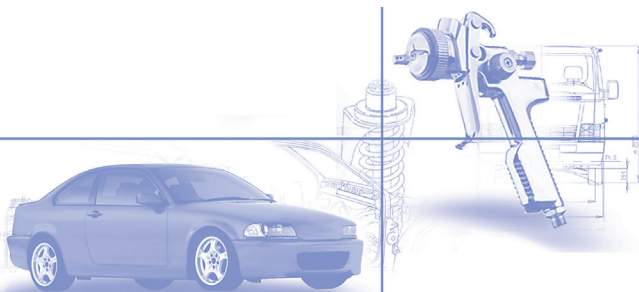


MERKBLATT

Unterschiede zwischen Serien- und Reparaturlackierung Gründe für Farbtondifferenzen und die Notwendigkeit der Beilackierung

Von Dipl.-Ing. Hans-Peter Müller



© 2014 Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung e. V.
Institution zur Grundlagenforschung und Zeiterfassung für Karosserie-, Lackier- und Fahrzeugtechnik
Friedberger Straße 191, 61118 Bad Vilbel

1. Auflage, **Januar 2014**

MERKBLATT

**Unterschiede zwischen Serien- und Reparaturlackierung
Gründe für Farbtondifferenzen und die Notwendigkeit der Beilackierung**

Von Dipl.-Ing. Hans-Peter Müller

Satz & Layout: Michael Zierau
Druck: Druckerei Malich, Frankfurt

Das Werk ist mit größter Sorgfalt erarbeitet worden. Gewähr und Haftung für die Richtigkeit der Inhalte können nicht übernommen werden.

VORWORT

Bei unfallbedingten Schadensereignissen ist sowohl im Haftpflicht-, als auch im Koskoschaden der Fahrzeugzustand wiederherzustellen, der unmittelbar vor Eintritt des Schadensereignisses bestand. Neben einer sach- und fachgerechten Karosseriereparatur gilt dies auch für die Fahrzeuglackierung.

Bei einer fachgerechten Lackierung geht es immer wieder auch um die Frage, ob die so genannte Ein- oder Beilackierung zu den schadensbedingten Kosten gehört. Die Beilackierung kann sich dabei auf das reparierte Teil beschränken oder auch auf das angrenzende Teil erstrecken.

Hilfreich sind hierzu die von den Kfz-Branchenverbänden und Institutionen erstellten Merkblätter „Spotlackierung“ und „Ausbesserungen für Uni- und Effektlackierungen“. Dort wird die Beilackierung vom technischen Ablauf her beschrieben. Die in den Merkblättern enthaltenen Kernsätze lauten: „Der Lackierfachmann entscheidet, ob eine Reparatur nach Lackstufe 2, 3 oder durch eine Spotlackierung ausgeführt wird“ (Spotlackiermerkblatt) bzw. „die Entscheidung über eine Beilackierung von angrenzenden Teilen wird vom ausführenden Lackierfachmann anhand der von ihm hergestellten Farbmuster getroffen“ (Merkblatt Uni- und Effektlackierungen).

Die Beilackierung hat in den letzten Jahren angesichts der rund 40.000 auf dem Markt befindlichen Farbtonen deutlich an Bedeutung gewonnen. Farbtonunterschiede an Fahrzeugen kommen teilweise bereits in der Serie vor. Entscheidend ist allerdings, dass eine Reparaturlackierung völlig anders, mit anderen Lacken und anderen Techniken, durchgeführt wird als die Werkslackierung. Farbtonunterschiede sind nahezu unvermeidbar. Damit aber das menschliche Auge die noch vorhandenen Farbunterschiede nicht mehr als Unterschiede wahrnehmen kann, hat sich die Technik der Beilackierung seit vielen Jahren durchgesetzt, um eine möglichst hohe Kundenzufriedenheit zu erreichen.

Die Praxis läuft in vielen Fällen allerdings anders: Nach einem Schadensereignis muss der beauftragte Sachverständige bei Erstellung seines Gutachtens oft zu einem Zeitpunkt auch über die Notwendigkeit der Beilackierung entscheiden, bevor überhaupt ein Lackierfachmann das Fahrzeug gesehen hat. Das Gutachten regelt aber den Reparaturweg. Entscheidet dann zu einem späteren Zeitpunkt der Lackierfachmann über die Notwendigkeit der Beilackierung, obwohl diese nicht im Gutachten aufgeführt ist, dann kann über diese Reparaturausweitung eine Diskussion mit dem Sachverständigen oder dem Versicherer über die Erforderlichkeit der Beilackierung und die Übernahme der dadurch bedingten Zusatzkosten für eventuell anfallende Nebenarbeiten entstehen. Diese Diskussion sollte möglichst vermieden werden, zumal der Lackierprozess häufig bereits begonnen hat und keine Zeit für Diskussionen zur Verfügung steht. Eine enge Zusammenarbeit zwischen KFZ-Sachverständigen und dem Lackierer sollte vor Reparaturbeginn der Regelfall sein.

