

# Rechtssicherheit durch Rahmen-Vermessung

Als Vereidigter Sachverständiger hat sich Alfred Gebhardt auf die Motorradbranche spezialisiert. motorradHÄNDLER berichtet über seine Arbeit und klärt, warum die Vermessung von Rahmen nach einem Unfall für eine Werkstatt verdammt wichtig sein kann

Ursprünglich war der gelernte Werkzeugmacher und Zweiradmechaniker-Meister Alfred Gebhardt selbst Motorrad-Vertragshändler, und er hat nicht die wenigsten Hondas verkauft von 1980 bis 1993 in Groß-Gerau, immerhin rund 14 Jahre lang. „Ich hab’ mich früher immer darüber geärgert, dass mir niemand genau sagen konnte, ob ein Rahmen nach einem Sturz noch maßhaltig ist oder bereits verbogen.“ Aus diesem Grund hat er sich damals selbst eine Meßlehre konstruiert und gebaut; dabei handelte es sich um einen Umschlagbügel, der über die Schwingenchase gestülpt wurde, und eine Lenkachse, die über Kegeldorne geführt wurde. Damit ließ sich der Sturz berechnen, die Achsstände wurden über den Abstand der Schwingenchase zur Vorderradachse gemessen. Als die Laser-Rahmenlehre (LRL) auf den Markt kam, stieg er sofort um und verwendete diese – nach gescheiterten Versuchen mit der Allianz-Lehre. „Das Problem bei der Allianz-Lehre war eine umständliche Montage sowie die Verschweißung zwischen dem Steuerkopf-

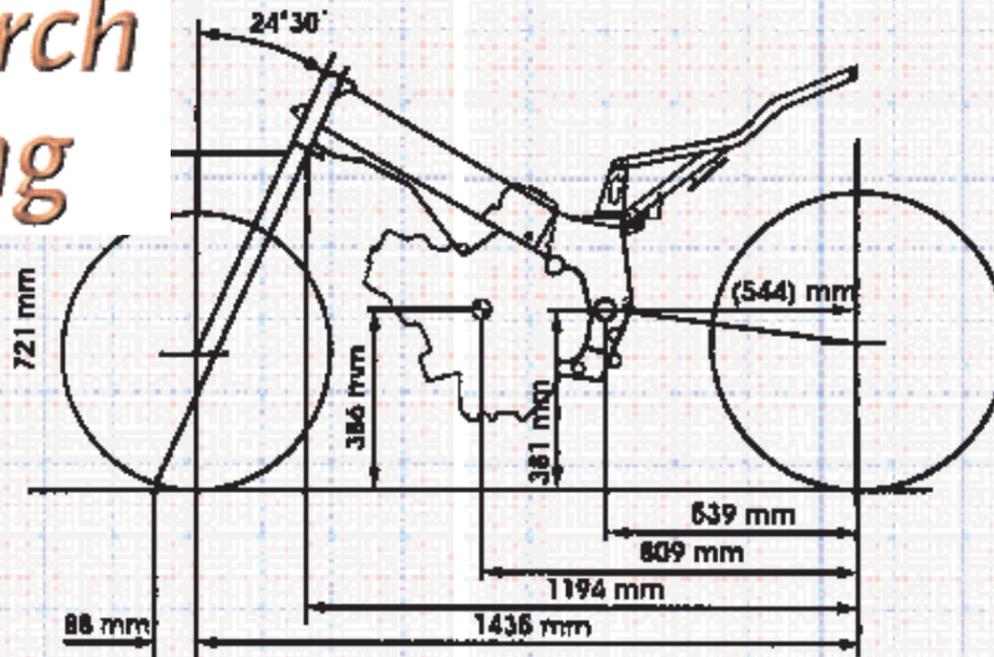
Schaft und der Brücke; dies hat zur Ungenauigkeit geführt.“ Dass der Praktiker mit dieser Einschätzung nicht ganz falsch liegen kann, zeigt der Umstand, dass mittlerweile etliche Versicherungen bei ihm vermessen lassen.

