

Technische Information 02/2015

Empfehlung der Deutschen Kommission für Lack und Karosserieeinstandsetzung

Thema – Kriterien einer Karosserie-Eingangsvermessung zur Schadendiagnose

Fahrzeugart	Pkw
Fahrzeughersteller	alle
Fahrzeugtyp	alle
Baujahr	alle
Schadenbereich	alle



Kontakt:

KTI GmbH & Co. KG
Kraftfahrzeugtechnisches Institut
Waldauer Weg 90a
34253 Lohfelden

Telefon: +49 561 51081 0
Telefax: +49 561 51081 13
E-Mail: info@k-t-i.de
Internet: www.k-t-i.de

© Jede Art der Vervielfältigung ist nur mit schriftlicher Genehmigung des KTI gestattet.

Kriterien einer Karosserie-Eingangsvermessung zur Schaden- diagnose

Die Schadenbeurteilung setzt die Einschätzung der Kollisionsbedingungen hinsichtlich Kraftniveaus, Anzahl der Stöße, Winkel der Krafteinleitung(en) und betroffenen Bauteile (in welche Kräfte eingeleitet wurden) voraus. Daraus lässt sich schlussfolgern, an welchen Bereichen eine Vermessung zweckmäßig ist und welche Ergebnisse zu erwarten sind. Auf Grundlage dieser Abschätzung sollte zudem stets ein Abgleich mit den tatsächlichen Messwerten und deren Interpretation vorgenommen werden, die Vermessung auf Plausibilität zu prüfen.

Notwendigkeit

- A) Vorgaben der Fahrzeughersteller bezüglich der Notwendigkeit einer Karosserievermessung gehen den nachfolgenden Empfehlungen vor.
- B) Eine Karosserie Eingangsvermessung zur Schadenbegutachtung ist immer dann erforderlich, wenn zu vermuten ist, dass die Fahrzeugstruktur beschädigt wurde.

Die im Folgenden aufgeführten Punkte geben Hinweise darauf, wann eine strukturelle Beschädigung am Fahrzeug vorliegen kann:

- a) Beim Heck-/Seitenaufprall veränderte / asymmetrische Spaltmaße im und außerhalb des Crashbereichs, auch auf der dem Crashbereich gegenüberliegenden Seite.
 - b) Die Crashmanagement-Systeme im Front- und Heckbereich (Crashboxen, Querträger) wurden erheblich deformiert.
 - c) Bei einem Heckanstoß mit erheblichen Deformationen in der nicht tragenden Struktur (Blechfelder, z.B. Heckabschlussblech, Bodenblech) oder sichtbar verformter Anhängerzugvorrichtung bzw. bei Verschiebung ihrer Befestigungspunkte oder deutlicher Verformung des Kugelhalses der AHK.
 - d) Bei ausgelösten Gurtstraffer/Airbag-Systemen, wenn eine erhebliche/sichtbare Deformation durch die Kollision stattgefunden hat (auch seitliche Kollision).
- C) Bei nichtbeschädigten Crashmanagementsystemen (Crashboxen) kann der Vorderwagen einen Strukturschaden aufweisen, wenn der Anstoß quer oder diagonal zur Fahrzeuglängsrichtung erfolgt ist und zu erheblichen Deformationen geführt hat.
- D) Für die Aufnahme einer Karosserievermessung in eine Reparaturkostenkalkulation ist im Regelfall vorab die Demontage von Anbauteilen im Schadenbereich erforderlich. Ausnahme hierbei ist z. B.: bei geöffneter Motorhaube deutlich erkennbare Verformungen an Strukturbauteilen (Längsträger).

Vermessung

Zur Karosserievermessung ist ein geeignetes Messsystem mit entsprechenden Dokumentationsmöglichkeiten zu verwenden. Maßgebend für den Nachweis einer ausgeführten Karosserievermessung sollte immer ein Messprotokoll mit den notwendigen Fahrzeug- und Halterangaben in elektronischer bzw. in Papierform sein. Hierzu wird grundsätzlich von der Anwendung eines vom jeweiligen Fahrzeughersteller empfohlenen Messsystems ausgegangen.

Ableitung

Das Ergebnis der Vermessung ist lediglich ein Hinweis auf mögliche Strukturverformungen, jedoch kein hinreichendes Kriterium dafür. Die Ableitung des erforderlichen Reparaturweges muss daher aus Unfallhergang, Schadensbild, Messergebnis, Fahrzeugkonzept, Ersatzteilen unter Beachtung der Fahrzeugherstellervorgaben getroffen werden.

Die Deutsche Kommission für Lack und Karosserieinstandsetzung setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

Allianz Versicherungs-AG; Audatex Deutschland; AZT Automotive GmbH (AZT); Bundesfachgruppe Fahrzeuglackierer (BFL); Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V. (BVSK); DEKRA e.V.; Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT); eurotaxglass`s International AG; Generali Versicherungen; Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV); Gesellschaft für Technische Überwachung mbH (GTÜ); Institut für Fahrzeuglackierung (IFL); Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung e.V. (IFL e.V.); Kraftfahrzeugtechnisches Institut und Karosseriewerkstätte GmbH & Co KG (KTI); Schaden-Schnell-Hilfe GmbH (SSH); EurotaxSchwacke GmbH; TÜV Süd; Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA); Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V. (VDIK); Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK); Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF).

© Jede Art der Vervielfältigung ist nur mit schriftlicher Genehmigung des KTI gestattet.