Das Merkblatt „Beilackierung“, erstellt vom international anerkannten Lackexperten Diplom-Ingenieur Hans-Peter Müller, erläutert die Unterschiede zwischen der Werks- und der Reparaturlackierung und legt dar, warum eine Farbangleichung durch Beilackierung in vielen Fällen unumgänglich ist, um ein optisch gutes Lackierergebnis zu erzielen.

Das Merkblatt gibt allen am Reparatur- und Lackierprozess beteiligten Personengruppen, also Kunden, Versicherern, Sachverständigen und Fachwerkstätten Hilfestellung für die Schadenskalkulation und die Reparaturdurchführung.

Der Inhalt dieses Merkblattes wurde von folgenden Institutionen geprüft und akzeptiert und hat somit Gültigkeit für alle am Schadensprozess Beteiligten:

- Bundesverband Farbe Gestaltung Bautenschutz, Bundesfachgruppe Fahrzeuglackierer (BFL)
- Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e. V. (BVSK)
- Kraftfahrzeugtechnisches Institut und Karosseriewerkstätte GmbH & Co. KG (KTI)
- Verband der deutschen Lack- und Druckfarbenindustrie e. V. (VdL)
- Verband der unabhängigen KFZ-Sachverständigen e. V. (VKS)
- Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V. (ZDK)
- Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik e. V. (ZKF)

Bad Vilbel, Januar 2014

Peter Börner, IFL-Vorstand

UNTERSCHIEDE ZWISCHEN SERIEN- UND REPARATURLACKIERUNG GRÜNDE FÜR FARBTONDIFFERENZEN UND DIE NOTWENDIGKEIT DER BEILACKIERUNG

-Kurzfassung-

Ein Fahrzeughalter kann erwarten, dass der Zustand seines Fahrzeuges nach einer unfallbedingten Reparatur sowohl im Haftpflicht- als auch im Kaskofall so wiederhergestellt wird, wie er unmittelbar vor Eintritt des Schadensereignisses bestand. Dies gilt gleichermaßen für die Karosseriereparatur wie für die Reparaturlackierung.

Zu einer fachgerechten Lackierung gehört nicht nur, dass der Korrosionsschutz wieder hergestellt wird, sondern auch, dass weder Farbton- noch Effektunterschiede zur Originallackierung für das menschliche Auge zu erkennen sind. Der Auftraggeber erwartet die „unsichtbare Reparatur“. Dies ist ohne die Beilackierung von angrenzenden Teilflächen, um einen Farbtonunterschied für den Betrachter unsichtbar zu machen, bei vielen Farbtönen fast unmöglich. Hierfür gibt es verschiedenste Gründe:

- Die Automobilindustrie ist nicht in der Lage, exakt denselben Farbton in unterschiedlichen Werken auf unterschiedlichen Modellen über einen längeren Zeitraum zu lackieren.
- Auf dem jeweiligen Fahrzeug weicht der Farbton auf liegenden Flächen (z. B. Kofferraumdeckel) vom Farbton der Senkrechten (z.B. Fahrertür) ab.
- Anbauteile werden lackiert an das Produktionsband geliefert – d.h. mit unterschiedlicher Lackqualität, appliziert mit unterschiedlichen Verfahren.

Daraus folgt, dass auf einem werkslackierten Fahrzeug bereits mehrere Farbnuancen vorhanden sind. Dieses Fahrzeug muss nun aber im Reparaturfall mit einer vollkommen anderen Lacktechnologie mit einem Lackierverfahren, bei dem weder Applikationsgerät, relative Luftfeuchte noch Temperatur bei der Applikation und der Trocknung mit der Werkslackierung übereinstimmen, lackiert werden.

