

Umfassende Informationen über uns finden Sie auf unserer Website!

Eine Dokumentation in Bild & Worten über die fachgerechten Brand-Sanierungsarbeiten und die damit verbundenen Dekontaminierungen an 16 PKWs bei einem Großbrand eines namhaften österreichischen Autohauses



GUTES ZIEHT GUTES NACH SICH - VIENNA CALLING!

Durch die letzten spektakulären Reinigungserfolge in Österreich wurde auch die „Wiener Städtische“ Versicherung auf unsere Tätigkeit aufmerksam.

Vertreten durch die Sachverständigen-Organisation Experta nahm man mit uns Kontakt auf.



Die Experta in Ihrer Funktion als Schadenregulierungs-Gesellschaft mbH hatte sich offensichtlich über uns und unsere Sanierungsverfahren kundig gemacht und war begeistert von unseren Möglichkeiten. Wieder mal eilte uns unser guter Ruf voraus und unsere Informationspolitik der letzten Jahre zahlte sich aus.

Beim alteingesessenen Autohaus Hermanseder in Vöcklabruck entstand ein Großbrand, der zu extremen Ruß- und Brandverunreinigungen an

diversen KFZ führte. Das Autohaus vertritt mehrere Marken. Betroffen waren Fahrzeuge der Marken BMW, Toyota und Citroen.



Obwohl insgesamt 31 Einsatzkräfte der freiwilligen Feuerwehr Vöcklabruck schnell vor Ort war, kam es zu einem immensen Schaden. Man holte Verstärkung von sieben (!) weiteren Feuerwehr Gruppen aus den benachbarten Ortschaften.

Das Feuer griff schnell über, so dass nicht nur Bereiche des Lagers, sondern auch die Werkstatt und Räume

betroffen waren, in denen Kunden- sowie Neufahrzeuge standen.

Insgesamt 139 Mann waren vor Ort um die Flammen zu bekämpfen, jedoch konnte nicht verhindert werden, dass einige Fahrzeuge komplett



ausbrannten, und das Feuer die beiden Hallendächer stark beschädigte.

Unüblicher Weise gab es diesmal vorab eine Ortsbesichtigung durch unsere Techniker sowie unseren Brand- und Lacksachverständigen Retkowski.

Das gab uns die Gelegenheit, nahezu alle in der Angelegenheit beteiligten Personen persönlich kennenzulernen.

Das Bild, was sich uns vor Ort bot, glich einem Kriegsschauplatz. Es war wirklich erschreckend. Man hätte auf dem Gelände einen neuen Film der „Mad Max“ - Reihe drehen können. Bei der Ortsbegehung kam man sich vor, als wenn man über eine „Call Of Duty“-Map (PS3 Spiel) gehen würde.

Der Gestank von geschmolzenem Kunststoff und Brand war selbst im Freien nahezu unerträglich. Da wir seit vielen Jahren in dem Bereich tätig sind, war uns sofort klar, dass die Immobilie nicht mehr zu sanieren war. Hier würde nie wieder ein Mensch sich dauerhaft aufhalten können.

Das ganze Lager war mit abgebrannt, Reifen und Felgen waren durch



Hitzeinwirkungen geschmolzen. Es herrschte das Chaos und alles sah aus, als wenn ein Panzer mehrere Salven in das Haus gejagt hätte. Wie würden dann wohl die Autos aussehen.

Schon bei unserem Eintreffen sahen wir draußen abgebrannte Fahrzeugwracks stehen. Das war natürlich wenig ermutigend.

Schnell wurde klar, dass Fahrzeuge, wie das hier abgebildete nicht mehr zu retten war.

Aber nicht alle PKWs waren komplett ausgebrannt, jedoch am nun folgenden BMW waren die Auswirkungen des Brands deutlich zu sehen. Von Hitzeverformungen bis hin zu zerschmolzenen Bauteilen, bei denen man nur noch erahnen konnte, wie sie wohl ursprünglich mal als Neuteil aussahen.



Zersplittertes Glas und Rest von Holzbalken waren auf die Fahrzeuge gestürzt und hatten für zusätzliche Beschädigungen gesorgt.

Zu unserer großen Überraschung lief dann die Besichtigung der Fahrzeuge überhaupt nicht chaotisch ab. Alles war bestens vorbereitet. Auf einem Nachbargelände standen alle betroffene Fahrzeuge in Reih und Glied. Die Fahrzeuge waren offen und leicht zugänglich.



Personal war vor Ort um uns zu assistieren oder Fragen zu beantworten. Besser kann man einen solchen Termin wohl nicht vorbereiten; es fehlten nur noch hübsche blonde Damen, die mit süßem österreichischem Akzent Kaffee reichen; wobei wohl selbst das geklappt hätte, wenn wir nach Kaffee gefragt hätten. Aber wir waren zu abgelenkt und quasi brennend (kleiner Scherz am Rande) daran interessiert die Fahrzeuge unter die Lupe zu nehmen. Der Sachverständige der Experta Herr Aichinger war bereits vor Ort um die Schäden aufzunehmen. So war es möglich, Alles nötige der Abwicklung und Organisation direkt zu besprechen. Was nun folgte war wirklich ungewöhnlich:

In Deutschland ist die Zusammenarbeit mit Autohäusern meist eine eher unerquickliche Angelegenheit. Dort herrscht oft die Mentalität: „Können wir selbst!“ vor. Dabei können sie es nicht selbst. Sie haben weder das Know-How noch die Technik und meist nicht mal die geringste Ahnung in diesen Spezialbereichen - aber mitreden möchten Sie.

Die dabei vorherrschende Inkompetenz und Unwissenheit wird dann mal schnell mit maßloser Arroganz getarnt. Man tut gerne wichtig, bläst sich und die Sache auf eigentlich mit nur einer Intention: mehr Geld abzuzocken.

Die Interessen des Kunden sind den Autohäusern meist egal. Man müsste meinen, dass da gewisse Premium-Marken einen Unterschied machen. Dem ist leider nicht so. Jüngst hatten wir zwei „Brand-Porsche“. Beide stark kontaminiert. Das Autohaus wurde vom Sachverständigen eingehend informiert



und dazu angehalten uns zu kontaktieren. Auch unser Fachbuch, welches sich umfassend mit der Thematik beschäftigt wurde seitens des Sachverständigen abgegeben.

Was hat „Porsche“ gemacht? Den Wagen für 250,00 EUR zu einer Aufbereitungsfirma gebracht und sich selbst 1.000,00 EUR in die Tasche gesteckt.

Nachdem man das erste Fahrzeug verhunzt hatte und das Kind in den Brunnen gefallen war, kam dann das zweite Fahrzeug zu uns, weil man nicht in der Lage war den Brandgeruch zu beseitigen. Das Auto war nur schwerlich zu retten weil man „alles“ in die Fasern gerieben hatte. Aber selbst wenn das Fahrzeug super sauber gewesen wäre, hätte man dadurch nur 1% der extrem gefährlichen Schadstoffe entfernt.

Den zweiten Wagen haben wir zu 100% dekontaminiert – alles in Ordnung; aber dem anderen Kunden hat Porsche mal eben locker flockig ein vergiftetes Auto angedreht. Und da Geruch und Ruß nichts mit den Schadstoffen zu tun hat, fällt das dem Kunden erst mal gar nicht auf. Hat man da noch Worte? Wir haben es uns nicht nehmen lassen und Porsche dann geschrieben, dass Ihnen das Leben Ihres Kunden wohl keine 1.250,- EUR wert ist. Bei den meisten Autohäusern sind

„Fremdfirmen“, Sachverständige und Versicherungen oftmals der erklärte Feind und es steht Geldgier vor Kundeninteresse. Das ist nicht nur traurig sondern dumm. Denn ein zufriedener Kunde ist mit Sicherheit auch etwas wert und bei Gesundheitsfragen, die sich bei durch Brand betroffenen Fahrzeughaltern durchaus ergeben, sollte das Wohlergehen des Kunden an erster Stelle stehen.

Das Autohaus Hermanseder - vertreten durch den äußerst freundlichen Herrn Schweitzer - jedoch war aus einem ganz anderen Holz geschnitzt.

„Was können wir tun um zu helfen?“ oder „Was braucht Ihr noch?“ und „Wie machen wir das am besten?“ hatten wir schon lange nicht mehr von einem Werkstattmeister gehört.

Man muss sich mal in seine Lage versetzen: der Betrieb und die Mitarbeiter sind die Geschädigten, die im wahrsten Sinne des Wortes knietief in Schutt und Asche stehen. In so einer Situation weiß man nicht, wo einem der Kopf steht und Herr Schweitzer vom BMW Autohaus fragte uns, wie er zum Gelingen beitragen könne.

So etwas hat Klasse. Er meinte zwar, dass er sich nicht vorstellen könne, wie wir die Autos wieder „hinbringen“ könnten, aber er lasse sich gerne vom Gegenteil überzeugen. Dass er bis dato noch nicht von „Greg's Autopflege Service“ und unserem Verfahren gehört hatte, ist in Anbetracht der Umstände, dass unser Verfahren gerade in Österreich erst eingeführt wird, mehr als verständlich.

Nicht zu wissen, dass so ein Schaden überhaupt zu sanieren ist, ist kein Problem. Es sorgt jedoch zwangsläufig dafür, dass man auch keinerlei Erfahrung in der Abwicklung bei einem solchen Sanierungsprojekt hat. Aber genau dafür und deswegen waren wir ja direkt vor Ort – also alles wunderbar!

Als erstes musste das Autohaus eine nicht unerhebliche bittere Pille schlucken. Alle

betroffenen Fahrzeuge müssen nämlich nach Soest verbracht werden da sie nicht vor Ort gereinigt werden können. Der Hauptgrund dafür ist, dass es sich überhaupt nicht um eine herkömmliche Reinigung oder Aufbereitung des Fahrzeugs handelt, sondern dass die aufwendige Technik wie beispielsweise die Druckkammer und der Dampfzerstäuber nicht transportabel und somit nicht mobil einsetzbar sind.

