



09.08.2023

IFL-TEMI: ANLIEFERUNGSZUSTÄNDE VON ERSATZTEILEN KÖNNEN ABWEICHEN

In der Praxis verläuft eine Unfallreparatur immer ähnlich. Der Schaden wird erfasst, sei es durch ein Sachverständigengutachten oder einen Kostenvoranschlag des K&L-Betriebes. Anhand der fahrzeugspezifischen Reparaturleitfäden werden die erforderlichen Ersatzteile ermittelt, geordert und anschließend anhand der Herstellervorgabe verbaut. Wie verhält es sich jedoch, wenn der Anlieferungszustand der Teile von den Reparaturleitfäden abweicht? Dieses Problem greift die Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung e.V. (IFL) in ihrer aktuellen TeMi auf.

UNKLARHEIT ZWISCHEN FAHRZEUGHERSTELLERN UND ERSATZTEILZULIEFERERN

Geänderte Anlieferungszustände bei Ersatz- und Anbauteilen wie Seitenwänden, Dächern oder ähnlichen Komponenten führen laut IFL vermehrt zu Problemen beim Reparaturablauf. Der Grund dafür sei häufig, dass über den Produktionszeitraum geänderte Lieferzustände der Ersatzteile nicht in den Herstellerinformationen aktualisiert oder abgeglichen werden. Seitens der Fahrzeughersteller und Importeure herrsche oft Unklarheit über den Zustand der angelieferten Neuteile.

INFORMATIONSAUSTAUSCH ZWISCHEN OEMS UND DATENANBIETERN FEHLT

Am Beispiel des Opel Astra K (Baureihe 2015-2022) wird deutlich, wie sich der Anlieferungszustand der Seitenwand in der Produktionszeit verändert hat. Während im Reparaturleitfaden des Herstellers

Regenrinne, untere Verlängerung und Rückleuchtaufnahme noch feste Bestandteile der Seitenwand sind, fehlen diese mittlerweile bei Lieferung des Neuteils. Einen Hinweis auf etwa benötigte „Zusatzteile“, findet man nicht, bemängelt die IFL. Auch die Opel Konzernmutter Stellantis bestätigt in ihrer Rückmeldung, dass die angeführten Teile nicht mehr zur Seitenwand gehören. Hier fehle die Kommunikation zwischen OEMs und Datenanbietern, denn Letztere könnten nur Informationen veröffentlichen, die ihnen auch übermittelt werden. Als Ergebnis führte dies zu unterschiedlichen Angaben und fehlerhafter Darstellung in den Kalkulationssystemen, heißt es in der Technischen Mitteilung.

„REPARATURBETRIEBE KÄMPFEN MIT DEN KONSEQUENZEN“

Laut IFL haben die ausführenden Fachbetriebe in der Praxis mit den Konsequenzen dieser Situation zu kämpfen. Es komme zu Problemen bei der Montage durch fehlende Aussparungen und Löcher, wichtige Abdichtungen fehlten bei diversen Anbauteilen oder Nebenteile sind am gelieferten Hauptteil schlichtweg nicht vorhanden. Infolgedessen würde die Werkstatt häufig Ersatzteile zurückschicken, in der Hoffnung, dass das nachfolgend gelieferte Teil den Anforderungen entspricht. Dies verursache Zusatzkosten und verzögere den Reparaturablauf. Abweichungen in den Kalkulationen, verursacht durch ungenaue Ersatzteilkosten, zusätzliche Anpassungs- und Abdichtarbeiten oder der Mehraufwand bei Korrosionsschutz und Lackierung erhöhten die Gesamtkosten zum Teil erheblich. Im schlimmsten Fall könne das zu einem wirtschaftlichen Totalschaden führen, der bereits repariert wurde.

„INFORMATIONEN SIND LÜCKENHAFT ODER ENTSPRECHEN NICHT DEM AKTUELLEN STAND“

Die Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung e.V. rät Reparaturbetrieben abschließend dazu, die Inhalte der aktuell verfügbaren Herstellerinformationen genauestens zu prüfen. Anlieferungszustände von Ersatzteilen stimmen mitunter nicht mit den Angaben im Kalkulationssystem überein. Da Informationen häufig lückenhaft seien und nicht dem aktuellen tatsächlichen Stand entsprechen, führe dies zu unterschiedlichen Kalkulationsergebnissen und Sachverständigengutachten. Für eine genaue Reparaturabwicklung sei es daher besonders wichtig, entsprechende Abweichungen zu dokumentieren und die am Prozess Beteiligten möglichst noch im Reparaturverlauf darüber zu informieren, so die IFL.

Die komplette Technische Mitteilung können Sie hier [exklusiv und kostenfrei herunterladen](#).

René Förster