

Nur korrekt repariert ist richtig sicher

Oberste Priorität einer Unfallinstandstellung muss die folgende sein:

Das Fahrzeug muss wieder die genau gleichen sicherheitstechnischen Merkmale aufweisen wie vor dem Schaden, also wie es der Hersteller vorsieht.

Um das zu erreichen müssen im Reparatur-Betrieb mehrere Umstände gegeben sein:

- Es müssen die vorgeschriebenen Gerätschaften und Werkzeuge zur Verfügung stehen.
- Die Fachkräfte im Reparaturbetrieb müssen die modernsten Reparaturmethoden und Fügetechniken beherrschen.
- Es muss nach modellspezifischen Herstellervorgaben und ausschliesslich mit Originalersatzteilen instand gestellt werden.
- Die Reparaturanleitung des Herstellers für das entsprechende Modell muss immer verfügbar sein.

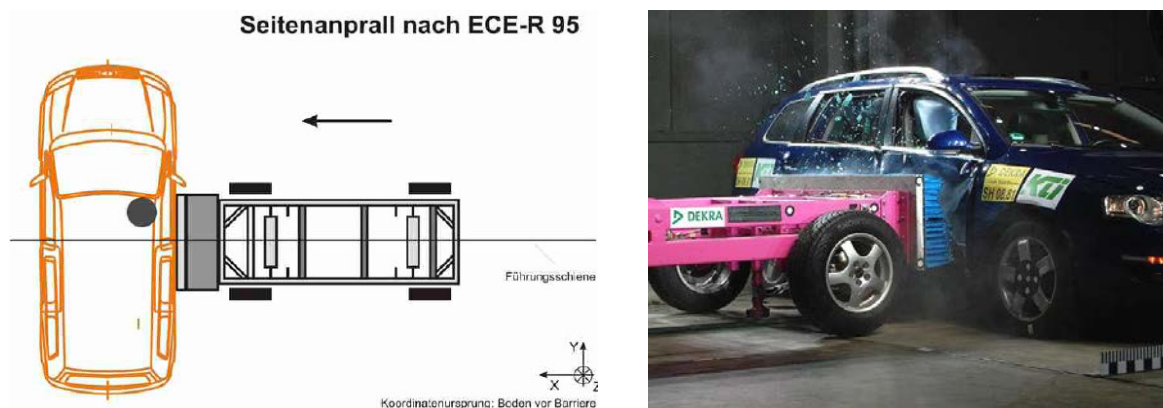
Bei autohauser sind diese Voraussetzungen gegeben. Wir können Ihr Auto demzufolge korrekt reparieren. So sind Sie bei einem erneuten Crash im reparierten Fahrzeug genau so sicher wie vor dem ersten Crash.

Und ausserdem gewähren wir auf unsere Instandstellungsarbeiten lebenslange Garantie.

Was kann passieren, wenn nicht korrekt repariert wird?

Das Kraftfahrzeugtechnische Institut (KTI) im deutschen Lohfelden hat 2009 in einem eindrücklichen Vergleich bewiesen, dass nicht korrekte Unfallinstandstellung eines Autos ein wesentlich erhöhtes Sicherheitsrisiko für die Insassen beim nächsten Crash darstellt.

Es wurde ein VW Passat Variant Typ B6 einem Seitenaufprall nach den europäischen Richtlinien der Euro NCAP Tests unterzogen. Dabei prallt ein Fahrschlitten mit Tempo 50 km/h auf die B-Säule des stehenden Fahrzeuges. Der VW Passat Variant B6 wurde deshalb ausgewählt, weil er mit einer Vielzahl an hoch- und höchstfesten verbauten Stählen den modernen Karosseriebau repräsentiert und in der Mittelklasse eine der höchsten Torsionssteifigkeiten aufweist.



Nach dem Crash wurden alle Karosserieverformungen vermessen und festgehalten, wie weitere Elemente der passiven Sicherheit wie Gurtstraffer und Airbags ausgelöst haben.

Danach wurde das gecrashte Fahrzeug wieder instand gestellt. Die Instandstellung erfolgte dabei optisch einwandfrei und nach handwerklich anerkannten Methoden, jedoch nicht nach den modellspezifischen Instandstellungsvorgaben des Automobilherstellers. Respektive es wurden die Herstellervorgaben für ein Vorgängermodell verwendet, in der eine ganz andere Vorgehensweise vorgeschrieben ist. Das heisst, das Auto wurde nicht fachgerecht und folglich nicht korrekt repariert.

Nach der **nicht korrekten** Instandstellung wurde der Passat einem zweiten, identischen Crash unterzogen.

Die Vergleichsbilder sehen Sie unten:



Nach Crash 1



Nach Crash 2



Schweller nach Crash 1



Schweller nach Crash 2

Die Unterschiede sind frappant:

Beim ersten Crash betrug die Eindringtiefe des Aufprallschlittens maximal 161 mm. Die Seitenairbags vorne und hinten sowie der Windowbag auf der Aufprallseite haben ausgelöst. Ebenso die Gurtstraffer vorne links und rechts.

Beim Crash des nicht korrekt reparierten Fahrzeuges betrug die maximale Eindringtiefe des Aufprallschlittens 221 mm! Die Seitenairbags haben zwar ausgelöst, konnten aber aufgrund der höheren Eindringtiefe und des so verkleinerten Überlebensraums im Fahrzeuginneren ihre Schutzwirkung nicht voll entfalten. Gar nicht ausgelöst hat der Windowbag, der die Köpfe der Insassen schützen soll (gut zu sehen in Bild "Crash 2")!

Ebenso zeigte sich beim zweiten Crash aufgrund von Deformierungen der Mittelkonsole, des Dachs und einer unbeschädigten Frontscheibe, dass im Gegensatz zum ersten Crash eine Veränderung der Lastpfade und somit eine Veränderung der Energieabsorbierung vorlag.

Fazit aus Sicht der Insassen:

Im vorliegenden Fall wären die biomechanischen Belastungen des Beifahreres beim zweiten Crash wesentlich höher gewesen als beim ersten Crash. Das beweist, dass sich nicht korrekte Reparatur fatal auf die Insassensicherheit auswirken kann.

Drei Jahre später hat das KTi den Versuch mit demselben Fahrzeugtyp wiederholt. Diesmal aber wurde der Passat nach dem ersten Crash nach den modellspezifischen Herstellervorgaben instand gestellt. Diesmal zeigte der Crash des korrekt reparierten Fahrzeuges kaum Abweichungen zum Erstcrash. Alle Airbags, Gurtstraffer haben ausgelöst, die Abweichung der Eindringtiefe betrug diesmal lediglich 3 mm. Somit konnte aufgezeigt werden, dass nur ein korrekt nach den modellspezifischen Herstellervorgaben repariertes Auto nach der Instandstellung dieselben sicherheitstechnischen Merkmale aufweist wie vor dem Schaden, also wie es der Hersteller vorsieht.