



# LACKIERUNG

## in Eigenregie

**Selbstversuch: Lässt sich ohne Übung und Ausbildung Spot-Repair durchführen? Krafthand hat es ausprobiert**

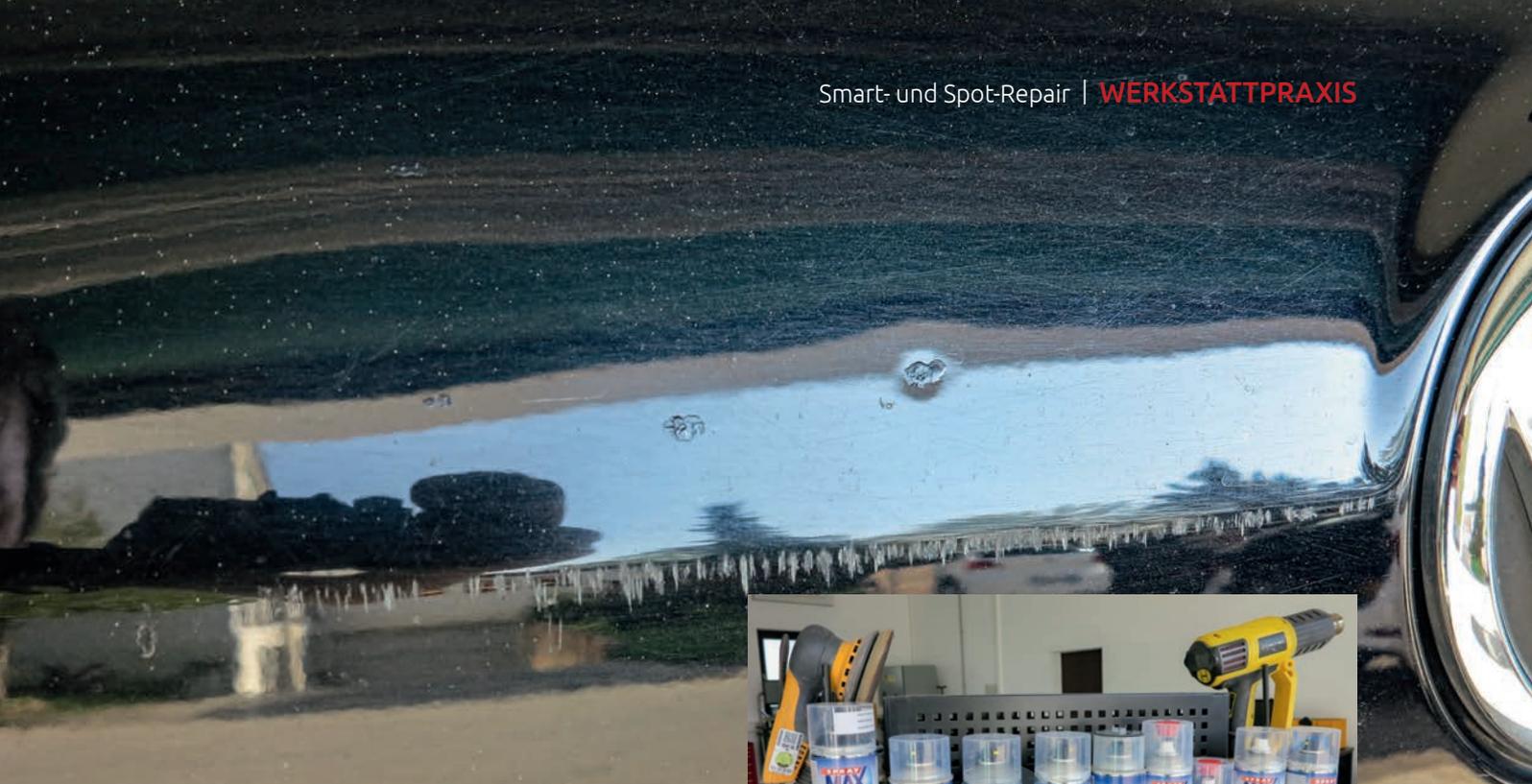
Lackschäden bis zu einer Größe von etwa einem DIN-A4-Blatt sind typische Anwendungsfälle für Spot-Repair“, erklärt Ralf Ertle, Anwendungstechniker beim Lackhersteller Kwasny. Ertle ist heute zu Besuch bei Krafthand, besser gesagt in der Krafthand-Redaktionswerkstatt, und erklärt Arbeitsablauf, Besonderheiten und Anwendungsgebiete von Spot-Repair. Ziel des Termins: herausfinden, wie mit wenig Erfahrung – dafür aber unter Anleitung – Spot-Repair durchführbar ist. Also eine Art Blaupause, die für Werkstätten, die mit Smart- oder Spot-Repair liebäugeln, eine Entscheidungshilfe sein kann. Ich werde unter Anleitung von Ertle diese Arbeit durchführen. Erfahrung habe ich als Kfz-Meister und Nicht-Lackierer allerdings wenig.

