

Der richtige Lackierservice

Um nach einem Schaden die optischen Ausbesserungen nicht ersichtlich zu haben bedarf es einer qualitativ hochwertigen Lackierung.

Vorgang der Lackierung

Bei einer Lackierung des kompletten Fahrzeuges muss alles ausgebaut werden, bis nur noch die Rohkarosserie übrig bleibt. Danach wird die Karosserie abgeschliffen. Im Anschluss erfolgt die Grundierung mit einem sogenannten Füller. Dieser Füller ist eine Füllschicht, die die Unebenheiten des Untergrundes ausgleicht. Er bietet zudem eine optimale Haftung für die Lackierung. Nach der Lackierung wird der Klarlack überlackiert und schützt den Wagen von Sonneneinstrahlen sowie vorm dem Ausbleichen der Farbe. Zum Schluss wird der Wagen auf poliert und die Rohkarosserie wieder zum kompletten Fahrzeug zusammen montiert.

Lackierungen sind umweltfreundlicher und weniger Gesundheitsschädlicher geworden

Die Lacke für eine Lackierung sind weniger bleihaltiger als früher und beinhalten weniger Lösungsmittel. Heute bestehen die Lacke aus Wasserfarben, was die Farbe nicht mehr so haltbar macht wie früher. Dennoch durch die Wasserfarben einen positiven Schritt für die Gesundheit der Lackiermeister. Dadurch dass keine Lösungsmittel mehr in der Lackierkabine verdampfen, sondern nur noch unschädliche Wassermoleküle. Durch den am Ende aufgetragenen Klarlack werden die Farben dank des integrierten UV-Filters vor der Verblässung geschützt.

Interview mit dem Inhaber und Geschäftsführer Lauest Schmidt

WUP: Wie ist der Ablauf beim lackieren eines Fahrzeuges (Umlackierung)?

Herr Schmidt: Zu aller erst bespricht man mit dem Kunden in wieweit was lackiert werden soll. Manche wollen es nur von außen und andere möchten gerne von innen und von außen lackiert bekommen. Gerade im Innenraum hat man dann nicht die Problematik, dass man beim Einsteigen sieht, welche Farbe der Wagen vorher hatte. Danach fängt mit der Zerlegung des Fahrzeuges an, wenn der ganze Wagen neu lackiert werden soll. Um es ganz exakt machen zu können, müssen auch der Motor und die Achsen abmontiert werden, um eine Rohkarosserie zu bekommen. Dies ist aber ein sehr hoher Kostenaufwand, den viele Autofahrer scheuen. Bei Oldtimer-Restaurierung ist eine Selbstverständlichkeit.

WUP: In welchem Preissegment liegt eine Umlackierung eines ganzen Pkws?

Herr Schmidt: Das fängt bei ungefähr 6.000 Euro an und geht dann rauf auf bis zu 20.000 Euro. Ebenso ist es bei den Arbeitsstunden, die dazu kommen. Je aufwendiger die Lackierung sein soll, desto mehr Stunden nimmt es in Anspruch. Wir machen zum Beispiel gerade einen Porsche 356, der erfordert so ungefähr 250 Arbeitsstunden. Das erklärt sich so, dass diese Fahrzeuge eine andere Klassik bekommen. Dadurch dass die Fahrzeuge anschließend komplett geschliffen und poliert werden, so wie man das Früher gemacht hat. Da gibt es keine Narbe, dass ist planmäßig geschliffen und poliert und somit ein sehr hoher Aufwand.

WUP: Wie hat sich die Ausstattung in den Jahren verändert?

