

Dann hat es Bumm gemacht - unterschätztes Risiko Unfallreparatur

Meldung vom 13.03.2007 09:21 Uhr
von Heiko Haupt, dpa

Bonn/Kassel (dpa/gms) - Airbags entfalten sich, Sicherheitsgurte werden straff gezogen - für die Insassen gehen Unfälle heute meist glimpflicher aus, als noch vor einigen Jahren. Das Auto selbst sieht nach einem heftigen Zusammenstoß aber immer noch arg mitgenommen aus. Und werden die Unfallschäden nicht fachgerecht ausgebessert, kann dies gefährliche Folgen haben.

„Die Fahrzeuge werden zunehmend komplexer, bei einer Unfallreparatur geht es daher nicht mehr nur um das bloße Richten von Blechteilen“, erläutert Hubert Paulus vom ADAC-Technikzentrum in Landsberg in Bayern. „Je größer der Schaden ist, desto eher können auch andere Bauteile wie die Elektronik in Mitleidenschaft gezogen worden sein.“ Die Reparatur ist daher ein oftmals sehr aufwendiger Prozess, bei dem unterschiedlichste Punkte zu prüfen sind.

Das gilt zum Beispiel für den Materialmix: „Es werden heute vielfältige Materialien eingesetzt, die aufeinander abgestimmt sind“, erklärt Wolf Stankowitz vom Deutschen Verkehrs-Sicherheitsrat (DVR) in Bonn. Es kommt dann darauf an, dass alles tatsächlich wieder so kombiniert wird, wie ursprünglich vorgesehen. „Wenn etwas nicht so passt wie es soll, kann dies bei einem erneuten Zusammenstoß womöglich eine Kettenreaktion auslösen.“

Wie so ein Materialmix an aktuellen Fahrzeugen aussehen kann, beschreibt Frank Leimbach, Geschäftsführer des Kraftfahrzeugtechnischen Instituts (KTI) in Kassel: Demnach werden seit etwa sechs Jahren verstärkt die so genannten hochfesten Stähle verbaut, die geringes Gewicht mit hoher Stabilität vereinen - bei einer Reparatur kann hier aber nur mit speziellem Werkzeug gearbeitet werden. Und diese hochfesten Stähle sind eben nicht allein.

So kann ein Längsträger aus drei verschiedenen Blechen bestehen: Vorne ist er weich, um bei einem Zusammenstoß Energie aufzunehmen, dann folgt ein Bereich mit mittlerer Festigkeit und am Ende dann der stabile Teil aus hochfestem Stahl. „Diese Übergänge sind an dem Träger aber nicht markiert“ so Frank Leimbach. Der Reparatur-Betrieb benötigt also vom Hersteller die entsprechenden Informationen, wie er bei der Instandsetzung vorzugehen hat. „Manche Betriebe haben aber nicht all diese Informationen.“

Die komplexe Struktur eines Wagens mit unterschiedlichen Materialien und der vielen Elektronik macht die Reparatur anspruchsvoll - und auf der anderen Seite manchmal auch zum Betätigungsfeld zwielichtiger Geschäftsleute. „Auch wenn es keine genauen Zahlen gibt, kann man davon ausgehen, dass auf den Straßen eine ganze Menge Fahrzeuge unterwegs sind, die nicht fachgerecht repariert wurden“, sagt Stankowitz.

Solche Fahrzeuge wirken zwar auf den ersten Blick wie ein normales unbeschädigtes Auto. Unter den Blechen können sich aber Reparaturmängel verbergen, die den Schutz bei einem erneuten Crash dürftiger ausfallen lassen, als es eigentlich zu erwarten wäre. „Es kann zum Beispiel auch vorkommen, dass so ein Auto im Ausland wieder aufgebaut wurde - womöglich wurde aber auch der ausgelöste Airbag nicht erneuert, sondern ein anderes Lenkrad ohne Airbags eingebaut.“ Was für einen Gebrauchtwagenkäufer kaum zu erkennen wäre.

Ein großes Problem sehen die Fachleute daher darin, dass ein repariertes Auto ohne weiteres wieder auf die Straße darf. Im Extremfall würde Pfusch bei der Instandsetzung erst nach zwei Jahren Fahrt auffallen - wenn der Wagen zu seiner nächsten Hauptuntersuchung muss. Gefordert wird daher, dass speziell bei schwer beschädigten Fahrzeugen der Fortgang der Reparatur von einem Gutachter kontrolliert wird oder es am Ende eine Überprüfung gibt.

Auf der anderen Seite sollten Eigner eines beschädigten Fahrzeugs bei der Wahl ihrer Werkstatt Acht geben. Erklärt ein Betrieb, dass er jeden Schaden an jedem Auto Instandsetzen kann, ist dies zumindest kritisch zu sehen. „Gerade freie Werkstätten haben sich in der Regel auf bestimmte Modelle spezialisiert“, sagt Hubert Paulus. Nur so ist es möglich, sich die oft kostenpflichtigen Informationen zu den Fahrzeugen und der Vorgehensweise bei den vorliegenden Arbeiten vom Hersteller zu besorgen. Außerdem ist es kaum bezahlbar, die notwendigen Diagnosesysteme für alle Automobile bereitzuhalten.

Für Käufer eines Gebrauchtwagens hat sich durch die zunehmend komplexe Technik allerdings kaum etwas geändert. Erklärt der Verkäufer, dass eine Unfallreparatur durchgeführt wurde, sollte er durch Rechnungen belegen können, dass dies auch wirklich in einer Fachwerkstatt getan wurde, rät Hubert Paulus. „Ist man sich bei einem Gebrauchtwagen unsicher, ob er wirklich unfallfrei ist, sollte man auf jeden Fall die Unfallfreiheit im Kaufvertrag festhalten lassen.“

dpa/gms hh sa ah