



Kalkulationshilfe für Kunststoffreparatur
(Instandsetzung von lackierten, nicht strukturierten Stoßfängern, Blenden und Karosserieanbauteilen)

1. Reparaturfreigaben:

Nahezu alle Fahrzeughersteller/-importeure geben die Reparatur von außen am Fahrzeug verbauten Kunststoffteilen frei. Die Reparaturmöglichkeiten und –verfahren sind in den technischen Unterlagen der Fahrzeughersteller/-importeure dokumentiert. Dies können sowohl Reparaturverfahren basierend auf 2K Polyurethan bzw. 2K Epoxydharz als auch thermische Verfahren mit speziell abgestimmten LötKolben oder Heißluftföhns sein. Bei der Kalkulation bzw. der Instandsetzung sind die vom jeweiligen Fahrzeughersteller gemachten Vorgaben zu Reparaturverfahren und insbesondere Einschränkungen zu beachten.

2. Schadenarten:

Die Schäden an den zu reparierenden Kunststoffteilen werden in drei Schadenarten eingeteilt:

- Leichte Beschädigung: leichte Kratzer mit einer Tiefe bis max. 1 mm
- Mittlere Beschädigung: tiefe Kratzer (tiefer als 1 mm), leichte Verformung der Oberfläche, einzelne abgebrochene Halter, wenn vom Fahrzeughersteller freigegeben
- Schwere Beschädigung: Risse, Brüche, größere Verformung der Oberfläche

(Die Klassifizierung der Schadenarten entsprechen einer Durchschnittsbewertung und können von Herstellervorgaben abweichen.)

Bei einer „leichten“ und „mittleren“ Beschädigung handelt es sich um Oberflächenschäden. Eine Demontage des Teiles ist für die Feststellung dieser Schäden in der Regel nicht erforderlich (Ausnahme: abgebrochene Halter).

Bei der „schweren Beschädigung“ ist in den meisten Fällen nicht nur die Oberfläche des Teiles beschädigt, sondern auch eventuell dahinterliegende Deformationselemente (Kunststoffwaben, Styropor, Aluträger). In diesen Fällen ist es nötig, das Teil abzumontieren um eine Feststellung des Schadens zu ermöglichen.

Bei starker Verformung bzw. Beschädigung von Deformationselementen ist von einer Reparatur abzuraten (s. technische Unterlagen der Fahrzeughersteller/-importeure)

3. Kalkulationshilfe

Mit den Werten der durchgeführten Zeitstudien, sowohl für die 2K Materialien als auch für die thermischen Verfahren wurde eine Kalkulationshilfe erarbeitet:

Schaden	Lackierung	Reparatur	Material
Leichte Beschädigung	K3/LI LS/St.2	--	--
Mittlere Beschädigung	K3/LI LS/St.2	+0,6 Std.	+14,70 € *
Schwere Beschädigung	K3/LI LS/St.2	+1,1 Std.	+29,30 € *

*Materialpreise werden jährlich angepasst- Stand der Angaben: 08/2008

Die leichte Beschädigung entspricht der bisherigen K3 (Schwacke-Lackierung) bzw. LI (Audatex) bzw. Stufe 2 (DAT).

Bei Bedarf und wenn sinnvoll, kann als Reparaturlackierung auch eine Spotlackierung gewählt werden.

Die Schadenarten „mittel“ und „schwer“ können mit den in der Tabelle angegebenen Zuschlagwerten für Reparaturzeit und Reparaturmaterial kalkuliert werden.

Ein weiteres Entscheidungskriterium für/gegen eine Kunststoffreparatur ist der Neuteilpreis des zu reparierenden Teiles.

Die Deutsche Kommission für Lack und Karosserieinstandsetzung setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

Allianz Versicherungs- AG; Audatex Deutschland; AZT Automotive GmbH (AZT); Bundesfachgruppe Fahrzeuglackierer (BFL); Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V. (BVSK); Cebacus Ingenieurgesellschaft für EDV-Systeme mbH; DEKRA Automobil GmbH; Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT); eurotaxglass`s International AG; Generali Versicherungen; Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV); Gesellschaft für Technische Überwachung mbH (GTÜ); Institut für Fahrzeuglackierung (IFL); Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung e.V. (IFL e.V.); KSR EDV Ingenieurbüro (KSR); Kraftfahrzeugtechnisches Institut und Karosseriewerkstätte GmbH & Co KG (KTI); Schaden-Schnell-Hilfe GmbH (SSH); EurotaxSchwacke GmbH; TÜV Süd; Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA); Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V. (VDIK); Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK); Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF).