SCHADEN.NEWS



11.11.2026

IFL-TEMI: ANBAUTEILE VOR- UND ENDLACKIEREN – DAS GILT ES ZU BEACHTEN

In der Unfallinstandsetzung gehört die fachgerechte Lackierung bei neuen oder instandgesetzten Karosserieanbauteilen wie Türen, Kotflügeln oder Hauben zu den Dauerbrennern. Die Kernproblematik: Lackiert man das Bauteil komplett im demontierten Zustand durch, entstehen bei der anschließenden Montage schnell Farbton- oder Effektabweichungen zur angrenzenden Karosserie. Das liegt an veränderten Spritzwinkeln, abweichender Schichtverteilung und der Ausrichtung der Effektpigmente beim freien Aufhängen am Lackierständer. Wer wiederum das unvorbereitete Bauteil erst nach dem Einbau beschichtet, erreicht Kanten, Falze, Flansche und Sicken nicht mehr. Mangels geschlossener Lackschicht drohen hier schlechte Haftung und mittelfristig Korrosionsschäden. Als Lösung empfiehlt die Interessengemeinschaft Fahrzeugtechnik und Lackierung (IFL e.V.) in seiner aktuellen Technischen Mitteilung ein zweistufiges Verfahren, bestehend aus Vorlackierung im ausgebauten Zustand und Endlackierung in Einbaulage. In der TeMi ordnet die IFL diese Vorgehensweise technisch ein und erklärt, welche Hürden dadurch im Betrieb bei der Kalkulation der Reparaturschritte entstehen können.

ZWEISTUFIGES VERFAHREN ALS FACHGERECHTER PROZESS

Vor der Vorlackierung steht demnach zwingend die Passprobe am Fahrzeug an, um Spaltmaße und Befestigungspunkte zu prüfen sowie Bauteilabweichungen frühzeitig nachzuarbeiten. Die Vormontage ist deshalb entscheidend für ein qualitativ einwandfreies Ergebnis. „Der standardisierte Aufwand für die Bauteilerneuerung umfasst regelmäßig grundlegende Montage- und Anpassschritte. Zusätzliche Nacharbeiten, die aufgrund der konkreten Bauteilqualität oder notwendiger

Einpassarbeiten erforderlich werden, sind gesondert zu dokumentieren und gesondert zu berücksichtigen“, heißt es dazu in der TeMi.

Nach der Demontage oder der Passprobe folgen Reinigung, Entfettung, das Entfernen von Transportschutzschichten sowie das Schleifen, Grundieren und Füllern. Im ausgebauten Zustand werden nun alle nicht sichtbaren sowie später unzugänglichen Bereiche – sprich Kanten, Falze, Sicken und Innenseiten – vollständig mit Basis- und Klarlack beschichtet, um den Korrosionsschutz dauerhaft zu gewährleisten. Die sichtbaren Außenflächen verbleiben dabei meist auf Füllerniveau oder erhalten je nach Farbton und Herstellervorgabe einen Vorlack. Nach der Trocknung wird das Bauteil montiert, eingepasst und für die finale Lackierung abgeklebt. Die Endlackierung der Außenflächen erfolgt in Einbaulage gemeinsam mit den angrenzenden Karosseriebereichen. Nur so lassen sich Übergänge (Blending) sowie Struktur, Effekt und Farbton perfekt an die Bestandslackierung angleichen. Ziel ist eine fachgerechte Anpassung an die angrenzende Bestandslackierung hinsichtlich Farbton, Effekt und Struktur.

KALKULATION: SYSTEMGRENZEN AKTIV AUSGLEICHEN

Kalkulatorisch birgt dieser zweistufige Prozess laut der IFL Tücken. Standardisierte Kalkulationssysteme bilden praxisrelevante Ausführungsvarianten und Zusatzarbeiten wie das Vorlackieren im abgebauten Zustand nicht immer automatisch oder vollständig ab. Ursache sei häufig, dass technisch erforderliche Ausführungsvarianten oder zusätzliche Lackstufen nicht in jedem System vollständig oder frei auswählbar abgebildet sind. Eingeschränkte Auswahlmöglichkeiten führen in der Praxis häufig dazu, dass der reale Aufwand für Vorbereitung, Material und separate Prozessschritte in der Abrechnung untergeht. „Besonders relevant ist dies bei der Ausführungsvariante „Karosseriebauteile ausgebaut vorlackieren“ beziehungsweise bei vergleichbaren Varianten mit Auswirkungen auf den Vorbereitungs- und Materialaufwand“, heißt es dazu in der TeMi. Werkstätten sollten daher auf eine exakte Zuordnung der jeweiligen Lackstufen (unter Berücksichtigung von Untergründen wie Metall oder Kunststoff) achten. Systembedingte Voreinstellungen ersetzen keinesfalls die fachliche Bewertung des konkreten Instandsetzungsbedarfs.

SORGFÄLTIGE DOKUMENTATION SICHERT SAUBERE ABRECHNUNG

Damit der tatsächlich geleistete Mehraufwand gegenüber Sachverständigen und Regulierern belastbar bleibt, ist laut der IFL eine lückenlose Dokumentation unverzichtbar. Nachweise sollten Fotos von Passprobe und Vormontage, die Dokumentation von Kanten- und Innenbeschichtungen im demontierten Zustand sowie Farbtonmessungen und Farbmusterbleche umfassen. Auch systemisch nicht direkt anwählbare Ausführungsvarianten müssen transparent begründet werden. So wird die handwerkliche Qualität am Kundenfahrzeug auch wirtschaftlich abgesichert.

Die detaillierten Ausführungen der Technischen Mitteilungen gibt es hier.

Ina Otto