SCHADEN.NEWS



12.12.2018

HABEN SIE'S GECHECKT?

Zunehmend komplexere Fahrzeugtechnik und ein schwieriger Zugang zu Reparaturdaten – zusammengenommen stellen diese beiden Aspekte gerade freie Werkstätten vor enorme Herausforderungen. Allein der Blick auf die vom Hersteller vorgesehenen AW lässt erahnen, welchen technologischen Sprung die Fahrzeugverglasung in den vergangenen 20 Jahren gemacht hat: Hier hat sich der Aufwand vom Golf III auf den Golf VII mit entsprechenden Fahrerassistenzsystemen beinahe verdoppelt. Kalibrierung und Justierung brauchen eben ihre Zeit. Stefan Schmadtke, Vorstand der Wintec AG, ist davon überzeugt, dass die Luft in diesem Segment für nicht spezialisierte Autoglaser zunehmend dünner wird.

In diesem Kontext von zentraler Bedeutung: tagesaktuelle Herstellerdaten. Denn ein weit verbreiteter Irrglaube hierbei ist, dass der Datenzugang eher für klassische Reparatur- und Servicearbeiten relevant ist. Doch auch für die Instandsetzung von Unfallschäden und teilweise bereits bei Smart-Repair-Aufträgen sollte der Fachmann vor dem Anpacken unbedingt die entsprechenden Herstellerinformationen und Reparaturleitfäden zu rate ziehen. So ist bei einigen Automobilherstellern bereits das Überlackieren des Stoßfängers verboten, wenn sich dahinter entsprechende Radarsensoren befinden.

Klar ist bei der aktuellen Modell- und Ausstattungsvielfalt: das Ausdrucken, Abheften und einsortieren von Hersteller- und Reparaturinformationen reicht bei der heutigen Komplexität schon lange nicht mehr aus. Hier sind Werkstattleiter und Geschäftsführer gefragt, ihre Mitarbeiter konstant zu sensibilisieren – denn versagt ein sicherheitsrelevantes Bauteil, steht auch der Betrieb in der Pflicht. Beispielsweise, wenn die Sensoren hinter der Frontscheibe aufgrund falschen Einbaus

oder fehlerhafter Kalibrierung nicht korrekt arbeiten und das Fahrzeug dadurch von der Straße abkommt.

Darüber hinaus kann die Nichtbeachtung von Herstellerdaten auch renditerelevant werden: Das zeigt das Beispiel des Scheibentauschs an der aktuellen E-Klasse. Wer hier nicht vorab checkt, ob er es mit der Ausstattungsvariante mit Mono- oder Stereokamera zu tun hat, wendet unter Umständen Zeit für eine (nicht erforderliche) dynamische Kalibrierung auf, die ihm hinterher gekürzt wird.