Im Fall einer professionellen und kommerziellen Anwendung empfiehlt Ertle zwar nachdrücklich den Besuch einer Schulung, wie sie auch Kwasny anbietet, sagt aber im gleichen Atemzug, dass Spot-Repair kein Hexenwerk ist. Vor diesem Hintergrund zeigt mir der Profi das Sprühsystem SprayMax, welches

eine besonders einfache Handhabung gewährleisten soll. Dem Hersteller des Systems zufolge verringert ein ausgeklügeltes Düsensystem der Druckdosen den Overspray (Farbnebel außerhalb der gewünschten Stelle) deutlich und schafft ein Lackierergebnis ähnlich dem einer Lackierpistole.

### Nicht nur Kratzer

Der Wagen, der als Versuchsobjekt erhalten muss, ist ein VW Golf 5 Plus mit deutlich zu sehenden Kratzern an der Heckklappe. Zusätzlich sind zwei Dellen in der Nähe der Kratzer vorhanden, die der Vorbesitzer bereits unfachmännisch mit einem Lackstift überpinselte. „Spot-Repair hat keine klar definierten Grenzen. Im Grunde ist es eine Lackierung kleinerer bis mittlerer Lackschäden ohne Demontage von Anbauteilen“, sagt Ertle und ergänzt mit Blick auf die zwei Dellen: „Kleinere Dellen sind je nach Art und Umfang Teil von Spot-Repair, größere nicht mehr unbedingt.“ In unserem Fall ist es erforderlich, die



▲ Der Testwagen: ein Golf 5 Plus mit Kratzern an der Heckklappe. Oberhalb sind zwei kleinere Dellen vorhanden, die ebenfalls mit Spot-Repair entfernt werden sollen. Bilder: Ertle/Schuster

Das Repertoire des SprayMax-Systems: angefangen von der Grundierung über Silikonentferner bis zum Klarlack.



Vertiefungen zu spachteln, der Lackspezialist zählt die Arbeit aber durchaus noch zu Spot-Repair.

Los geht es mit dem Reinigen des Lacks (1). Als Reinigungsmittel verwendet Ertle Silikonentferner. Ein Mittel, das wie der Name schon sagt, Silikone entfernt, denn sie stören – wenn sie nicht beseitigt werden – die Lackhaftung. Außerdem hat der Silikonentferner eine stark entfettende Wirkung und löst Öle, Wachse und andere Rückstände. Zusätzlich zur Reinigung der Oberfläche empfiehlt Ertle, die zu lackierende Fläche zu polieren: „Um ein bestmögliches Ergebnis zu erzielen, entfernen wir mögliche Mikrokratzer mit einer silikonfreien Politur und einem Aufsatz aus Lammfell oder mit einem Noppenschwamm.“

