

Ausgabe: 09/2020

Sachverständigenbüro Hertel GmbH | Pfarrer-Scheuerer-Straße 6b, 93080 Pentling | Telefon: +49 9405 501020

## Die 9. Ausgabe unseres Newsletters ist da

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrte Geschäftspartner,

heute erhalten Sie die neue Ausgabe unseres Hertel-Newsletters. In der mittlerweile 9. Ausgabe behandeln wir die Themen „Prüfung der Lackart nach VIN Abfrage stets notwendig“, „Reifen-Radar soll vor Profil-Schwächen warnen“ sowie „Reparaturlexikon: VW Golf 4 – Motor stirbt ab“ und „Online-Seminar zum Thema Wiederbeschaffungswert, Restwert und Wertminderung“.

Sollten Sie Themen haben, die für unseren Newsletter interessant sein könnten, so können Sie sich gerne an Herrn Matthias Kohlmeier wenden. Wir versuchen stets, auf Ihre Fragen und Themenvorschläge einzugehen. Rufen Sie uns unter 09405 501020 an oder schicken Sie uns eine E-Mail an [info@hertel-sv.de](mailto:info@hertel-sv.de).

Nun aber wünschen wir Ihnen viel Spaß beim Lesen! Ihr Team vom Sachverständigenbüro Hertel GmbH

## Prüfung der Lackart nach VIN Abfrage stets notwendig

Das Institut für Fahrzeuglackierung (IFL) und die Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung e.V. (IFL e.V.) hat in einem Schreiben darauf hingewiesen, dass Reparaturbetriebe Rechnungskürzungen bei der Bestimmung der Lackart mit Verweis auf die VIN (Vehicle Identification Number) nicht hinnehmen müssen.

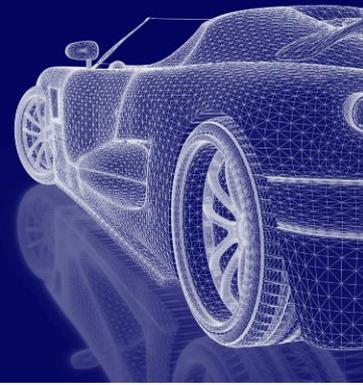


Nun wurde ein Merkblatt herausgegeben, welches beschreibt, wie man bei der Bestimmung der Lackart vorzugehen hat. Im genannten Merkblatt wird auf die Bedeutung, welche die Lackart bei der Reparaturlackierung hat, eingegangen: "Bei der Kalkulation einer Reparaturlackierung bestimmt die „Lackart“ den auszuführenden Reparaturprozess auf der Grundlage des Reparaturlackherstellersystems, das im Karosserie- und Lackierfachbetrieb zum Einsatz kommt. Deshalb müsse der Fachmann nach erfolgter VIN-Abfrage immer auch eine genaue Prüfung der Lackart vornehmen, bevor er mit dem Reparaturprozess beginnt. Dabei könne

es zu erheblichem Mehraufwand kommen, der auch in der Kalkulation berücksichtigt werden müsse. Denn insbesondere bei Mehrschicht- und Sonderlackierungen werden durch die VIN-Abfrage in den Kalkulationsprogrammen nicht immer korrekt ausgewiesen". Außerdem entspricht die Lackart nicht mehr dem ursprünglichen Auslieferungszustand ab Werk, wenn die Karosserie nach Vergabe der VIN umlackiert wurde. Des Weiteren könnte es durchaus sein, dass die Farbtonklassifizierung ab Werk falsch sei: „Wird bspw. anhand

**Sie haben Fragen oder Verbesserungsvorschläge? Dann kontaktieren Sie uns unter:**

Sachverständigenbüro Hertel GmbH | Pfarrer-Scheuerer-Straße 6b | 93080 Pentling  
Telefon: 09405-501020 | Fax: 09405-5010250 | E-Mail: [info@hertel-sv.de](mailto:info@hertel-sv.de) | [www.hertel-sv.de](http://www.hertel-sv.de)



Ausgabe: 09/2020

Sachverständigenbüro Hertel GmbH | Pfarrer-Scheuerer-Straße 6b, 93080 Pentling | Telefon: +49 9405 501020

des Farbcodes ab Werk die Farbtonklassifizierung „metallic“ definiert, kann es durchaus vorkommen, dass die Mischformel beim Ausmischen des Lackes in dem abgewandten Reparaturlackherstellersystem hochpreisige „Pearl Effekt“-Pigmentbestandteile beinhaltet.“

Die IFL und IFL e.V. betont noch einmal, dass die VIN-Abfrage bezogen auf die Lackart in den Kalkulationsprogrammen als ein unverbindlicher Service anzusehen sei. Diese Voreinstellung müsse vom Lackierfachmann vor Ort überprüft, angepasst, lackherstellerspezifisch umgesetzt und nach Aufwand berechnet werden. "Somit sind Kürzungen bezüglich der „Lackart“ in Verbindung mit der VIN-Abfrage nicht gerechtfertigt und müssen nicht akzeptiert werden", heißt es im Merkblatt abschließend.

