SCHADEN.NEWS

11.03.2026

IFL-TEMI: WENN NEUTEILE NICHT PASSEN – ZUSÄTZLICHER AUFWAND VON RUND ZWEI STUNDEN

Die Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung e. V. weist in ihrer aktuellen Technischen Mitteilung darauf hin, dass mangelhafte Passgenauigkeit von Neuteilen in der Unfallreparatur zu erheblichem Mehraufwand führen kann. Am Beispiel eines Opel Corsa F zeigt die IFL, dass zusätzliche Anpass- und Einstellarbeiten erforderlich sein können, die in Kalkulationssystemen oder Herstellerunterlagen nicht ausreichend berücksichtigt sind.

Für Karosserie- und Lackierfachbetriebe bedeutet das vor allem eines: Der tatsächliche Reparaturaufwand kann deutlich über den vorgesehenen Arbeitszeiten liegen – und sollte entsprechend dokumentiert und kalkuliert werden.

BEISPIEL AUS DER WERKSTATT: PASSUNGENAUIGKEIT AN NEUER ROHBAUTÜR

Ausgangspunkt der IFL-Mitteilung ist ein Kaskoschaden an der rechten Fahrzeugseite eines Opel Corsa F. In der ursprünglichen Schadenkalkulation war vorgesehen, die vordere rechte Tür sowie das Kniestück im hinteren Schwellerbereich instand zu setzen und die hintere rechte Tür zu erneuern.

Wie im Reparaturalltag üblich wurde zunächst eine neue Rohbautür montiert, um die Passgenauigkeit im Zusammenspiel mit den angrenzenden Bauteilen zu prüfen. Diese Vorgehensweise gehört laut IFL zum Standardprozess, da Werkstätten aus Erfahrung wissen, dass Neuteile nicht immer ohne Anpassarbeiten montiert werden können.

Erst im Detail zeigte sich jedoch ein Problem: Zwischen der Tür und der Karosseriedichtung entstanden deutlich zu große Spaltmaße. Diese Abweichungen konnten nur durch eine aufwendige Feinjustage der gesamten Bauteilgruppe auf der rechten Fahrzeugseite korrigiert werden.

ZUSÄTZLICHE EINSTELLARBEITEN BETREFFEN MEHRERE BAUTEILE

Um ein fachgerechtes Reparaturergebnis zu erreichen, mussten mehrere Komponenten auf der betroffenen Fahrzeugseite neu eingestellt werden. Neben der neu montierten hinteren Rohbautür betraf dies auch die bereits instandgesetzte vordere Tür sowie den vorderen Kotflügel, da alle Bauteile im Zusammenspiel zueinander exakt ausgerichtet werden mussten.

Für diese Arbeiten mussten teilweise Dichtungen montiert sowie Verkleidungen und Abdeckungen demontiert oder zumindest gelöst werden, um Zugang zu den jeweiligen Befestigungspunkten zu erhalten. Darüber hinaus waren zusätzliche Befestigungssätze erforderlich, um die Bauteile korrekt zu positionieren und zu fixieren.

Der tatsächlich angefallene Mehraufwand lag in dem dokumentierten Fall bei rund zwei zusätzlichen Arbeitsstunden.

KALKULATION: STANDARDZEITEN DECKEN DEN MEHRAUFWAND NICHT AB

Ein Blick in die Hersteller- und Kalkulationsdaten zeigt laut IFL ein typisches Problem: Für den Austausch der hinteren Tür werden Arbeitszeitrichtwerte von etwa 2,5 Stunden angegeben. In diesen Zeiten sind teilweise 3 AW für Standard-Einstellarbeiten enthalten.

Diese Zeitanteile beziehen sich jedoch lediglich auf übliche Einstellarbeiten bei der Montage und nicht auf zusätzliche Anpassungen aufgrund von Qualitätsmängeln oder Passungenauigkeiten von Neuteilen. Die IFL empfiehlt daher, solche Zusatzarbeiten über geeignete Positionen – etwa frei wählbare IFL-Arbeitspositionen oder eigene bzw. Nichtstandardpositionen – abzubilden.

DOKUMENTATION UND KOMMUNIKATION SIND ENTSCHEIDEND

Damit der Mehraufwand auch anerkannt wird, rät die Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung e. V. zu einer konsequenten Vorgehensweise im Reparaturprozess. So sollten Betriebe bereits vor Beginn der Instandsetzungsarbeiten prüfen, ob die geplante Reparatur in der kalkulierten Form tatsächlich realisierbar ist.

Darüber hinaus empfiehlt die IFL, alle zusätzlich notwendigen Arbeiten sorgfältig zu dokumentieren und – wenn erforderlich – eine separate Zeiterfassung zu führen. Ebenso wichtig ist es, Sachverständige, Versicherer und Kunden frühzeitig über mögliche Abweichungen vom ursprünglichen Reparaturplan zu informieren.

Gerade während des laufenden Reparaturprozesses sollten mögliche Erweiterungen kommuniziert werden. Nachträgliche Ergänzungen erst bei der Rechnungsstellung führen laut IFL häufig zu vermeidbaren Diskussionen.

FAZIT: WERKSTATTREALITÄT UND KALKULATIONSDATEN KLAFFEN TEILWEISE AUSEINANDER

Die IFL macht deutlich, dass Unterschiede zwischen Herstellerinformationen, Kalkulationssystemen und der tatsächlichen Werkstattrealität weiterhin bestehen. Änderungen in Produktion oder Teilequalität würden oft nur innerhalb der jeweiligen Händlerorganisation kommuniziert – wenn überhaupt.

Für Reparaturfachbetriebe bedeutet das: Aufmerksam prüfen, dokumentieren und transparent kommunizieren. Nur so lässt sich sicherstellen, dass zusätzlicher technischer Aufwand auch wirtschaftlich berücksichtigt wird.

Carina Hedderich