

23.04.2018 - 09:00 Uhr

Moderne Autos sind nach falscher Unfallreparatur Sicherheits-Zeitbomben



Zofingen (ots) -

Neue Realität in der Auto-Reparaturbranche: In den USA muss eine Garagengruppe nach falscher Reparatur 31,5 Mio. US-Dollar an Unfallopfer bezahlen. In Oftringen gilt ein dreijähriger Supersportwagen nach einem Unfall trotz harmlosen Schadenbildes als Totalschaden, weil der Hersteller eine Reparatur aus sicherheitstechnischen Gründen verbietet. Fazit: Für Autohalter spielt es eine immer grössere Rolle, wer einen Unfallschaden an ihrem Auto repariert.

Unfallreparaturen an modernen Autos müssen genau nach den Angaben der Hersteller erfolgen, damit die Crashesicherheit erhalten bleibt. Zu solchen Reparaturen sind aber nicht alle Carrosserie- und Garagenbetriebe in der Lage. Und es kann sein, dass die Schadenkostenkalkulation der leistungspflichtigen Versicherung zu tief ist, um eine korrekte Reparatur auszuführen. Wenn der ausführende Reparaturbetrieb da nicht insistiert, kann es zu Sicherheitslücken kommen.

Das können die Folgen sein:

Im Oktober 2017 sorgte in den USA der "Case Seebachan" für Furore. In Texas wurde eine Garagengruppe (John Eagle Auto Group in Dallas) wegen falscher Unfallreparatur von einem Gericht zu einer Zahlung von 31,5 Mio. US-Dollar Schadenersatz und Schmerzensgeld an Unfallopfer verdonnert. Das Ehepaar Seebachan war 2013 in einem Honda Fit unterwegs, an dem in der Vergangenheit in einem Carrosseriebetrieb des verurteilten Autohändlers das Dach ersetzt worden war. Allerdings wurde nicht geschweisst, wie das der Hersteller Honda vorschreibt, sondern, mutmasslich auf Druck der leistungspflichtigen Versicherung, aus Kostengründen geklebt. Die Seebachans verunfallten mit dem falsch reparierten Honda und wurden dabei schwer verletzt. Das geklebte Dach löste sich vom Rest der Karosserie. Resultat: Die Fahrgastzelle kollabierte stärker, als sie hätte sollen.

Die Seebachans nahmen sich einen Anwalt und klagten wegen "falscher Reparatur". Nun will der auf Fahrzeugsicherheit spezialisierte Seebachan-Anwalt Todd Tracy auch die Versicherung State Farm einklagen. Er wirft der Versicherung vor, den Reparaturbetrieb zur falschen Reparatur gedrängt zu haben.

Supersportwagen Totalschaden wegen Beschädigung am Seitenschweller

Wie wichtig heute eine Unfallreparatur strikt nach Herstellervorschriften ist, zeigt auch ein jüngstes Beispiel aus Oftringen AG. Beim markenunabhängigen Swissgarant-Carrosseriebetrieb autohauser sah man sich mit der Unfallreparatur an einem Audi R8 konfrontiert. Der Supersportwagen, der neu ab 154'000 Franken zu haben ist, hat am Unterboden und am rechten Seitenschweller Schäden erlitten, die insgesamt ein relativ harmloses Schadenbild ergaben. Bei autohauser wird Unfallinstandsetzung strikt nach Herstellervorgaben erledigt. In den Reparaturanleitungen von Audi fanden sich jedoch keine Hinweise zur Reparatur am Seitenschweller, der zu einem Teil auch aus kohlenfaserverstärktem Kunststoff (CFK) besteht. Im vorliegenden Fall wurden Abklärungen zur Reparaturmethode direkt mit dem Hersteller Audi gemacht. Zurecht, wie sich zeigte. Die Aussage vom Audi-Hauptsitz lautete: «Im vorliegenden Fall muss, wenn das Fahrzeug repariert werden soll, die gesamte Karosserie ersetzt werden,

da keine Reparatur am CFK bzw. Seitenschweller mit diesem Schadenbild erlaubt ist.» Oder anders gesagt: Der Supersportwagen war wegen einer kleinen Beschädigung am Seitenschweller ein Totalschaden. Swissgarant-Präsident Christoph Flückiger weiss aus der Praxis von anderen Automobilen im Premiumsegment, die bei Beschädigung eines einzelnen Karosserie-Bauteils als nicht reparierbar gelten. Dabei handelt es sich um ultrahöchstfeste Bauteile, die nicht an exponierter Stelle verbaut werden.

