03.08.2022

SPOT REPAIR: DAS SOLLTEN FAHRZEUGLACKIERER UNBEDINGT BEACHTEN

Die Kleinschadenreparatur ist eine kostengünstige Lösung, um kleinere Lackschäden zu beheben. Um den zeitlichen und preislichen Aufwand aber tatsächlich gering zu halten, ist Erfahrung gefragt. Denn Spot Repair stellt Fahrzeuglackierer immer wieder vor Herausforderungen. Das weiß auch Fahrzeuglackierermeister Albert Betger, technischer Trainer beim Lackhersteller AkzoNobel.

SPOT REPAIR – JA ODER NEIN?

Der größte Fehler aus Sicht des Profis liegt darin, den Schaden falsch einzuschätzen. Denn das führt letztlich zu einem erheblichen Mehraufwand und somit auch erhöhten Reparaturkosten. „Generell gilt: die Beschädigung sollte nicht größer als 3,5 cm sein und außerhalb des direkten Sichtbereiches liegen. Einschränkungen gibt es außerdem hinsichtlich der Position der Schäden. Aufgrund geometrischer Formen und der Flächengröße lassen sich selbst kleine Beschädigungen in der Mitte der Tür, bei Dächern oder Motorhauben nicht mit der Spot Repair-Methode instandsetzen."

HERAUSFORDERUNG MEHRSCHICHT-FARBTÖNE

In die Entscheidung, ob der Schaden für eine Spot Repair infrage kommt, sollte auch der Farbton mit einbezogen werden. „Zwar lässt sich nicht pauschal sagen, dass Mehrschichter nicht geeignet sind fürs Spotten, jedoch sollte vorher genau überlegt werden, ob der zeitliche Aufwand tatsächlich im Rahmen liegt. Perlmutweiß lässt sich zum Beispiel relativ gut mit Spot Repair bearbeiten, spezielle Rottöne sind hingegen schwierig."

„KOMMT DER SCHADEN IN DIE LACKIERKABINE, IST ES MEIST NICHT MEHR RENTABEL

Ist der Aufwand höher als zwei Stunden oder muss dafür gar die Lackierkabine genutzt werden, rät Albert Betger dringend von der Spot-Repair-Methode ab. „Das blockiert im Zweifel nur den Durchlauf

der Lackierkabine und ist damit nicht mehr effizient. Spot Repair sollte wenn möglich komplett an Multifunktionsarbeitsplätzen durchgeführt werden.“

AUSLAUFZONEN MÖGLICHST AN DER ENGSTEN STELLE SETZEN

Um am Ende eine „unsichtbare“ Reparatur zu erhalten, muss rund um die eigentliche Beschädigung in Auslaufzonen beilackiert werden. Auch hier ist Fingerspitzengefühl und Erfahrung gefragt, wie der Trainer weiß: „Von Prägung zu Prägung wäre optimal, ist jedoch nicht immer möglich. Prinzipiell sollten die Auslaufzonen so klein wie möglich gehalten werden.“ Aber Achtung: Sind die Auslaufzonen zu klein, könnte es zu Farbunterschieden zwischen der reparierten Schadstelle und dem drumherum liegenden Bereich kommen.

SCHLEIFEN: JE FEINER, DESTO BESSER

Um keine Schleifriefen zu riskieren, sollten die Auslaufzonen rund um die Schadstelle so fein wie möglich angeschliffen werden. Der Profi rät: „Je feiner, desto besser. Natürlich ist es vom jeweiligen Schleifmittelhersteller abhängig, mit welcher Körnung gearbeitet wird. Aber ich selbst nutze für das Anschleifen vor dem Ausnebeln zum Beispiel eine 3.000er-Körnung.“ Ganz wichtig: Vorher aufpolieren!

SO WERDEN KLARLACKABRISSE VERMIEDEN

Die sogenannten Klarlackabrisse in der Beilackierzone sind ein häufiges Problem beim Spot Repair und für Fahrzeuglackierer besonders ärgerlich. Um Abrisse zu vermeiden, ist das saubere Arbeiten ein absolutes Muss, weiß Albert Betger: „Wichtig ist natürlich, dass der Basislack richtig durchgetrocknet ist und das kein Nebel vom Basecoat auf der Auslaufzone vom Klarlack ist.“

Betrieben, die Spot Repair verstärkt anbieten wollen, oder die häufiger Probleme beim Spotten haben, rät der Fahrzeuglackierermeister abschließend zu einer technischen Schulung: „AkzoNobel bietet spezielle Trainings zum Thema Spot Repair an, in denen wir auch auf häufig auftretende Schwierigkeiten eingehen und zeigen, wie diese gar nicht erst passieren.“

Carina Hedderich