

Umfassende Informationen über uns finden Sie auf unserer Website!

Eine Dokumentation in Bild & Worten über die knapp 100 mit Epoxidharz-Farbe verunreinigten Autos und einer hervorragenden Zusammenarbeit mit einem österreichischen Sachverständigen und der ebenfalls in Österreich beheimateten Donau-Versicherung



AN DER SCHÖNEN BLAUEN DONAU...



Welch passende Überschrift! Nicht nur unter dem Aspekt, dass die vom Versicherungsnehmer involvierte DONAU Versicherung in unserem Bericht eine tragende Rolle spielt, nein - auch die die Aussage „schön blau“ trifft zu; denn sämtliche betroffenen Autos waren „schön blau“ mit Epoxidharz eingenebelt worden...

Doch der Reihe nach:

Sie kennen ihn –
den eigentlichen Klassiker:

An den Fassaden eines metallverarbeitenden Betriebs in Steyr (Österreich) sind Sanierungsmaßnahmen durchzuführen. Folglich bittet man den Maler seines Vertrauens um Rat und fragt nach einer kompetenten Beratung.

Das Objekt bzw. dessen Fassade, die täglich „Wind und Wetter“ schutzlos ausgeliefert ist, sollte nicht nur einen neuen Farbanstrich erhalten,





Epoxidharz

Dazu muss man nun wissen, dass Epoxidharz zu den härtesten und widerstandsfähigsten, künstlich geschaffenen Substanzen gehört, die die Menschheit bis dato je hervor gebracht hat. Dieser Werkstoff wird oft im Baugewerbe verwendet; zum Beispiel bei der Errichtung oder der Sanierung von Brücken. Dort beschichtet man die Wasserablaufkanäle mit Epoxidharz, damit das Wasser nicht in den Beton eindringen kann, was zu Schäden führen würde.

Hierbei hat das Epoxidharz die Eigenschaft, dass es in poröses Material eindringen kann und nach der Aushärtung mit der Oberfläche eine extrem feste Verbindung eingeht. Für weitere Details empfehlen wir einen Abstecher bei Wikipedia zu machen (<http://de.wikipedia.org/wiki/Epoxidharz>).

Haben Sie eine Vorstellung davon, wie sich eine derartige Substanz verhält, wenn Sie auf Fahrzeuglack gelangt und nach der Aushärtung sozusagen eine extrem feste Verbindung mit den unterschiedlichen Oberflächen eingeht (Lack, Kunststoff, Gummi, Glas)?

Selbst wenn Sie sich dieses Schreckens-Szenario vorstellen können, können Sie sich dann vorstellen wie unsagbar schwer sich dieses Zeug wieder entfernen lässt?

Nein – können Sie definitiv nicht!

Die ausgehärteten Anstriche sind vollkommen Lösungsmittel resistent und stark abriebfest; wobei „stark abriebfest“ noch diplomatisch ausgedrückt ist, denn die Stellen sind dermaßen hart, dass Sie selbst mit einer Rasierklinge die Oberfläche nicht mal ankratzen können. Dementsprechend weiß man, was man bei einer solchen, auf Epoxidharz

sondern auch gleichermaßen bestmöglich versiegelt werden. Dazu wählt man selbstverständlich eine möglichst widerstandsfähige Beschichtung. Unschön ist das Ganze nur, wenn man zusätzlich zur Fassade auch gleich noch rund 100 Fahrzeuge „mitversiegelt“. Das ist dann eher weniger lustig!

Die Industrie hat vor einigen Jahren bei gewissen Farben für stark beanspruchte Oberflächen einen neuen Werkstoff entwickelt, der die Belastbarkeit um ein vielfaches gegenüber einem herkömmlichen Schutzanstrich erhöht.

Auch wenn es hierbei die unterschiedlichsten Variationen in der chemischen Zusammensetzung des Schutzanstriches gibt, so haben alle Farben eine Sache gemeinsam: sie alle beinhalten Epoxidharz



Ist das die Lösung ?

Absolut - da kann selbst Verüdnung nicht mithalten. Schneller löst sich ihr Klarlack am Auto bestimmt nicht



Natürlich gibt es frei erhältlichen Epoxidharz-Entferner zu kaufen. Allerdings

werden Sie feststellen, dass dieser nur geeignet ist, wenn die Aushärtung noch nicht vollzogen ist. Als Anwendungsbereich sind Steine und Fassaden angegeben, empfindliche Oberflächen wie Autolacke werden aber explizit ausgeschlossen. Warum nur?

basierten Beaufschlagung auf Fahrzeugen zu erwarten hat. Wir sind mehr als 25 Jahre im Bereich der Emissionsbeseitigungen tätig und können daher ohne mit der Wimper zu zucken sagen, dass diese Verunreinigung mit Sicherheit in die Top 5 der am schwersten zu entfernenden Anstrichen gehört. Epoxidharz hat bei uns hausintern schon lange den ewig gefürchteten „bösen Buben“ sprich „Schiffsbaufarbe“ und „Antigraffiti-Lack“ den Rang abgelaufen.

Nachdem wir bereits in Form einer erfolgreichen Brandsanierung in Österreich „unsere Visitenkarte“ abgegeben hatten, war man offensichtlich auch auf unsere anderen weitreichenden Tätig- und Möglichkeiten gekommen.

Uns war bekannt, dass es in Deutschland keine bundesweit agierende Firma gibt, die eine fachlich anerkannte Sanierung im Kfz-Bereich im Brandfalle oder bei der qualifizierten Beseitigung von Farbnebel gibt. Aber die Tatsache, dass es im nahegelegenen Ausland für ähnlich geschädigte Fahrzeughalter überhaupt keine Alternative zur Neulackierung oder Verschrottung eines kontaminierten Autos gibt, machte uns sprachlos.

Herr Massutti vom Sachverständigenbüro der Beham GmbH klärte uns zunächst erst einmal auf, wie man bis dato sich bei solchen Fällen in Österreich verhalten hatte: von Schleifpaste bis nass Abschleifen wurde so ziemlich alles, was es an Oberflächen-zerstörenden Arbeiten gibt, zum Einsatz gebracht. Dabei waren der Einsatz der „berühmterberühmten“ Knetblöcke und der damit verbundene mechanische Abrieb und somit auch der Abtrag, noch das kleinste Übel.

Brandfahrzeuge wurden als Totschaden gerechnet und aus dem Verkehr gezogen. Hier muss man ja sogar sagen: „Gott sei Dank!“

Stellen Sie sich mal vor, das Auto würde einfach nur sauber gemacht, wäre aber noch immer voller Giftstoffe und würde dann in diesem Zustand an den Kunden ausgeliefert...

In Österreich handhabte man andere Verunreinigungen wie folgt:

Farbnebel, der sich nicht abhobeln ließ, sorgte dann in der Regel dafür, dass die betroffenen Fahrzeuge komplett lackiert worden sind. Ach ja, vom Kunststoff und sämtlichen Dichtungen und Gummis konnte man natürlich nichts abhobeln, also wurde hier direkt eine wilde Tausch-Orgie vorgenommen, was dann natürlich die Kosten der Gesamtrechnung weiter explodieren ließ.

Wir waren mehr als erstaunt, als wir hörten, dass man bei einigen Fahrzeugen tatsächlich „Erfolg“ mit dieser Vorgehensweise hatte – sprich dem naiven Geschädigten stellte man ein abgeschliffenes Auto dahin, der im Glauben war, alles sei OK.

Die Tatsache, dass hierbei Garantien erloschen waren, da man seinen Lack und die Oberflächen abgeschliffen und somit ausgedünnt hatte, all dies verschwiegen man wohl weißlich.

Hauptsache, das Auto war wieder sauber und die Farbpunkte ab.

Eigentlich unvorstellbar, aber leider müssen wir eingestehen, dass es auch in Deutschland hin und wieder noch zu derartigen Vorfällen kommt. Wenn Sie jetzt denken, dass dies nur bei unseriösen Hinterhofwerkstätten passiert, müssen wir leider entgegensetzen, dass uns diese Vorgehensweise auch bei namhaften Autohäusern schon widerfahren ist.

Anstatt „Farbe“ zu bekennen (entschuldigen Sie den kleinen Wortwitz) und klar zu sagen: „davon haben wir keine Ahnung, da muss ein Fachmann ran!“ heißt es meist: „Kein Problem, wir können das!“

Geldgierige Werkstätten, die um ihre Kunden buhlen und um jeden Auftrag kämpfen müssen, schrecken scheinbar auch vor Lügen nicht mehr zurück. Wie so oft fährt der Geschädigte zunächst ins Autohaus seines Vertrauens und dort bestellt man einen Sachverständigen.

Selbst wenn dieser fachkompetente Sachverständige dann sagt: „Bitte unterlassen Sie jegliche Reinigungsversuche am Fahrzeug, denn hier müssen Profis ran!“, so scheint es generell immer eine Person in der Werkstatt zu geben, die diesen gewissen Juckreiz in den Fingern hat:

Schnell mal mit 3M eine Stelle polieren, oh – Mist; geht nicht. Was haben wir noch da an Reinigern? Quer durch die Bank wird geschubbert und gescheuert, mit kleinen Schleifpads herum experimentiert und zum Schluss noch mal schnell mit Nitro ein letzter Versuch gemacht. Frei nach dem Motto – wenn's nicht sauber geht, dann geht's wenigstens kaputt...

Kompetenz? Fachlich korrekt? Werkstatt des Vertrauens? Was wir davon halten, möchten Sie besser nicht wissen. Aber es kommt noch besser.

Wenn wir ein derartiges Auto dann bearbeiten, müssen wir uns mit den diversen Schäden herumärgern. Diese Spuren nachher unsichtbar zu machen hält dann oft mehr auf, als den Wagen von der eigentlichen Verunreinigung zu befreien. Von unnötigen Hologramm-Mustern bis hin zu Schab- und Schleifspuren; alles was man sich vorstellen und eigentlich nicht brauchen kann.



In einem anderen Schadenfall, jedoch auch mit Epoxidharz-Farbnebel behauptete der VAG-Händler vollmundig bei diesem schicken Audi A5, dass die Entfernung von Epoxidharz kein Problem für ihn darstelle.

Deutlich zu erkennen sind aber nach der Bearbeitung die Maschinenspuren, die der Aufbereiter hier fabriziert hat. Hinzukommt, dass er die chrombedampften Zierleisten durch zu lange Bearbeitung allesamt beschädigt und beim Lack eine Kante des Kotflügels bis auf die Grundierung durchpoliert hatte. Am Kühlergrill war es ebenfalls zu Beschädigungen gekommen. Die B-Säulen waren ausgeblüht und verkratzt.

Wie so oft, hatte auch hier im Vorfeld wieder ein Sachverständiger gesagt: „Finger weg, das machen Profis von Greg's Autopflege Service!“ Der Halter dachte sich, das kann meine Werkstatt auch und die Sache nahm ihren Lauf.

Dazu muss man wissen, dass wir bereits vor Ort mehrere Fahrzeuge erfolgreich saniert hatten und sich die positiven Ergebnisse herumgesprochen hatten. Dieser Halter wusste es scheinbar besser. Der VAG-Händler scheinbar auch.

Obwohl man hier mit aggressiven und abrasiven Mitteln (wohlgemerkt: als Fachwerkstatt und offizielle Audi Vertragswerkstatt!!!) versucht hat dem Farbnebel zu Leibe zu rücken, so war das Endergebnis, dass man sämtliche Oberflächen beschädigt und somit zerstört hatte.

Der Witz kommt noch: das Auto war immer noch voller Punkte, es gab nicht eine Stelle, die frei von Farbnebel nach der „Behandlung“ war!