Noch deutlicher wird diese Schwierigkeit oder fast Unmöglichkeit, wenn man weiß, wie stark sich die Pigmentierung eines Farbtones der Serienlackierung von der Reparaturlackierung unterscheidet. Während für die Rezeptierung des Serienlackes aus einer sehr großen Anzahl von Pigmenten diejenigen zur Verfügung stehen, die zur Nachstellung des Urmusters aus qualitativen, wirtschaftlichen und produktionstechnischen Gründen am geeignetsten erscheinen, stehen dem Hersteller des Reparaturlackes für die Nachstellung dieses Farbtones nur die Pigmente zur Verfügung, die er in der Vergangenheit einmal für sein Mischfarbensystem ausgewählt hat. Durch das Kombinieren dieser limitierten Pigmentmenge (deutlich unter 100) müssen für die Reparaturlackierung über 40.000 Farbtöne dargestellt werden. Alle Hilfsmittel, die der Lackhersteller zur Verfügung stellt, wie z. B. mehrere Varianten zu jedem Farbton, Farbtondokumentation und Farbtonmessgeräte unterstützen den Reparaturlackierer bei der Suche nach der bestmöglichen Farbnuance, aber auch nicht mehr. Die immer wieder verwendete Aussage, der Lackierfachmann müsse „auf Stoß“ lackieren können, entspricht nicht der Realität.

Bei manchen Farbtönen mag das zutreffen, bei den meisten modernen Farbtönen aber nicht.

Sowohl der qualifizierte KFZ-Sachverständige, als auch der Lackierfachmann kennen diese Problematik. Sie können drei typische Fälle unterscheiden:

- a) Es ist branchenbekannt, dass ein Farbton unproblematisch lackiert werden kann. Eine Beilackierung wird nicht kalkuliert.
- b) Es ist branchenbekannt, dass für einen Farbton eine Beilackierung zwingend erforderlich ist. Somit wird die Beilackierung inkl. De- und Montagearbeiten kalkuliert.
- c) Es gibt bei einem Farbton Zweifel hinsichtlich der Beilackierung. Dann wird sich der Sachverständige um Informationen kümmern müssen, die ihm die Entscheidung ermöglichen, wie er zu kalkulieren hat. Der Lackierer und der Sachverständige müssen hier zusammen arbeiten.

Mehr als 90 % der in den letzten Jahren zugelassenen PKW sind in Metallic- oder Effektfarbtönen lackiert. Die Beilackierung ist in den meisten Fällen unumgänglich, um den Halter eines zu reparierenden Fahrzeuges zufrieden zu stellen. Der Lackierfachmann trägt zudem das Risiko für eine Zweit Reparatur (Nachbesserung), wenn er sich gegen das Beilackieren entschieden hat und daraufhin die Farbtondifferenz vom Kunden beanstandet wird. Der eingebundene Kfz-Sachverständige kann häufig ebenfalls vor Beginn der Reparatur nicht beurteilen, ob eine Beilackierung notwendig wird. Also muss der Lackierfachmann nach Erstellen des Musterbleches darüber entscheiden. Technisch beherrscht der Lackierfachmann die Beilackierung, die hierfür erforderlichen Kosten hat der auftraggebende Kunde oder im Versicherungsfall der Versicherer zu übernehmen.

Bad Vilbel, Januar 2014

UNTERSCHIEDE ZWISCHEN SERIEN- UND REPARATURLACKIERUNG GRÜNDE FÜR FARBTONDIFFERENZEN UND DIE NOTWENDIGKEIT DER BEILACKIERUNG

-Langfassung-

Ein Fahrzeughalter kann erwarten, dass sein Fahrzeug nach der unfallbedingten Reparatur so wiederhergestellt wird, dass weder Farbton- noch Effektunterschiede der Reparaturlackierung zur Originallackierung für das menschliche Auge zu erkennen sind. Die Reparaturlackierung darf nicht schlechter, aber auch nicht besser in Bezug auf Glanz, Verlauf, Effekt und Farbton sein als die Originallackierung, auch Werks- oder Serienlackierung bezeichnet. Eine optimale Reparaturlackierung sollte die vollkommene Kopie der Werkslackierung sein, der Fahrzeughalter erwartet die „unsichtbare Reparatur“.

Aus verschiedensten Gründen ist dies nahezu unmöglich. Betrachtet man die Unterschiede zwischen einer Werkslackierung und einer Reparaturlackierung, so sieht man, dass praktisch keiner der Parameter übereinstimmt.