Durch zunehmende Anfragen von Händlerkollegen und Versicherungen erkannte Alfred Gebhardt den Bedarf an Gutachten und Vermessungen von Motorradrahmen. So verkaufte er seinen Motorradhandel, bildete sich weiter zum „Öffentlich bestellten und vereidigten Kfz-Sachverständigen“ und richtete sich eine mobile Motorrad-Messstation ein, mit der er heute zu den Händlern im Rhein-Main-Gebiet fährt, Rahmen vermisst und Gutachten erstellt; in diesen steht am Ende genau: dieser Rahmen kann weiterverwendet werden / kann repariert werden / sollte nicht repariert werden. Im Jahr erstellt der Sachverständige eine erhebliche Anzahl Schadensgutachten und Rahmenvermessungen.

Eine tolle Sache für die Händler: Sie haben

damit Rechtssicherheit, daher bleiben ihnen bösen Überraschungen bei Pauschal-Abschlägen erspart, in deren Folge sich dann vielleicht doch herausstellt, dass die tatsächlichen Reparaturkosten aufgrund eines krummen Rahmens höher ausfallen als anfänglich geschätzt. Statt dessen können sie ihren Kunden respektivere Versicherungen konkret sagen, was los ist und was es kosten wird.

Bei den Messungen bietet Alfred Gebhardt verschiedene Module an: es beginnt mit der Vermessung des Grundrahmens (Schwingenchase / Lenkkopfwinkel), darüber hinaus kann das Heck vermessen werden wie auch die Schwinge. Alfred Gebhardt verrechnet für eine Messung 350 Mark aufwärts, in der Regel werden die Rechnungen direkt an den Endverbraucher gestellt; mit diesem Preis zählt der Sachverständige



dige aus Groß-Gerau zu den teuersten, und er steht auch dazu: „In meinem Service enthalten ist die Anreise; im Endeffekt wird der Arbeitsaufwand für den Händler teurer, wenn er das Fahrzeug oder den Rahmen zur Vermessung bringt – und mit ein bisschen Pech das Fahrzeug nach der Messung nicht gleich zurücknehmen kann.“

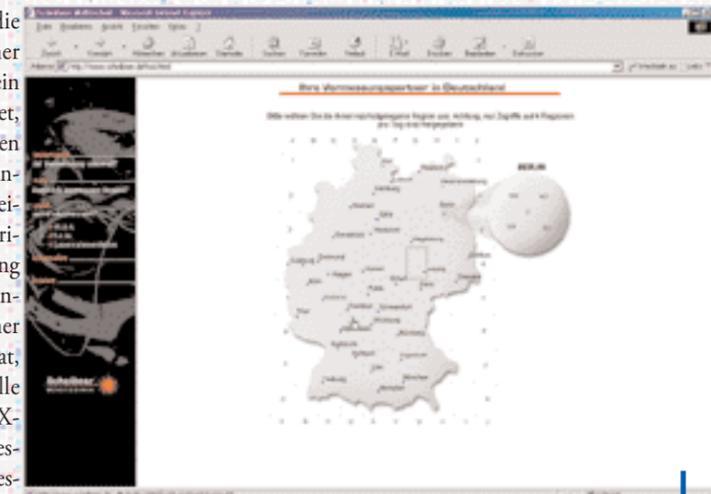
Doch um den Preis geht es hier nicht in Wirklichkeit – es geht vielmehr um das Bewusstsein, wie wichtig die Rahmenvermessungen und die damit verbundene Rechtssicherheit ist. So rät Alfred Gebhardt den Motorradhändlern, die Anzahl der Schäden abzuklopfen, bei denen eine Rahmenvermessung in Frage kommt; das sind in erster Linie diejenigen Schäden, die einem Biker unverschuldet widerfahren sind.