Ende der Geschichte: Wir haben 14 von 15 Autos saniert ohne auch nur ein Bauteil tauschen zu müssen. Den Audi (als 15. Wagen) haben wir nach der „Behandlung durch Audi“ danken abgelehnt, so dass der VAG Händler für den verursachten Schaden aufkommen musste.

Es gilt der Grundsatz: Zunächst handelt es sich bei allen Antragen immer nur um eine Verunreinigung, die mit dem richtigen Reiniger und der richtigen Bearbeitung entfernt werden kann. Nutzt man den falschen Reiniger bzw. die falsche Methode so wird die Verunreinigung zur Beschädigung.

In einem anderen Fall hatten sich bereits Dritte im Vorfeld durch Ausprobieren „verewigt“. Dennoch nahmen wir uns der Sache an. Als wir dann zu recht voller Stolz dem Kunden das Auto zurückgeben wollten und keine Spuren der Werkstatt-Versuche mehr sichtbar waren, trat der Kfz-Meister hinzu und meinte abfällig als er mit dem Kunden sprach, dass er nicht verstehen könne warum man extra hier eine Spezialfirma für brauchen würde. Schließlich hätte man selbst auch einen Reiniger für derartige Verunreinigungen und hätte die Arbeiten genauso gut hinbekommen.



Wie bitte? Wir sind froh, dass er diesen Spruch nicht direkt Auge in Auge von sich gegeben hat. Denn wir sind uns nicht sicher, ob wir uns schnell genug hätten wegducken können um uns vor seiner rapide wachsenden Pinocchio-Nase schützen zu können.

In so einem Fall, wo wir uns einem durch Dritte bereits bearbeiteten Wagen annehmen, gibt es zumeist immer ein gutes Ende aus Sicht des Halters.

Aber wir fragen uns was die Werkstatt an sich denkt? Es handelt sich immerhin um eine Verunreinigung und nicht um einen Schaden. Alles was dreckig ist, kann man mit dem richtigen Reiniger auch sauber machen. Ein richtiger Reiniger macht sauber, aber nicht kaputt.

Die Werkstatt mag ja Ahnung von Inspektionen und Unfallreparatur haben, aber Emissionsschäden sind einfach nicht ihr Fachbereich. Daher führen sämtliche Reinigungsversuche am Ende nicht zu einer Säuberung sondern immer zu einer Beschädigung. Statt dann seine eigene Inkompetenz zu erkennen und zuzugeben einen Fehler gemacht zu haben, geht man dann hin und behauptet „das war ja auch gar nicht zu reinigen, hätte man direkt lackieren sollen“.

Fakt ist aber, dass man die Verunreinigung durch fachgerechte Sanierung hätte entfernen können und somit eine Reinigung erzielt hätte. Stattdessen wurde nun der Lack unwiederbringlich durch falsche Bearbeitung zerstört. Und „on top“ ist man dann so dreist, und erwartet, dass die Versicherung den gescheiterten Reinigungsversuche bezahlt und dazu dann bitte noch den daraus resultierenden Austausch der Teile, sowie die Neulackierung!

So abgebrüht und unverfroren muss man sich erst mal geben können, ohne direkt die Schamröte im Gesicht zu haben. Aus einem nicht vorhandenen Schaden, einen tatsächlichen Schaden zu kreieren und dann an der Beseitigung des selbstverursachten Schadens auch noch partizipieren wollen! Auf solche Leute sind



wir nicht gut zu sprechen, wie Sie sich sicherlich denken können. Sachbearbeiter, die sich mit derartigen Vorfällen täglich herumärgern müssen berichten uns, dass man innerhalb von 5 Minuten Recherche im Internet zwangsläufig die Seite von „Greg's Autopflege Service“ (s.o.) und entsprechende Informationen über die bundesweit tätige Firma für derartige Problemfälle findet. Da fragt man sich doch ob die Werkstätten ein anderes Internet als die Versicherungssachbearbeiter haben, oder?

Richtig ist, dass auch „Greg's Autopflege Service“ über kein All-Heilmittel verfügt, sondern im Vorfeld wissen muss, um konkret welche Verunreinigung es sich handelt, damit wir

weiterhelfen können. In der Regel hat man immer einen Verursacher (meistens einen Nachbarn, der seine Garage oder Zaun gestrichen hat, oder aber direkt eine Malerfirma), die man dann befragen kann, welche Farbe Verwendung gefunden hat. Mit Hilfe des DIN Sicherheitsdatenblattes befragen wir dann nicht etwa unsere allseits beliebte Glaskugel nach einer Möglichkeit die Verunreinigung zu entfernen, sondern mit Hilfe eines Labors wird eine Analyse erstellt, welche uns wichtige Aufschlüsse gibt:



durch Tausch eine Sanierung erfolgen kann (beispielsweise bedingt durch einen Diffundierungsprozess).

Ein für Sachverständigen und Sachbearbeiter interessanter Punkt der Analyse ist natürlich auch, dass im Vorfeld die genauen Kosten ermittelt werden können für unsere Sanierungsarbeiten. Ein wichtiger Aspekt ist dabei die Tatsache, dass wir grundsätzlich die gesamte Oberfläche des Fahrzeugs behandeln und nicht punktuell vorgehen. Unser Verfahren ist dabei so ausgelegt, dass wir auch in Ritzen und an Kanten erfolgreich Entfernungen vornehmen können und dabei ohne aufwendige Demontagen auskommen. Zudem sind unsere Mittel frei von Säure, es sind keinerlei aggressive Schleifmittel enthalten und erst recht keinerlei Verdünnung.

So lässt sich im Vorfeld ermitteln, wie ein Reiniger herzustellen ist, der konkret diese eine spezielle Verunreinigung entfernen kann. Dieser Reiniger entfernt dann auch nur diese eine konkrete Verunreinigung und ist zum Beispiel nicht in der Lage Flugrost, Teer, Harz oder ähnliches zu entfernen. Nicht ohne Grund gibt es dafür ja auch extra Reiniger. Man würde bestimmt nicht Teerentferner, Felgenreiniger oder Insektenentferner anbieten, wenn sie alle das gleiche können würden.

Daher ist es umso wichtiger, dass wir genau wissen, welche Farbe verwendet wurde! Ansonsten stehen wir vor Ort am Fahrzeug und können nicht weiterhelfen.

Die Analyse ermittelt ebenfalls auf welchen Oberflächen es möglicherweise zu Komplikationen kommen kann und nur

In Österreich war man nun gespannt wie sich diese alternative Reinigungsform bei einem Großschaden schlägt und ob das, was man bisher nur vom „Hören-Sagen“ kannte sich auch in der Praxis tatsächlich umsetzen ließe.

Besonders angetan war man auch von dem Fakt, dass wir nicht nur aus der Ferne die Aussage treffen können, ob es sanierbar ist, sondern vor Ort als ausführende Werkstatt agieren und sogar im Prinzip in Zusammenarbeit mit dem Sachverständigen den ganzen Schadenfall abwickeln.

Mit einem Epoxidharz-Farbnebelschaden hatte man sich gleich mal eine richtige Herausforderung auserkoren. Wir haben uns natürlich im Vorfeld diverse Gedanken gemacht. Wie würde man uns aufnehmen?

Würde man denken hier kommen die "Piefkes" und wollen sich aufspielen? Würde man grummelig sein, weil man einer anderen, heimischen Firma die Arbeit wegschnappt?

Würden die einzelnen Fahrzeughalter ähnlich wie manch Deutscher sein, der am liebsten eine finanzielle Abgeltung in Höhe einer Neulackierung kassieren nehmen würde und zusätzlich seinen Wagen wie neu da stehen haben möchte?

Trotz dieses Vertrauensvorschlusses konnte man sich eine kleine Gemeinheit jedoch nicht verkneifen: von allen betroffenen Fahrzeugen des Firmenparkplatzes jubelte man uns den schlimmsten „Knaller“ als Erstes unter. Das Auto war keine 12 Monate alt und dementsprechend besorgt war der Halter.

Besonders, weil er bereits in 2 verschiedenen, lokalen Werkstätten war und diese keinerlei Erfolge bzgl. der Beseitigung vorweisen konnten. Man dachte also, das sei der richtige Wagen für Greg's Autopflege Service: „Schaffen sie den Wagen, schaffen sie die anderen auch!“

Die Voraussetzungen, die vor Ort geschaffen wurden waren hervorragend. Wir hatten einen vernünftigen Arbeitsplatz und das Unternehmen stellte uns einen fähigen Mann aus der Führungsebene

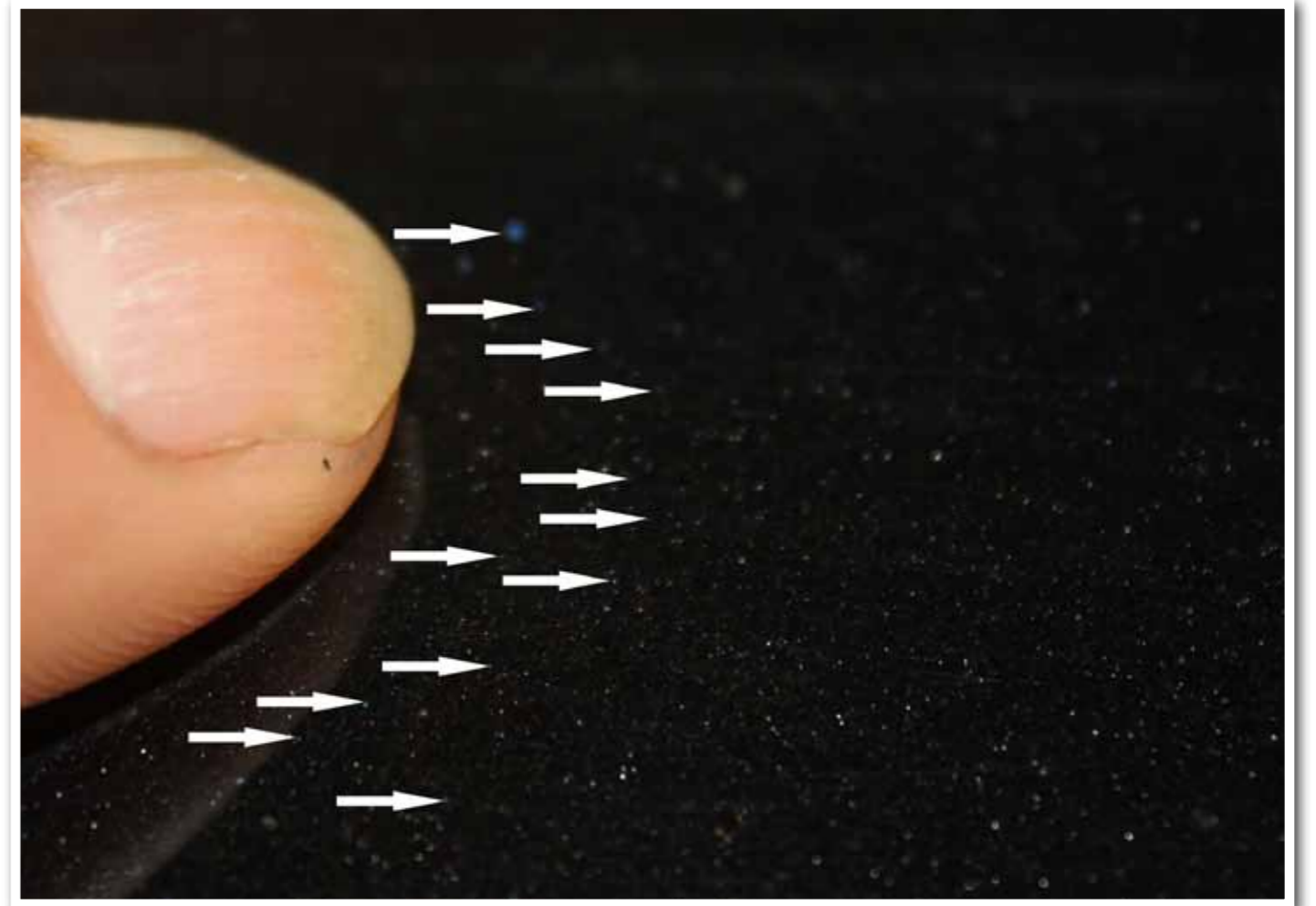
zur Seite, der uns in allen Bereichen unterstützte. Herr Dühnfarth nahm viele organisatorische Dinge für uns in die Hand. Er hat sämtliche Fahrzeuge zeitlich eingeplant, somit den Ablauf koordiniert und seine Horde jederzeit - im positiven Sinne - glänzend im Griff gehabt.

