23.10.2019

KTI-STUDIE: WORAUF KOMMT ES BEI DER INSTANDSETZUNG VON STOSSFÄNGERN AN?

Der Stoßfänger gehört bei einem Unfall zu den am häufigsten beschädigten Fahrzeugteilen. Gleichzeitig ist es mit das wichtigste Bauteil für die Platzierung von Sensortechnik. Genau deshalb hat das Kraftfahrzeugtechnische Institut (KTI) in einer neuen Studie die „Instandsetzung von Stoßfängern unter Berücksichtigung von Fahrerassistenzsystemen“ untersucht. „Hintergrund ist unser Projekt FairRepair II mit dem wir den Einfluss von Reparatur auf die Funktion von Fahrerassistenzsystemen untersuchen“, erklärt Leiter der Schadenforschung Helge Kiebach im Gespräch mit schaden.news. „Wir haben zwei Ziele: 1. Die Erhaltung der Funktion von Fahrerassistenzsystemen über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeug. 2. Es soll sichergestellt werden, dass auch in Zukunft moderne Fahrzeuge wirtschaftlich und zugleich fachgerecht instandgesetzt werden können.“ In den kommenden Jahren wird sich zudem der Fahrzeugbestand so stark verändern, dass K&L-Betriebe bei der Unfallschadenreparatur kaum noch an der Sensor- und Kameratechnik vorbeikommen. Sowohl bei der Instandsetzung von Stoßfängern als auch bei Reparatur oder Tausch der Frontscheibe.

KTI-STUDIE STARTET UND WIRD IN DEN NÄCHSTEN MONATEN DURCHGEFÜHRT

Schon heute verfügen gemäß DAT-Report drei von vier PKW über ein ultraschallbasiertes Parkassistenzsystem und etwa jedes sechste Fahrzeug ist mit radarbasierten Fahrerassistenzsystemen ausgestattet. Tendenz steigend. Das KTI führt in der Studie zwei

Teilprojekte durch. Zum einen werden nachträgliche Beschichtungen an „abgedeckten Sensoren“ untersucht, zum anderen die Ausrichtung „weitreichender Sensoren“ wie die Justage von Radarsensoren, Laserscannern und Kameras.

VERSCHIEDENE HERSTELLERVORGABEN BEACHTEN

Die Automobilhersteller gehen in ihren Reparaturinformationen sehr unterschiedlich mit der Instandsetzung von Stoßfängern um. Das KTI hat für seine eigenen Versuche einige Herstellervorgaben für die Untersuchung herangezogen. „Die Herstellervorgaben unterscheiden sich teilweise sehr stark“, unterstreicht Helge Kiebach und begründet: „Bei den Automobilherstellern werden in den unterschiedlichen Modellen verschiede Sensoren verbaut und die Funktion der Fahrerassistenzsysteme kann sich stark unterscheiden. Dadurch kommt es zu den unterschiedlichen Reparaturanleitungen.“ Allerdings schränkt der Leiter der Schadenforschung beim KTI ein: „Derzeit verfügen rund 15 Prozent des PKW-Bestandes über verbaute Radarsensoren am Stoßfänger, daher muss der Betrieb vorab prüfen, ob diese Technik in dem zu reparierenden Fahrzeug vorhanden ist.“ Worauf sollte ein Betrieb jetzt besonders achten? „Es ist besonders wichtig, dass genau nach den fahrzeugindividuellen Lackiervorgaben des Herstellers instand gesetzt wird“, hebt Helge Kiebach hervor. Dabei kommt es unter anderem auch auf die Vorbereitung des Stoßfängers zum Beispiel beim Spachteln und Schleifen an. Wichtig ist laut KTI ebenso das verwendete Material und dessen Applikation. Bedeutend mehr Fahrzeuge sind mit den Ultraschallsensoren ausgestattet. Auch hier gilt bei der Instandsetzung die genaue Beachtung der Herstellervorgaben. Dies gilt besonders vor dem Hintergrund der steigenden Ausrüstung mit selbstständig bremsenden Parkassistenzsystemen, heißt es beim KTI.

„DIE ENTWICKLUNG GENAU IM BLICK BEHALTEN“

Das Kraftfahrzeugtechnische Institut (KTI) geht davon aus, dass in Zukunft die Relevanz der Fahrerassistenz-Sensortechnik für K&L-Betriebe deutlich zunimmt. Helge Kiebach rät daher den Werkstätten, sich fortlaufend über die Entwicklung zu informieren und die aktuellen Reparaturinformationen der Hersteller zu nutzen.

Christian Simmert