Hinzukommt, dass bei einem einzelnen Fahrzeug die Sanierung durch „Greg's Autopflege Service“ fünf Werkstage dauert plus der zusätzlichen Dauer für Montage und Demontage des Innenraums. Des Weiteren müssen Trocknungszeiten beachtet werden. Selbst wenn eine Sanierung vor Ort machbar wäre, würde das bedeuten, dass mindestens zwei Aufbereitungstechniker anreisen müssten und über eine geraume Zeit im Hotel untergebracht und zu verköstigen wären. Das ist in Hinblick der geringen Kosten der Dekontamination von ca. 1250-1500 EUR je nach Fahrzeug vollkommen unwirtschaftlich.

Ich denke, Sie verstehen nun warum alle in Deutschland mit Brand verunreinigten Fahrzeuge nach Soest verbracht werden. Diese Umstände treffen dann selbstverständlich auch auf alle österreichischen Fahrzeuge zu.

Von der Selbstverständlichkeit und der Weitsicht des Autohauses wurden wir erneut positiv überrascht. Statt hier das Ganze als „bittere Pille, die es zu schlucken galt“ zu handhaben, schwenkte man kurzerhand auf Kooperation um.

Auch unsere Befürchtung, dass man uns ungerne die Autos mitgeben würde, war hinfällig; dennoch darf man nicht vergessen: wir Deutsche sind aus Sicht der Österreicher Ausländer. Und 16 hochwertige Fahrzeuge, darunter viele neuwertige, zum Teil noch nicht einmal zugelassene Fahrzeuge, stellen einen enormen Wert dar, der sich schnell mit mehreren hunderttausend Euro beziffern lässt.

Das Autohaus selbst hatte mit den eigentlichen Aufräumarbeiten des Brands

genug zu tun, so dass man froh war, nicht selbst mit den Demontage-Arbeiten der Autos belastet zu werden. Hinzukommt, dass ein demontiertes Auto mit allen Einzelteilen wesentlich schwieriger zu transportieren wäre, als ein montiertes Fahrzeug.

Hier tat sich gleich das nächste Problem auf, welches aber auch im Eiltempo gelöst werden konnte. Der in Deutschland durch uns angebotene Service, ein Schadfahrzeug per Anhänger abzuholen, wäre hier zu einem Mammut-Projekt geworden. Denn wenn unser Fahrer die rund 750 km je Strecke mit den erlaubten 80 km/h für alle 16 Autos hätte fahren müssen, so wäre er einige Wochen allein für Abholung und den Rücktransport unterwegs gewesen.

16 einzelne Autos x 5 Werkstage für die Sanierung + ca. 3 Tage für die Montagearbeiten macht unterm Strich etwas mehr als 15 Wochen Arbeit – allerdings ohne Berücksichtigung von den Wochenenden. Somit würden wir rein rechnerisch auf insgesamt rund 20 Wochen kommen – eine unzumutbare Zeit fanden wir.

Bei Großschäden muss man anders agieren und sich flexibel zeigen. Kurzerhand wurde durch Herrn Schweitzer der Lagermax als österreichische Spedition involviert, die mit 2 Anlieferungen per Autotransporter die geschädigten Fahrzeuge nach Soest anlieferten. Ein herkömmlicher Aufbereiter wäre schon alleine mit der Unterbringung der ganzen Fahrzeuge wohl überfordert gewesen, aber dank der vorhandenen Kapazitäten war es bei „Greg's Autopflege Service“ kein Problem. Die Arbeiten der Sanierung kann man nicht weiter optimieren. Einwirkzeiten müssen eingehalten werden und daher lassen sich die fünf Werkstage nicht weiter reduzieren. Ein wichtiger Punkt in Sachen Optimierung war aber, dass wir bei mehreren Fahrzeugen wenn sie wie jetzt gleichzeitig vor Ort sind, die Arbeiten versetzt durchführen konnten. Diese Form des verschachtelten Arbeitens sowie dutzende Überstunden und arbeiten am „heiligen“ Wochenende haben dafür gesorgt, dass die Sanierung im Ganzen

eben nicht eine halbe Ewigkeit gedauert haben. Schließlich galt ja auch zu bedenken, dass nicht nur unangemeldete Neuwagen sondern auch zugelassene Kundenfahrzeuge betroffen waren. Diese Wagen wurden vorrangig behandelt, da ja für die Ausfallzeiten den Kunden ein Leihwagen gestellt wurde, mit nicht unerheblichen Kosten.

Die Idealvorstellung ist natürlich, dass alle Beteiligten sich einbringen um den Ablauf so harmonisch wie möglich zu machen und sich dabei gleichzeitig bemühen, die Kosten so gering wie möglich zu halten oder sie erst gar nicht entstehen zu lassen. Selten haben wir erleben dürfen, dass dieser Traum wahr wird. In diesem Schadenfall jedoch trat genau dies ein und zwar in allen Bereichen der Abwicklung und Sanierung.



Nachdem das Autohaus Hermanseder kurzerhand die Verbringung der Fahrzeuge durch ein Transportunternehmen organisiert hatte, hat der „Lagermax“ schnell, zügig und auch noch kostengünstig die Verbringung übernommen. Die Fahrzeuge wurden uns bis vor die Haustür geliefert, ohne dass wir einen Finger krumm machen mussten. Dies alles wurde durch Herrn Schweitzer organisiert und das ist keineswegs zu unterschätzen. Es bedarf dutzender Telefonate und zigtausend kleiner Details um einen reibungslosen Ablauf gewährleisten zu können.

Es mussten Mitarbeiter zur Verfügung gestellt werden, die die Autos fahrbereit machen für die Verbringung. Die Verladung musste begleitet werden, entsprechender Papierkram vorbereitet sein etc.

Das sind alles Tätigkeiten, für die Herr Schweitzer der Versicherung wahrscheinlich nicht mal eine Rechnung

geschickt hat. Es gab also nicht das deutsche typische Autohaus-Gehabe, nichts Krummes, keine Arroganz sondern das absolute Gegenteil wurde hier präsentiert; flankiert von persönlichem Engagement.

An dieser Stelle möchten wir nochmal unseren Respekt und tiefsten Dank ausdrücken für den im Vorfeld gezeigten Einsatz. Den unkomplizierten Start verdanken wir all denen, die es ermöglicht haben, dass Regelungen auf dem kleinen Dienstweg bereits getroffen werden konnten. All dies sorgte dafür, dass dies der Beginn einer fruchtbaren und wunderbaren Zusammenarbeit wurde.

Als wir an diesem Tag das Autohaus Hermanseder verließen, versprachen wir:

„Wir wissen, Sie haben im Augenblick genug Sorgen. Um die Fahrzeuge müssen Sie sich keine Sorgen mehr machen! Wir werden alles in unserer Macht stehende tun, um diese Fahrzeuge - einschließlich der Neuwagen - wiederherzustellen.“



Es dauerte nicht lang bis der erste Autotransporterzug bei uns eintraf. Da wir bundesweit arbeiten und für alle Sachversicherer tätig sind haben wir über das ganze Jahr verteilt eine Vollauslastung im Bereich der KFZ-Brandsanierung. Da wir über das einzig fachlich anerkannte Reinigungsverfahren verfügen, können Sie sich vielleicht vorstellen, dass wir uns keine Arbeit suchen müssen. Die Problematik hierbei ist, dass es



nur eine Technikhalle mit Druck- und Dampfhammer gibt. Es ist auch nur eine Ozonhalle verfügbar. Durch die hohe Auslastung ist also eine ständige Belegung gegeben und man kann nicht mal eben zusätzlich ein paar Autos mit hineinschieben. Außerdem sind einige andere Fahrzeuge, die sich im Vorlauf befinden, in dieser Zeit nur bedingt fahrbereit und können nicht mal eben umgesetzt werden.



Die Dauer der Sanierungsarbeiten beträgt (ohne Montage) mindestens fünf Arbeitstage. Während des Prozesses kann man nicht mal einfach so eine Unterbrechung hervorrufen, weil plötzlich Autos mit höherer Priorität anstehen.



Da wir generell einen Auftragsüberhang haben, der abgearbeitet werden muss, müssen generell Fahrzeuge zwischengelagert werden.



Irgendwann sind aber auch diese Kapazitäten erschöpft. In diesem Falle bei der Anlieferung der Fahrzeuge aus Österreich mussten wir sogar auf das Privatgelände des Firmeninhabers zurückgreifen. Die Anhäufung von Fahrzeugen war so groß, dass die Nachbarn meinten, Herr Retkowski hätte einen Import-Export Autohandel eröffnet.

In 90% der Fälle lassen wir uns die Fahrzeuge anliefern, ohne dass das involvierte Autohaus zuvor die Demontage durchgeführt hat. Es ist einfach zweckmäßiger wenn ein hiesiger Vertragshändler diese Arbeiten durchführt.

Die zuvor angesprochene Problematik, dass ein demontiertes Interieur wesentlich mehr Volumen in Anspruch nimmt, als ein montiertes Fahrzeug kommt hier zum Tragen; aber auch in Hinblick auf die Effizienz ergibt sich beispielsweise, dass Sitze und Türverkleidungen durch uns bereits abgeholt werden können, obwohl das Auto noch nicht komplett zerlegt ist. So kann der Mechaniker in Ruhe auch das Cockpit, den Teppich sowie die restlichen Teile ausbauen.

Eine optimale Abwicklung und Abarbeitung ist somit gewährleistet, so dass der Brandsachverständige auch den Ablauf begleiten und kontrollieren kann.

Es gilt ja auch zu bedenken, dass bei einem komplett zerlegten Fahrzeug alle Einzelteile nicht einfach in einem Karton verbleiben und einfach mit in die Druckkammer geschoben werden und danach saniert sind. Alle Einzelteile



Deutlich zu erkennen, dass bei diesem teilzerlegten Fahrzeug die Rauch- & Rußschwaden überall durchgezogen sind und für Ablagerungen gesorgt haben.

werden später zum Trocknen ausgebreitet – bei 16 Autos ist das eine entsprechende Fläche. Und es muss sichergestellt sein, dass untereinander die Teile nicht vertauscht werden. Man muss also nicht nur selbst intern eine Ordnung haben, sondern den Ablauf auch ordnen. Eine geschickte Verzahnung der einzelnen Arbeitsphasen kann am besten gewährleistet werden, wenn das Auto in der Nähe von Soest und Umgebung auseinander genommen wird. Weicht man von diesem Ablauf ab, ist das nicht nur mit nicht unerheblichem Mehraufwand verbunden, sondern schlägt sich aus verschiedenen Gründen im Endergebnis nieder.