Der Lacksachverständige Retkowski erklärt am betroffenen Auto wie die Sanierung abläuft



Das Firmengelände aus der Luftansicht mit den angrenzenden Parkmöglichkeiten für die Mitarbeiterfahrzeuge

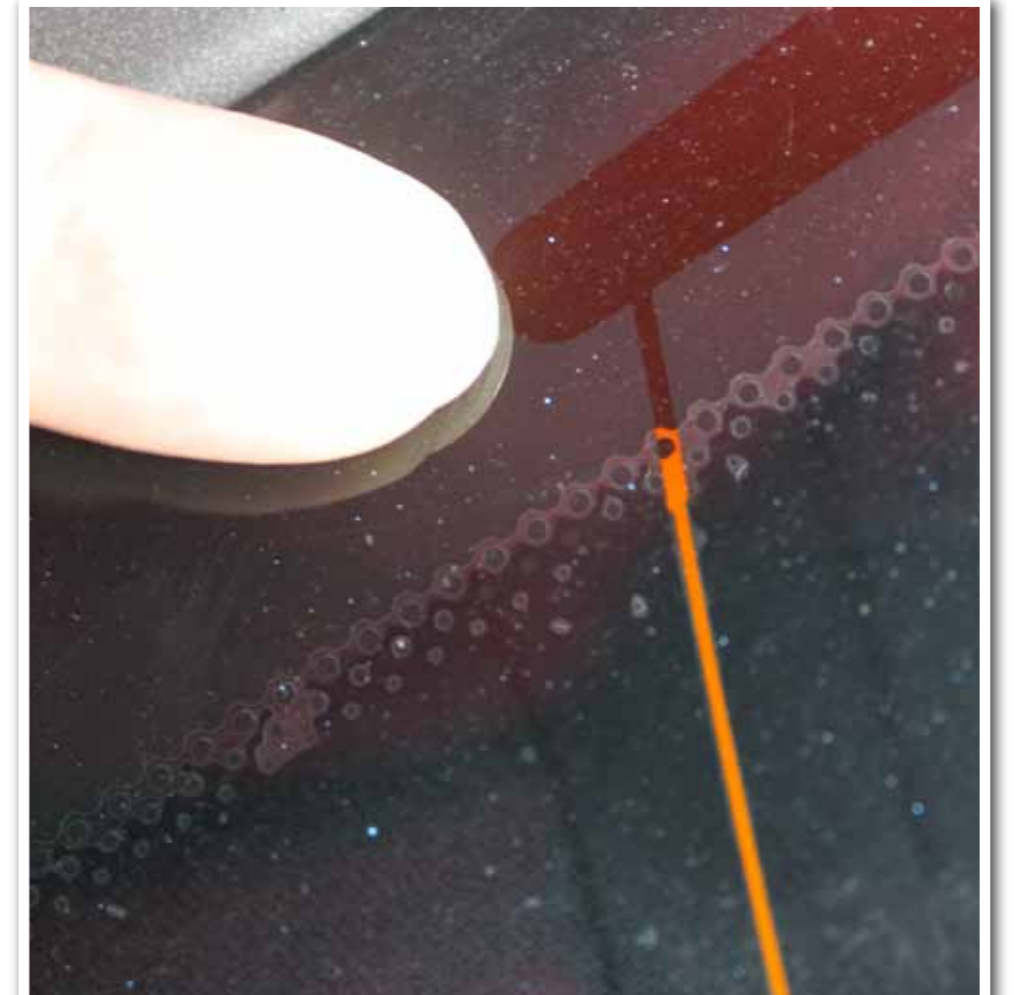
Doch nichts dergleichen war der Fall. Man war unvoreingenommen, äußerst interessiert und hatte sich offensichtlich schon im Vorfeld informiert: man wusste, dass Spezialisten kommen würden, die sich der Sache annehmen und dass es sich hierbei um Deutschlands erste Anlaufstelle in Sachen Fahrzeugsanierungen handelt.



Bei dem oberen Foto haben wir uns die Mühe gemacht, einige der Punkte zu markieren. Können Sie sich vorstellen, wieviele Punkte auf einem gesamten Auto vorhanden sind? Wenn man jetzt bedenkt, dass mit abpolieren, ja sogar abschleifen (wie es bereits 2 Firmen versucht hatten) diesen Punkten nicht beizukommen ist, wie will man dann auf Kanten und in Ritzen dieses blaue „Teufelszeug“ entfernen???

Auch ohne Lupe lassen sich die Punkte leicht erkennen.

Sie machen weder vor Gummi, vor Glas, noch vor Kunststoff halt. Sie machen vor KEINER Oberfläche halt, und haften auf allem, was ihnen in die Quere





Bevor die Arbeiten beginnen, dokumentieren wir nicht nur, dass das Auto mit Punkten betroffen ist, sondern auch ggfs. Altschäden aufweist. Hier ist deutlich ein Kratzer sowie duzende Punkte auf der Gummileiste zu erkennen.

Dass alles so effektiv und harmonisch abläuft, lag an Herrn Dühnfahrts Organisationstalent und persönlichen Engagement, das weit über das übliche Maß hinausging. Wir sind für diesen Einsatz sehr dankbar und es war wirklich eine große Freude mit Ihm zusammenzuarbeiten.

Mit der eigentlichen, schadenbedingten Verunreinigung hatten wir es ohnehin schon schwer getroffen. Leider kam noch der Umstand hinzu, dass es die Halter der geschädigten Fahrzeuge allesamt Mitarbeiter einer metallverarbeiteten Firma waren. Trotz der Einhaltung der vorgeschriebenen Maßnahmen gelangen den-

noch immer wieder Metallstäube auch nach außen. Bei einem Betrieb, der in mehreren Schichten arbeitet, ist es also eine Frage der Zeit, wann die immer wiederkehrenden Partikel langsam aber sicher eine immer dicker werdende Schicht auf den Autos bilden. Als wir die betroffenen Autos auf dem Parkplatz uns zum ersten Mal selbst anschauten, stellten wir schnell fest, dass deutliche Unterschiede zu sehen waren. Einige Halter schienen ihr Fahrzeug regelmäßig zu waschen und zu pflegen, während andere Halter die Waschstrasse nur vom „Hören-Sagen“ kannten. Den entspre-

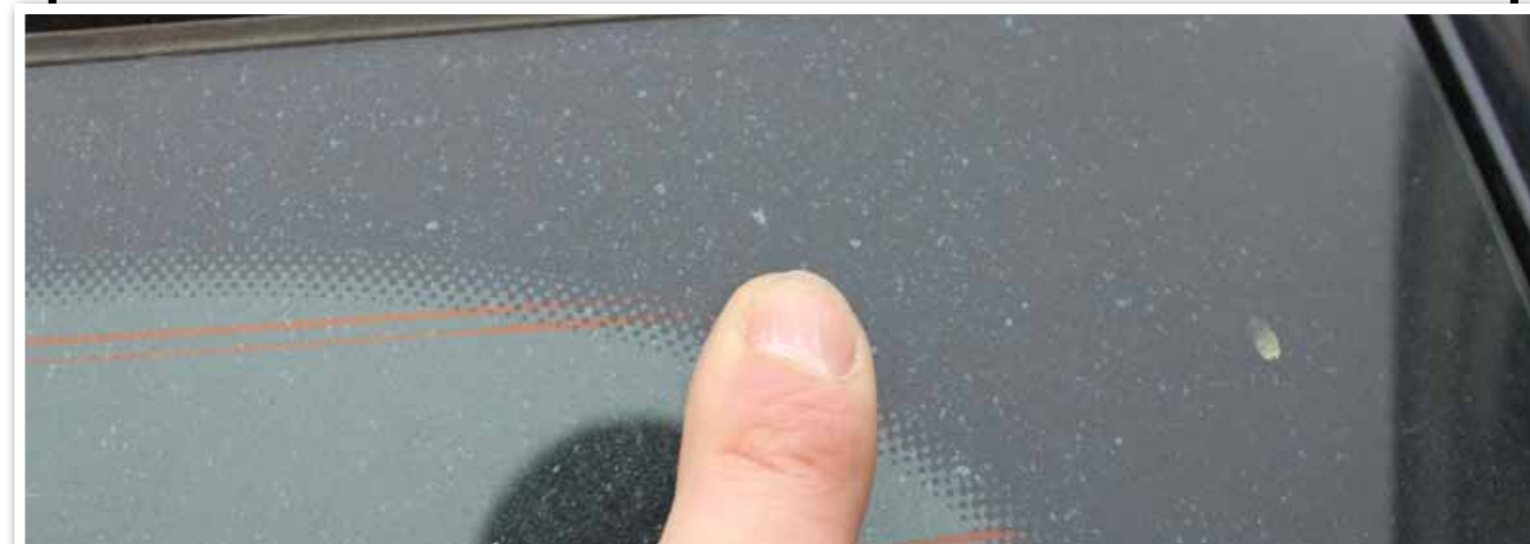
chenden Unterschied konnte man auch anhand der Flugrost-Antragungen dann feststellen, von leicht pickelig, bis hin zur rauhen Oberfläche. Ja, man könnte fast von einer Kruste sprechen. Diese Tatsache ändert aber nichts daran, dass wir nun ein massives Problem zu bewältigen hatten. Wie will man an einem solchen Flugrostwagen eine ordnungsgemäße Lacksanierung durchführen. Und selbst wenn man den Farbnebel beseitigt, will man dann dem Geschädigten ein vollkommen „pickeliges“ Auto zurückgeben?

Da wir auch im Flugrostbereich über die in Deutschland einzig fachlich anerkannte Reinigungsform verfügen, hatten die Fahrzeughalter natürlich unglaubliches Glück. Wie viel Glück sie hatten, darüber waren sich die Leute anfänglich wahrscheinlich gar nicht im Klaren. Gott sei Dank wurden wir durch den sehr kompetenten Kfz-Sachverständigen Jochen Massutti von der Fa. Beham vorgewarnt. Durch die äußerst professionelle Aufarbeitung des Schadenfalls im



Nicht nur per Foto sondern auch mit speziellem Videoequipment werden Detailaufnahmen gefertigt. So sind wir ständig in der Lage nachzuweisen, dass wir auch bei aktuellen Modellen (und trotz sich ständig ändernden Materialien der unterschiedlichen Oberflächen) unser Sanierungsverfahren erfolgreich anwenden können.

Vorfeld durch Herrn Massutti war „Greg's Autopflege Service“ entsprechend instruiert und unsere Oberflächentechniker hatten daher auch unseren säurefreien Flugrostentferner mit im Gepäck.



Für den Laien ist eine Unterscheidung zwischen dem blauen Epoxidharznebel und den Flugrostantragungen im Scheibenbereich besonders tückisch und schwer. Bedingt durch den Oxidationsprozess hat sich um den braunen Metallpartikel nämlich auch ein blauer Fleck gebildet; für das geschulte Auge jedoch kein großes Problem den Unterschied auszumachen.