Nach dem Vorbereiten der Oberfläche kleben wir alle Bereiche ab, die nicht von der Lackierung betroffen sind. In unserem Fall ist der obere Bereich der Heckklappe zu lackieren, das heißt, Heckscheibe, Rückleuchten und Herstelleremblem müssen vor Schleifspuren und Lackierstaub geschützt werden. Das finde ich etwas mühsam, doch ein präzises Arbeiten ist an dieser Stelle oberstes Gebot. Der Farbprofi informiert: „Da sich an den Kanten des Klebebands trotz aller Sorgfalt Lackierränder bilden können, ist der Kunde unbedingt vor Arbeitsbeginn

auf diese Tatsache hinzuweisen.“ Diese Information ist wichtig, denn weiß der Kunde vorab über diesen Umstand Bescheid, sind nachträgliche Reklamationen äußerst selten, so Ertle und ergänzt: „In Anbetracht der erheblich günstigeren Kosten im Vergleich zu einer Teillackierung billigen die allermeisten Kunden das im Vorgespräch.“

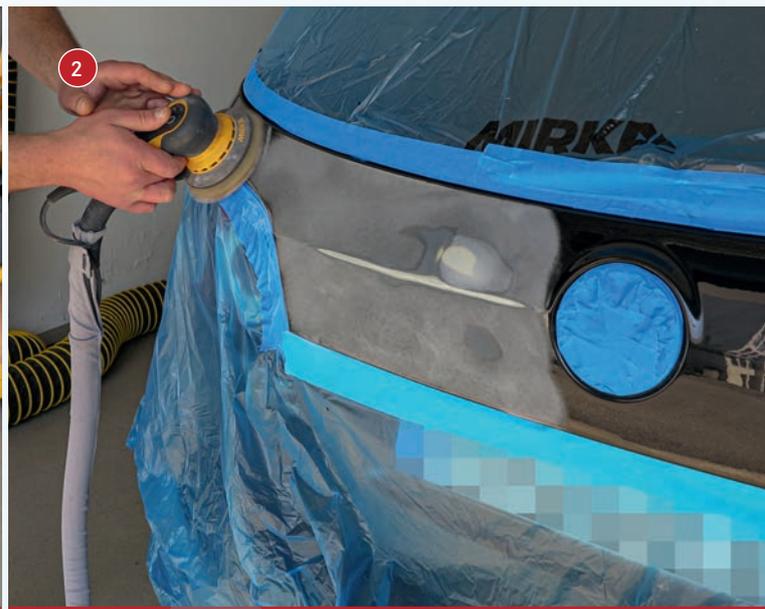
## Unterschiedliche Klebebänder

Ist alles abgeklebt, verspachteln und verschleifen wir die zwei Dellen (2). Anschließend wechsele ich das Schleifpad von Körnung P320 auf P600 und schleife die restliche Fläche an – danach heißt es abermals: abkleben. Diesel Mal aber nur den Bereich um die gespachtelte Fläche, wofür mir Ertle ein anderes Klebeband in die Hand drückt: „Der Füller, den wir nun verwenden, trägt im Vergleich zu einer Grundierung stärker auf. Die größere Schichtdicke ist der Grund, warum für diesen Zweck ein besonderes Klebeband notwendig ist.“

Das Klebeband nennt sich Blending Tape und ist ein Schaumklebeband, welches ich zuvor noch nie gesehen hatte. Es wird verwendet, um Übergangskanten so gering wie möglich zu halten – also in unserem Fall ideal, da wir mit dem Dickschichtfüller



Nachdem die zu lackierende Fläche mit Silikonentferner gereinigt wurde, wird sie poliert, um Mikrokratzer zu entfernen.



Nachdem Krafthand-Redakteur Sebastian Schuster die zu behandelnden Dellen gespachtelt und geschliffen hat, schleift er den kompletten zu lackierenden Bereich an.

Unifill S7 arbeiten. Dieser gleicht Oberflächenfehler wie feine Unebenheiten oder Kratzer aus, die beim Verschleifen entstanden sein könnten. Der Profi hat den Füller bereits in der Hand und schüttelt kräftig, mindestens zwei Minuten lang „ab dem Zeitpunkt, nachdem die Kugeln zu hören sind“, und merkt an, dass das Einhalten der Zeit wichtig ist.

