SCHADEN.NEWS



24.04.2019

QUERDENKEN!

Gestern trafen wir G.A.S.-Chef Andreas Brodhage zum Redaktionsgespräch in der Zentrale im westfälischen Dorsten. Das Werkstattnetz von Global Automotive Service etabliert sich scheinbar immer stärker im Flottengeschäft. Die Westfalen sehen in diesem Teil des Marktes Erfolgschancen nicht nur für Inspektion und Wartung, sondern auch für die Unfallschadenreparatur. Im Blick hat G.A.S. dabei auch die Weiterentwicklung der Fachbetriebe. Stichwort Elektromobilität: Bereits mehr als 500 Werkstattpartner sind Ende des Jahres soweit zertifiziert und geschult, dass die Betriebe E-Autos nach gesetzlichen Vorgaben instand setzen dürfen. Kein anderes Werkstattnetz im freien Markt ist hier so stark aufgestellt.

Klar ist: Andreas Brodhage und sein Team sind Querdenker und konzentrieren sich in erster Line auf Flotten- und Leasinggesellschaften – auch bei der Unfallschadensteuerung mit der neuen Global Automotive Repair (G.A.R.), die allerdings erst noch etwas in die Gänge kommen muss.

„Wenn wir uns nicht um neue Fahrzeuge kümmern, dann werden wir verlieren. Die Werkstätten brauchen Großkunden“, lautete die Einschätzung von Andreas Brodhage in unserem Gespräch. Wie die Steuerung von Mechanikaufträgen abläuft, davon konnten wir uns in der Zentrale überzeugen. Interessant dabei: Die Verknüpfung von Ersatzteilbestellung, Reparaturdaten und Arbeitszeitwerten, die der Werkstatt in einem Portal zur Verfügung stehen. Kalkulation und Bestellung werden über das G.A.S. Online-Portal auch aus der DAT-Kalkulation nach Dorsten gesendet und freigegeben. Hier funktionieren die Schnittstellen offenbar.

Andreas Brodhage stellte auch noch einmal klar, dass für ihn Mechanik, Karosserie und Lack zusammengehören. Eine deutliche Ansage an den Markt. Besonders kritisierte der G.A.S.-Chef die Klassifizierung des HUK-Autoservice. „Auf der einen Seite werden Erhebungen durchgeführt, ob sich der Autoservice lohnt. Auf der anderen Seite wird in vier Klassen mit den Werkstätten abgerechnet. Das passt nicht zusammen." Nach seiner Ansicht würden die Werkstätten nur bei der kleinsten Motorisierung Geld verdienen. Der Markt bestünde eben aber nicht nur aus Dreizylinder-Motoren. Eine Einschätzung, die die Coburger sicher nicht teilen.

Beste Grüße aus der Redaktion

Christian Simmert

Christian Simmert