Alle Fahrzeuge erhielten im Vorfeld der Farbnebelanierung eine Flugrostentfernung, die wir der Versicherung nicht mal in Rechnung stellten. So läuft das wenn man gut zusammenarbeitet.



Das bläuliche Schimmern ist hier gut zu sehen. Dabei handelt es sich nicht um Metallic-Partikel der Lackierung sondern um unzählige winzige Punkte des Epoxidharzfarbnebels.

Die Versicherung war voll und ganz mit uns auf einer Linie und da haben wir uns selbstverständlich nicht lumpen lassen und diese Mehrarbeit gerne miterledigt – auch wenn Flugrost selbst mit unserem Verfahren nicht „durch Handauflegen“ zu entfernen ist. Da die Geschädigten aber schon seit Jahren mit dieser Flugrostproblematik zu kämpfen hatten, wussten Sie auch wie schwer diese Partikel zu entfernen sind und waren vom spektakulären Ergebnis begeistert. Der Durchbruch vor Ort gelang uns gleich mit dem ersten Fahrzeug. Eine eigentlich schwarze Großraumlimousine, die aber so voll mit blauen Epoxidharz-Punkten überzogen war, dass der ganze Wagen schon aus der Ferne bläulich schimmerte. Da der Wagen gerade einmal erst wenige Monate alt war, war natürlich dementsprechend der Fahrzeughalter auch um sein Auto besorgt.

Nicht nur die chemischen Produkte sind unser Geheimnis, sondern auch die Arbeitsschritte selbst. Die ununterbrochene Neugier der Mitarbeiter der Firma sorgte dafür, dass wir besonders bei dem ers-

ten Auto erheblich länger brauchten als geplant, da wir uns nun mal nicht „in die Karten gucken lassen“. Ständig kamen Mitarbeiter hinzu, frei nach dem Motto „ich wollte nur mal schauen“ – selbst

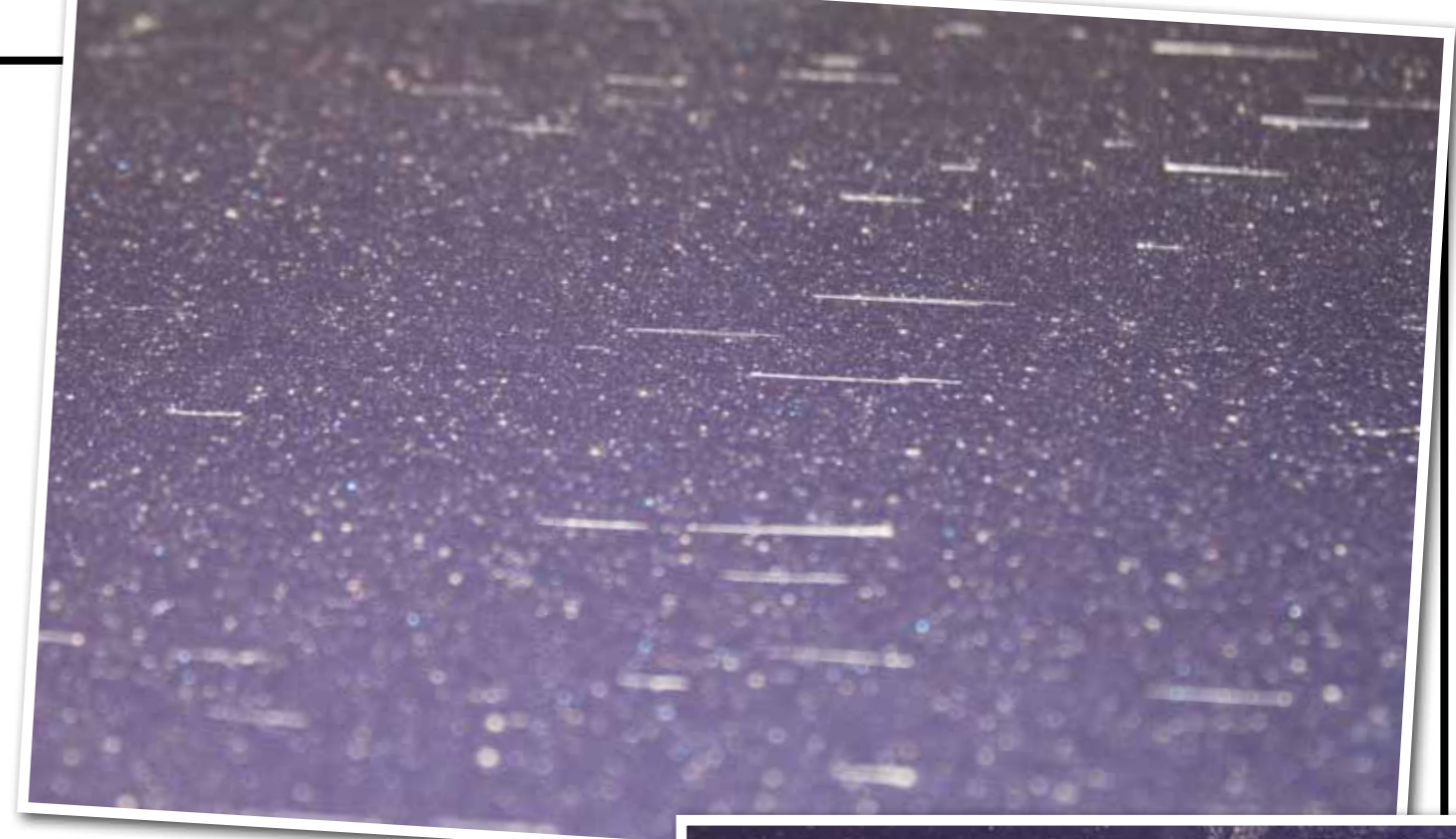
wenn Sie gar nicht betroffen waren (weil Sie an dem Tag bzw. während der Schicht bei der der Schaden eingetreten war, gar nicht mit Ihrem Auto vor Ort warten.)

Das Interesse war dermaßen groß, wie – wo – was die Piefkes da wohl machen, dass wir keine ruhigen 5 Minuten hatten.

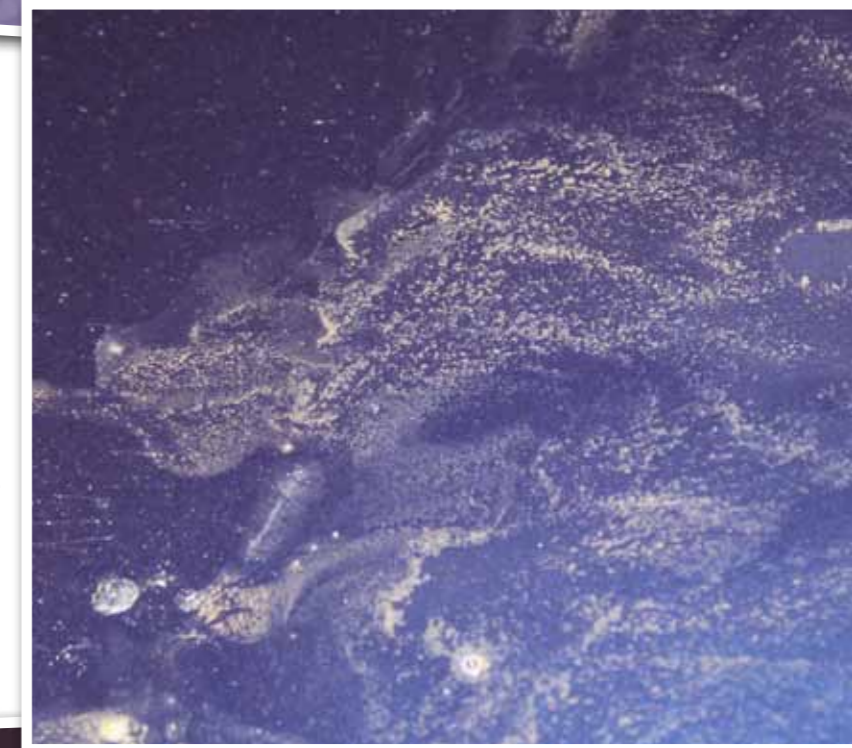
Gemäß unseren Anweisungen stellten die Techniker also immer die Arbeit ein und machten Pause, was bei den Mitarbeitern natürlich für Erstaunen sorgte.

Nachdem wir gefühlte 10.000x erklärt hatten, warum wir pausieren wenn Zuschauer anwesend sind und warum wir extra aus Deutschland aus dem mehr als 750km entfernten Soest / Westfalen angereist waren und warum unsere Tätigkeit eben nicht durch einen herkömmlichen Aufbereiter oder ein Autohaus durchgeführt werden kann, gab man endlich nach und versprach sich dann erst wieder zum Gucken zu melden, wenn das Auto auch vollständig bearbeitet sei.

Ein nicht unerheblicher Fakt – konkret bei diesem ersten Fahrzeug – war die Tatsache, dass man auch hier bereits Reinigungsversuche durch Dritte unternommen hatte.



Nach dem Waschen haben wir die Oberflächen abgeledert. Einzelne Fasern bleiben wie Fäden hängen. Durch die Antragungen (die feinen blauen Punkte sind deutlich zu sehen) gibt es „Erhebungen“ und die Oberfläche fühlt sich pickelig & rauh an. In unserem auf die Verunreinigung optimierten Reiniger sieht man dann wie die einzelnen Punkte sich ablösen und in der Flüssigkeit schwimmen. Das untere Bild zeigt deutlich die unterschiedlichen Phasen (links: Fasern und Punkte, mittig: Punkte schwimmen im Reiniger, rechts: fast fertig gereinigter Bereich) - Beeindruckend hierbei ist, dass auf dem behandelten Bereich weder Schuber- noch Scheuerspuren vorhanden sind. Zu keinem Zeitpunkt der Sanierung ist die Oberfläche zerschliffen oder matt und muss nachträglich hochpoliert werden! So muss fachgerechte Arbeit ablaufen!





Ein ganz wichtiger Schritt, der von Außenstehenden immer falsch interpretiert wird: während andere Aufbereiter „versuchen“ etwas abzupolieren, nutzen wir die Maschinen um einen weiteren Reiniger zum Einsatz zu bringen. Mit Polieren im herkömmlichen Sinne hat dies nichts zu tun, da die eigentliche Verunreinigung durch den ersten Arbeitsgang bereits entfernt worden ist. Bevor wir die abschließende Konservierung auftragen, muss zunächst der oben gezeigte Reiniger wieder abgewaschen und das Auto komplett entfettet werden - hätten Sie das gedacht?



Und wissen Sie was? Nachdem man es in der ersten Werkstatt nicht mit Abpolieren und Abreiben mit Verdünnung geschafft hatte, fuhr der hilfeschende Halter in eine andere Werkstatt um dort vertrauensvoll seinen Wagen in vermeintlich kompetente Hände zu geben. Am Tag darauf erhielt er einen Anruf vom Autohaus, dass er seinen Wagen abholen könne, da man selbst mit Abschleifen nicht in der Lage gewesen war, auch nur annähernd zufriedenstellende Ergebnisse erzielen zu können! Hat man da noch Worte?



Bei dem Schadenfall hatten wir es mit jeder nur erdenklichen Fahrzeugart zu tun. Vom Neuwagen bis hin zum Oldtimer. Vom SUV bis zum Transporter, sogar ein kleiner LKW - alles war vertreten. Auch von den Fahrzeugmarken selbst, egal ob VW, Audi,

BMW, Hyundai, Toyota, Opel, Mercedes, Skoda - sämtliche am deutschen und österreichischen Markt vertretenen Automarken waren betroffen.

