

# Wenn die Rechnung nicht mehr aufgeht.

Die Instandsetzung moderner Fahrzeuge birgt viele Herausforderungen - für Fachleute wie für Kunden. Fügetechnik, Materialien unterm Blech und Lackierungen werden immer ausgefeilter, doch die Reparaturmöglichkeiten hinken hinterher.

Traditionelle Werkstoffe, mit denen sich Schäden früher zuverlässig beheben ließen, sind heute vielfach tabu. Zinnersatz ist eben kein Ersatz.

Wenn vorgeschriebene Reparaturmethoden das Fahrzeug am Ende schlechter machen, als es vor der Instandsetzung war, sträuben sich jedem Karosseriebauer die Nackenhaare. Und tatsächlich: Selbst bei Bagatellschäden verlangen deutsche Massenhersteller bisweilen den Austausch kompletter Seitenteile. „Damit wird das Auto nicht besser, sondern schlechter“, hört man von Praktikern. Verzinnen? Mit heutigen Materialien praktisch ausgeschlossen.

Die entscheidende Frage lautet: Wohin führt das, wenn Designer die spätere Reparatur schlicht nicht mitdenken? Dann bleibt es an den Handwerkern und der Aftermarket-Industrie

hängen, pragmatische Lösungen zu entwickeln - wirtschaftlich und dauerhaft zugleich.

Doch auch Versicherer mischen kräftig mit. Wer etwa versucht, den Mehraufwand bei Matt-Lackierungen geltend zu machen, stößt nicht selten auf taube Ohren. Am Ende muss der Fahrzeughalter selbst kämpfen, um die Kosten für eine fachgerechte Reparatur erstattet zu bekommen.

Gleichzeitig gehört Hochglanz zur Verkaufsstrategie: Dreischicht-Lackierungen sind längst Alltag in den Werkstätten. Aber was, wenn die Kosten der Instandsetzung ins Astronomische steigen und der Kunde plötzlich vor einem wirtschaftlichen Totalschaden steht? Dann kippt der Effekt - vom Verkaufsargument zum Ärgernis.

Natürlich gibt es Alternativen: Smart Repair ist ein probates Mittel, um kleinere Schäden preiswert zu beheben. Doch sobald Designer zu extravaganten Farben greifen - ob Mattfinish oder das berühmte „Soul Red Crystal Metallic“ - stoßen auch diese Methoden an ihre Grenzen.



Probleme über Probleme. Aber eines ist sicher: Die Praktiker in unseren Werkstätten haben sich ihr Hirn schon immer zermartert - und am Ende Lösungen gefunden. Darauf setzt die Branche auch in Zukunft.

Herzlich Ihr

**Wolfgang Auer, Chefredakteur**