

# Geht das auch smart?

**Smart Repair** | Smart Repair hat sich in den Werkstätten etabliert. Zwei Drittel der konventionellen Reparaturkosten lassen sich damit einsparen. Das ist vor allem bei der Aufbereitung von Leasingfahrzeugen interessant. Aber was ist eigentlich erlaubt?

**S**pricht man von Smart Repair, kommt schnell die Frage nach der Qualität dieser Methode auf. Vor allem Leasingnehmer und Gebrauchtwagenkäufer fragen sich, ob mit Smart Repair durchgeführte Reparaturen genauso qualitativ hochwertig und damit dauerhaft sind wie konventionelle Reparaturmethoden. Einer, der dies wissen muss, ist Christian Gams, Geschäftsführer der Gams Fahrzeuglackierung und Karosseriebau GmbH in Unterschleißheim. Hier werden täglich bis zu 100 Fahrzeuge instandgesetzt. Etwa 50 Prozent davon mit verschiedenen Smart-Repair-Methoden.

„Es ist zunächst sehr wichtig, zu wissen, wo die Grenzen von Smart Repair liegen“, so Gams. „Alle Lackierungen nicht größer als ca. 20 Quadratzentimeter, also eine gute Handfläche groß, sind Smart-Repair-Lackierungen.“ Darüber hinaus darf die zu lackierende Fläche nicht in der Mitte eines Bauteils, wie zum Beispiel dem Türblatt, liegen. Theoretisch könnte eine Beschädigung hier auch mit Smart-Repair-Methoden beilackiert werden, jedoch ist der Aufwand dann um ein Vielfaches höher im Vergleich dazu, wenn das Türblatt als Ganzes lackiert werden würde. „Dies liegt an den Farbübergängen, die bei Smart Repair anschließend erst durch Polieren hergestellt werden können“, erklärt Gams. „Das dauert länger als eine Komplettlackierung des Türblattes.“ Nicht in jedem Fall ist daher eine Smart-Repair-Lackierung günsti-



Foto: Marcel Schoch

**Smart-Repair-Reparaturen der Windschutzscheibe werden bei kleinen Beschädigungen heute von nahezu allen Versicherungen anerkannt.**

ger. Aus diesem Grund entscheiden die K+L-Profis von Gams vor Ort, welche Methode bei der Reparatur zur Anwendung kommt.

## Kaum nachweisbar

„Smart-Repair-Beilackierungen können extrem dünn aufgetragen werden“, erklärt Gams. „Wird die Lackschichtdicke gemessen, ist kaum ein Unterschied zum Originallack feststellbar.“ Das macht sie für Oldtimer, Premium-Fahrzeuge und auch Leasing-Rückläufer interessant, da der Originalzustand kaum beeinträchtigt wird.

Anders sieht das Gams bei Stein Schlagreparaturen. „Sie sind oft so zahlreich, dass es kostengünstiger und qualitativ die bessere Lösung ist, die gesamte Fahrzeugfront zu lackieren, als hier mit der sogenannten Spot-Repair-Methode die kleinen Farbaplatzer zu egalisieren.“ Das Beispiel Gams zeigt, dass Lackierbetriebe

bei Unfallinstandsetzung und Leasingaufbereitung in der Wahl der Reparaturmethode grundsätzlich frei sind. „Versicherungen und Leasingunternehmen sind sogar bereit, bei Instandsetzung und Aufbereitung für eine konventionelle Reparatur tiefer in die Tasche zu greifen, um dem Risiko der Kundenreklamation aus dem



Foto: Marcel Schoch

**Die bekannteste Smart-Repair-Methode ist das Beseitigen von Dellen.**

## Kurzfassung

Kunden fragen danach, Versicherer bestehen sogar teilweise darauf: Bei Dellen oder kleineren Schäden an Lack und Karosserie ist Smart Repair gefragt. Es gibt aber klare Vorgaben, wo die Grenzen für Smart Repair erreicht sind.

# „Wenn Arbeiten sach- und fachgerecht durchgeführt werden, gibt es keine Einwände.“

Mario Kupski, APZ GmbH

Weg zu gehen“, weiß Gams. Im Umkehrschluss bedeutet dies aber: Wenn die Qualität der Smart-Repair-Instandsetzung stimmt, wird sie als kostengünstige Alternative bevorzugt.