Diese Detailaufnahmen zeigen nicht nur deutlich, dass es zu Verunreinigungen durch Ruß gekommen ist, sondern unsere langjährigen Erfahrungen haben gezeigt, dass wie auf dem Spiegeldreieck gut zu erkennen ist, die Antrugungen bei zu langer Einwirkung auch Oberflächenveränderungen bewirken können. In vielen Fällen können wir Abhilfe schaffen, bei einigen Türgriffen half jedoch nur noch ein Austausch.



Selbst die Fahrzeuge, die am entferntesten vom Brandherd standen und sogar die Fenster und Türen geschlossen hatten, waren Ablagerungen im Innenraum deutlich zu erkennen. Hierbei ist noch einmal festzuhalten, dass nach einem Brand eine Einteilung in drei Kategorien vorgenommen wird:

*optische Belästigung durch Rußrückstände
olfaktorische Belästigung durch Brandgeruch
meßbaren Belästigungen durch Giftstoffe*

Der letzte Punkt, die meßbare Belastung, wird oftmals ignoriert, was falsch oder sogar tödlich sein kann. Das bezweifeln Sie? Erstaunlich, denn die Parallelen zur Radioaktivität (nicht zu sehen, nicht zu riechen, nicht zu schmecken und trotzdem vorhanden) sind eindeutig gegeben!



Außerdem haben wir mehrfach Probleme gehabt bei bereits im Vorfeld demontierten Fahrzeugen, dass man die ausgebauten Teile nicht richtig im Fahrzeug gelagert hatte und wir nach der Abholung und beim Auspacken feststellen mussten, dass empfindliche Bauteile verkratzt und Oberflächen beschädigt waren. Zum Beispiel hat man einen Pappkarton auf

das Leder der Sitzbank gestellt und so eine Druckstelle erzeugt. Hinterher gibt's es nach solchen Aktionen immer Diskussionen und niemand will dafür verantwortlich sein. Das Beste in vielerlei Hinsicht ist es, wenn das Fahrzeug unberührt und zusammengebaut zu uns kommt.



und das Schiebedach offen ist und sich nicht schließen lassen???. Das, was wir intern als Vorwäsche bezeichnen, ist alles anderer als eine handelsübliche Wäsche. Immerhin handelt es sich um einen Brand- / Rußschaden. Die Vorwäsche ist essentiell zur Beseitigung von Geruchs- und Schadstoffen. Sie beinhaltet Reinigungsmittel und Technik, die weder beim Autohaus noch bei einer Aufbereitungsfirma vorhanden sind. Es handelt sich bereits um

einen wichtigen Bestandteil unseres Sanierungsverfahrens.

Die richtige Reihenfolge der Arbeitsabläufe bei der Sanierung ist nicht nur unser wohl gehütetes Geheimnis, sondern auch letztlich der Schlüssel zum Erfolg! Das Fahrzeug wird innen und außen gründlich gereinigt; inklusive Motorwäsche und Unterbodenwäsche.

Wir dokumentieren dann foto- und videotechnisch den IST-Zustand und können dann zweifelsfrei auch eventuelle Vorschäden belegen. Dies erspart letztendlich allen Beteiligten eine Menge Ärger.

Sie mögen vielleicht schmunzeln, aber unserem Fahrer war gar nicht zum Lachen zu bewegen, als er kurz vor Feierabend – nachdem er einige Staus hinter sich gelassen hatte – bei der Werkstatt eintraf um dort einen vollständig zerlegten Volvo per Anhänger abzuholen. Es stellte sich nämlich heraus, dass man vergessen hatte, die elektrische Handbremse zu lösen. Steuergeräte und Schalter waren alle ausgebaut und somit war das Auto nicht zu bewegen. Das ist dann wirklich nicht lustig.



Wir hatten sogar schon Anlieferungen von Fahrzeugen bei denen man vergessen hatte, die Fenster und das Schiebedach zu schließen bevor man die Elektrik ausgebaut hatte.

Was man sich wohl gedacht hat, wie ein Auto zu reinigen sei bei dem Fenster

Mit der entsprechenden Reiniger werden schonend bei der Vorwäsche die ersten groben Rückstände entfernt. Wichtig ist hier, nicht möglichst einen aggressiven Reiniger zu nutzen, der dann noch die Oberflächen angreift, sondern die richtigen Chemikalien im optimalen Mischungsverhältnis einzusetzen. Wichtig hierbei ist, dass die vom Labor vorgegebenen Einwirkzeiten und Abläufe genauestens eingehalten werden.



Die Intensität der aufgetragenen Chemikalien sowie die Einwirkzeit sorgen dafür, dass die Antragungen einem ersten Neutralisationsprozess unterzogen werden. Ein klarer Vorteil, den wir übrigens aus dem Bereich der Farbnebel-Entfernung übernommen und abgewandelt haben, ist die Tatsache, dass Bauteile wie Spiegel und Scheinwerfer nicht abgebaut und zerlegt werden müssen.





Die kleinen Bläschen in der Schaumdecke sind für unsere Techniker Indikatoren, bzgl. der Intensität der Verunreinigung. Auf dem unteren Bild wird deutlich, dass das, was ursprünglich wie eine Schaumwäsche einer herkömmlichen Wasch-strasse aussah, nun nicht mehr viel damit gemeinsam hat. Unsere spezielle Chemie geht Verbindungen mit den Brandantragungen ein und statt einer herkömmlichen Tröpfchenbildung, ergeben sich nun wie an der Heckklappe und am Kennzeichen gut zu sehen, kleine Fäden. Die vormals klebrige Konsistenz der Brandrückstände wird in einem chemischen Prozess umgewandelt, so dass der nächste Arbeitsprozess direkt hieran anknüpfen kann:



Die Einwirkzeit kann natürlich nur erreicht und eingehalten werden, wenn die Chemie nicht wie in der Waschstrasse einfach sofort nach dem Einsprühen herunterläuft, sondern „steif wie Sahne“ wird.



Wir müssen sicher stellen, dass sämtliche Partikel, die vom Brand her stammen, neutralisiert werden und somit schadlos sind. Diese Dekontamination wird durch verschiedene chemische Prozesse erreicht und ist ein gut gehütetes Firmengeheimnis. Einer der Gründe, warum derartige Arbeiten nur in Soest und nicht wie sonst üblich vor Ort durchführbar sind, ist die Tatsache, dass das Equipment nicht transportabel ist. Unter anderem gehören dazu die Druckkammer zum Schadlos-Stellen und Zersetzen der Partikel sowie die Dampfkammer. Das, was hier eigentlich passiert, kann man in Bildern nicht fotografisch festhalten. Da wir aber immer wieder gefragt werden, wie man sich so etwas vorzustellen hat, hier ein Foto aus der Dampfkammer - einer „umgekehrten“ Sauna sozusagen:





Diese beiden Fotos zeigen deutlich, wie die Schwaden auch im Auto zu sehen sind und so eine Behandlung aller Teile gewährleistet ist. So erreicht man auch die entlegensten Ecken und Winkel.

Ja, ja, ja... jetzt kommen die Neunmal-Klugen um die Ecke und reden gleich was daher von wegen „Korrosion“ und „Wasserflecken“ und und und...

Seit mehr als 25 Jahren sind wir erfolgreich im Bereich der Emissionsbeseitigung tätig. Bisher liegen uns keine Reklamationen aufgrund von elektrischen Fehlfunktionen durch Korrosion vor und die Problematik von Wasserflecken ergibt sich einfach nicht, da unser Verfahren diese erst gar nicht zu lässt. Wie das geht?

Wir sagten doch bereits, dass wir unsere Betriebsgeheimnisse nicht alle preisgeben können....

Erst dann geht der Wagen zum Fachhändler zur Demontage. Dann wird alles nochmal zu uns verbracht und wir arbeiten mehrere Tage intensiv an dem auseinanderggebauten Auto. Jedes Teil des Innenraums wird nochmal intensiv gereinigt und behandelt und die Innenausstattung wird der gleichen Behandlung unterzogen. Hierbei werden auch eventuell durch Ruß- oder Löschstaub beaufschlagte und somit beschädigte Teile festgestellt und vorgemerkt zum Tausch. Danach geht der Wagen zurück zum Händler und wird wieder zusammengebaut. Eventuell beschädigte Teile werden dabei gleich durch die Fachwerkstatt ersetzt. Abschließend erfolgt eine Funktionsprüfung seitens des Werkstattmeisters. Dann kommt der Wagen erneut zu uns und wir machen die abschließenden Arbeiten. Diese beinhalten nicht nur die Konservierung und Motorversiegelung sondern diverse andere Tätigkeiten am Fahrzeug. Dieser Ablauf



ist also nur gewährleistet wenn das Auto in der Nähe unserer Zentrale zerlegt wird. Nachdem nun die erste Fuhre an Autos aus Österreich in Soest eingetroffen war, wurde die Sanierung generalstabsmäßig geplant und umgehend wurden alle Fahrzeuge erst einmal einer gründlichen Vorwäsche unterzogen. Hinzukommend möchten wir natürlich dass der aggressive Ruß und Dreck so schnell wie möglich von den Oberflächen entfernt wird. Ein längerer Verbleib kann nämlich zur totalen Zerstörung der diversen am Fahrzeug befindlichen Oberflächen führen. In diesem Fall musste nur ein lächerlich geringer Teil getauscht werden. Ein paar Türgriffe waren angelaufen und an einem Neuwagen war ein Chromgrill verätzt.

Während die Vorwascharbeiten bereits im Gange waren wollten wir uns bei den Werkstätten ankündigen mit denen wir sonst regelmäßig zusammenarbeiten. Demontage und weitere Arbeiten sollte abgestimmt werden und sich nahtlos in unseren Sanierungsplan einfügen.