Unterschiede zwischen den Lackierverfahren

	Werkslackierung (Serienlackierung)	Reparaturlackierung
Applikation	Roboter, elektrostatisch	von Hand, pneumatisch
Schichtdicken	exakt gleichbleibend, $\pm 5\%$ der gewünschten Schichtdicke für jedes Karoseriesegment	gefühlsmäßig, $\pm 50\%$ der gewünschten Schichtdicke
Relative Luftfeuchte	$60\% \pm 5\%$	zwischen 15-90%
Temperatur bei der Applikation	$20 \pm 1^\circ\text{C}$	zwischen 15-35°C
Trocknungstemperatur	140°C	< 60°C

Die Unterschiede zwischen Werkslackierung und Reparaturlackierung bei der Applikation sind so groß, dass sogar bei der Verwendung des Serienlackes als Reparaturlack nicht akzeptable Farbtonunterschiede auftreten.

Es gibt zwar von den Automobilherstellern festgelegte Farbtonstandards, aber:

- Von jedem Automobilhersteller werden in verschiedenen Werken und Ländern in unterschiedlichen Lackieranlagen Fahrzeuge mit unterschiedlicher Geometrie mit Lacken von unterschiedlichen Lackherstellern und Technologien im theoretisch gleichen Farbton lackiert.
- Je länger ein Farbton eingesetzt wird, je mehr Werke des Automobilherstellers diesen Farbton verwenden und je mehr Zulieferer es für diesen Farbton gibt, desto mehr Farbtonvarianten innerhalb eines Farbtonstandards gibt es im Markt.
- Auf dem jeweiligen Fahrzeug kann der Farbton auf den liegenden Flächen (z. B. Kofferraumdeckel) vom Farbton auf den senkrechten Flächen (z. B. Fahrertür) abweichen.
- Anbauteile (z. B. Stoßfänger) werden lackiert an das Band geliefert - d.h. mit unterschiedlichem Lack, appliziert mit unterschiedlichen Verfahren; dadurch entsteht eine weitere Quelle für Farbtondifferenzen.
- Wiederholungslackierung durch Nachlackierung am Band ergeben Farbtonabweichungen.

Daraus folgt:

Auf einem werkslackierten Fahrzeug sind bereits mehrere Farbtonnuancen vorhanden.

Unterschiede in der Pigmentierung der Farbtöne

	Werkslackierung (Serienlackierung)	Reparaturlackierung
Pigmentierung	pro Farbton freie Auswahl der günstigsten Pigmente	aus begrenzter Anzahl von Mischfarben (<100) werden durch Kombination mehr als 40.000 Farbtöne dargestellt
Farbtongenauigkeit	komfortable Toleranz zum OEM-Standard	keine Toleranz zur Originallackierung

Pigmentierung: Für die Rezeptierung des Serienlackes werden aus einer großen Anzahl von Pigmenten die Pigmente ausgewählt, die zur Nachstellung des Urmusters aus qualitativen, wirtschaftlichen und produktionstechnischen Gründen am geeignetsten erscheinen. Dagegen stehen dem Hersteller des Reparaturlackes für die Nachstellung dieses Farbtons nur eine sehr begrenzte Anzahl von Mischfarben, die deutlich unter 100 – inklusive Effektpigmente – liegt, zur Verfügung. Durch das Kombinieren dieser limitierten Pigmentmenge müssen für die Reparaturlackierung über 40.000 Farbtöne dargestellt werden.

Farbtonstandards: Der Farbtonstandard des Automobilherstellers ist für den Reparaturlackhersteller, entgegen der landläufigen Meinung, nur ein erster Anhaltspunkt. Durch

Messungen der ersten Fahrzeuge im Markt ermittelt er dann die Werte für den internen Standard einer ersten Variante. Sollte sich in der Folgezeit zeigen, dass sich der Farbton in der Produktion neuer Fahrzeuge signifikant in eine Richtung (heller, dunkler, bunter usw.) verändert hat, dann wird ein weiterer Standard für die zweite Variante erstellt. Solange ein Farbton am Band läuft, kann der Reparaturlackhersteller nicht darauf verzichten, immer wieder Fahrzeuge messtechnisch zu kontrollieren, um weitere Varianten frühzeitig festzustellen.

Ergänzend muss in die Betrachtung einbezogen werden, dass bei älteren Fahrzeugen Farbtonveränderungen durch UV-Strahlung oder chemische Einflüsse auftreten können.

