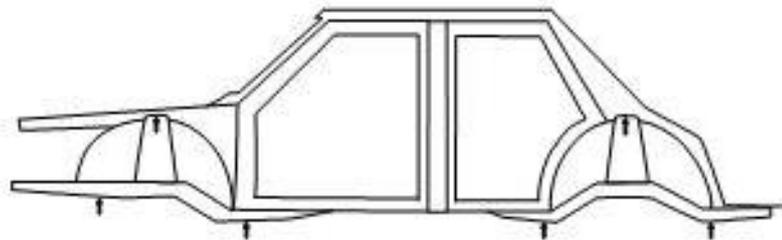


Stellungnahme der Deutschen Kommission für Lack und Karosserieinstandsetzung zum Thema:

Einsatz von Richt- und Messsystemen (Richtbank)

(Bei den heutigen Fahrzeugen ist es meist erforderlich, zur umfassenden Schadenfeststellung die Stoßfängeraußenhaut zu demontieren.)

Der Einsatz eines Richtsystems ist grundsätzlich erforderlich wenn Fahrwerksanlenkpunkte (siehe Bild) verschoben oder deformiert sind. In diesem Fall sind im betroffenen Bereich die Aggregate auszubauen.



↑ = Anlenkpunkt Fahrwerk

Auch wenn Fahrwerksanlenkpunkte nicht beschädigt sind, kann der Einsatz eines Richtsystems erforderlich werden wenn:

1. eine entsprechende Fixierung der Karosserie zur Aufnahme von Zugkräften nicht anders möglich ist, weil z. B. angemessene Kräfte über Klemmverbindungen in der Bodengruppe (z.B. Falze) nicht aufgenommen werden können.
2. die Rückformung vor den Fixpunkten liegender Partien mehr Kraft erfordert, als der hinter den Fixpunkten liegende Karosseriebereich ohne unbeabsichtigte Streckung aufnehmen kann.
3. Zugkräfte in einem von der Längsrichtung abweichenden Winkel abgefangen werden müssen und durch eine Klemmverbindung im Schwellerbereich zwar abgestützt werden könnten, aber eine Verformung der Krafteinleitungspunkte befürchtet werden muss.
4. es sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar ist, zu fügende Karosserieteile in der Einbaulage mit einer Richtwinkelaufnahme oder einem Haltesatz zu fixieren.
5. der Fahrzeughersteller für die auszuführenden Arbeiten die Verwendung eines Richt- oder Messsystems vorschreibt.

Einsatz von Achs-Messsystemen

Eine Fahrwerksvermessung ist grundsätzlich erforderlich wenn der Verdacht auf Schäden im Fahrwerksbereich besteht. Dies ist dann der Fall, wenn Teile des Fahrwerkes oder der Rad-/Reifensysteme angestoßen wurden. Außerdem ist eine Fahrwerksvermessung gerechtfertigt, wenn Karosserieteile im Bereich der Aufnahmepunkte des Fahrwerks beschädigt sein können.

Das Ergebnis der Vermessung vor der Reparatur ist dem Gutachten/Reparaturauftrag beizufügen.

Eine Vermessung vor der Reparatur kann bei offensichtlichen Fahrwerksschäden oder Schäden, die auf einem Richtsystem behoben werden müssen, unterbleiben.

Nach dem Austausch von Fahrwerkskomponenten oder von Karosserieteilen im Bereich der Aufnahmepunkte des Fahrwerks (auch Instandsetzung) ist grundsätzlich eine Fahrwerksvermessung durchzuführen.

Diese Stellungnahme wurde abgegeben am 14.03.2006 durch die Mitglieder der Deutschen Kommission für Lack und Karosserieinstandsetzung: Allianz Versicherungs-AG; Allianz Zentrum für Technik (AZT); AMB Generali-Gruppe; AUDATEX-Datenservice; Bundesfachgruppe Fahrzeuglackierer (BfL); Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V. (BVSK); cebacus Ingenieurgesellschaft für EDV-Systeme mbH (cebakus); Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT); DEKRA Automobil GmbH; eurotaxGlasses; Gesellschaft für Technische Überwachung mbH (GTÜ); Hauptverband Farbe, Gestaltung, Bautenschutz; Institut für Fahrzeuglackierung (IFL); KSR EDV-Ingenieurbüro GmbH (KSR); Organisationsgesellschaft der Schaden-Schnell-Hilfe-Stationen zur Feststellung von Kraftfahrzeugschäden mbH (SSH); TÜV-Süd; Verband der Automobilindustrie (VDA); Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V. (VDIK); Verband der Lackindustrie; Württembergische Versicherung; Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe Zentralverband (ZDK); Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF).