

Fahrzeugsicherheit und Unfallinstandsetzung

1999, pp. 25 - 29 (#1)

Die bisherigen Versuche konnten nur einen Ausschnitt der möglichen Problemstellungen beleuchten. Es bleiben weiterhin eine Vielzahl von Fragen insbesondere im Hinblick auf den Einfluß verschiedener Konstruktionen und neuer Werkstoffe auf das Reparaturverhalten offen. Die durchgeführten Recherchen und Untersuchungen zeigen, daß es auf dem Gebiet der Reparaturforschung einigen Untersuchungsbedarf gibt.

Als vorläufiges Fazit aus den bisher durchgeführten Versuchen läßt sich festhalten, daß instandgesetzte Fahrzeuge und Bauteile in ihrem Deformationsverhalten nicht zwangsläufig von Fahrzeugen und Bauteilen ohne Vorschaden abweichen. Die Versuche zeigen auch, daß durch fachgerechtes Richten eines beschädigten Längsträgers (keine Faltenbildung mit kleinen Kantenradien) der Originalzustand bezüglich des Deformationsverhaltens wieder hergestellt werden kann. Es ist jedoch auf sorgfältige Vorgehensweise, beginnend mit der Schadendiagnose und weiterführend bei der Schadenbehebung zu achten. Werden bei der Schadendiagnose Beschädigungen nicht entdeckt, so können diese bei einem erneuten Schadenfall zu erhöhten Schäden führen und die Sicherheit im Straßenverkehr deutlich beeinträchtigen. Das gleiche gilt für Reparaturen, die unsachgemäß durchgeführt werden. Die wichtigsten Fehlerquellen bei der Karosserieinstandsetzung sind:

- Versteckte Schäden,
- Wahl eines unzulässigen Reparaturweges,
- fehlerhafte Schweißverbindungen,
- falsch gesetzte Trennschnitte und
- fehlerhafte Ersatzteile.

Um die sichere und qualitativ einwandfreie Unfallinstandsetzung sicherzustellen, sind einige wesentliche Voraussetzungen zu erfüllen.

Grundlage für die fachgerechte Instandsetzung sind die Vorgaben der Fahrzeughersteller, denn nur diese haben das nötige Wissen über die eingesetzten Konstruktionen und Werkstoffe sowie den komplexen Zusammenhang von Deformationsverhalten und Auslösefunktion der Rückhaltesysteme. Entsprechend sind die Hersteller verantwortlich für die Definition der Instandsetzungstechniken und -wege. Die Herstellervorgaben müssen im Rahmen von Schulungen und Werkstattliteratur den Werkstätten vermittelt werden.

Die Praxis zeigt, daß in den Werkstätten Schulungs- und Aufklärungsbedarf bezüglich neuer Werkstoffe, Konstruktionen und Instandsetzungstechniken besteht. Alle Bemühungen bei der Vorgabe der Reparaturwege und der Schulung des Werkstattpersonals haben aber nur dann einen Sinn, wenn gewährleistet wird, daß die Instandsetzung von Unfallschäden mit Beschädigungen an sicherheitsrelevanten Bauteilen durch qualifiziertes Personal in Fachwerkstätten durchgeführt wird.

□

Inhaltsverzeichnis

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)

- [3 Weitere Beiträge zum Thema im VuF](#)
- [4 Weitere Infos zum Thema](#)

Zitat

[Müller, C.F.](#); [Schmidt, B.](#): Fahrzeugsicherheit und Unfallinstandsetzung. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 37 (1999), pp. 25 - 29 (#1)

Inhaltsangabe

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

- 1999 #05 [Leserbrief zu: Fahrzeugsicherheit und Unfallinstandsetzung](#)
- 2009 #09 [Passive Sicherheit nicht fachgerecht instand gesetzter Pkw](#)

Weitere Infos zum Thema

- [Müller, C.-F.](#); [Schmidt, B.](#): Fahrzeugsicherheit und Unfallinstandsetzung. [ATZ](#) 101 (1999), S. 690 - 702 (#09)