

Einfluss neuer Karosseriebauweisen und Werkstoffe auf Schadenerkennung, Reparaturkonzepte und Gutachtenentwicklung

2009, pp. 98 - 103 (#3)

Die Schadenerkennung an verunfallten Fahrzeugen ist die Grundlage zur richtigen Feststellung der Reparaturkosten und Erstellung des Gutachtens. Aus Sicht des Karosseriebaupraktikers werden in dieser Studie die Problematik der Schadenfeststellung am unzerlegten Fahrzeug sowie zukünftige mögliche Problemfelder, verursacht durch neue Karosseriebauweisen und Werkstoffe, erörtert. Außerdem gibt der Autor einen Ausblick auf die Gutachtenentwicklung in Abhängigkeit von der Schadenklassifizierung.

The influence of new body designs and materials on damage recognition, repair concepts and report development

The recognition of damage to vehicles involved in an accident forms the basis for the correct determination of repair costs and the preparation of a report. From the point of view of a vehicle body engineer, this study discusses the problem of determining damage to a non-disassembled vehicle as well as possible problem areas in the future caused by new body designs and materials. Furthermore, the author presents an outlook towards the development of reports depending on the classification of damage.

□

Inhaltsverzeichnis

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)
- [3 Beiträge zum Thema im VuF](#)
- [4 Weitere Infos zum Thema](#)

Zitat

[Matthiä, H.](#): Einfluss neuer Karosseriebauweisen und Werkstoffe auf Schadenerkennung, Reparaturkonzepte und Gutachtenentwicklung. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 47 (2009), pp. 98 - 103 (#3).

Inhaltsangabe

Studie zur Problematik der Schadenfeststellung am unzerlegten Fahrzeug sowie zukünftige mögliche Problemfelder durch neue Karosseriebauweisen und Werkstoffe. Gutachtenentwicklung in Abhängigkeit von der Schadenklassifizierung bei Anstoßgeschwindigkeitsbereichen:

- bis 7 km/h = Bagatellschäden
- bis 20 km/h = mittlere Schadensschwere
- bis 35 km/h = schwere Strukturschäden

Der Autor äußert sinngemäß Folgendes:

- bei Bagatellschäden wird mit dem Rückgang der Schadengutachtenbeauftragung gerechnet
- bei mittlerer Anstoßgeschwindigkeit wird künftig eine Teilzerlegung für die Schadenkalkulation zwingend erforderlich werden
- bei schweren Schäden bis 35 km/h Anstoßgeschwindigkeit wird häufig eine Schadenhöhe (ca. EUR 20.000) erreicht, die eine spätere Veräußerung des Fahrzeugs nicht mehr erwarten lässt (Kauf eines Gebrauchtwagens statt Reparatur)
- im Rahmen der Instandsetzung ist die Verwendung von Rohkarossen kaum noch vorzufinden
- Problematik der Schadenfeststellung an elektronischen Bauteilen

Beiträge zum Thema im VuF

Weitere Infos zum Thema