Mit Silikonentferner und einem Staubbindetuch stellen wir einen haftfähigen Untergrund sicher. Anschließend kommt der Dickschichtfüller großflächig auf die gespachtelte und geschliffene Stelle (3). Der Füller trocknet aufgrund seiner Zusammensetzung mittels Ablüften von allein; schneller geht es mit einer Infrarotlampe, die wir verwenden. Je nach Schichtdicke und Umgebungsparameter wie Luftdruck und Temperatur variiert die Trocknungszeit des Füllers. Der aktuelle Trocknungszustand wird am Klebeband oder an der Folie geprüft: Lässt sich der Fingernagel nicht mehr eindrücken, ist der Füller getrocknet und das Verschleifen kann beginnen.

### Wolkenbildung vermeiden

Das Verschleifen des Füllers findet nicht wie bei den bisherigen Schritten mit der Maschine statt, sondern manuell. Mit einem Schleifpad (P800) und Klett schleifen wir den Füller behutsam. Auch hier hat Ertle einen Profitipp parat: „Beim Schleifen des Füllers ist Sorgfalt und etwas Übung erforderlich, um Wolkenbildung zu vermeiden. Damit ist ein bestimm-

tes Schleifmuster gemeint, welches leider nicht zu spüren ist, aber durch den Lack hindurch später wie Wolken aussieht.“ Nach dem Schleifen ist die Fläche abermals mit Silikonentferner und Staubbindetuch zu reinigen.

Nun geht es ans Eingemachte: Auftragen des Basislacks (4). Wir führen zwei Spritzdurchgänge durch. Den ersten übernehme ich und stelle fest, dass die SprayMax-Technologie hier besonders gut zur Geltung kommt. Der Lackauftrag geht mir nämlich relativ leicht von der Hand. Den zweiten führt dann aber sicherheitshalber Ertle aus, da die Lackierung am Ende schließlich bestmöglich sein soll. Der Profi trägt den Basislack nicht etwa im Kreuzgang auf (wie man es von den Lackierern mit Lackierpistole kennt), sondern mehr oder weniger ohne richtiges Schema. Wie er selbst sagt, macht er es nach Gefühl, so dass es eben am Schluss passt.

### Nicht zu heiß

Nach dem zweiten Spritzgang trocknet der Profi den Basislack vorsichtig mit einem Heißluftföhn. Er konstatiert: „Beim Trocknen des Lacks ist es wichtig, nicht mit zu viel Hitze zu arbeiten, ansonsten schließt sich das Treibgas im Lack ein. Das Resultat wäre ein Weißschleier, der auch bei zu schneller Lackierung ohne Ablüftzeit vorkommen kann.“

Zu guter Letzt trägt Ertle den Klarlack auf. Hier kommt wieder die Fingerprobe an einer abgeklebten



Auftragen des Füllers auf der Reparaturstelle.

Stelle ins Spiel, diesmal etwas vorsichtiger: Hat der Basislack „angezogen“, wie es die Lackierer nennen, so haftet er nicht mehr am Finger und der Klarlack kann aufgetragen werden.

Der Klarlack befindet sich in einer Sprühdose mit 2-Komponenten-System: Innerhalb der Dose ist eine zweite Kammer mit Härter eingearbeitet. Um

die Sprühdose gebrauchsfertig zu machen, ist mit einem Adapter der aus dem Dosenboden ausgeführte Stutzen auf eine feste Oberfläche zu drücken bis es ein deutliches Klackgeräusch gibt. Die Härterkammer im Inneren ist dadurch geöffnet und mischt sich mit dem umgebenden Klarlack. Nach zwei Minuten Schütteln ist der Klarlack vollständig mit dem Härter gemischt und kann auf den Basislack aufgetragen werden.