„Unter Umständen rechnet sich die Anschaffung einer Rahmen-Lehre für einen Händler“, sagt Alfred Gebhardt. „Dies insbesondere, wenn auch die Händler in der Umgebung darauf zurückgreifen.“ In diesem Zusammenhang verweist der Sachverständige auf die Scheibner Messtechnik GbR in Braunschweig, den Hersteller des von ihm verwendeten MAX-Systems: Bernd Scheibner berät im Einzelfall, ob sich die Anschaffung einer

Lehre lohnt oder ob sich ein Händler in der Nähe befindet, mit dem kooperiert werden kann. Für die Rahmenvermessungen an sich benötigt ein Zweiradmechaniker-Meister übrigens keine Gutachter-Prüfung – sofern er einen Einführungskurs bei Scheibner erfolgreich abgeschlossen hat, werden die Messprotokolle der LRL oder des MAX-Systems anerkannt. Interessant sein dürfte die Vermessung auch durch die kommende EU-Garantie (wir berichteten in unserer vorigen Ausgabe): Sie gibt eine technische und rechtliche Sicherheit, wenn ein zweifelhaftes



MAX-Lehre von Scheibner Messtechnik: Soll-Daten gespeichert



Scheibner-Messstationen: mit wem kooperiert werden kann

**AKRAPOVIC**  
Exhaust System Technology

Carbon  
oder Titan

Neu auch  
mit ABE

offizieller Importeur

**JAMPARTS**

JAMparts Fzg. Technik  
Vertriebs GmbH  
Saarstr. 72  
71282 Hemmingen

Tel. 07150 / 970 565  
Fax 07150 / 970 518

www.akrapovic.de  
info@jamparts.com

**FRANCE EQUIPEMENT**

24 STUNDEN

- Kettensätze
- Bremsscheiben
- Bremsheläge
- Bremssysteme
- Bremssleitungen
- Zündkerzen
- Team-Bekleidung
- Pflegeprodukte
- Werkstattbedarf

www.FranceEquipment.de

TEST-SIEGER  
AP-racing  
Bremsheläge

und vieles mehr...

**FRANCE EQUIPEMENT**

### Verunsichert im Umgang mit Versicherungen?

**Im Umgang mit Haftpflicht-Versicherungen machen Motorradhändler aus Unkenntnis häufig schwere Fehler, die sie später in große Schwierigkeiten bringen können. motorradHÄNDLER gibt Tipps**

Klassischer Fall: Schräglagen-Manni kommt mit 'ner verbogenen Ypse in die Werkstatt. „N Autofahrer hat mir die Vorfahrt genommen, nich wahr, Meister, jetzt mach' mal.“ Was für ein Auftrag! Aber wer sagt, was es kosten darf? Und wer zahlt am Ende?

Klassische Reaktion des Meisters: Er wendet sich an die zuständige Versicherung und lässt sie einen Gutachter schicken. Und genau dann beginnen häufig die Probleme.

Im schlimmsten Fall dann, wenn dieser Gutachter zum Beispiel davon ausgegangen ist, dass der Rahmen okay ist, sich bei der Reparatur jedoch herausstellt, dass nix mehr passt und der Rahmen offensichtlich krumm ist.

Auch bei der späteren Inzahlungnahme gibt's häufig Probleme; klar, dass BikerIn für sein Unfall-Moped weniger Kohle kriegt als für ein unfallfreies. Eine andere Frage, ob BikerIn das einsieht, schließlich ist das Bike ja meisterlich repariert worden, und die Versicherung hat's ja gezahlt – nur leider „vergessen“ dem Geschädigten einen merkantilen Minderwert ausbezahlen. Überdies: schon mal 'was von Nutzungsausfall gehört? Steht auch Motorradfahrern zu... Oder dass auch Motorradbekleidung einem Unfallopfer zu ersetzen ist? Und die wird NICHT abgerechnet wie ein buntes Benetton-T-Shirt – bei hochwertiger Funktionsbekleidung kann durchaus eine Nutzungsdauer von 10 bis 20 Jahren angesetzt werden. Kleinigkeiten wie diese „übersehen“ sogenannte Schnelldienste und Sachverständige, die in Diensten einer Versicherung stehen, in der Praxis nicht selten – eigentlich logisch, dass niemand ganz frei von den Interessen seines Arbeitgebers urteilt. Kurzum: Es liegt im Interesse des