Da gibt's die schöne Redewendung: ein Satz mit x ? – Das war wohl nix! Alle Werkstätten winkten ab mit der Begründung, dass diese Arbeiten so umfassend seien und ihre Werkstatt wochenlang besetzt wäre und man ja nicht ausschließlich für uns arbeiten könne, sondern es wären auch noch andere Kunden mit ihren Wagen da. Kurz vor dem Wintereinbruch wollten viele Halter ihr Fahrzeug winterfest gemacht haben und man hätte bedingt durch Winterreifenwechsel eh keine Kapazitäten für derartige Mammutaufgaben frei.

Dadurch dass es auch nicht 16 unterschiedliche Autos von unterschiedlichen Fahrzeugherstellern waren, war auch dies mit Sicherheit ein Problem der lokalen Autohäuser. Denn auch das Lagern der ausgebauten Teile würde jeden Rahmen sprengen. Ein Punkt der nicht zu unterschätzen ist. Wir haben mal einen

Löschstaubschaden an einem Mini Cooper gehabt. Nach der Demontage hat man sich tatsächlich fragen müssen, wie so viele Teile in dem kleinen Auto verbaut sein können?

Maximal könne man wie bisher nach und nach hintereinander die Fahrzeuge annehmen und bearbeiten. Das würde aber für uns bedeuten, dass das letzte Auto erst Wochen nach dem Eintreffen überhaupt demontiert werden könnte. Das konnten wir selbstverständlich nicht so hinnehmen. Eine Lösung musste her. Auf kleine Werkstätten konnten und wollten wir auf keinen Fall zurückgreifen. Wir brauchten eine sofortige „IN TIME“ Demontage auf allerhöchstem Niveau. Im besten Falle denkt man, wir haben das Auto gar demontiert... ein größeres Kompliment kann man uns gar nicht machen ...erst dann haben wir wirklich gute Arbeit geleistet. Dieses Ziel gemäß unserem hohen Standard zu gewährleisten, war nach der Absage der Fachhändler gar nicht so einfach.



Nach einigem Ringen und zähen Verhandlungen fanden wir eine mehr als befriedigende Lösung, die leider ein klein wenig teurer war. Teuer, aber im geringen Rahmen von ca. 180 EUR pro Fahrzeug. Abrechnungstechnisch mussten wir anders wie sonst agieren und es musste gewährleistet sein, dass die Fahrzeuge bei Abholung bar bezahlt werden.

Bei allen Schäden, die wir landesweit täglich bearbeiten, müssen wir immense Vorfinanzierung leisten. Reisekosten, Hotel, Anmietung von Werkstätten, Lohnkosten und vieles mehr müssen von uns im Vorfeld bis zur Bezahlung getragen werden. Sind Fremdfirmen in unsere Arbeiten involviert, können wir diese oftmals wenigstens direkt mit den Versicherungen abrechnen lassen. In diesem Falle war das leider nicht möglich.

Obwohl wir gerne für Versicherungen arbeiten, da diese im Vergleich zu Privatpersonen liquide Auftraggeber

sind, die ihre Rechnungen auch letztlich bezahlen, so war es aufgrund der umfangreichen Arbeiten diesmal nötig, dass im Vorfeld abgeklärt wurde, dass die Zahlungen auch zeitnah bei uns eintreffen.

Wie bereits erklärt, gehen wir sehr oft in Vorkasse; jedoch hat es sich wohl eingeschrieben, dass man Firmen immer öfters als Banken missbraucht, und Zahlungen scheinbar verzögert vornimmt. Gerade in unserem Fall, wo wir durch unseren Einsatz den Versicherungen die heißen Kastanien aus dem Feuer holen und für Einsparungen bis zu 70% verantwortlich sind, finden wir dies nicht nur eine unangemessene Behandlung sondern empfinden dies als bodenlose Frechheit.

Die KRAVAG-Logistics Versicherung hat sich da in den letzten Jahren regelrecht zum schwarzen Schaf entwickelt. Ausnahmslos müssen wir dort unserem Geld hinterherlaufen. Es werden bei einem KRAVAG-Schadenfall mehr



Stunden damit verbracht an sein Geld zu kommen, als es dauert die Verunreinigung zu beseitigen. Das muss man sich wirklich mal auf der Zunge zergehen lassen. Wir stehen übrigens kurz davor alle Arbeiten für die KRAVAG einzustellen. Vielleicht wird man sich in deren Hause dann mal wieder daran gewöhnen, was Neulackierungen eigentlich kosten.

In diesem Brandschadensfall durfte uns ähnliches schon auf Grund der Dimensionen nicht passieren. Die Chance einer hohen Fehlerquote zu unterliegen, war jedoch sehr hoch. Ein neues Land, eine neue Versicherung, ein neuer Schadensfall, ein neuer Sachbearbeiter und ein Geschädigter, der neben dem Eigenschaden noch Eigentum seiner Kunden beschädigt hatte. Da waren Komplikationen vermeintlich vorprogrammiert.

Da es sich bei diesem Vorgang um den ersten Großbrandschaden handelte, der jemals in Österreich mit unserem Verfahren abgewickelt werden sollte, war das gesamte Vorhaben und die Vorgehensweise vollkommenes Neuland für die Versicherung.

Leider war keine Zeit für umfassende Erklärungen oder gar Schulungen gegeben; alles musste jetzt sofort und schnell entschieden und erledigt werden, nur so konnte erwirkt werden, in möglichst kurzer Zeit die Autos zu sanieren und weitere Schäden durch Einwirkung der Giftstoffe und der Ablagerungen zu verhindern.

Kurzer Hand nahmen wir mit Herrn Dr. Bruno Hochleitner der Wiener Städtischen Versicherung Kontakt auf um die Angelegenheit näher zu erörtern. Bei einem solchen Projekt und seiner Abwicklung ist es wirklich nicht nur wichtig, dass alle Beteiligten in einem Boot sitzen; nein, es müssen sich auch alle Parteien darüber bewusst sein, damit man in die gleiche Richtung rudert um erfolgreiche Arbeit zu leisten.

Wir offerierten nun gegenüber der Versicherung eine Pauschale für die

Montagearbeiten und dass somit alles über uns direkt ohne Fremdkostenrechnung abgerechnet wird. Ein Umstand, der uns allen die Arbeit erleichtern sollte und den Ablauf unkomplizierter gestaltete. Der Versicherungsfachmann war sich offensichtlich seiner Lage bewusst und hatte wohl auch schon Erkundigungen über uns eingeholt, dass es sich bei „Greg's Autopflege Service“ nicht nur um ein seriöses Unternehmen handelt, sondern um den Marktführer und Vorreiter neuer Technologien im Bereich der Fahrzeugsanierung.

Er erschien vollkommen sorglos und zuversichtlich und setzte sein Vertrauen in uns und unsere Arbeit. Normalerweise hätten beide Seiten - besonders hinsichtlich einer Auslandsangelegenheit - in Absprache mit Fachanwälten Dinge schriftlich und aufwändig fixieren müssen. Nichts dergleichen wurde notwendig. Gegenseitiges Vertrauen, gepaart von dem unbedingten Willen die Sache gemeinsam durchzuziehen, herrschte auch hier. Das war sehr erfreulich, nein schon eher beispielhaft. Mit einer Coolness, die Falco vor Neid erblassen ließe, war die lapidare Antwort von Dr. Hochleitner wie bei Captain Picard auf der Brücke der Raumschiff Enterprise: „Das machen wir so!“

Und damit war die Sache erledigt. Klasse! Ein Mann, ein Wort.

Im Verlauf der Arbeiten bestätigte sich der ungemein positive Eindruck der Professionalität und Zuverlässigkeit seitens der Versicherung.

Nun waren wirklich alle Hürden genommen und der erfolgreichen Abwicklung des Schadensfalls stand nichts mehr im Wege.

Mit Elan ging es nun an die Arbeit. Das selbst gesteckte Ziel war es, alle Autos zu sanieren und diese noch vor Weihnachten 2012 wieder auszuliefern. In Anbetracht unserer Auftragslage und den feuchten Witterungsbedingungen

keine leichte Aufgabe. Um der Aufgabe gerecht zu werden, führten wir die 7 Tageweche ein und arbeiteten bis zu 18 Stunden am Tag.

Im Vorfeld wurden alle Fahrzeuge im Urzustand gefilmt und fotografiert. Dann erfolgte die Vorwäsche, die bereits 90% der Verunreinigung im Außen- und Unterbodenbereich beseitigt. Dann erfolgte eine erneute Besichtigung unseres Sachverständigen, der jedes einzelne Fahrzeug unter anderem zum dann zum 2. Mal auch auf Vorschäden untersuchte, die nicht mit dem Schadensereignis im Zusammenhang standen.

Kratzer und Beulen und andere Beschädigungen wurden festgehalten. Wie sinnvoll das ist, mussten wir bei einem schwarzen BMW X5 wieder einmal feststellen, aber dazu später mehr.



Sehr oft erhalten wir Rückfragen von Sachverständigen und Autohäusern, warum wir denn auch den Luftfilter getauscht haben wollen? Pollen- bzw. Innenraumfilter würde man ja verstehen, aber den Tausch des Luftfilter hält man für stark fragwürdig, das hätte ja gar nichts mit dem Brand zu tun...

Zum einen hat ein Autohaus, deren tägliches Brot das Durchführen von Reparaturen und Inspektionen ist leider keine Ahnung von der Materie der fachgerechten Brandsanierung, zum anderen wendet sich der „allgemeine“ Sachverständige ja an uns, weil er in so einem Schaden einfach nicht die nötige Erfahrung hat. Kein Problem, wir helfen gerne weiter. Wie man sehen kann, ist der Filter nicht nur durch Staub, Blätter und sonstige Verunreinigungen verdrückt, sondern deutlich verstopft durch Rußrückstände. So einen Filter zu dekontaminieren ist nicht wirtschaftlich. Zum anderen ist durch die Beaufschlagung der umliegenden Bauteile und der damit im Nachhinein verbundenen „Ausdünstung“ der giftigen Stoffe eine Kontamination der Filter-Fasern erreicht, die nicht sichtbar, aber meßbar ist - daher gehört so ein Filter nach Brandeinwirkung getauscht!