Für uns war dies kein Problem - jedoch hörten wir in dem ein oder anderen Gespräch heraus, dass man hier sich Gedanken machte, da die Hersteller unterschiedliche Zulieferer der einzelnen Materialien be-

nutzen und ob unser Verfahren denn wirk-

lich auf allen Oberflächen bei allen Fahrzeugen anwendbar sei. Erfreulicherweise konnten wir nicht nur im Gespräch den Leuten ihre Besorgnis nehmen, sondern vor Ort am jeweiligen Fahrzeug bei der Sanierung die letzten Zweifel beseitigen.



Außer bei Scheiben können wir Nano-Versiegelung nicht empfehlen. Daher erhält der Fahrzeuglack nach der erneuten Wagenwäsche keine Nano-Versiegelung sondern eine spezielle Konservierung, die von Hand aufgetragen wird. Nach der Einwirkphase wird der überschüssige Anteil entfernt und man kann das perfekte Endergebnis bestaunen. Zusätzlich wird auch der Motorraum versiegelt.

Schnell sprach sich hausintern unter den Betroffenen herum, dass alle Fahrzeuge nach der Behandlung nicht nur wieder sauber waren, sondern besser dastanden wie je zuvor. Es gab nichts womit man sich hätte abfinden müssen. Selbst die Kunststoffteile und Gummis strahlten besser wie am ersten Tag. Nicht selten hörten wir die Aussage, dass der Wagen sich noch nicht mal als Neuwagen dermaßen gut angefühlt hätte.

Voller Stolz können wir berichten, dass in diesem Schadensfall nicht ein einziges Kunststoffteil oder lackiertes Plastik ausgetauscht werden musste. Auch die Leute, die Ihr Fahrzeug geleast hatten, waren sehr beruhigt als Sie erfuhren, dass wir seit Jahren für alle Fahrzeug-Hersteller die Leasing-



Fahrzeuge sanieren und dementsprechende Freigaben haben.

Dass sich alle Kunststoffteile reinigen ließen, ist bei Farbnebel keineswegs selbstverständlich. Es kann auch sein dass es einfach nicht wirtschaftlich

ist ein Kunststoffteil zu reinigen. Manchmal kostet eine Leiste nur 30-40 EUR, dann lohnt es nicht, dass ein hochdotierter Aufbereitungstechniker sich mit der Sanierung drei Stunden beschäftigt. In einem solchen Fall veranlassen wir dann meist einen Austausch.

Hier jedoch konnten alle Oberflächen mit hervorragendem Erfolg saniert werden.



Der Sachverständige Massutti hat jeden Tag die anstehenden Fahrzeuge besichtigt, um zu kontrollieren um den „Ist“ Zustand des Fahrzeugens zu dokumentieren, sprich ob das jeweilige Fahrzeug überhaupt betroffen war.



Der Sachverständige Jochen Massutti überprüft jedes Auto ob es betroffen ist durch Farbnebel

Bei den sensationellen Ergebnissen war selbst der Sachverständige neidisch, dass sein eigenes Auto nicht betroffen war und somit eine derartige hochwertige Behandlung & Konservierung erhält. Bei den tollen Ergebnissen kamen einige Leute auf die Idee sich zu melden, frei nach dem Motto „ich glaube ich bin auch betroffen, wo muss ich mich eintragen lassen, ich will auch mein Auto so schön sauber haben!“. Ein Schelm wer Böses dabei denkt;



generell haben solche Trittbrett-Fahrer keine Chance bei uns, da wir nicht an Versicherungsbetrug interessiert sind, und es genug Arbeit für uns gibt von Leuten, die tatsächlich betroffen sind und einen realen Anspruch auf eine Sanierung haben!

Abgesehen davon dass Herr Massutti hier den Schadenfall durch tägliche Präsenz und Besichtigung der einzelnen Fahrzeuge begleitete, haben wir in unseren Abläufen vor Ort auch ein Prozedere, was dafür sorgt, dass alles reibungslos abläuft:

wenn wir ein Fahrzeug zur Sanierung annehmen, muss dies in Gegenwart des Halter geschehen. Dabei erstellen wir ein Übergabeprotokoll, welches sämtliche Vor- und Altschäden erfasst, die dann vom Halter gegenzuzeichnen sind. Mit dieser Unterschrift geht gleichzeitig die Verantwortung für das Fahrzeug in die Verantwortung von „Greg's Autopflege Service“ über. Sprich das Fahrzeug ist während der Arbeiten, aber auch für Fahrten oder Ver-

Übergabeprotokoll

Greg's Autopflege Service

Allgemeine Angaben:
 Fzg. Nr.: SRV 123456789
 Marke/Modell: VW Golf
 Baujahr: 2012
 Farbe: schwarz
 Motor: 1.6
 Zulassung: SRV 123456789

Vor- und Nachschäden:
 Zweck, Nach- oder Teilbeschädigung: _____

Schadenbeschreibung:
 Farbe: schwarz
 Lack: schwarz
 Scheiben: klar
 Karosserie: schwarz
 Innenausstattung: schwarz
 Motor: 1.6
 Getriebe: 5-Gang
 Sonstige: _____

Vermerk:
 Datum: 29.10.2012

bringungen (auch per Anhänger) über „Greg's Autopflege Service“ versichert. Bei der Rückgabe nach der Sanierung erfolgt dann wiederum eine Unterschrift, die die Verantwortung durch „Greg's Autopflege Service“ aufhebt und wieder die Zuständigkeit an den Kunden übergibt. Nach der Erstellung des Protokolls wird der Gesamtzustand des Autos bildtechnisch dokumentiert. Sprich, zum einen werden sämtliche Schäden (Kratzer, Dellen o.ä.) festgehalten, aber auch die eigentliche Verunreinigung an sich – denn nach unserer Behandlung / Sanierung

Umfassende Informationen über uns finden Sie auf unserer Website!

Greg's Autopflege Service

Forderungsabtretung

Herr / Frau / Firma: _____

tritt hiermit die Ansprüche aus dem Verschmutzungsfall vom _____ in _____ gegen den Verursacher / Schädiger _____ und dessen Haftpflichtversicherung _____ Schaden - Nr. der Versicherung _____ an Greg's Autopflege Service, Alle Heenstr. 18, 59494 Soest ab.

Datum: 29.10.2012

Unterschrift Geschädigter _____

sind sämtliche Beweise vernichtet, dass das Auto überhaupt betroffen war.

Abschließend lassen wir uns vom Halter eine Forderungsabtretung unterzeichnen, so braucht er uns bei der Rückgabe nicht zu bezahlen, sondern unser Büro rechnet direkt mit der Versicherung ab. So braucht der Halter nicht in Vorkasse zu treten und

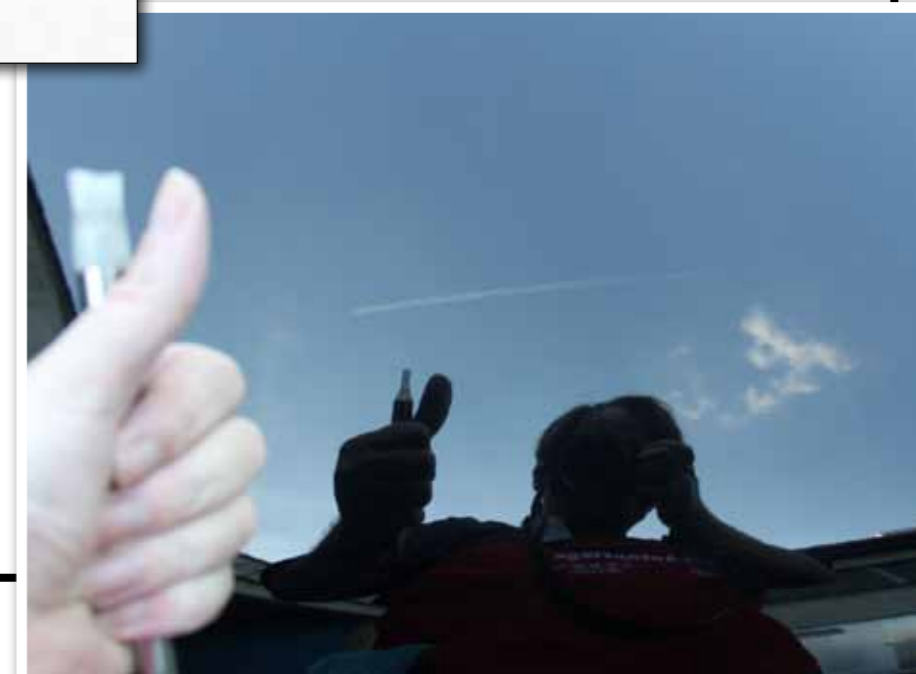
die Versicherung kann sicher sein, dass er nicht „doppelt“ abkassiert. Für beide Seiten eine Win-Win Situation.



Der Sachverständige Jochen Massutti überprüft das Ergebnis der Sanierung

Der Sachverständige Massutti war ebenfalls von der Abwicklung vor Ort beeindruckt und äußerte sich bzgl. der Qualität und Güte der Arbeit absolut positiv. Obwohl er bereits in der Vergangenheit schon einen spektakulären Schaden mit „Greg's Autopflege Service“ abgewickelt hatte, so war es ihm nun selbst möglich vor Ort zu sein und sich quasi täglich auf's Neue daran zu ergötzen, wie die Halter bei der Rückgabe aus dem Staunen nicht mehr herauskamen, als sie ihre Autos wieder in Empfang nahmen.

Besonders toll wirkten die unterschiedlichen Fahrzeuge natürlich, wenn auch das Wetter mitspielte. So konnte man den schlierenfreien Zustand in seiner ganzen Pracht bewundern.



Nicht selten heißt es bei Bildern im Internet: „das ist doch mit Photoshop nachbearbeitet“. Hier hatten die Mitarbeiter und Geschädigten den Beweis vor Ort, dass die Fahrzeuge in einem sensationellen Zustand nach der Sanierung waren, dass selbst der Sachverständige Massutti seinen Daumen desöfteren lobend in die Höhe hielt. Bei einigen Fotos sind wir froh, dass ein Türgriff o.ä. mit auf dem Bild zu sehen ist, sonst würde man uns noch unterstellen, dass wir uns in einem Spiegel fotografiert hätten.

Aber sehen Sie selbst einige Beispiele nach der Sanierung:



Bei dunklen Lacken und im direkten Sonnenlicht lässt sich die Qualität der Sanierungsarbeiten besonders gut beurteilen: schlieren- und kratzerfrei; keine typischen Hologrammspuren durch Maschinenbearbeitung und ganz wichtig: ein zufriedener Fahrzeughalter, der total happy ist, weil keine blauen Punkte mehr auf dem Auto sind. Was will man mehr?



Sieht es nicht phänomenal aus, wie sich die Umgebung in der Haube spiegelt? Im wahrsten Sinne des Wortes „zum Niederknien“, dachte sich auch Oberflächentechniker Meuser, als er diese Tür fotografierte. Gott sei Dank ist der Türgriff oben links noch zu erkennen und somit ist klar, dass es auch wirklich um eine Tür und nicht um einen Spiegel handelt.

Nicht immer war wolkenfreier Himmel angesagt, was bei diesem schicken Audi aber keinen Nachteil darstellt.





Selbst bei hellen Lacken - wie hier im rechten Bild der silberne Subaru - ist der Unterschied „VORHER - NACHHER“ deutlich sichtbar. Haben Sie ein silbernes Auto schon mal so blitzen sehen?

