



07.02.2024

WIR STEHEN ERST AM ANFANG

Noch fristen Elektroautos aus China ein Nischen-Dasein in Deutschland. Nur rund fünf Prozent der neuzugelassenen E-Autos im letzten Jahr stammten aus dem Reich der Mitte. Dennoch haben die chinesischen Hersteller ehrgeizige Ziele und die Zulassungszahlen könnten in den nächsten Jahren steigen – auch weil die Stromer teils deutlich günstiger sind als das europäische Pendant.

Im Umkehrschluss bedeutet das aber auch, dass Fahrzeuge der Marken Nio, Polestar, BYD, MG oder Aiways mittel- bis kurzfristig nach einem Unfallschaden hierzulande in den freien Reparaturwerkstätten landen – auch weil es keine ansässigen Vertragswerkstätten gibt. **Einzig der Hersteller Nio hat in Sachen Wartung, Service und Reparatur eine Kooperation mit dem Werkstattnetz Global Automotive Service.**

Zertifizierte E-Mobilitäts-Betriebe werden über kurz oder lang also vermutlich nicht umhinkommen, sich mit der Instandsetzung der chinesischen Modelle auseinander zu setzen. Keine leichte Aufgabe bei den aktuell marginalen Stückzahlen und teils fehlenden oder schwer zugänglichen Reparaturinformationen – entsprechend hoch ist der Informationsbedarf. Das hat auch das Kraftfahrzeugtechnischen Instituts (KTI) erkannt und deshalb vergangene Woche in einem Fachsymposium umfassende Informationen rund um Nio, MG und BYD gegeben. Im Fokus standen dabei der Zugang zu Herstellerinformationen, die Schadendiagnose, die Kalibrierung der Fahrerassistenzsysteme sowie Reparaturmöglichkeiten der HV-Batterie. **Die wichtigsten Ergebnisse haben wir im aktuellen Newsletter für Sie zusammengefasst.**

Deutlich wurde dabei schnell: Alle Marktbeteiligten – ob Betriebe, Verbände, Kfz-Versicherer, Werkstattausrüster oder Kalkulationsdatenanbieter – müssen hier gleichermaßen erst Erfahrungen sammeln und sich auf neue Gegebenheiten einstellen. Das wird dauern. Umso wichtiger ist es, dass das KTI hier als Multiplikator fungiert und das Wissen den Marktbeteiligten zugänglich macht. Dieser

Aufgabe wollen die Schadenforscher künftig verstärkt nachkommen, weshalb zu derartigen Terminen auch Pressevertreter eingeladen werden. Denn Fakt ist: Die Mobilitätswende kann der Unfallreparaturmarkt nur gemeinsam schaffen.

Carina Hedderich