Autohauser-Geschäftsleiter Thomas Hauser zum Fall des Audi R8: "Wer heute einen Unfallschaden an einem modernen Auto ohne modellspezifische Reparaturanleitung in Angriff nimmt, riskiert, dass eine sicherheitstechnische Zeitbombe zurück auf die Strasse kommt."

Ergänzende Informationen zum Thema und zur IG Swissgarant finden Sie im angehängten PDF.

Kontakt:

Ansprechpartner für die Medien:

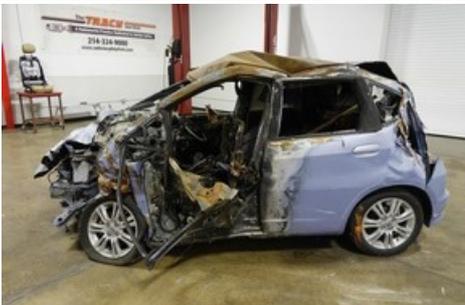
Christoph Flückiger
Präsident IG Swissgarant
062 788 70 70
christoph.flueckiger@blechschaden.ch

Thomas Hauser
Vize-Präsident IG Swissgarant
062 789 33 30
thomas.hauser@autohauser.ch

Medieninhalte



Der Honda Fit, Modelljahrgang 2010, der Seebachans nach der Frontalkollision mit einem Toyota Tundra Pick-up. Gut zu sehen, wie sich das geklebte Dach vom Dachrahmen gelöst hat. Das Dach wurde im Rahmen einer Hagelschadenreparatur in der Vergangenheit ersetzt. Dabei hat der Reparaturbetrieb nicht die vom Hersteller Honda vorgeschriebene Verbindungstechnik des Schweißens angewendet. Das Dach wurde mit dem Dachrahmen verklebt. © The Tracy Law Firm. Weiterer Text über ots und www.presseportal.ch/de/nr/100064457 / Die Verwendung dieses Bildes ist für redaktionelle Zwecke honorarfrei. Veröffentlichung bitte unter Quellenangabe: "obs/IG Swissgarant/The Tracy Law Firm"



Der Honda Fit, Modelljahrgang 2010, der Seebachans nach der Frontalkollision mit einem Toyota Tundra Pick-up. Weil sich das fälschlicherweise geklebte Dach beim Aufprall vom Dachrahmen gelöst hatte, entstanden falsche Lastpfade. Als Folge davon kollabierte die Fahrgastzelle stärker als das in vergleichbaren Crashtests des Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) in den USA der Fall war. Im Frontalcrashtest des IIHS mit Tempo 65 km/h und 40% Überdeckung mit einem deformierbaren Hindernis erhielt der Honda Fit, Modelljahr 2010, das Rating ?Gut?. Das bedeutet eine geringe Wahrscheinlichkeit von ernsthaften Verletzungen für die Insassen. Das verschweisste Dach hatte sich nicht vom Dachrahmen gelöst. © The Tracy Law Firm . Weiterer Text über ots und www.presseportal.ch/de/nr/100064457 / Die Verwendung dieses Bildes ist für redaktionelle Zwecke honorarfrei. Veröffentlichung bitte unter Quellenangabe: "obs/IG Swissgarant/The Tracy Law Firm"