Da Luft- und Innenraumfilter generell zu tauschen sind, ist es eigentlich üblich, dass bereits vor der Anlieferung selbige durch das Autohaus bereits ausgebaut werden.

In diesem Fall jedoch hatte man bei all den Vorbereitungen der Verladung diesen Schritt vergessen. Da wir aber genug Fachpersonal und einen Kfz-Meister selbst vor Ort haben, erledigten wir diese Arbeiten schnell selbst.

Nachdem die belasteten Filter entfernt worden waren, folgte nun der nächste Schritt: eine umfassende Messung der Schadstoffe und der Rußpartikel in der Luft im Fahrgastraum.

Das beständige Messen dient auch zur eigenen Kontrolle unseres Arbeitserfolgs in den einzelnen Reinigungsphasen.



Außerdem findet eine subjektive Prüfung statt in wie weit das Fahrzeug überhaupt riecht. Einige der hier betroffenen Fahrzeuge haben

trotz Rußbeaufschlagung schlichtweg überhaupt nicht gerochen. Auch dieser Umstand wird von uns dokumentiert.

Leider kommt es hin und wieder zu der witzigen Situation, dass der Halter bemängelt, dass sein Fahrzeug angeblich nach der Rückgabe nach Brand riechen würde. In Wirklichkeit hat das Fahrzeug aber nicht einmal vor unserer Bearbeitung nach Brand gerochen.

Ob das dann eine Sache der Psyche ist oder ob man versucht bei den Versicherungen noch ein wenig Geld herauszuschlagen ist von Fall zu Fall verschieden.

Leider jedoch kommt so etwas immer mal wieder vor - und dem möchten wir natürlich vorbeugen. Selbst die Neuwagen wiesen diverse kleine Schäden auf, die umfassend dokumentiert wurden



Bei dieser „Niere“ ist deutlich zu erkennen, dass es durch die Antragungen zu Oberflächenveränderungen gekommen ist. In diesem Fall ein irreparabler Schaden, der nur durch Tausch behoben werden konnte.



bevor wir mit unseren Arbeiten beginnen konnten.

Im Innenraum jedes Fahrzeugs erfolgt der gleiche Ablauf: Pflegezustand und Vorschäden werden beurteilt und festgehalten. Dann wird der Innenraum gereinigt und dann nochmals umfassend auf Vorschäden untersucht.

Diesmal wird auch Innen und Außen geschaut ob es bereits durch den Brand zu unwiederbringlichen Schäden gekommen ist oder gegebenenfalls zukünftig Spätfolgen zu erwarten sind.

Sollte dies der Fall sein, so werden die Schäden in Form eines Berichts zum Sachbearbeiter / Referenten der Versicherung oder aber direkt dem zuständigen Sachverständigen gemeldet. Schließlich handelt es sich hierbei um eine reparaturbegleitende Kalkulation.

Die ausführende Fachwerkstatt bekommt eine Nachricht damit das Teil bereits bestellt werden kann, so dass es die Bestellung erfolgen kann.

Durch diesen Ablauf kann gewährleistet werden, dass bei der abschließenden Montage des Wagens es zu keinem Verzug bedingt durch fehlende Ersatzteile kommt.

Nun wird das Fahrzeug zur Fachwerkstatt verbracht. Das geht recht unkompliziert, da die Fahrzeuge ja noch voll funktionstüchtig sind.

Unsere österreichischen Autos allerdings zickten herum wie verrückt. Die Batterien waren größtenteils vollkommen entladen, so dass durch einfaches Überbrücken der Wagen nicht direkt startete.

Bei jedem Bewegen des Fahrzeugs waren immer wieder starke Nerven gefragt.

Manche Fahrzeuge mussten bis zu 20-mal auf dem Gelände umgesetzt werden, was bei uns zu Zähneknirschen führte.



Aber auch diese kleinen Unwägbarkeiten konnten uns nicht aufhalten.

Der KFZ Mechaniker, der das Auto dann zerlegt, bekommt quasi ein schon vorgereinigtes Fahrzeug, so dass er sich nicht erst durch den Dreck wühlen muss und sich an eventuellen Glasscherben oder anderen Gegenständen verletzt, die beim Einsturz des abgebrannten Hallendachs auf die Autos heruntergefallen waren.

Auch wenn zu diesem Zeitpunkt das Auto bei weitem noch nicht komplett neutralisiert worden ist, so ist dennoch bereits ein ungefährliches Arbeiten zu Montagezwecken im Innenraum bereits möglich.

Nach der kompletten Zerlegung holen wir die ausgebauten Teile ab und das „nackte“ Fahrzeug durchläuft die Phase der Arbeiten, die wir leider hier nicht zeigen können, da sie einige unserer Firmengeheimnisse enthalten.



Selbstverständlich entfernen wir sehr gründlich allen Dreck und Ruß im leeren Innenraum des Fahrzeugs und reinigendieVerkleidungen auch von der Innenseite. Dennoch entsteht im Rahmen der Arbeiten ein gewisser Belag, der im

Nachhinein mit Ruß verwechselt werden kann.

Dieser entsteht nach dem Zusammenbau und kann somit nicht mehr von uns entfernt werden. Diese Antragungen müssen auch nicht zwingend entfernt werden, da sie unbedenklich sind und mitunter sogar gewollt - es ist einfach Teil des Verfahrens.



Bei Löschstaub-Sanierungen beispielsweise verbleibt auch ein leichter staubiger Film, der erst nach mehrmaliger „normaler“ Reinigung des Innenraums durch den Halter sich komplett entfernen lässt. Diese rückständigen Partikel sind aber keineswegs bedenklich, da sie im Rahmen der Neutralisierung alle schadlos gestellt werden.

Bei einem der letzten Arbeitsschritte der Sanierung wird eine abschließende



Ozonbehandlung durchgeführt. Im Zusammenspiel mit der Druckkammer wird das Ozon an jede Stelle des Fahrzeugs gebracht. Dabei entsteht auch eine feine Beaufschlagung die vollkommen unbedenklich ist.

Deshalb müssen wir beispielsweise die zu dem Zeitpunkt bereits mehrfach



Zur weiteren Bearbeitung der Oberflächen gehört eine intensive Bearbeitung des Fahrzeuglacks. Mit selbst hergestellten Mitteln werden so die unterschiedlichen Bauteile optimal wieder hergestellt und erhalten abschließend eine Konservierung zur Pflege.



behandelten Fenster abschließend ein weiteres Mal putzen. Und hier genau ist der Unterschied im Detail: Während die ersten Arbeiten am Fenster alle dazu dienen mit unterschiedlichen Chemikalien die Giftstoffe zu entfernen dient der letzte Arbeitsgang tatsächlich nur dem Säubern, damit es „für's Auge“ schön ist.

Das vom Geruch und der Kontamination befreite Auto wird nun zurück zur Werkstatt verbracht und dort zusammengebaut. Selbstverständlich erfolgt eine komplette Funktionsprüfung seitens des Werkstattmeisters nach Abschluss der Arbeiten.

Danach kommt das Fahrzeug zurück zu uns und wird einer Endreinigung unterzogen. Neben einer umfassenden Lackaufbereitung und einer hochwertigen Motorraumversiegelung werden noch kleine Läufer von den Reinigungsarbeiten beseitigt und das Fahrzeug auslieferungsfertig gemacht.

Jetzt wird vom Sachverständigen eine ausführliche Foto- und Videodokumentation gemacht, die das Reinigungsergebnis

festhält. Des Weiteren erfolgt eine letzte Messung der Geruchs- und Schadstoffe. Diese Messung erfolgt unter Zeugen. Damit ist dokumentiert und bezeugt, dass das Fahrzeug am Tag X frei von Schadstoffen war.

Das Ergebnis wird dann dem Kunden anhand eines Zertifikats bestätigt, welches beschreibt welche Arbeiten am Fahrzeug durchgeführt wurden und dass sich das Fahrzeug nun in einem einwandfreien Zustand befindet. Das ist ein Erfolg, den wir garantieren können. Allerdings können wir nicht garantieren, dass der Wagen einem neuen Schaden ausgesetzt wird. Ein Beispiel hierfür wäre folgender authentischer Fall:

Nach einem Brand in einer Doppelgarage wurden wir beauftragt, das dort geparkte Fahrzeug zu sanieren. Bei der Abholung informierten wir den Geschädigten, dass nicht nur das Fahrzeug sondern auch seine Garage fachgerecht saniert werden muss, von einer Firma, die sich mit Brand- und Gebäudesanierung auskennt. Wir empfehlen hierbei in der Regel die Firma Sprint, mit Hauptsitz in Köln.

Während wir nach altbewährter Manier eine fachgerechte Sanierung des Autos durchgeführt haben ist der Geschädigte mit seinem Kostenvoranschlag der Fachfirma zur Versicherung gegangen und hat auf finanzieller Basis abgerechnet.

Mit einem geliehenen Hochdruckreiniger hat er seine Garage ausgesprüht um sie anschließend mit ein bisschen Farbe aus dem Baumarkt wieder zu streichen. Ob es pure Geldgier war, die ihn hier angetrieben hatte oder einfach nur maßlose Dummheit wissen wir nicht.

Fakt ist, dass diese Form der unsachgemäßen und laienhaften Reinigung eventuell den Ruß beseitigt und den schlimmen Geruch ein wenig eingedämmt hat.

Eines ist aber klar:

die Schadstoffe sind garantiert nicht durch diese Vorgehensweise beseitigt worden. Was ein paar Wochen später dann mit dem von uns ordnungsgemäß sanierten Fahrzeug passierte, dürfte Ihnen sich selbst nun erschließen...

Sie werden verstehen, warum wir unter Zeugen unsere Messungen durchführen und warum der Geschädigte nicht nur mündlich von uns die Informationen erhält sondern zusätzlich bei der Rückgabe des Fahrzeugs ein mehrseitiges, schriftliches Merkblatt erhält. So kann man hinterher nicht mit dem Satz „Mein Name ist Hase, ich weiß von Nichts!“ punkten.