Unterschiede im Lackaufbau (Untergrund Stahl)

	Übliche Werkslackierung ohne Wiederholungslackierung	Reparaturlackierung
Primer	KTL $18 \pm 22 \mu\text{m}$	Primer auf PVB-Basis 5-20 μm oder auf Epoxid- oder Acrylatbasis 20-60 μm
Füller	35-45 μm	Schleiffüller 30-100 μm oder Dickschichtfüller 100-200 μm oder Nass-in-Nass-Füller 30-50 μm
Basislack	12-15 μm	15-30 μm
Klarlack	35-45 μm	40-70 μm
Summe	100 - 140 μm	100-360 μm

Der Lackaufbau der Serienlackierung unterscheidet sich grundlegend von dem der Reparaturlackierung. Während die Technologie der in der Serie verwendeten Lacke sehr ähnlich ist, werden bei der Reparaturlackierung, speziell im Primer- und Füllerbereich, unterschiedliche Technologien mit unterschiedlichsten Schichtdicken eingesetzt. Das heißt aber auch, dass eine höhere Gesamtlackschichtstärke in der Reparaturlackierung unvermeidbar ist. Hinzu kommt, dass die Schwankungsbreite der Gesamtschichtstärke bei der Werkslackierung pro Lackieranlage noch geringer ist, als die Einzelwerte der Tabelle andeuten. Bei den Werten der Füller und Primer der Reparaturlackierung dagegen handelt es sich um Soll-Werte der unterschiedlichen Technologien, die aber keine Qualitätsunterschiede bedeuten.

Eine Reparaturlackierung muss somit zwangsläufig zu einem insgesamt höheren Lackauftrag führen. Qualitativ gibt es zwischen der Werks- und der Reparaturlackierung jedoch keine Unterschiede, sie sind gleichwertig.

Folgerung: Betrachtet man alle diese technischen Gegebenheiten und Unterschiede, dann ist zu verstehen, dass der Farbton der Reparaturlackierung von dem der Werkslackierung abweicht.

Hilfen zur richtigen Farbtonfindung

Damit der Reparaturlackierer sich bei dieser Problematik der Farbtonfindung zurechtfindet, bieten die Lackhersteller verschiedene Hilfen an:

Farbtondokumentation: Eine Farbtondokumentation enthält Nachstellungen der Standardfarbtöne und bis zu 5 oder 6 Varianten, von denen Farbtonrezepturen ausgearbeitet wurden. Diese Paspeln oder Bleche werden unter standardisierten Bedingungen (Temperatur, relative Luftfeuchtigkeit, Abstand zum Objekt, Durchflussmenge usw.) von einem Roboter lackiert. Mit Hilfe von Farbmustern kann der Lackierfachmann durch Nuancieren eine Farbtonverbesserung erreichen, aber eine 100-prozentige Farbtonangleichung ist nicht möglich. Anhand dieser Paspeln oder Farbtonbleche muss sich der Lackierer für eine Variante entscheiden. Da er aber nie unter den gleichen standardisierten Bedingungen wie der Ersteller der Farbtondokumentation arbeiten kann, kann er nur annähernd den gleichen Farbton erzielen. Ein bis zwei lackierte Farbmusterbleche mit dem vor Ort angemischten Lack können ihm etwas mehr Sicherheit bringen.

Anmerkung: Die von der Bundesfachgruppe Fahrzeuglackierer (BFL) im „Merkblatt für Ausbesserungen von Uni- und Effektlackierungen“ niedergelegten Aussagen kommen zum gleichen Ergebnis.

Farbtonmessgeräte: Die heute im Markt befindlichen Messgeräte können sehr hilfreich sein, wenn man vor der Reparatur den Farbton in der Nähe der Reparaturstelle misst. Das Gerät vergleicht dann die Remissionskurve des gemessenen Farbtons mit den im Gerät abgespeicherten Remissionskurven und wählt dann die aus, die der gemessenen am nächsten kommt. Das heißt aber, dass Farbtonmessgeräte auch nur elektronische Farbtondokumentationen sind, allerdings mit viel mehr abgespeicherten Varianten, einem sehr genauen Auge und der Möglichkeit, Rezepturen selbst abzuändern. Die Größe und die Struktur von Effektpigmenten müssen vom Lackierer aber nach wie vor geschätzt werden. Das Farbtonmessgerät gibt keinen Hinweis auf eine Dreischichtlackierung, auf nicht ausreichend deckend lackierte Basislackierung oder auf bei der Serienlackierung eingefärbte Klarlacke. Farbtonmessgeräte dienen deshalb zwar zur Farbtonverbesserung, aber können ebenfalls nur annäherungsweise den gleichen Farbton rezeptieren.