„Die erste Schicht muss entgegen seinem Namen nicht klar und glänzend sein“, sagt Ertle, „denn sie dient in erster Linie dazu, dass sich der Klarlack mit dem Basislack verbindet.“ Ist diese Verbindung hergestellt, kann ein satterer Gang aufgelegt werden. Zwischen den Durchgängen beträgt die Abluftzeit ungefähr fünf Minuten. Der Prozess zwischen Ablüften und Klarlack auftragen sollte „unter keinen Umständen unterbrochen werden“. Sobald der Klarlack deckend und in der richtigen Menge aufgetragen ist, ist die Lackierung

*Silikonentferner kann an verschiedenen Stellen am Auto eingesetzt werden, etwa zum Entfernen von Kleberesten oder zum Reinigen der Scheiben.*



We master the **Originals**



**Vibracoustic**  
Aftermarket

“**Originale.  
Keine Kompromisse.**”

Denn nur Originalprodukte erfüllen die Originalperformance. Besuche uns auf der Automechanika in Frankfurt vom 13.- 17.09.2022 in Halle 3 an Stand F81!

**Vibracoustic Aftermarket – Driven by Original Quality.**

**Mounsef | Head of Sales**

Text und Abbildungen des Beitrags sind urheberrechtlich geschützt. Eine Verwertung ist ohne Einwilligung des Verlages unzulässig.

© Krafthand Medien GmbH

Jetzt  
mitmastern &  
gewinnen!



[www.masters-of-the-originals.com](http://www.masters-of-the-originals.com)



Zum Schluss stand das Aufbringen des Basis- und Klarlacks auf dem Programm. Um uns eine Farbangleichung zu ersparen, wurde der gesamte obere Bereich lackiert.

Die Maskierung ist entfernt, der Lack getrocknet: Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Aufgrund unseres Recherchetermins benötigten wir für die Arbeit dreieinhalb Stunden, während eine Werkstatt, die sich auf Spot-Repair konzentriert, ungefähr eineinhalb Stunden rechnen muss.

fertig. Der Infrarotstrahler übernimmt nun die Trocknung: Nach rund 35 Minuten ist der Lack durchgezogen, der Spezialist empfiehlt danach eine Ruhezeit von mindestens zwei Stunden – am besten aber bleibt der Wagen über Nacht in der Werkstatt.

fen nicht viel anfangen kann, wird es auch nicht gut machen.

### Mein Fazit

Bei entsprechender Affinität aber hilft die Spray-Max-Technologie dem Lackiereinsteiger, schnell reinzukommen. Er muss sich nicht mit dem Handling einer Pistole beschäftigen, den richtigen Luftdruck einstellen etc. Kappe runter, schütteln und schon kann er loslegen. Und das Ergebnis mit den Sprühdosen ist überzeugend – zumindest für mich. Mag sein, dass das ein Fahrzeuglackierer, der seinen Beruf von der Pike auf gelernt hat, aus seiner Warte anders sieht.

Bis auf den letzten Lackierschritt „Klarlack auftragen“ habe ich bei allen Schritten mitgeholfen und sie teilweise selbst ausgeführt. Von meiner Zeit in der Werkstatt weiß ich noch, dass viele das Aufbringen des Klarlacks für den schwierigsten Part halten. Also habe ich das respektvoll dem Profi überlassen. Zu Recht, wie ich feststellte: Denn nach der Lackierung des Experten am Fahrzeug habe ich mich an einem ausrangierten Kotflügel versucht und kann die Aussagen der Kollegen voll und ganz bestätigen. Als ziemliche Herausforderung empfand ich dann am Testkotflügel auch noch das Spachteln von Dellen und die Farbangleichung.

Letztlich geht es bei Spot-Repair mit den speziellen Sprühdosen um eine zeitwertgerechte und nicht perfekte Reparatur – oft an älteren Autos –, mit der sich normale Werkstätten mit überschaubarem Aufwand zusätzliche Umsätze sichern können und sollten.

Aber mit Übung, einem gewissen Gefühl sowie Interesse am Lackieren – das absolut erforderlich ist – dürften auch Einsteiger relativ zügig gute Ergebnisse erzielen, die sich sehen lassen können. Auf Biegen und Brechen aber sollte kein Kfz-Profi Spot-Repair erlernen oder von seinem Chef dazu verdammt werden. Jemand, der mit Lack und vorsichtigem Schlei-



**Sebastian Schuster**

08247 3007-172

sebastian.schuster@krafthand-medien.de