Wir geben die Fahrzeuge dann erst frei, wenn die Messungen allesamt ohne Befund sind. Wir sind nämlich in der glücklichen Position, dass wir dem Kunden nichts „unterjubeln“ müssen; sondern sollte etwas fachlich nicht in Ordnung sein – bei einem Farbnebelschaden beispielsweise eine Schachtleiste nicht zu sanieren sein – so

wird diese im Tausch erneuert. Bei einer Dekontamination verhält es sich ähnlich.

Wird ein entsprechendes Bauteil festgestellt, dass es sich nicht sanieren lässt oder aber sogar durch die Antragungen des Brandes beschädigt worden ist, so wird hier auch ein Tausch „alt gegen neu“ vorgenommen. Somit sind die Autos immer zu 100% in Ordnung und es ergibt sich keinerlei Grund für eine gerechtfertigte Reklamation.

Da die Autos allesamt in Ordnung waren, konnte die Rückreise organisiert werden, so dass planmäßig die Auslieferung an das Autohaus vor Weihnachten garantiert war. Dies galt erfreulicherweise auch für die Fahrzeuge, die uns später zugestellt worden waren.

Diesmal lag es an uns, den Abtransport zu organisieren und dafür zu sorgen, dass die Verladung so harmonisch wie möglich abläuft. Da wir nicht ständige alle 16 Fahrzeuge dauerhaft an die Batterieladestation hängen konnten und bei der Anlieferung einige Autos bereits schwächelten, wollten wir sichergehen, dass falls ein Fahrzeug zu überbrücken wäre, dies möglichst einfach und unkompliziert hätte stattfinden können.

Daher wurden bei den „Problem-Autos“ die Abdeckungen der Batterien im Kofferraum nicht verbaut, so dass ein leichter Zugang möglich war. „No Big Deal“ – dachten wir. Diese eigentlich gutgemeinte Aktion hatten wir vergessen dem Autohaus mitzuteilen. Daher war man in Österreich zunächst der Meinung, dass die „Piefkes“ vergessen hätten, das Auto richtig zusammen zu bauen.

Ein kurzes Telefonat aber klärte dieses Missverständnis schnell auf und damit war die Sache erledigt.



Umfassende Informationen über uns finden Sie auf unserer Website!

spezifische Fahrzeugdaten:
Hersteller: Toyota Prius (NHW30)
Fzg.-halter: [redacted]
Fahrgestellnummer: [redacted]

Greg's Autopflege Service

ZERTIFIKAT & BESCHEINIGUNG ÜBER FACHGERECHTE BRANDSANIERUNG

An dem oben genannten Fahrzeug mit der dort angegebenen Fahrgestellnummer wurde eine umfassende Brandsanierung vorgenommen. Bei dieser Sanierung handelt es sich um die einzig fachlich anerkannte Reinigung und Sanierungsform.

Modernste Technologien kamen zum Einsatz um das Fahrzeug von den beim Brand entstehenden Verunreinigungen zu säubern. Die beim Brand generell entstehenden Schadstoffe wurden in einem aufwendigen Verfahren vollkommen neutralisiert. Bei den nötigen Demontagearbeiten wurden alle Herstellervorgaben beachtet und eng mit den Vertragswerkstätten zusammengearbeitet. Alle für die Sanierung notwendigen Montagearbeiten wurden lückenlos durch den Kfz-Meister André Mester überwacht.

Es wurden Anweisungen an die zuständigen Fachhändler erteilt den Luftfilter sowie ggfs. Pollenfilter zu wechseln.

Sämtliche Arbeiten wurden umfassend foto- und videoteknisch dokumentiert und befinden sich langfristig im Archiv der Firma „Greg's Autopflege Service“.

Im Rahmen dieser Dokumentation wurden alle Vorschäden protokolliert und der „IST“ Zustand nach erfolgten Sanierungsmaßnahmen festgehalten. Nach Abschluss der Maßnahmen wurden durch den Brand- und Lacksachverständigen Gregor Retkowski Messungen durchgeführt. Diese Messungen waren ohne Befund was Ihnen anhand dieses Zertifikats nun schriftlich bestätigt wird. Das Fahrzeug konnte frei von jeglichen aus Brand resultierenden Schadstoffen und dekontaminiert.

Bisher war es immer so, dass wir bei der Rückgabe von Fahrzeugen – auch bei Großschäden – stets selbst vor Ort waren. So kann man direkt am Auto dem Halter die wichtigen Dinge erklären und ein umfassendes Übergabegespräch vornehmen. Obwohl diese wichtigen Punkte alle im Merkblatt erklärt werden, ist es zweckmäßig im persönlichen Gespräch zu kommunizieren, da so auch offene Fragen direkt von unseren Mitarbeitern fachlich korrekt beantwortet werden können.

Das Personal eines etwaig involvierten Autohauses, für den ein solcher Schaden sicherlich nicht alltäglich ist, kann hier nur schwer die richtigen

Antworten parat haben. Bedingt durch mehrere Faktoren ließ es sich hier nicht realisieren, dass allen 16 Haltern das Fahrzeug persönlich zurückgegeben werden konnte. Zum einen hatten die Versicherungen uns mit Arbeit überschüttet, da vor Weihnachten jeder Sachbearbeiter seinen Schreibtisch frei räumen wollte, zum anderen lag es aber auch daran, dass die Fahrzeuge per Spedition verbracht wurden.

Hier konnte nicht genau terminiert werden wann die Ladung am Zielort ankommt – zumal an einigen Autos noch umfassende Reparaturen durchgeführt werden mussten (bis hin zur Lackierung - siehe Fotos auf dieser Seite). Diese Arbeiten konnten nicht alle so beendet werden, dass alle Fahrzeuge zeitgleich fertig gestellt waren.

Wir hätten also insgesamt 16x vor Ort sein müssen. Bei einer An- & Abreise von insgesamt 1.500 km wahrlich kein Katzensprung.

Der große Frustfaktor für uns war jedoch, dass wir bedingt durch die Verbringung und das winterliche Wetter mit viel Schnee diesmal nicht garantieren konnten, dass die Autos genauso funkelnd und glänzend beim Autohaus Hermanseder ankamen, wie sie unsere Firma verlassen hatten.









Somit war der erste AHA-Effekt schon einmal dahin; zumal wir leider auch nicht dabei sein konnten, als dann die Mitarbeiter das erste Mal die Innenräume der unterschiedlichen Fahrzeuge begutachteten.

Aber man konnte sich auch hier auf die Professionalität des Autohauses in Form von Herrn Schweitzer verlassen. Denn es wurde sehr wohl erkannt – trotz der kleinen Mängel (schlechte Witterung & nicht verbaute Abdeckungen) wie gut die Sanierung der Autos war und wie sie dann wohl bei uns erst ausgesehen haben müssen.

Wir haben einen unglaublichen Aufwand betrieben und viele Arbeiten ohne Berechnung durchgeführt. Nur allein die an allen Wagen geleistete Flugrostentfernung hat einen Wert von 400 EUR pro Auto!

Nicht nur die Kundenfahrzeuge, sondern selbst die Neufahrzeuge wiesen einen nicht unerheblich Anteil von Flugrost-Antragungen auf.

Wir wollten, dass alle Fahrzeuge sowohl innen als auch außen in einem TOP – Zustand an Hermanseder zurückgehen und an manchen Fahrzeugen haben wir tatsächlich kleine Wunder bewirkt. Ein Beispiel hierfür war ein grauer BMW X6 – ein Kundenfahrzeug. Der Wagen hatte eine komplette beige Innenausstattung. Über den Pflegezustand durch den Halter kann man gar nicht groß meckern. Den Innenraum ungepflegt zu nennen wäre nicht fair gewesen; aber die Farbe beige ist der „Fehler in sich“.

Eine beige Innenausstattung können Sie pflegen, wie Sie wollen - der Niedergang ist quasi vorprogrammiert. Das können wir aus unserer mehr als 25jährigen Erfahrung und den Arbeiten an über 40.000 Fahrzeugen bestätigen. Wir wissen wie toll & ansprechend derartige Innenausstattungen bei Neuwagen aussehen. Leider wissen wir auch, wie schnell diese trotz Pflege verkommen können.

Daher können wir auch definitiv beurteilen, dass wir an dem verrußten Fahrzeug ein hervorragendes Ergebnis erzielen konnten und dass der Wagen nach unserer Sanierung um ein Vielfaches besser da stand, wie vor dem Schadenereignis.

Da der Kunde seinerzeit diesen Wagen gebraucht gekauft hatte, konnte man wahrlich sagen, dass er seinen Wagen - so wie er nach unserer Behandlung aussah - noch nie gesehen hatte. So muss das sein!

Die Rückgaben verliefen allesamt harmonisch mit einer Ausnahme. Der Halter eines schwarzen BMW X5 hatte einige Dinge zu bemängeln. Diesen Versuch hätte er wahrscheinlich nicht unternommen wenn wir den Wagen direkt übergeben hätten. Bei dem Wagen handelte es sich um einen verkommenen und zerschundenen Wagen, der nicht nur der ungepflegteste des ganzen Österreich-Ensembles war, sondern einen wohlverdienten Platz in der Top Ten der 10 größten „Gammel-Karren“ der letzten 10 Jahre einnahm.

Allein von diesem Fahrzeug hat der Sachverständige rund 300 Fotos an Vorschäden geschossen und irgendwann einfach abgebrochen weil die Beschädigungen wohl jeden Rahmen sprengten. Dementsprechend war der Vorher/ Nachher - Unterschied bei diesem Auto am größten. In das Fahrzeug haben wir zwei Arbeitstage an Extra-Aufwand gesteckt, den wir nicht berechnet haben. Im Nachhinein ärgert uns dies ein wenig, denn bei diesem Halter hätten wir am besten nur „Dienst nach Vorschrift“ machen sollen. Dieses Fahrzeug bzw. dieser Reklamationsversuch hat sogar Einfluss auf unsere zukünftige Arbeit genommen.

Wir haben unser 12-seitiges Merkblatt, welches Kunden nach unserer Sanierung ausgehändigt wird, überarbeitet und diese Story, die uns hier widerfahren ist, in Auszügen dort einfließen lassen.

Aber lesen Sie selbst:

Der Halter mit dem ungepflegtesten Fahrzeug fertigte nach der Rückgabe seines Fahrzeugs eine lange Mängelliste an.