Bei der Rückgabe steht aber nicht nur das optische Ergebnis im Vordergrund; unsere Techniker machen mit dem Fahrzeughalter ein ausführliches Rückgabegespräch.

Hier wird erklärt, wie die optimale Pflege des Wagens vorzunehmen ist, damit der jetzige IST-Zustand möglichst lange anhält.

Bei starkem Witterungsumschwung kann es dazu kommen, dass leichte Rückstände von der Konservierung sichtbar werden; das sieht aus, als wenn man vergessen hätte etwas abzulackieren. Diese überschüssige Konservierung lässt sich aber durch einfaches Wegwischen mit einem weichen Tuch entfernen.

Wie gut unsere Konservierung ist (schmutz- und wasserabweisend) konnte man einige Tage später sehen, als Regen einsetzte.





Trotz – oder vielleicht weil Herr Massutti so begeistert war von unserem Verfahren wollte er es genau wissen und schlug vor eine Meßreihe bzgl. des Lacks und der Schichtstärke zu machen. Vor, während und nach unserer Bearbeitung! Natürlich kannte er die ganzen aufwendigen Untersuchungsergebnisse, der führenden Institute, die sich umfassend mit unseren Verfahren beschäftigt hatten. Das Ergebnis war immer das gleiche: durch Verwendung von keinerlei aggressiven Schleifmitteln kann es folglich auch zu keinem Lackabrieb kommen! Dies wurde ja zusätzlich in unzähligen unabhängigen Gutachten, ja sogar in Gerichtsverfahren schriftlich bestätigt. Das heißt ja dann selbstredend, dass man diese Tatsache jetzt nicht bei jedem Fahrzeug immer wieder neu „beweisen“ muss, sondern man kann mit Fug und Recht diesen bestehenden Fakt als „ständig gegeben“ bezeichnen.



Unser Lacksachverständige Gregor Retkowski mit dem Lackschichtmessgerät Qnix1500, einem wahren Klassiker, sozusagen die „Nr.1“ bei Kfz-Sachverständigen, welches Herr Massutti für die Messungen ebenfalls benutzte.

Herr Massutti begründete seinen Vorschlag damit, dass man nun eine einmalige Gelegenheit hätte, eine neue aktuelle Untersuchung zu machen. Denn es wäre ja immerhin der erste Großschaden dieser Art auf österreichischem Boden der nach unserem Verfahren abgewickelt würde und dann gleich mit einer so schweren von niemandem zu entfernenden Verunreinigung.

Dies wäre auch im Falle eines Rechtsstreits mit einem eventuell unwilligen Geschädigten mit Sicherheit dienlich. Auch in Anbetracht der Einführung und Etablierung auf dem österreichischen Markt - also für zukünftige Schadenfälle - wäre diese unabhängige Untersuchung mit Sicherheit interessant.

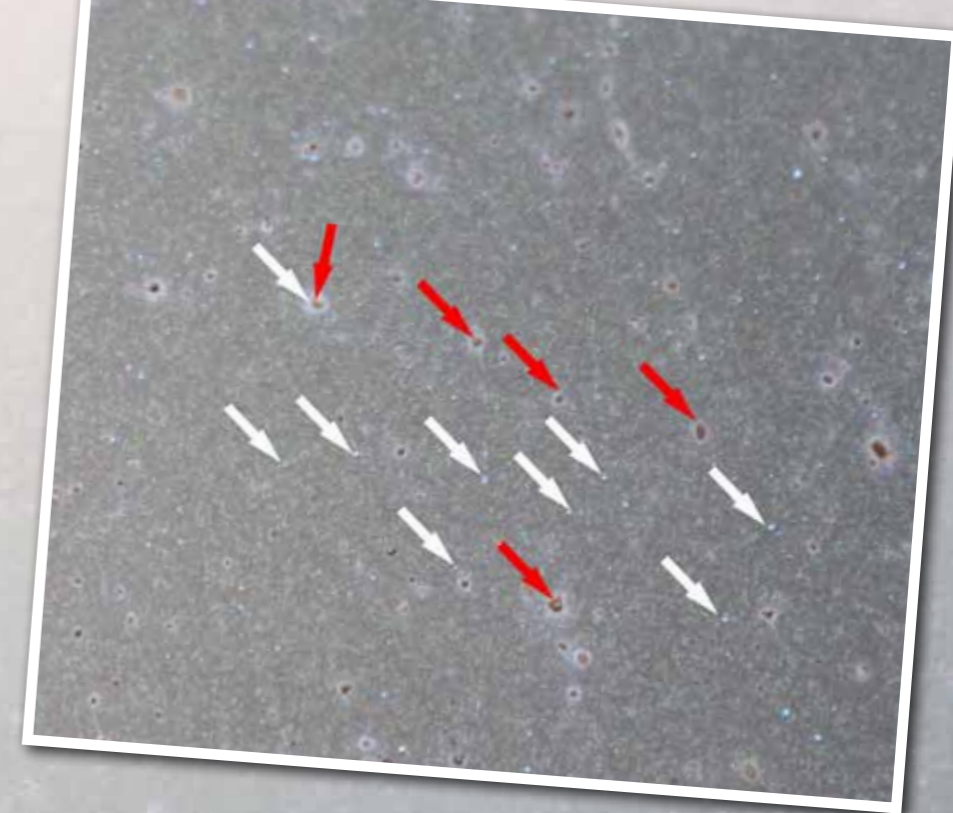


Als Versuchsfahrzeug für den Meßvorgang hatten wir uns einen älteren, dunkelgrünen Skoda ausgesucht. Warum? Zum einen ein durchaus alltägliches Auto, welches zusätzlich alle Voraussetzungen optimal mit sich bringt:

1. starke Verunreinigung durch Epoxidharznebel
2. Verunreinigungen von Flugrostpartikeln
3. Lackabblätterungen durch Haftungsschwäche
4. Lackreaktionen durch Insekten u.ä. Emissionen
5. Kratzer durch Fremdeinwirkung

Die geplante Meßreihe sollte zeigen, dass ohne Lackabrieb die eigentliche Verunreinigung (Epoxidharznebel) mit unserem Verfahren zu entfernen ist ohne dabei die anderen Oberflächen zu beschädigen oder auszudünnen.

Die Aufgabe gilt als erfüllt, wenn während und nach Abschluss der Sanierungsarbeiten die Schichtstärke gleichbleibt, die Verunreinigung sowie der Flugrost fachgerecht entfernt worden sind. Da keine aggressiven Schleifmittel zum Einsatz kommen, sind also weiterhin die Kratzer sichtbar und zu keinem Zeitpunkt ist der Lack in einem matten Zustand, der künstlich auf Glanz wieder hochpoliert werden müsste. Durch die im letzten Arbeitsgang eingearbeitete Konservierung wird eine Versiegelung erzielt, die zusätzlich dem Lack den ursprünglichen Tiefenglanz verleiht.



Nach der Wäsche haben wir zunächst Fotos vom IST-Zustand des Fahrzeugs gemacht.

Die beiden Bilder auf dieser Seite sind im Größenverhältnis 1:1 abgebildet worden.

Deutlich sichtbar beim blauen Pfeil eine Fehlstelle im Lack (vermutlich durch Steinschlag).

Der grüne Pfeil zeigt auf einen Bereich mit deutlich erkennbarer Lackreaktion. Hier hat ein Exkrement eine Oberflächenveränderung (in diesem Falle Kraterbildung / Zerstörung) hervorgerufen durch zulange Einwirkzeit. Ursache ist meist mangelnde Fahrzeugpflege. Wir erklären immer, dass man sein Auto waschen sollte, nicht damit es schön sauber ist, sondern damit genau derartige Lackschäden (ähnlich wie bei Vogelkot) nicht entstehen können.

Der rote Pfeil zeigt rostende Anhaftungen aus Metall. Dieser Flugrost ist eindeutig schon länger auf der Oberfläche, da er mit herkömmlicher Wäsche nicht zu entfernen ist. Ein weiteres Indiz ist, dass er bereits bräunlich rostet (wenn er frisch wäre, wäre er noch metallisch silbern). Um den eigentlichen Partikel haben sich bläuliche Oxidationsflecken gebildet, die durch den Verwitterungs- und Abrostungsprozess entstehen.

Die weißen Pfeile zeigen die bläuliche Epoxidharznebelverunreinigung.



Im Tageslicht nach der Wäsche sieht man den „realen“ Zustand der Oberfläche. Eindeutig erkennbar sind die unzähligen und tatsächlich nicht einzeln zählbaren Punkte der Epoxidharzverunreinigung. Der eigentliche Tiefenglanz der Lackierung ist nicht mehr erkennbar, da die Spiegelung der Umgebung nur noch in Umrissen erfolgt und keinerlei Details mehr zu erkennen gibt, da die gesamte Oberfläche mit einer Kruste der unterschiedlichsten Antragungen (Epoxidharz, Flugrost) überzogen ist.

Um effektiv arbeiten zu können, müssen wir mit speziellem Kunstlicht arbeiten. Diese Arbeiten können nur in einer Halle stattfinden, da während der unterschiedlichen Arbeitsgänge weder direkte Sonnenstrahlung noch Regen auf die Oberflächen einwirken dürfen.



Nach der Wäsche ledern wir die Oberflächen ab. Die Oberfläche ist dermaßen beaufschlagt, dass unzählige Fasern an den Erhebungen der Partikel hängen bleiben.

Jetzt - in der Halle mit Speziallicht - werden die bläulichen Punkte des Epoxidharzes noch sichtbarer, als zuvor. Die Unterscheidung zwischen oxidierten Flugrostpartikeln und der eigentlichen Verunreinigung ist nun auch einfacher.

Dass es selbst bei Originallack zu minimalen Abweichungen bei den Messungen an unterschiedlichen Bauteilen kommt, ist bekannt. Hier ist eine Toleranz von 10 µm akzeptabel. Daher führten wir mittig auf der Haube eine sogenannte „Referenzmessung“ durch (siehe oben). Die originalen Herstellerlacke variieren zwischen 70-250 µm. Mit den hier ermittelten 110 Mikrometern liegt der Hersteller also im unteren Bereich der Sollbeschichtung.

Wir waren von dem persönlichen Engagement, welches der kompetente Sachverständige schon die ganze Zeit an den Tag legte sehr angetan, und begrüßten seinen Vorschlag und stimmten ohne Bedenken ein.

Was nun kam war nicht „Herr Massutti misst mit irgendeinem Spielzeug-Messgerät die Lackstärke einmal morgens vor Antritt der Reinigungsarbeiten und einmal abends, um dann festzustellen, dass es keinerlei Abrieb gegeben hatte. Nein, es wurde ein extra Termin anberaumt, zu dem Herr Massutti das Beste am Markt befindliche Equipment zum Einsatz brachte um eine gerichtsverwertbare Untersuchung durchzuführen.

Wir gingen sogar so weit, dass man die ganze Untersuchung schon fast als Studie hätte titulieren können. Es wurden verschiedene Stellen auf diversen Ober-

flächen am Fahrzeug festgelegt und die Umgebungs- sowie die Temperatur der Oberflächen dokumentiert und protokolliert.

Dazu muss man wissen, dass die Schichtstärke nicht nur am ganzen Fahrzeug variiert sondern selbst auf jedem Bauteil starke Abweichungen aufweisen kann. Das wiederum hat zur Folge, dass die Angaben der meisten Hersteller schlichtweg gelogen sind und allenfalls als Durchschnittswerte bezeichnet werden können.

Dieser (unglückliche) Umstand ist aber in Gerichtverhandlungen, in denen Herr Retkowski als Gerichtssachverständiger fungiert, teilweise nicht wirklich hilfreich. Mit genau diesem Wissen im Hinterkopf, wurden daher nicht nur vorher und nachher Messungen vorgenommen, sondern jeder einzelne Arbeitsschritt wurde dokumentiert und untersucht.