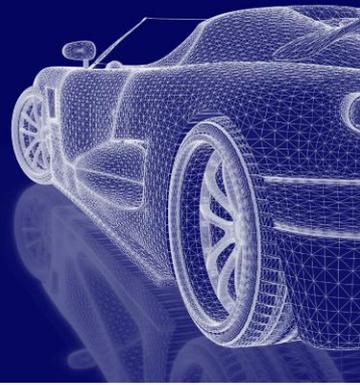
## Reifen-Radar soll vor Profil-Schwächen warnen

Es ist bekannt und bewiesen, dass abgefahrne bzw. abgenutzte Reifen ein erhöhtes Unfallrisiko darstellen. Bislang nutzen Autos Radarsensoren, um das Umfeld des Fahrzeugs zu beobachten. So kann beispielsweise der Abstand zum Vordermann per Abstandskontrolle gemessen und bei Nichteinhaltung des Mindestabstandes ein Signal an den Fahrer gesendet werden. Doch zukünftig sollen sie auch zur Selbstbetrachtung dienen. So könnte ein Radarsensor automatisch warnen, sobald das Restprofil des Reifens zu stark abgeschrunpft ist. Hierzu sind Radarsensoren in den Radkästen verbaut, die auch kleinste Änderungen bei Reifenumfang erkennen und bei Überschreiten einer bestimmten Schwelle bzw. eines bestimmten Grenzwertes den Fahrer per Warnsignal darauf hinweisen. So können die Sensoren auch Fremdkörper, wie etwa Nägel, in der Lauffläche registrieren und dementsprechend darauf hinweisen. Die notwendige Technik wurde von Forschern der Carnegie Mellon University Pittsburgh gemeinsam mit dem Hersteller Bridgestone entwickelt. Bisher wird bei Reifen lediglich der Innendruck überwacht, z.B. über Sensoren auf der Felge oder einen Drehzahlmesser an der Achse. Wann diese neuartige Technik auf den Markt kommen wird, ist bisher noch nicht bekannt.



## Reparaturlexikon: VW Golf 4 – Motor stirbt ab

In unserem Reparaturlexikon behandeln wir dieses Mal die Problematik, dass beim VW Golf 4 (1J), Modelljahr 2002, alle Modelle mit dem Kombiinstrument Bosch RB8, der Motor kurz nach dem Start abstirbt. Ursache hierfür kann eine Fehlfunktion der Wegfahrsperrung sein. Durch die Spannungsimpulse beim Einschalten der Zündung kommt es vereinzelt zu Störungen im Kombiinstrument. Der Datenaustausch zwischen Kombiinstrument und Wegfahrsperrung ist dann ggf. beeinträchtigt. Sind im Fehlerspeicher Codes hinterlegt, wie



Ausgabe: 09/2020

Sachverständigenbüro Hertel GmbH | Pfarrer-Scheuerer-Straße 6b, 93080 Pentling | Telefon: +49 9405 501020

„17978 (P1570) = Motorsteuergerät, Wegfahrsperre gesperrt“ und/oder „18058 (P1650) = Datenbus, Kombiinstrument – kein Signal“ abgelegt, deutet dies auf ein fehlerhaftes Kombiinstrument hin. In diesem Fall kann der Austausch durch ein modifiziertes Kombiinstrument Abhilfe schaffen. Bitte beachten Sie, dass nach dem Austausch des Kombiinstrumentes die Wegfahrsperre, mithilfe eines geeigneten Diagnosegerätes, neu programmiert werden muss.

## Online-Seminar zum Thema Wiederbeschaffungswert, Restwert und Wertminderung

Wiederbeschaffungswert, Restwert und Wertminderung sind Bestandteile vieler Haftpflichtschaden-Gutachten und Ursache ebenso vieler Streitigkeiten. Zumal Außeneinflüsse (hohe Subventionen für Elektroautos, zunehmende Verteufelung des Diesels) die Sache nicht leichter machen. Wohin entwickelt sich die Rechtsprechung, welche Tendenzen gibt es, wer zieht an welchem Strick? Wie bleibt man regresssicher



angesichts der um sich greifenden Regress-Marotte einzelner Versicherer? Das Seminar mit Herrn Rechtsanwalt Joachim Otting zeigt die aktuelle Rechtsprechung auf und lädt zum Erfahrungsaustausch ein. Nach erfolgter Anmeldung zum Seminar erhalten Sie eine Einladung mit den Zugangsdaten. Der Seminarraum ist am bereits ab 13.30 Uhr "geöffnet", damit Sie sich mit der Technik vertraut machen können. Bitte halten Sie ein Headset (es reicht das Handy-Kopfhörerset, ausgestattet mit Mikrofon!) bereit. Unsere im Büro ansässige Akademie „Sachverständigen Seminare“ empfiehlt dieses Seminar für alle Werkstätten, um sich mit den

Begriffen Wiederbeschaffungswert, Restwert und Wertminderung vertraut zu machen. Oftmals fragen die Kunden nach genau diesen Begriffen, daher ist es gut, wenn man hier Rede und Antwort stehen kann. Das Seminar findet am 18.09.2020 von 14:00-17:15 Uhr (darin 15 Minuten Pause) statt. Die Kosten hierfür liegen bei 149,00 Euro zzgl. 16 % MwSt. Melden Sie sich und/oder ihre Mitarbeiter gleich unter [www.sv-seminare.net](http://www.sv-seminare.net) an.