Notwendigkeit der Beilackierung

Die VDI-Richtlinie 3456, die den Stand der Technik bei der Reparaturlackierung beschreibt, sagt zur Beurteilung von Farbtonmessgeräten folgendes aus: ...die Genauigkeit dieser Bestimmung vor Ort erlaubt noch nicht, dass man auf ein Mitlackieren von angrenzenden Teilen (Beilackieren) und Nachnuancieren verzichten kann....

Dieses Verfahren des „Beilackierens“ definiert die gleiche Richtlinie wie folgt: Mitlackieren der an die Reparaturstelle angrenzenden Teilflächen, um einen Farbtonunterschied für den Betrachter unsichtbar zu machen, wird vorwiegend bei Metallic- und Effektfarbtönen angewendet (siehe AZT-Merkblatt für Ausbesserungen von Uni- und Effektlackierungen).

Das häufig geäußerte Argument, der Lackierfachmann müsse in der Lage sein, auf Stoß zu lackieren, wird aufgrund der schwierigen Farbtonfindung damit widerlegt. Die Beilackierung ist in den meisten Fällen unumgänglich, da in Deutschland mehr als 90 % der neu zugelassenen PKW in Metallic- oder Effektfarbtönen lackiert sind. Dieses Wissen haben qualifizierte Sachverständige ebenso wie die Fahrzeuglackierer in den reparierenden Werkstätten.

Es handelt sich beim „Beilackieren“ um ein allgemein anerkanntes Verfahren, das im Merkblatt für Ausbesserungen von Uni- und Effektlackierungen detailliert beschrieben wird. Der Lackierfachmann – und nur der Lackierfachmann – kann und muss letztlich die Entscheidung treffen, ob bei einer Reparaturlackierung dieses Verfahren angewendet wird.

Technisch gesehen ist das Beilackieren heute kein Problem. Jeder Reparaturlackhersteller bietet hierfür detaillierte Merkblätter mit der Beschreibung des Arbeitsablaufes und der notwendigen Additive, Verdüner und Schleifpräparaten an. Der Lackierfachmann beherrscht diese Technik.

Schlussbemerkung

Angesichts der immer komplizierteren Farbtöne moderner Automobillacke ist es für den Lackierfachmann gerade bei aktuellen Farbtönen nahezu unmöglich, den ausreichend genauen Farbton einer Reparaturlackierung zu treffen. Für die lackierende Werkstatt und den Lackierfachmann steht aber die Qualität der Arbeit, einhergehend mit hoher Kundenzufriedenheit, stets im Mittelpunkt. Der Kunde kann ein Ergebnis erwarten, das Farbtonunterschiede unsichtbar macht. Daran wird primär die Qualität der Reparaturarbeit gemessen. Technisch beherrscht der Lackierfachmann die Beilackierung. Die hierfür erforderlichen Kosten hat der auftraggebende Kunde oder im Versicherungsfall der Versicherer zu übernehmen.

Auch der Kfz-Sachverständige muss bei der Begutachtung eines Schadens fachlich in der Lage sein zu beurteilen (ggf. nach Rücksprache mit dem Lackierfachmann), ob im konkreten Fall eine Beilackierung erforderlich ist. Für die Beurteilung sollen die im vorliegenden Merkblatt aufgeführten Argumente eine Entscheidungsgrundlage darstellen.

Bad Vilbel, Januar 2014

IFL-Mitglieder (Stand Januar 2014)
alphabetisch

Audatex Deutschland GmbH, Minden

Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen
Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V. (BVSK), Potsdam

Bundesinnung der Karosseriebauer- und Wagner, Wien

DAT-Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Filderstadt

DEKRA Automobil GmbH, Stuttgart

Schweizerischer Carosserie-Verband VSCI, Zofingen

SSH-Schaden-Schnell-Hilfe GmbH, Hamburg

TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH, Köln

TÜV Süd Auto Service GmbH, München

TÜV Thüringen GmbH & Co. KG, Erfurt

VdTÜV-Verband der Technischen Überwachungsvereine e.V., Berlin

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. (ZDK), Bonn

Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik e.V. (ZKF), Bad Vilbel

IFL-Fördermitglieder

ControlExpert GmbH, Langenfeld

EUROGARANT AutoService AG, Bad Vilbel

Hagelschaden-Centrum Douteil GmbH & Co. KG, Kamp-Lintfort

PPG Deutschland Sales & Service GmbH, Hilden

Verband der unabhängigen Kfz-Sachverständigen e.V. (VKS), Rennerod