Herr Schmidt: Von den Materialien hat sich einiges geändert. Früher hat man auf Nitrobasis gearbeitet, dann kam Kunstharzlack, dann Acryllack und heute haben wir Wasserfarben. Das ist mit Sicherheit gesundheitlich besser als Früher. Wobei die Farben früher eine bessere Haltbarkeit hatten. Es ist auch ein größerer Zeitaufwand. Die Wasserfarben, die ja Wasserlöslich sind, werden anschließend mit Klarlack überzogen. Der Klarlack dringt durch den Wasserlack durch und verbindet sich mit dem Blech, mit der Grundierung. Man sagt 50% gespart von dem Lösungsmittelanteil, was aber nicht unbedingt richtig ist. Denn früher gab es viele Autos, die wurden rot, schwarz, gelb lackiert und das passte. Heute ist es so, dass jedes Auto immer zu einem gelb oder rot einen Klarlack bekommt. Dies ist genau das gleiche, wie wir früher auch hatten. Jetzt haben wir nur einen höheren Zeitaufwand und mehr Materialeinsatz. Wenn man Rückblickend mal schaut, 1988 zahlte ich für einen Kilo Farbe 20 D-Mark und heute 89 Euro. Deswegen kostet so ein Kotflügel mal eben 200 Euro.

WUP: Wie kam es dazu, dass die Lacke früher haltbarer waren als heute?

Herr Schmidt: Die Farben waren Bleihaltiger, die hatten mehr Konsistenz. Früher gab es bestimmte Rottöne, die wurden mit der Zeit immer blasser, entstanden durch die Anfängen der Lackierungen. Später hat man die Fahrzeuge mit Klarlack überarbeitet. Dadurch, dass der Klarlack einen UV-Filter beinhaltet hält die Farbe lange. Des Weiteren gab es noch bleihaltigere Acryllacke, die mit den Jahren durch die Sonne matt wurden.

WUP: Wie hat sich die Verarbeitung verändert?

Herr Schmidt: Man muss so wie so unheimlich sauber arbeiten. Der Basislack wird nass aufgetragen, ein Auto welches schwarz lackiert werden soll, sieht im Basislack dunkelgrün oder dunkellila aus. Erst wenn der Klarlack aufgetragen worden ist, dann zeigt sich die wahre Farbe. Heute müssen auch die Nebenpartien mit lackiert werden, damit der Kunde den Unterschied nicht mehr sieht. Das muss alles mit bezahlt werden, deswegen ist das Lackieren auch sehr teuer geworden.

WUP: Ist die Häufigkeit einer Lackierung noch immer messbar durch die neuen Materialien?

Herr Schmidt: Anhand eines Schichtstärkenmessers kann man auch heute noch messen, wie oft bzw. wie viel Lack auf der Karosserie verarbeitet wurde. Wenn man einen älteren Herren hat, der zweimal im Jahr immer an der selben Stelle den Zaun mitnimmt und den Schaden jedes Mal auch wieder lackieren lässt, weil es ihn stört, dann ist irgendwann eine dicke Schicht Lack auf der Stelle.

WUP: Wie ist die Nachfrage bei Lackierungen?

Herr Schmidt: Eine Zeitlang war es so, da gab es fast nur noch neue Autos und die brauchten keine Reparaturen, sie hatten auch eine Werkstattbindung, was jetzt vorbei ist. Diese Zeit brachte nicht viel Geld ein. Aber damals mussten die Leute mit ihren Fahrzeugen zu ihren Vertragswerkstätten fahren und konnten den Schaden nicht bei uns reparieren lassen. Diese Bindung ist inzwischen freier geworden, inzwischen kann man selbst entscheiden, wo man es machen lassen möchte, es muss nur ein autorisiertes Unternehmen und am besten noch ISO zertifiziert sein. Denn wir arbeiten als Fremdleister für BMW, Audi. Wenn sie zu BWM fahren und einen Schaden haben, kann es sein das ich den lackiere. Es ist wichtig, dass man den Herstellerstandard gewährleistet.

WUP: Was versteht man unter SPOT-Repair?

Herr Schmidt: Unter SPOT-Repair versteht man eine Teilreparatur. In einer Linie im unteren Bereich, wie die Stoßstange und auch im Schweller Bereich. Überall dort wo man das Fahrzeug weich abkleben oder anspritzen kann. Wenn man aufwendige Arbeiten hat, weil man erst die Stoßstange abbauen und ganz lackieren muss, ist man schon wieder bei Kosten um die 400 Euro. Wenn die Stoßstange aber am Fahrzeug dran bleiben kann, weil die Schramme beispielsweise 30 cm vom Nummernschild entfernt ist, dann ist das leichter abzukleben, sodass es lackiert und poliert werden kann. So hat der Kunde einen erheblichen Kostenvorteil und das Ergebnis ist trotzdem sehr gut. Allerdings bei einer Schramme und eingefressenem Vogelkot auf der Motorhaube, funktioniert SPOT-Repair nicht, da ist die Fläche zu groß.

