



Ford: Im Zangengriff

Die elektrischen Pkw und Transporter sind da, die Kunden kaufen aber lieber Verbrenner. Und Ford fehlt die Finanzkraft, um den BEV-Absatz zu befeuern. Der Druck auf Hersteller und Handel ist hoch.



AKTUELLES

Noch eine Absage in Sachen Agenturvertrieb: Für Stellantis Deutschland ist er „nicht mehr Teil der Planung“. Anders sieht es mit den B-Händlern aus.

MANAGEMENT & HANDEL

Die Autohaus-Gruppe Süverkrüp hat einen Versicherungsmakler gegründet. Finanzpartner Nord betreut Autohäuser im Risikomanagement und darüber hinaus.

SERVICE & TECHNIK

Von Öl bis Starterbatterie: Das Spezialfahrzeug „Mobiwer“ entsorgt in einem Rutsch die fünf wichtigsten Abfälle, die in jeder Kfz-Werkstatt anfallen.



Als nächstes wird die Ultraschalleinheit positioniert. Hierbei sollte man auf einen guten Abstrahlwinkel achten. Gegen die Spritzwand gerichtet macht weniger Sinn...

Bild: Dominsky – VCG

ZUBEHÖR

Die 10.000-Euro-Bissfrage

Preisfrage: Was beißt regelmäßig in Fahrzeugen um sich und verursacht dadurch pro Auto Schäden bis in den fünfstelligen Bereich? Genau, der „liebe“ Marder. Damit genau das nicht passiert, verbaut man am besten ein Marderabwehrsystem von K&K – ein Praxisbeispiel.

Von Steffen Dominsky

Nein, kein Witz, keine Zeitsungsente – und auch nicht irgendwo im Internet aufgeschnappt! Stattdessen wirklich genau passiert, hier in diesem Autohaus. Ich sitze im Mercedes-Benz-Betrieb von Emil Frey in Würzburg und kann es kaum glauben, was mir Serviceleiter Raik Lohrengel antwortet, als ich ihn nach seinem krasssten Fall frage, den er bzw. sein Betrieb in Sachen Marderschaden bislang erlebt hat. „Der war an einem EQV, der elektrischen Version unserer V-Klasse. Da hatte ein Marder die Hochvoltleitung der Traktionsbatterie angebissen. Diese von hinten bis vorn verlaufende Leitung mussten wir vollständig ersetzen. Und als wir mit allem fertig waren, standen rund 10.000 Euro auf der Rechnung.“ „Wow“, entgegne ich. Das ist mit Abstand die höchste Summe, von der ich in diesem Zusammenhang bislang gehört habe.

Doch nicht nur solch eine Extremschadenssumme lässt aufhorchen, auch die durchschnittliche pro Fahrzeug. Rund 130 Millionen Euro mussten deutsche Kfz-Versicherer laut dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) für Marderschäden 2023 bezahlen. Das macht bei 235.000 Fällen im Schnitt 550

Euro Bisschaden pro Pkw – wobei die absolute Zahl an Marderschäden deutlich höher liegt, denn nur wer über eine Kaskoversicherung verfügt, kann diesen seiner Versicherung melden und die Kosten von ihr erstattet bekommen.

Beißen statt schauen?

Weshalb sich die hundeartigen Raubtiere so ungemein zu Autos, bzw. in deren Motorräume, hineingezogen fühlen? Fakt ist: Sie lieben sie. „Autos sind für die Marder ein echter Wohlfühlraum“, erklärt mir Sophia Niedermayer von der K&K Handelsgesellschaft. Das Unternehmen hat sich mittlerweile voll und ganz auf die Abwehr der vermeintlich possierlichen Tierchen spezialisiert. „Gerade Motorräume sind fast immer warm und trocken und bieten tolle Ecken und Nischen, in denen sich auch ein Raubtier nach getaner Arbeit gerne mal versteckt“, weiß die K&K-Marketingbeauftragte zu berichten. Und genau das, ihre „Arbeit“, ist einer der Gründe für die Schäden, die die kleinen Fellfratzen im großen Stil anrichten. Denn Marder erknabbern ihre Umgebung. Sie

kfz-betrieb TIPP

In der Online-Variante des Beitrags unter <https://voege.ly/vglP2jr/> finden Sie noch zahlreiche weitere Bilder, die den Einbau dokumentieren.



haben also keinen Hunger, wenn sie in Gummischläuche, in Leitungen oder Isolationsmatten beißen, bzw. wissen sie sehr genau, dass das nichts zum Essen ist. Stattdessen prüfen sie mit ihren Zähnchen, was das ist, das da in ihrer neuen Loungecke so herumliegt und -hängt.