## Qualität muss stimmen

Das weiß auch Mario Kupski, Smart-Repair-Spezialist bei der APZ GmbH in Darmstadt: „Die Qualität stimmt, wenn Sie nicht sehen, dass repariert wurde. Das gelingt aber nur bei fachgerechter Umsetzung.“ Alle Smart-Repair-Spezialisten der APZ sind daher ausgebildete Lackierer. Hinzu kommen regelmäßige Schulungen, in denen die Smart-Repair-Techniken eingeübt, vertieft und immer wieder auf den neuesten Stand gebracht werden.

Auch bei APZ ist die Größe bis zu einer Handfläche bei Lackschäden und Dellen die Grenze für Smart Repair. Alles, was darüber hinausgeht, wird an die Karosserie- und Lack-Profis der Firma durchgereicht. Trotzdem rechnet sich das Geschäft mit Smart Repair für beide Betriebe. „Neben dem größten Posten, die Dellen- und Lackreparatur, kommen noch das Beseitigen von Schäden im Innenraum an Stoff, Leder und Kunststoff sowie die optische Felgeninstandsetzung hinzu“, so Kupski. Speziell bei Felgen ist Smart Repair oft auch



Foto: Marcel Schoch

**Auch Leder kann heute mit Smart-Repair-Methoden fachgerecht instandgesetzt werden.**

die einzig erlaubte Methode. In Hinblick auf Leasing-Rückläufer und Versicherungsschäden und die hier hohen Qualitätsanforderungen sollten K+L-Betriebe ohne zusätzliche Smart-Repair-Ausbildung in diesem Bereich auf die Zusammenarbeit mit einem ausgewiesenen Smart-Repair-Fachbetrieb zurückgreifen. Nur so

lässt sich das Risiko einer Reklamation sicher vermeiden. Die APZ GmbH arbeitet daher auf Abruf, ohne Fixkosten, zu fest vereinbarten und planbaren Stückkosten. „Das macht Smart Repair für unsere Partnerbetriebe betriebswirtschaftlich interessant, ohne ein hohes Risiko eingehen zu müssen“, so Kupski. Marcel Schoch

## Mario Kupski

Verantwortlicher für den Bereich Smart Repair mobil Mitte bei der APZ GmbH

### asp: Wie stehen heute Versicherungen zum Smart Repair?

**M. Kupski:** Positiv, da sich Kosten senken lassen. Ein gutes Beispiel hierfür sind Hagelschäden: Die Versicherungen geben in der Regel das Dellenentfernen ohne Lackieren vor. Gleiches gilt bei Lackschäden. Manche Versicherer gehen sogar noch einen Schritt weiter und bieten ihren Kunden mit sogenannten Parkschaadenprogrammen einen Anreiz, Parkschaäden kostengünstig auf Smart-Repair-Basis beseitigen zu lassen.



Foto: APZ

### asp: Wie stehen heute Leasinggeber, zum Beispiel die großen Hersteller und ihre Banken, zum Smart Repair?

**M. Kupski:** In den Rückgabekatalogen wird genau definiert, welche Fahrzeugschäden vor Beendigung des Leasingverhältnisses instanzzusetzen sind. Gängiges Beispiel: „Dellen größer als ein Zentimeter“. Smart Repair und konventionelles Reparieren werden hier absolut gleichwertig behandelt. In der Regel wird der Leasingnehmer deshalb die preiswertere Smart-Repair-Methode, also Dellen entfernen ohne Lackieren, wählen.

### asp: Auf was sollten Leasingnehmer achten, die ihr Fahrzeug vor der Leasingrückgabe mit Smart Repair aufbereiten lassen?

**M. Kupski:** Wenn die Arbeiten sach- und fachgerecht von einem Spezialisten für Smart Repair durchgeführt werden, gibt es vonseiten der Leasinggeber keine Einwände.

### asp: Kann eine Versicherung darauf bestehen, dass ein Schaden entweder konventionell oder mit Smart Repair behoben wird?

**M. Kupski:** Kurz beantwortet: Ja. Der Sachverständige gibt in seinem Gutachten den Reparaturweg – konventionell oder Smart Repair – vor. Das ist für alle Beteiligten verbindlich.