Anstatt sich über den wahnsinnig guten Zustand seines Wagens zu freuen, bemängelte er die bizarrsten Dinge - für die nicht nur Dummheit, sondern schon kriminelle Energie notwendig war.

Zu seinen Beanstandungen gehörte unter anderem der Vorwurf, dass wir 3.000 km (ja sie haben richtig gelesen!) mit seinem Wagen gefahren wären.

Leider hatte er nicht beachtet, dass der österreichische Sachverständige den Kilometerstand bei der Erstbesichtigung nach Schadenseintritt nicht nur notiert, sondern auch fotografisch festgehalten hatte.



Mitarbeiter - seines Zeichens Kfz-Meister - direkt zum Kunden nach Österreich hin zwecks Nachbesichtigung.

Dort bekam er einiges zu hören. Mit den vielen abstrusen Stories wollen wir Sie nicht weiter langweilen, deshalb hier nur ein letztes Highlight:

Der Halter behauptete, wir hätten seinen Wagen nicht demontiert. Seine Aussage begründete er damit, dass sämtliche Schrauben unversehrt seien und sämtliche Verkleidungen im Innenraum keine Kratzer aufweisen würden.

Er komme selber aus dem Kfz-Gewerbe und bastele auch oft an seinem Wagen rum; daher wüsste er, dass es unmöglich sei etwas zu demontieren, ohne es kaputt zu machen. Dass er oft an seinem

Wagen bastelt, haben wir selbst gesehen, da bei einigen seiner Türverkleidungen Spax-Schrauben verwendet wurden. So etwas würde kein Kfz-Mechaniker tun.

Diese Situation musste man sich echt auf der Zunge zergehen lassen.

Eine weitere Behauptung seitens des Halters war es, dass sein Fahrzeug mit Velourmatten ausgestattet gewesen sei. Pech für ihn, dass auch dies anhand der Fotos als unwahr entlarvt werden konnte.

Um das Autohaus mit so einem „Patienten“ nicht allein zu lassen, schickten wir einen unserer



hätten das Auto gar nicht demontiert. Ein Schelm der sich böses dabei denkt oder nicht?

Die Wahrheit dürfte wohl eher sein, dass er die Seitenverkleidung selbst nochmal abgenommen hat und dabei noch vermeintliches „schwarz“ entdeckt hat.

Diese oben genannten Situationen haben wir gemeinsam mit dem Autohaus Hermanseder gemeistert und

auch hier unser Engagement gezeigt. Statt bei einem Vorfall wie diesem sich schulterzuckend hinzustellen und zu sagen „das ist nicht meine Baustelle – macht mal selbst“ waren die Aussagen von Herrn Schweitzer „wir müssen zusammenarbeiten!“ und „wir müssen an einem Strang ziehen!“. Statt leerem Geschwafel praktizierte er seine Einstellung wie kaum ein Zweiter.

Beim extra von uns anberaumten Termin sind wir eigens noch einmal nach Vöcklabruck gefahren um einen Gedankenaustausch und eine Abschlussbesprechung durchzuführen. In einem für beide Seiten sehr erquicklichen Gespräch hörten wir leider noch weitere „unlustige“ Details von genau eben diesem Halter des X5, die Herr Schweitzer aber bravurös in Eigenregie im Keim erstickte.

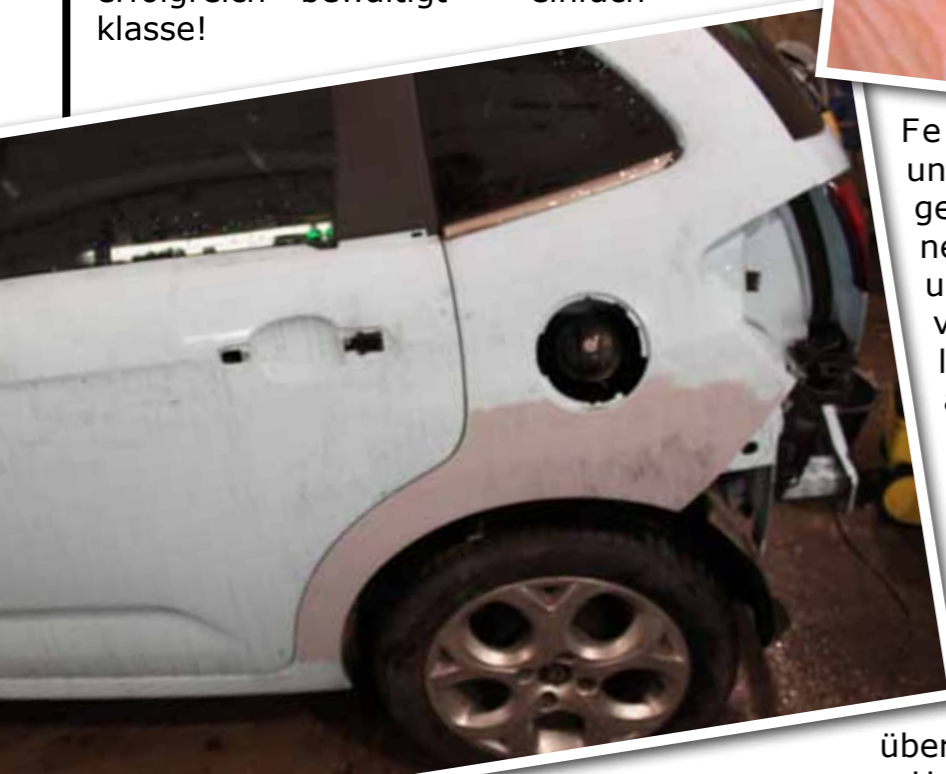
Sein Engagement war vorbildlich und er hat uns mit vielen Dingen nicht belästigen wollen, denn wir waren sehr erstaunt mit wie viel auf Deutsch gesagt „Mist“ er sich zusätzlich zu den Dingen von denen wir wussten hat rumschlagen müssen. Er hat sich schützend vor uns gestellt und sich

Der Mann beschwert sich, dass sein Auto keine durch Montagearbeiten bedingten neuen Beschädigungen aufweist. Daraus konstruiert er dann, dass sein Wagen nicht ordnungsgemäß saniert wurde. Was hat er wohl gedacht, mit welchen „Mechaniker-Deppen“ er es hier zu tun hat? Hat er von seinem Können auf das Können anderer Leute geschlossen?

Wir sanieren ständig Fahrzeuge und selbstverständlich sind da nicht selten extrem hochwertige Fahrzeuge darunter. Stellen Sie sich mal vor, wir würden jedes Mal ein vollkommen zerkratztes Auto zurückgeben. Stellen Sie sich mal vor, was ein Oldtimer-Besitzer uns erzählen würde, wenn wir ein Auto mit zerkratzten Türverkleidungen ausliefern. Stellen Sie sich mal vor, wir geben einen Ferrari zurück bei dem alle Schrauben zerkratz sind...

Wir arbeiten mit den besten Leuten der jeweiligen Zunft zusammen und sind sehr wohl in der Lage etwas zu montieren oder zu demontieren, ohne dass das Objekt schweren Schaden nimmt. Außerdem wäre es hinter den Verkleidungen noch „schwarz“. Woher weiß er das denn? Ach ja und eine seiner Türverkleidungen würde nicht richtig sitzen. Eben hieß es doch noch wir

gekümmert. Starke Leistung! Wir wissen das zu schätzen. Aber auch wir haben vor Ort Flagge gezeigt und haben uns gekümmert. Es gab kein Geld kassieren und dann nach dem Motto „aus den Augen, aus dem Sinn“. Gemeinsam alles erfolgreich bewältigt - einfach klasse!



Eine interessante Sache hat sich bei dem Schadensfall noch ereignet, die wir hier gern erzählen wollen. Einer der betroffenen Kundenfahrzeuge war ein babyblauer Citroën C3.

Dieser befand sich zur Beseitigung eines Unfallschadens zum Zeitpunkt des Brandes in der Werkstatt der Fa. Hermanseder. Leider waren



Fenster und Türen nicht geschlossen, so dass der Wagen neben den Giftstoffen auch innen und außen extrem sichtbar mit Ruß verunreinigt war. Die Sanierung lief relativ problemlos. Die abschließende Messung erfolgte ohne Befund.

So wurde der Wagen wieder ausgeliefert und der Kunde hat freudig, nachdem Hermanseder im Nachhinein noch die eigentliche Unfallstelle lackierte, den Wagen wieder übernommen. Einige Zeit später sagte uns Herr Schweitzer, dass irgendetwas an dem Wagen nicht stimmte. Außerdem wäre es im Himmelbereich noch schwarz. Auch ein wenig Geruch wäre noch da..

Kann alles gar nicht sein denkt man erst. Wir kennen die Situationen, was den Geruch angeht. Geruch ist eine subjektive Sache. Auch „da ist noch schwarz“ ist ein Missverständnis, welches wir zur Genüge kennen. Nur hier war es nicht die übliche Situation. Die Äußerungen kamen von Herrn Schweitzer, ein Mann, dem wir voll vertrauen konnten.

„Ihr solltet Euch das auf alle Fälle nochmal anschauen.“ So einen Einwand nehmen wir ernst und gehen der Sache selbstverständlich nach. Als unser Kfz-Meister Herr Mester vor Ort war, hat er sich den Wagen angeschaut und konnte nicht wirklich was feststellen. Um den

Wagen näher zu untersuchen, beorderten wir den Wagen zurück in unser Stammhaus nach Soest. Vorher ließen wir Firma Hermanseder den Himmel ausbauen. Als der Wagen bei uns ankam nahm der Sachverständige eine Messung vor. Diese war wieder ohne Befund. Es war sehr sehr kalt am Tage der Anlieferung und der Wagen wurde über Nacht in die Halle gestellt. Am nächsten Morgen haben dann alle ausgiebig am Fahrzeug geschnüffelt. Am Tag der Anreise - wie bereits erwähnt - war geruchstechnisch absolut nichts festzustellen. Den Morgen danach konnte man mit viel Phantasie aber dennoch einen ganz leichten Geruch wahrnehmen. Wo auch immer er herkam, er hätte sich mit Sicherheit im Laufe der Zeit abgebaut. Sofort machten wir eine erneute Messung. Auch diese war ohne Befund.