Der Honda Fit, Modelljahrgang 2010, der Seebachans nach der Frontalkollision mit einem Toyota Tundra Pick-up. Gut zu sehen, wie sich das geklebte Dach vom Dachrahmen gelöst hat. Das Dach wurde im Rahmen einer Hagelschadenreparatur in der Vergangenheit ersetzt. Dabei hat der Reparaturbetrieb nicht die vom Hersteller Honda vorgeschriebene Verbindungstechnik des Schweißens angewendet. Das Dach wurde mit dem Dachrahmen verklebt. © The Tracy Law Firm . Weiterer Text über ots und www.presseportal.ch/de/nr/100064457 / Die Verwendung dieses Bildes ist für redaktionelle Zwecke honorarfrei. Veröffentlichung bitte unter Quellenangabe: "obs/IG Swissgarant/The Tracy Law Firm"



Der Honda Fit, Modelljahrgang 2010, der Seebachans nach der Frontalkollision mit einem Toyota Tundra Pick-up. Gut zu sehen, wie sich das geklebte Dach vom Dachrahmen gelöst hat. Das Dach wurde im Rahmen einer Hagelschadenreparatur in der Vergangenheit ersetzt. Dabei hat der Reparaturbetrieb nicht die vom Hersteller Honda vorgeschriebene Verbindungstechnik des Schweißens angewendet. Das Dach wurde mit dem Dachrahmen verklebt. © The Tracy Law Firm . Weiterer Text über ots und www.presseportal.ch/de/nr/100064457 / Die Verwendung dieses Bildes ist für redaktionelle Zwecke honorarfrei. Veröffentlichung bitte unter Quellenangabe: "obs/IG Swissgarant/The Tracy Law Firm"



Der Honda Fit, Modelljahrgang 2010, der Seebachans nach der Frontalkollision mit einem Toyota Tundra Pick-up. Weil sich das fälschlicherweise geklebte Dach beim Aufprall vom Dachrahmen gelöst hatte, entstanden falsche Lastpfade. Als Folge davon kollabierte die Fahrgastzelle stärker als das in vergleichbaren Crashtests des Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) in den USA der Fall war. Im Frontalcrashtest des IIHS mit Tempo 65 km/h und 40% Überdeckung mit einem deformierbaren Hindernis erhielt der Honda Fit, Modelljahr 2010, das Rating 'Gut'. Das bedeutet eine geringe Wahrscheinlichkeit von ernsthaften Verletzungen für die Insassen. Das verschweisste Dach hatte sich nicht vom Dachrahmen gelöst. © The Tracy Law Firm Weiterer Text über ots und www.presseportal.ch/de/nr/100064457 / Die Verwendung dieses Bildes ist für redaktionelle Zwecke honorarfrei. Veröffentlichung bitte unter Quellenangabe: "obs/IG Swissgarant/The Tracy Law Firm"



Die Beschädigung am rechten Schweller des Audi R8 im Detail. Die Beschädigung betrifft vor allem ein Bauteil aus kohlenfaserverstärktem Kunststoff (CFK), dessen Reparatur vom Hersteller Audi nicht erlaubt ist. Das Bauteil hätte im Rahmen einer Reparatur des Fahrzeuges komplett ausgewechselt werden müssen, was zu aufwändig gewesen wäre. © autohauser . Weiterer Text über ots und www.presseportal.ch/de/nr/100064457 / Die Verwendung dieses Bildes ist für redaktionelle Zwecke honorarfrei. Veröffentlichung bitte unter Quellenangabe: "obs/IG Swissgarant/ autohauser"



Dieser Audi R8 mit erster Inverkehrsetzung 2015 endete wegen einer kleinen Beschädigung im rechten Seitenschweller als Totalschaden. Grund: Da auch ein tragendes Karosseriebauteil aus kohlenfaserverstärktem Kunststoff (CFK) beschädigt wurde, verbot der Hersteller Audi aus Sicherheitsgründen eine Reparatur dieses Bauteils. Für eine Reparatur des Schadens hätte das gesamte Bauteil ausgewechselt werden müssen, was einen zu grossen Aufwand bedeutet hätte. © autohauser. Weiterer Text über ots und www.presseportal.ch/de/nr/100064457 / Die Verwendung dieses Bildes ist für redaktionelle Zwecke honorarfrei. Veröffentlichung bitte unter Quellenangabe: "obs/IG Swissgarant/autohauser"

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100064457/100814669> abgerufen werden.