Beide Fotos zeigen Messungen bevor die Sanierung begonnen worden ist. Deutlich zu erkennen, dass die Fasern vom Aledern noch sichtbar sind. 115 µm (5 µm mehr als auf der Haube somit im Toleranzbereich) ist der Referenzwert für das Dach. Mit dem Meßwert 111 µm war der maximal meßbare Unterschied auf der gesamten Dachfläche gerade mal 4 µm, ein deutlicher Hinweis, dass es sich um Originallack handelt und keine Nachlackierung bzw. Teillackierung stattgefunden hatte.



Gravierende Abweichungen der Ergebnisse ergaben sich an den verätzten Stellen bzw. dort wo sich durch Haftungsschwäche Bereiche der Klarlackschicht abgelöst hatten.

Das untere Foto zeigt „Vorher - Nachher“ Vergleich (oben: ohne Behandlung - unten: nach dem ersten Arbeitsschritt). Der Lack ist nicht stumpf geworden durch die Bearbeitung. Man sieht nur die Wischflecken der Wasserrückstände. Auffällig ist, dass sich keine Fusseln vom Leder mehr abgesetzt haben.



Eine direkte Messung im Bereich der Motorhaube nach dem ersten Arbeitsgang. Die angezeigten 119 µm sind absolut im Toleranzbereich und von daher wie zu erwarten konnten die Arbeiten ohne Bedenken fortgesetzt werden. Bereits hier waren die ersten neugierigen Halter beeindruckt. Mittlerweile hatte es sich in der Firma herumgesprochen, was hier gerade in punkto „Beweisführung: fachgerechte Sanierung ohne Abrieb“ unternommen wurde. Gespannt beobachtete man die anderen Zwischenmessungen.



Nach den Eingangsmessungen wurden immer wieder erneute Messungen nach jedem einzelnen Arbeitsgang durchgeführt. Jeder Arbeitsgang muss abgewaschen werden, da sich sonst die unterschiedlichen Chemikalien in ihrer Funktion gegenseitig behindern und keine Ablösung der Antragungen erfolgen kann.

Nach jedem einzelnen Arbeitsschritt waren jegliche Messungen vollkommen ohne Befund, sprich: es hatte kein Abrieb stattgefunden.

Erfreulicherweise geben die Bilder auch wieder, dass nach jedem Arbeitsgang nicht nur der Flugrost und auch die Epoxidharzpunkte weniger werden sondern der eigentliche Lack auch ständig besser wird bezogen auf seinen Tiefenglanz.





Immer wieder wenn die Leute eine Poliermaschine bei uns im Einsatz sehen, kommt die Aussage „Ach, ihr poliert das einfach so ab? Was nehmt ihr denn da? Politur von 3M ???“

Also, dass es nichts mit Abpolieren zu tun hat, dürfte selbst dem letzten Menschen mittlerweile klar geworden sein, da es bereits im Vorfeld Reinigungsversuche diverser Leute gegeben hatte, die gemerkt haben, abpolieren funktioniert absolut nicht.

3M? warum sollten wir das nehmen, wenn wir doch wissen, dass es erstens nicht abzupolieren geht und zweitens wir generell keine Politur mit aggressiver Schleifkörnung verwenden. Warum Leute immer vermuten, dass 3M zum Einsatz kommt, liegt darin begründet, dass unser Reiniger in die 1l Flaschen von 3M umgefüllt wird. Diese Flaschen sind total handlich und unkaputtbar. Im Firmen-Transporter führen wir ein großes Gebinde des Reinigers mit, und vor Ort füllen wir dies für die einzelnen Techniker in kleinere Behälter ab.

Ich erinnere mich noch gut an die Anfangszeiten, wo die Leute uns bei einer Frühstückspause überraschten. Als sie die Poliermaschine dabei zu unseren Füßen liegen sahen, sagte tatsächlich jemand total entsetzt: „Oh mein Gott, ihr flext die Autos ab???“ - Da fehlen einem die Worte. Dann doch bitte wieder lieber Poliermaschine sagen statt Flex....

Warum benutzen wir eine Poliermaschine? Weil wir zum einen am Ende des Arbeitstages sonst Arme wie ein Orang-Utan hätten, wenn wir alles von Hand auftragen würden; zum anderen ist so ein gleichmäßigeres Auftragen des Reinigers möglich.

Warum polieren wir die Fenster? Nocheinmal, wir polieren nicht!

Wir tragen unseren Reiniger auf - und natürlich auch auf das Fenster, denn auch hier hat sich der Farbnebel abgesetzt.

erneutes Waschen
dann nächster Arbeitsgang



Zusätzlich gab es eine Messung nach der abgeschlossenen Reinigung, bevor unsere Konservierung aufgetragen wurde. Die letzte Messung erfolgte nach der Konservierung des Fahrzeugs. Auch hier gab es keinerlei Abweichung, die mit einem digitalen Messgerät hätten festgestellt werden können.



Sensationell! Nach allen Arbeitsschritten nicht einen einzigen μm Abrieb. Das soll uns jemand mal nachmachen!

Gleiches Ergebnis auch bei den anderen zuvor markierten Stellen.

Auch im Dachbereich wie zuvor der gleiche Wert von 115 μm .





Im letzten

Arbeitsgang erhält der Wagen eine von Hand aufgetragene Konservierung.

Auch hier muss eine gewisse Einwirkzeit beachtet werden, um den idealen Effekt zu erhalten. Oberflächentechniker Stefan Meuser kontrolliert auch die Dichtungen und Türkanten, ob die vorherigen Arbeitsgänge allesamt das gewünschte Ergebnis bewirkt haben.

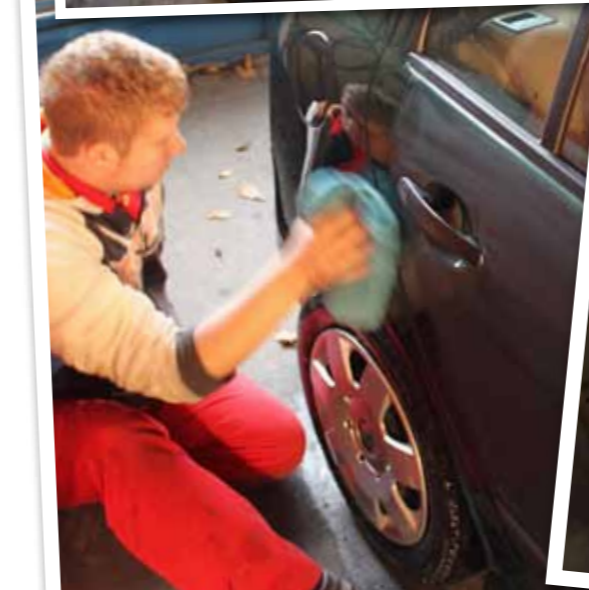
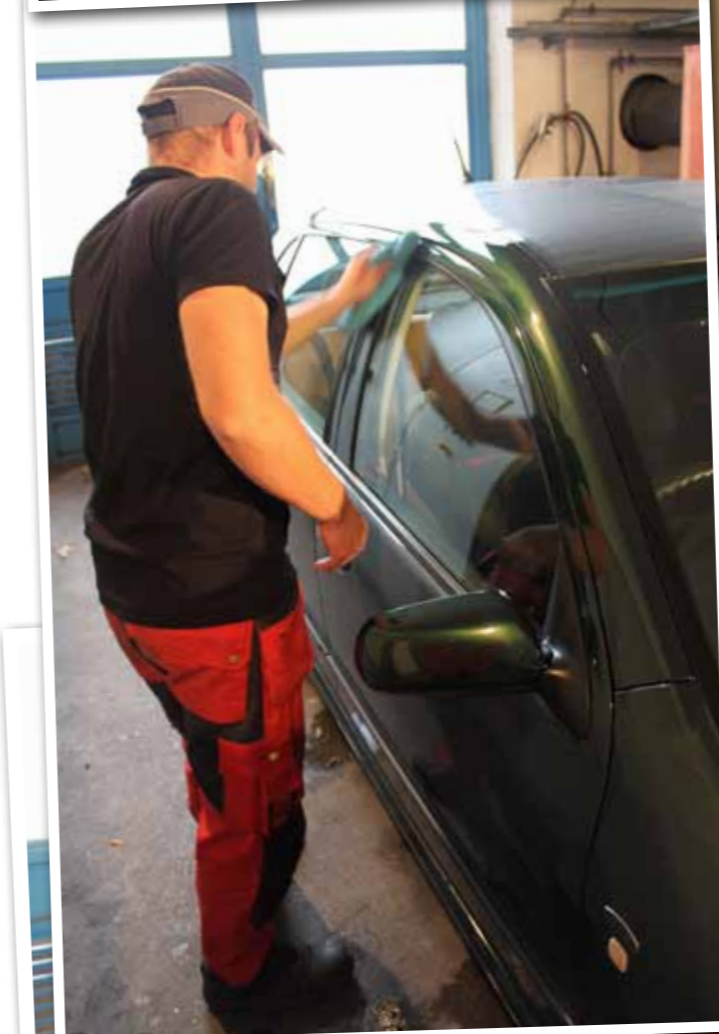
Die überschüssigen Anteile der Konservierung werden dann mit einer leichten Bewegung abgewischt und das finale Endergebnis ist nun erstmals zu bestaunen. „Glatt wie ein Baby-Popo!“ hörten wir sehr oft als erste Reaktion. Die Epoxidharz-Farbnebelpunkte und auch der Flugrost, Insektenrückstände, Baumharz, Teerspritzer und noch vieles mehr wurde fachgerecht entfernt. Ohne den Einsatz von aggressiven Schleifmitteln, ohne Säure, ohne Verdünnung!

Auch wenn wir hier die überschüssige Konservierung wieder entfernen, so kommt es im Nachhinein immer wieder zu einer leichten Steifenbildung bedingt durch Witterungsumschwung und Luftfeuchtigkeit (Umgebungsluft draussen im Vergleich zur Arbeitshalle). Diese feinen Streifen sehen aus wie Kratzer und sorgen manchmal für unberechtigte Reklamationen, dabei weisen wir extra bei der Rückgabe darauf hin, dass solche Spuren & Streifensichtbar werden können!

Nichtsdestotrotz, kein Grund zur Besorgnis:

einfach ein weiches Tuch nehmen und den Rückstand weg-wischen oder nach 2-3 Wagen-waschen verschwinden diese Spuren von selbst.

Auf den folgenden Bildern sehen Sie wie die überschüssige Konservierung entfernt wird und der Wagen in längst vergessenem Tiefenglanz wieder erstrahlt!



Bei jedem Auto erneut die Herausforderung anzunehmen, jedesmal ein perfektes Endergebnis abliefern zu wollen sowie die Tatsache, dass es zu keinem meßbaren Abrieb durch die Bearbeitung & Sanierung gekommen war hat übrigens sogar die Mitarbeiter von „Greg´s Autopflege Service“ vor Ort stark beeindruckt. Denn zum Teil waren Mitarbeiter, die zu diesem Zeitpunkt vor Ort waren, nie zuvor bei einer derartig intensiven Meßreihe zugegen. Daher hat dieser Tag der Studie und die Arbeiten von Herrn Massutti bei ihnen einen starken Eindruck hinterlassen.