Hierbei muss man sich noch mal vor Augen führen, dass beim Brand es zu drei verschiedenen, voneinander unabhängigen Situationen kommen kann:

- sichtbare Belästigung
- geruchstechnische Belästigung
- messbare, aber nicht sichtbare Belästigung

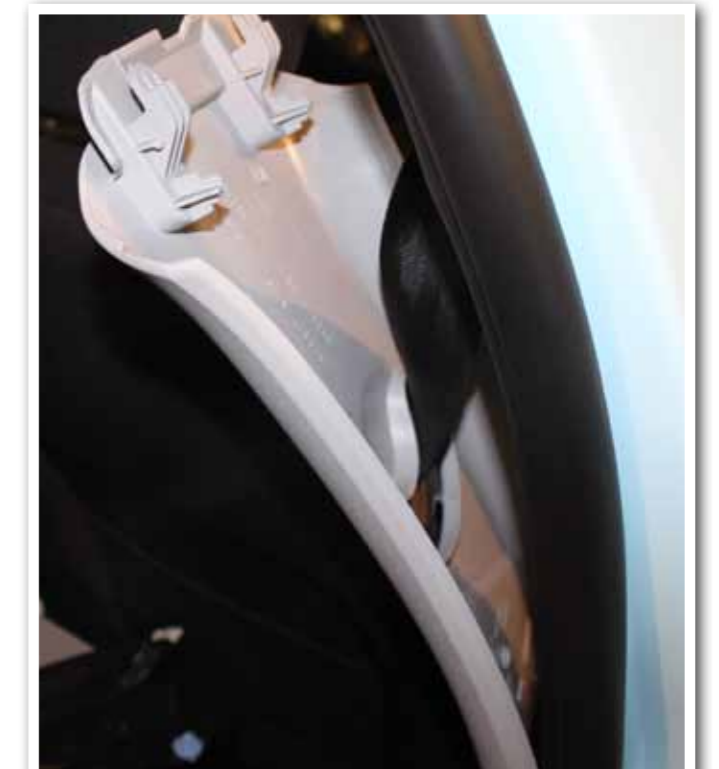
Was auch immer da war, war so gering, dass es nicht nur unter den vorgeschriebenen Grenzwerten, sondern unter den überhaupt messbaren Pegeln lag. Dabei hätten wir es beruhigt belassen können. Haben wir aber nicht. Wir wollten herausfinden, wie das überhaupt sein konnte und woher dieser, fast unmerklich zwischen anderen Gerüchen quasi eingebettete, Geruch kam. Wir schnüffelten nun mit fünf Personen im ganzen Auto herum. Das sah bestimmt lustig aus. Aber all das Suchen half nichts. Wir konnten kein Teil finden und nichts orten, aus welcher Richtung der Geruch hätte kommen können, geschweige denn überhaupt vermuten, woher dieser Geruch stammen könnte.

Die erste Vermutung, dass es von einem im Nachhinein eingetretenen Vorfall stammen könnte, wurde wieder

verworfen. Denn es hatte ja nicht wie sonst in der Garage des Geschädigten gebrannt, sondern eine andere Halle des Autohauses. Wenn man bei so einem Vorfall die Garage nicht richtig saniert, nützt es gar nichts das Auto fachgerecht zu sanieren, da die Ausdünstungen der Garage vom Auto aufgenommen werden. Dies konnte aber hier ausgeschlossen werden.



Alsoentschlossenwiruns, das Auto erneut zu demontieren. Gleich bei der Demontage wurde uns klar, dass das, was man unter den Verkleidungen sah für einen Laien aussehen musste, als wenn dort nicht gereinigt worden wäre. Das ist natürlich grober Unfug. Unter den





Himmel nicht eng anliegt und unser Wasserdampf dort quasi Tropfen hinterlassen hatte.

Zu allem Unglück war der Innenhimmel auch noch werksmäßig schwarz so ist das ganze gar nicht aufgefallen. Wir reinigen immer nur von einer Seite aus den Himmel weil ansonsten danach die gelben Klebestellen durchscheinen und der Himmel optisch kaputt ist. Normalerweise ist auch der Himmel von der Innenseite überhaupt nicht dreckig. Dieser jedoch war so verschmutzt, das sich beim Reiben die Hand schwarz verfärbte.

Türverkleidungen war nichts, außer der übliche Belag der im Nachhinein entsteht bei der abschließenden Ozonbehandlung. Wir haben die Beaufschlagung trotzdem entfernt, jetzt wo nun schon mal die Gelegenheit da war...aber wirklich weitergebracht hat uns das nicht, weil vollkommen irrelevant.

Unter dem Teppich fanden wir dann eine Fingerspur...ahhhh daher weht also der Wind... jemand hatte den Teppich angehoben und den dunklen Film gesehen und deshalb alles Mögliche gedacht...

Egal; obwohl vollkommen unnötig haben wir auch dort nachgewischt.

Unter lautem Protest und Meckern haben die Mitarbeiter da dann auch nochmal die harmlosen Rückstände beseitigt.

Ein weiterer Arbeitstag war vorbei und wir haben nicht wirklich auch nur die geringste

Schwachstelle finden können. Mittlerweile roch der Wagen durch die verschiedenen Reinigungsmittel nach allem Möglichen - einschließlich Pfirsich und Orange.

Das Ganze - im Prinzip - für nichts.

Dennoch wollten wir die Suche nicht aufgeben. Am nächsten Tag hatten wir die Lösung. Wir hatten den demontierten Himmel aus dem Wagen entfernt und in unseren „Teile-Trocknungsraum“ gebracht.

Die Mitarbeiter stellten später fest, dass der Raum ganz leicht nach Brand roch. Jetzt fiel es uns wie Schuppen von den Augen: man sagte uns, der Himmel sei noch schwarz.

Der Himmel an sich war aber strahlend sauber. Das Fahrzeugdach war auch sauber aber man sah Ablagerungen von Wassertropfen, was darauf schließen ließ, dass der



Das macht aber keinen Geruch und ist nicht schwarz.

Was ist denn nun des Rätsels Lösung??? Der Qualm war unter den Himmel gezogen und hatte sich auf die Rückseite des Himmels gesetzt. Total ungewöhnlich. Hatte man den Himmel für die angedachte Reparatur der Frontscheibe schon gelöst oder ist der Spalt üblicherweise so?

Fakt ist der Himmel war von der Innenseite verdreckt und strahlte leichten Geruch aus.

Wir hatten es gefunden!

Der Himmel bekam nochmal eine Behandlung und konnte einwandfrei wieder benutzt werden. Wir hatten die Sache aufgedeckt.

Eigentlich kein berechtigter Reklamationsgrund aber dennoch haben wir uns engagiert und konnten erfolgreich recherchieren was hier los war. Der Wagen wurde danach wieder nach Österreich verbracht und

macht dem Geschädigten hoffentlich noch viel Freude.

So wurde der Schadensfall erfolgreich abgewickelt und wir sind ungemein stolz über die Ergebnisse. Unsere neue Endoskopie-Technik wurde einige Male eingesetzt und hat sich auch hier bewährt.

Für unsere Partner in Österreich war diese Abwicklung komplettes Neuland. Obwohl wir aufgrund unserer Auftragslage und



der Gesamtsituation nicht in der Lage waren im Vorfeld genug Information zu vermitteln, hat die Zusammenarbeit in allen Bereichen super geklappt.

Aus unserer Sicht hätte so eine Situation in Deutschland zu deutlich mehr „Theater“ geführt, als uns lieb gewesen wäre.

Wie bereits erklärt, konnten auch die Autos nicht persönlich an die Halter durch uns zurückgegeben werden; das führt eigentlich auch zu 100% immer zu Problemen, da das Rückgabe Gespräch nur durch unsere geschulten Techniker richtig geführt werden kann und dem oft verunsicherten Halter so auch die letzten Zweifel genommen werden können, da wir Rede und Antwort stehen können.

Dieser Gesamterfolg wäre - egal wie gut wir arbeiten - nicht möglich gewesen ohne die professionelle Unterstützung der Wiener Städtischen Versicherung vertreten durch Herrn Dr. Bruno Hochleitner. Schön, dass Sie da waren, als wir Sie brauchten!

Dann war da der unglaubliche Herr Wolfgang Schweitzer von der Firma Hermanseder - quasi der Dreh- und Angelpunkt, der immer auf unserer Seite war und wirklich eine längst vergessene Tugend hatte:

die Tugend zuhören zu können und zuhören zu wollen.

Heutzutage leider keine Selbstverständlichkeit. Für ihn war an einem Strang ziehen keine leere Worthülse!

Die Experta, die quasi das österreichische Gegenstück der deutschen Carexpert bildet. Hierbei hat Herr Jürgen Aichinger einen verdammt guten Job abgeliefert, denn für ihn war eine derartige Abwicklung auch komplettes Neuland. Wenn er wieder unsere Hilfe braucht, werden wir ihm Tag und Nacht zur Seite stehen.

Und last but not least: der Sachverständige Jochen Massutti von der Fa. Beham.

Herr Massutti hat den Stein ins Rollen gebracht. Herr Massutti ist der fachkompetente Sachverständige, der in Österreich in letzter Zeit durch die Einführung von alternativen Sanierungsformen quasi gegläntzt hat.

Vielen Dank für Ihren uneigennütigen Einsatz. Durch das Engagement war es möglich in Österreich ganz bestimmte Schadenfälle in der Abwicklung geradezu zu revolutionieren.

Diesen Weg werden wir weiter gemeinsam beschreiten. Die Österreicher haben bei uns einen enormen Eindruck hinterlassen und wir meinen:

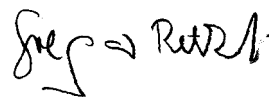
Wir haben dort auch eine beeindruckende Visitenkarte hinterlassen.

Wie sagt der Österreicher gerne: „Paaaaaaaaaaaaast!“

Und ansonsten wissen sie ja:

„im Salzkammergut kammer gut ...“

Lustig sein ;-)



Gregor Retkowski
Lack- und Brandsachverständiger
Greg's Autopflege Service