WUP: Inwiefern hat die Arbeitsweise des Auftragens der Lacke verändert?

Herr Schmidt: Heutzutage gibt es bessere Lackierpistolen, die luftreduziert arbeiten. Bei den Pistolen hat sich der Luftdruck geändert. Die vielen kleinen Partikeln wirbeln nicht mehr so in der Luft herum. Heute wird das Material direkt auf das Objekt gesprüht. Wichtig sind auch die Anlagen, die eine gute Absaugfunktion mit Filterungen bieten.

WUP: Sind die Lacke noch immer Gesundheitsschädlich?

Herr Schmidt: Die Grundierung sowie die Basislacke sind umweltfreundlicher geworden. Aber leisten nicht mehr so den Schutz der Farbe, den sie früher hatten. Früher waren es die Lösungsmittel die erst einmal verdampften, damit die Farbe trocknet und heute ist es das Wasser, welches sich nicht schädlich für die menschliche Gesundheit auswirkt.

WUP: Lackieren Sie jeden Farbenwunsch?

Herr Schmidt: Ja, wir erfüllen jeden Farbenwunsch, das ist kein Problem. Trendfarben sind momentan ist vorhanden. Eine Zeitlang war es schwarz. Aber viele lassen heutzutage ihre Auto mit einer Folie bekleben, dass machen wir aber nicht. Da sind sie dann, wenn es gut gemacht ist auch schnell bei 300

Euro für eine Seite. Ein neuer Mini kostet dann auch schon 2.000 Euro. Wir erfüllen jeden Wunsch. Beispielsweise, wenn man einen matt-grauen Wagen lackieren möchte, den muss man erst einmal für zwei Stunden in die Kabine stellen, damit die einzelnen Luftmoleküle sich legen und alles ganz ruhig ist. Mit weißen Handschuhen arbeiten, mit dem Staubbindetuch reinigen und dann lackieren. Danach darf man das Fahrzeug nicht bewegen, auch nicht in den Trockenraum schieben. Dieser Aufwand kostet dementsprechend natürlich richtig Geld. Denn wenn man auf glänzendem Lack einen Lackpickel hat, dann kann der einfach geschliffen und poliert werden, aber mit dem matten Lack kann man das nicht machen.

WUP: Vielen Dank!

Kontakt

LS Lackier-Service GmbH & Co. KG

Hans-Böckler-Ring 12

22851 Norderstedt

Telefon: +49 (0)40 529 15 15

Telefax: +49 (0)40 529 67 61

E-Mail: info@lackierservice-norderstedt.de

Web: www.lackierservice-norderstedt.de/fahrzeuglackierungen-hamburg

Pressekontakt

Lackier-Service GmbH & Co. KG

Herr Lauest Schmidt

Hans-Böckler-Ring 12

22851 Norderstedt

lackierservice-norderstedt.de

info@lackierservice-norderstedt.de

Firmenkontakt

Lackier-Service GmbH & Co. KG

Herr Lauest Schmidt

Hans-Böckler-Ring 12

22851 Norderstedt

lackierservice-norderstedt.de

info@lackierservice-norderstedt.de

Seit über 25 Jahren ist der LS Lackier-Service in Hamburg Norderstedt ansässig. Der Betrieb ist ständig gewachsen und verfügt über modernste Ausstattung. Im Jahr 2013 beschäftigt das Unternehmen 15 Mitarbeiter. Das große Leistungsangebot umfasst unter anderem Fahrzeuglackierungen aller Art, eine lackschadenfreie Ausbeultechnik, das sogenannte Spot-Repair und fachmännische Oldtimerrestaurationen.

Anlage: Bild