Durch die tolle Koordination seitens Herrn Dühnfarth war es möglich Termine zur Sanierung am Block anzubieten. Dabei wurden nicht nur Fahrgemeinschaften gebildet um die Kosten für Leihwagen zu vermeiden, sondern wir passten uns zeitlich auch so an, dass wir teilweise Pausen von 2 Wochen eingelegt haben - um sozusagen den Urlaub der Fahrzeughalter zu kompensieren. Wir setzen die Arbeiten fort, als wieder genügend Leute ihr Fahrzeug zur Verfügung stellen konnten. Dieses Entgegenkommen bzw. diese Kooperation sorgte auf beiden Seiten für zusätzliche gute Stimmung.

Als dann die Tage aber immer kürzer wurden, und die Temperaturen entsprechend abfielen, wurde unseren Technikern noch einmal alles abverlangt. Trotz geheizter Halle war es mächtig kalt. Wenn man nun bedenkt, dass jeder Arbeitsgang abzuwaschen ist, so können Sie sich sicherlich ein Bild davon machen, wie gut genau diese Tätigkeit bei minus 16 Grad (!) durchzuführen ist.



Eiskrater vor der Wäsche - geschlossene Eisdecke nach der Wäsche!

Trotz Eisschicht sind die blauen Punkte zu sehen !!!





Trotz widriger Witterungsumstände bleibt das Endergebnis auf gleich hohem Niveau!

Obwohl wir teilweise mit 2 Teams gleichzeitig vor Ort waren, gab es Tage an denen wir gerade mal 2 Fahrzeuge fertig stellten; die Verunreinigung war einfach extrem stark und hat dermaßen viel Zeit in Anspruch genommen.

Da bei uns immer oberste Priorität ist, dass das Sanierungsergebnis des letzten Autos aus einem Schaden genauso gut ist, wie das Ergebnis des ersten Fahrzeugs, arbeiten wir eben nicht nach dem Motto eine möglichst hohe Stückzahl an Autos pro Tag zu schaffen. Diese disziplinierte Vorgehensweise sorgt u.a. dafür, dass die Quote der berechtigten Reklamationen auch nach 25 Jahren Tätigkeit und über 40.000 erfolgreich sanierten Fahrzeugen immer noch nahezu Null ist.

Diese selbstauferlegte Disziplin plus die extrem schwierige Verunreinigung und unser eigener Ansporn die Autos

dennoch bis zum Feierabend der jeweiligen Schicht des Halters fertig zu stellen um so die zusätzlichen Kosten gegenüber der Versicherung für einen Leihwagen zu ersparen, sorgte dafür, dass wir oftmals tatsächlich bis zur körperlichen Schmerzgrenze arbeiteten. Hinzu kam die bereits erwähnten Umstände, dass jedes Fahrzeug vor Beginn der Arbeiten gewaschen werden muss und zusätzlich jeder Arbeitsgang ebenfalls abzuwaschen ist.

Haben Sie schon mal probiert bei minus 16 Grad (!) ein Auto zu waschen?

Da hört trotz Eigenmotivation irgendwann der Spaß auf. Dennoch blieben wir schlichtweg mehrere Schichten jeden Tag vor Ort und arbeiten bis zu 15 Stunden täglich. Sehr oft haben wir im Dunklen die Arbeit begonnen und waren erst wieder im Hotel als die Sonne bereits untergegangen war.

Hinzukommt, dass unsere Techniker sowieso einen Tag länger als jeder anderer Montagebetrieb arbeiten. Wir reisen schon am Sonntag an und nicht erst am Montag. Wir arbeiten Freitag noch den gesamten Arbeitstag und fahren erst dann nach Hause. In diesem Fall - also von Steyr aus - bedeutet dies für die Heimreise satte 750 Kilometer zu fahren. Da bleibt nicht viel Zeit zur körperlichen Regeneration. Trotz der vielen Arbeit war erfreulicherweise die Zeit vor Ort so schön, dass gerade dieser Schadenfall uns wohl immer in Erinnerung bleiben wird. Tolles Essen, wunderschöne Landschaften und coole Leute, die mit leuchtenden Augen ihre Autos nach der Sanierung in Empfang nahmen und bei denen man merkte, dass die Herzlichkeit nicht aufgesetzt war sondern die lobenden Worte ernst gemeint waren und von Herzen kamen. Eine tolle Zusammenarbeit mit dem Sachverständigen Massutti, eine hervorragende Unterstützung durch Klaus Dühnfarth bzgl. des Arbeitsplatzes und der Terminvergabe und Koordination seiner Mitarbeiter.

Insgesamt ein starkes Team, welches mal wieder das Unmögliche möglich gemacht hatte.

In den Monaten vor Ort haben wir viel gelernt und konnten auch viel zurückgeben. Sicherlich hat unser Einsatz Geld gekostet. Aber er hat sich gelohnt und zwar aus verschiedenen Gesichtspunkten und auch für alle Beteiligten. Der Sachverständige kann sein Wissen aus der Praxis in der Theorie an seine Kollegen weitervermitteln und von der für Österreich neuartigen Sanierungsmethode berichten. Als Mann der ersten Stunde quasi, kann er als kompetenter Ansprechpartner und Anlaufstelle fungieren. Der Nutzen für die Geschädigten liegt ebenfalls auf der Hand. Eine Neulackierung ist immer die schlechteste Wahl; abgesehen von der Wertminderung kommt es häufig zu Komplikationen kurz nach der Lackierung: von Orangenhaut über Staubeinschlüsse im Lack, von neuem Farbnebel auf Scheiben durch falsches Abkleben bis hin zu klappernden Zierleisten, da sie nach dem Aus- und Einbau nicht mehr „richtig“ sitzen. Die Liste ließe sich beliebig negativ fortsetzen.



Der Vorteil für den Halter ist, dass bei der durch „Greg's Autopflege Service“ durchgeführten fachlich anerkannten Sanierung sämtliche Herstellergarantien erhalten bleiben. Es findet kein Lackabrieb statt. Das Auto erhält eine zusätzliche Konservierung was eigentlich schon eine Wertverbesserung darstellt. Abgesehen davon haben die Fahrzeughalter bei diesem Schaden doppelt gewonnen, da wir Ihnen zusätzlich den Flugrost ohne Berechnung entfernt haben. Aber auch die Versicherung ist – und das völlig zu Recht – der Gewinner. Zum einen hat die Versicherungsgesellschaft nach unseren Hochrechnungen rund 500.000 EUR gespart. Statt Neulackierungen und dem Austausch sämtlicher Kunststoffverkleidungen, Aufkleber, Cabriodächer und Gummidichtungen, konnten alle Oberflächen saniert werden und nicht ein einziges Bauteil musste getauscht werden. Hinzukommt dass durch unsere jahrelange Erfahrung der Arbeiten vor Ort sozusagen die Abwicklung gleich durchgeführt haben. Keiner der Geschädigten hat sich aufgespielt und ist zu einem anderen Sachverständigen gegangen um möglichst viel Geld abzuzocken – was aber im Gegenzug zusätzliche Gutachtenkosten für die Versicherung bedeutet hätte; kein Geschädigter musste zu einem Rechtsanwalt laufen um seine Ansprüche mit aller Gewalt durchzusetzen – auch hier entstanden keine zusätzlichen Kosten für die Versicherung. Abgesehen von der finanziellen zusätzlichen Belastung, die hier verhindert werden konnte muss man ja auch an den zeitlichen Ausfall des Sachbearbeiters denken, der in unzähligen Einzelanrufen sonst von den ganzen Geschädigten immer wieder bei seiner eigentlichen Arbeit unterbrochen worden wäre.



Daher ist die kleine Anekdote, wie sie der Sachverständige Massutti erzählte umso amüsanter:

Dem zuständigen Sachbearbeiter (in Österreich auch Referent genannt) Herrn Dr. Herbert Prähofer wurde mitgeteilt, wann die Arbeiten an den Fahrzeugen beginnen sollten. Rund 4 Wochen nach unserem Arbeitsbeginn rief dieser dann bei Herrn Massutti an und fragte, ob die Arbeiten denn noch nicht begonnen hätten? Er habe noch keine Rückmeldung der Halter gehabt... Dazu muss man den österreichischen Humor verstehen, denn gemeint war, dass sich – zu seinem absoluten Erstaunen – noch kein Geschädigter über diese „neue fremde deutsche Firma“ beschwert hätte. „Sei denn alles in Ordnung?“ wollte Herr Dr. Prähofer wissen...

Wir hoffen, dass wir einen positiven und bleibenden Eindruck hinterlassen konnten bei dieser ersten Zusammenarbeit in einem Großschaden. Pionierarbeit zu betreiben heißt, oftmals gegen den Strom schwimmen, allerdings ist das Risiko gering wenn man einen verlässlichen Partner im Rücken hat. Daher nochmals vielen Dank an Herrn Massutti für sein persönliches Engagement und an die DONAU Versicherung neue Wege zu betreten.

Wir denken es hat sich gelohnt.

Gregor Retkowski
Lack- und Brandsachverständiger
Greg's Autopflege Service

Nach Abschluss der Arbeiten erreichte uns dieses tolle Referenzschreiben von der Geschäftsführung von SLR:



SLR – Gußwerk II
Betriebsgesellschaft mbH
Gußwerkstraße 5
4400 Steyr

Greg's Autopflege Service
Alte Heerstraße 18
D-59494 Soest

Betreff: Emissionsschaden durch stark anhaftenden 2K-Epoxidharz an PKWs unserer Mitarbeiter

Sehr geehrter Herr Retkowski,

der Frust bei den Mitarbeitern der SLR – Gußwerk II Betriebsgesellschaft mbH war groß, als sie feststellen mussten, dass etliche ihrer PKWs während einer Fassaden-Sanierungsmaßnahme einer Fremdfirma mit Epoxidharz „eingenebelt“ worden waren.

Hierbei wurde schnell deutlich, dass die stark anhaftenden und deutlich mit dem bloßen Auge sichtbaren Punkte, sich nicht mit einer regulären Wagenwäsche entfernen ließen.

Da neben den privaten PKWs auch hochwertige Leasingfahrzeuge betroffenen waren, wurde zunächst die jeweilige Vertragswerkstatt aber auch zwei örtliche Aufbereiter aufgesucht. Vergeblich! Eine sehr ärgerliche Angelegenheit, da letztlich knapp 80 Autos betroffen waren!

Der von der Donau-Versicherung beauftragte Sachverständige Herr Massutti zeigte sich als weitsichtig und fachkompetent und verwies nach Besichtigung der Fahrzeug an Sie als Spezialfirma für die Entfernung von Industrieverschmutzungen.

Nachdem wir Kontakt mit Ihnen aufgenommen hatten, erklärten Sie, dass Sie anhand einer Analyse einen speziellen auf konkret diese Verunreinigung zugeschnittenen Reiniger hergestellt haben, und so in der Lage sind, die Autos zu reinigen. Durch die Verwendung eines speziellen Sanierungsverfahrens ist es möglich das Auto zu reinigen, ohne Säure, ohne aggressive Schleifmittel und ohne Verdünnung zu verwenden. Somit bleibt das Auto im Originalzustand erhalten und es ist keine Neulackierung notwendig!

Zunächst möchte ich positiv erwähnen, dass Sie direkt bei uns vor Ort gearbeitet haben. So wurden Ausfallzeiten minimiert und die Wagen konnten während der Arbeitszeit der Fahrzeughalter gereinigt werden.

Von sämtlichen Anbauteilen konnten Sie die hartnäckigen 2K Epoxid Antragungen entfernen. Keine Bauteile mussten neu lackiert oder getauscht werden.

Wir möchten uns ganz herzlich für das vor Ort gezeigte Engagement von Ihnen und Ihrer Mitarbeiter danken. Die Freundlichkeit, die Fachkompetenz in den Gesprächen und die geleistete Arbeit haben uns restlos überzeugt.

Vielen Dank!

Mit freundlichen Grüßen

Ing. Martin Niedermayr
Geschäftsführer