



25.06.2025

MEHR ALS NUR EIN SEITENSCHADEN: IFL-TEMI ZEIGT REPARATURREALITÄT BEIM VW TOURAN

In der aktuellen technischen Mitteilung (TeMi 09/2025) zeigt die Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung (IFL) anhand eines realen Unfallschadens an einem VW Touran (Modell 5T1, Baujahr 2024), wie stark Reparaturaufwände unterschätzt werden können – besonders dann, wenn sich massive Schäden erst nach Demontage und Karosserievermessung offenbaren ([die aktuelle IFL-TeMi können Sie hier herunterladen](#)). Die Mitteilung macht deutlich: Ein vermeintlicher Standard-Seitenschaden kann aufgrund verdeckter Verformungen sowie fehlender freigegebener Teilersatzmöglichkeiten schnell in einen wirtschaftlichen Totalschaden münden.

OHNE DEMONTAGE KEIN VOLLSTÄNDIGER SCHADENÜBERBLICK

Im gezeigten Fall war auf den ersten Blick „nur“ die linke Fahrzeugseite beschädigt – konkret beide Türen, Schwellerbereich sowie die hintere Seitenwand. Doch bereits nach dem Abrüsten offenbarten sich massive Verformungen im Schweller und Strukturbauteilen, ergänzt durch ausgelöste Airbags und Gurtstraffer. Diese verdeckten Schäden führen zu einem erheblichen Mehraufwand bei der Reparatur.

VERSTÄRKUNGEN AUS HOCHFESTEM STAHL: KEINE INSTANDSETZUNG ERLAUBT

Die technische Herausforderung liegt insbesondere im strukturellen Aufbau der Karosserie. Die Verstärkungen des Unterholms sind unter den Säulenverstärkungen (A-, B-, C-Säule) verschweißt und bestehen aus hochfestem Stahl. Eine Instandsetzung durch Schweißen, Richten oder Erwärmen ist vom Hersteller aus Gründen der Crashesicherheit explizit ausgeschlossen. In der Folge müssen komplette Bauteile oder zugelassene Teilersatzlösungen verwendet werden – sofern vorhanden. Im Reparaturfall bedeutet das: Richtbankeinsatz, Rückverformung, mehrmalige Demontage, zusätzliche Spannvorrichtungen sowie hoher Dokumentationsaufwand.

OHNE AKTUELLE OEM-REPARATURINFORMATIONEN DROHEN FEHLENTSCHEIDUNGEN

In der TeMi weisen die Experten der IFL mehrfach darauf hin, dass Reparaturleitfäden der Hersteller zwingend beachtet werden müssen – und zwar vollständig. Denn häufig finden sich wichtige Hinweise zu freigegebenen Trennschnitten oder zulässigem Teilersatz nicht direkt in den Kalkulationssystemen, sondern nur im vollständigen OEM-Reparaturleitfaden. Das betrifft besonders Verstärkungen aus hochfestem Stahl, etwa an der A- und B-Säule. Diese Informationen sind entscheidend, um einen technisch korrekten und wirtschaftlich sinnvollen Reparaturweg festlegen zu können.

LACKIERUNG: KALKULATIONSSYSTEME STOSSEN AN GRENZE

Auch bei der Lackierung weist die IFL auf mögliche Diskrepanzen zwischen Praxis und Kalkulationssystem hin. Gerade bei umfangreichen Reparaturen mit mehrfachen Demontage- und Abdekarbeiten sind Zusatzpositionen für Unterbodenschutz, Steinschlagschutz, Korrosionsschutz und Abdichtarbeiten oft nicht automatisiert erfassbar. Die IFL rät deshalb zur engen Zusammenarbeit zwischen Reparaturbetrieb und Sachverständigem, um alle Leistungen vollständig und belegbar zu kalkulieren.

TOTALSCHADENGRENZE WIRD SCHNELL ERREICHT

Die IFL macht deutlich: Ohne VIN-spezifische Reparaturinformationen, ohne Sachverständigenunterstützung und ohne individuelle Ergänzungen der Kalkulation ist eine fachgerechte Bewertung solcher Schäden kaum möglich. Die Gefahr, durch nicht vorhersehbare Mehraufwände in einen wirtschaftlichen Totalschaden zu geraten, ist real. Der Reparaturbetrieb sollte daher frühzeitig den Kontakt zum Sachverständigen suchen und alle technischen Besonderheiten im Detail dokumentieren. Übrigens: In einer weiteren TeMi wird sich das IFL-Team den Innenraumschäden und Sicherheitskomponenten widmen.