kundenorientierten Händlers, für eine faire Bewertung von Unfallschäden zu sorgen. Gut zu wissen in diesem Zusammenhang, dass bei einem unverschuldeten Unfall grundsätzlich der Schädiger bzw. die eintretende Haftpflichtversicherung auch die Kosten des Sachverständigen trägt, weil nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGH) die Kosten für ein Gutachten zum Schaden zählen, der dem Geschädigten zu ersetzen ist. Achtung!, Ausnahme: Liegt der Schaden für den Laien ersichtlich unter 1.000 Mark, zahlt die Versicherung den Gutachter in der Regel nicht, weil die Einschaltung eines Sachverständigen dann entbehrlich sein kann. Der Geschädigte – respektive dessen Werkstatt – ist gut beraten, stets auf die Einschaltung eines unabhängigen Sachverständigen zu bestehen.

Dabei gilt es zu beachten, dass dieser unabhängige Sachverständige ein Kfz-Meister oder Diplom-Ingenieur ist und möglichst Mitglied in einem anerkannten Berufsverband – als ein solcher gilt bei Sachverständigen zum Beispiel der Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen (KVSK). Anhaltspunkt für die Qualifikation eines Sachverständigen ist auch die öffentliche Bestellung und Vereidigung durch eine IHK oder Handwerkskammer. Auskünfte über solche Sachverständige in Ihrer Nähe erteilt der BVSK (Fon 030/ 25 37 85-0; Website [www.bvsk.de](http://www.bvsk.de)).

Übrigens kann man selbst bei Koschäden, bei denen die Versicherung einen eigenen Sachverständigen schickt, einen unabhängigen Sachverständigen einschalten, wenn Zweifel an der Schadensfeststellung bestehen; es kommt dann zu einem Sachverständigenverfahren, in dem beide Gutachten von einem Obergutachter bewertet werden. Einige Rechtsschutzversicherer übernehmen die im Sachverständigenverfahren anfallenden Kosten, so zum Beispiel der ADAC-Rechtsschutz.



Alfred Gebhardt: mit mobiler Motorradrahmen-Messstation

Bike in Zahlung genommen wird.

Soviel zum Sinn der Rahmenvermessung, doch im Grunde wissen wir jetzt noch immer nicht, woher Alfred Gebhardt überhaupt weiss, wann ein Rahmen krumm ist und wann gerade – die Hersteller halten sich mit Daten nämlich recht bedeckt. Für den Sachverständigen ist das ziemlich einfach, das sagt ihm nämlich die MAX-Lehre, in der die Soll-Daten gespeichert sind und mit den Ist-Werten verglichen werden. Doch welche Daten sind in der MAX-Lehre gespeichert?

Einerseits sind's jene Daten, die von den Herstellern im Rahmen ihrer Allgemeinen Betriebserlaubnis für das entsprechende Fahrzeug angegeben werden. Während sich Hersteller anderer Messy-

steme auf diese Daten verlassen, überprüft Scheibner Messtechnik die Werte, schließlich hat sich gezeigt, dass fabrikneue Fahrzeuge mitunter erheblich von den ABE-Daten abweichen; dem MAX-System sind die von Scheibner ermittelten zugrundegelegt. Obwohl rechtlich die Herstellerangaben verbindlich sein sollten, verlässt sich Alfred Gebhardt auf die Scheibner-Daten: „Die ABE-Zeichnungen entstehen häufig bereits beim Prototypenbau; da kann es schon mal vorkommen, dass Änderungen in der Serie später zeichnungsmäßig nicht berücksichtigt werden. Aus diesem Grunde habe ich die Erfahrung gemacht, dass die Praxis von Scheibner, die Daten zu überprüfen, sehr sinnvoll und praxisnah ist“, sagt der Vermessungsprofi.

# 18. BIS 23. SEPTEMBER 2001 MESSE MAILAND

1.500 Begeisterte Aussteller  
60.000 Begeisterte Fachbesucher  
750.000 Begeisterte  
werden empfangen auf der...

## 59. INTERNATIONALEN FAHRRAD- UND MOTORRADAUSSTELLUNG



Verpassen Sie nicht das Ereignis des Jahres auf dem Zweirad-Sektor