„Männliche Tiere zeigen häufig eine aggressiveres territoriales Verhalten auf fremde Duftmarken, während Weibchen eher ein sicheres Versteck suchen. Wenn ein Marder einen Motorraum entert, in dem bereits ein anderes Männchen war, dann ist das Zerbeißen quasi ein Verwüsten der fremden Herberge“, erläutert Sophia Niedermayer. Ihr Tipp bzw. Appell in diesem Zusammenhang: Bevor man entsprechende Anti-Marder-Maßnahmen ergreift, sollte man erst einmal eine gründliche Motorwäsche machen bzw. einen Duftmarkenentferner verwenden. Das reduziert die latent hohe Gefahr, dass derselbe Marder erneut das Fahrzeug und seine Bauteile attackiert – oder ein anderer Marder. Solch ein Spray kann man auch als temporäre Abwehrmaße einsetzen, eine dauerhafte Lösung ist es nicht.

Ultraschall gut, Hochspannung besser

Dazu eignen sich aber sogenannte Abwehrsysteme, wie zum Beispiel Ultraschallgeräte, die es seit vielen Jahren gibt. Sie bieten einen guten Schutz vor unerwünschten Besuchen der pelzigen Genossen, schlagen sie sie doch mit ihren eigenen Waffen. Denn auch sie nutzen Schall in einem für den Menschen nicht hörbaren Bereich, um sich Artgenossen mit Warnschreien vom Leib zu halten. Die Herausforderung dabei: Das Gerät muss die richtige Sprache sprechen. Außerdem: Nicht nur Menschen hören im Alter schlechter, auch Marder. Um auch solche sowie besonders aggressive Tiere, die die Ultraschallwarnung einfach ignorieren, aus Fahrzeugen zu vertreiben bzw. ihr Eindringen zu verhindern, hat sich in den vergangenen Jahren das Prinzip Hochspannung/Stromschlag als noch bessere Lösung herauskristallisiert.

Hier bietet K&K mittlerweile eine ganze Produktfamilie an. Motto: Für jeden Anwendungsfall ist was dabei. Schließlich sind die Anforderungen durch die unterschiedlichen Fahrzeugtypen bzw. Generationen mittlerweile groß. Reichte es früher, einfache, lediglich den Pluspol der Anlage verbundene Plättchen/Kontaktplatten zu verlegen – die Masse erhielten die Geräte bzw. der sich dann im geschlossenen Stromkreis befindliche Marder über die Karosserie –, so funktioniert das Prinzip in vielen modernen Motorräumen und Fahrzeugen schlicht nicht mehr. Verständlich, denn wo nur Plastik und kein Metall ist, da ist auch keine Masse. Deshalb arbeiten Geräte wie das M9300 auch mit einer doppeladrigen Plus-und-Masse-Zuleitung zu den Kontaktplatten. Diese verfügen zudem über sogenannte Multikontakt-Hochspannungsbürsten. Das sind Platten, die über mehrere Kontakte in Form gebogener Edelstahldrähte verfügen. Das erhöht die Trefferquote deutlich – schlecht für den Marder, gut für das Auto.

Optional mit autarker Stromversorgung

Das Non-Plus-Ultra in Sachen Marderabwehr sind Geräte, die beide Technologien kombinieren, also Ultraschall und Hochspannungsabwehr in einem System zusammenfassen. Systeme wie das M9700, das neben felddurchdringenden Hochspannungsbürsten zudem noch



Bild: Dominsky – VCG

Das System M9700 besteht aus Steuergerät samt Batteriebox (links unten), sechs Kontaktplatten, der Ultraschalleinheit (rechts oben) und dem zweipoligen Anschlusskabel für die Platten.

ein weiteres Zugeständnis an moderne Fahrzeugtechnik macht – Stichwort Batterieprobleme –, denn es arbeitet autark. Soll heißen: Der Einbauer muss es nicht in das Bordnetz des Fahrzeugs einbinden, das K&K-Gerät arbeitet mit eigener Stromversorgung. Vier Mignonzellen liefern hier den Saft für rund ein Jahr Betrieb. Diese Unabhängigkeit erspart nicht nur Probleme mit der Starterbatterie, sondern auch mit einer weiteren Achillesferse moderner Autos: dem CAN-Bus.

„Auch die K&K Anschlussgeräte sind durch ihren niedrigen Ruhestrom und die Softstartlösung für CAN Bus-



MADE TO SHAPE
THE FUTURE





Bild: Dominsky - VCG

Bei der A-Klasse entschieden wir uns, das Steuergerät direkt auf dem Motorsteuergerät zu platzieren. Hier kommt man gut ran und kann die vier Batterien der Anlage auch bequem tauschen. Angst vor Wasser bzw. Wärme muss man nicht haben, schließlich sind die K&K-Marderabwehrsysteme allesamt wasser- und schmutzdicht gemäß IP-67-Standard.



Bild: Dominsky - VCG

Aus Marderabwertsicht ein schöner Unterboden, der auf den ersten Blick absolut dicht aussieht. Aber natürlich ist er das nicht. Auch bei dem Mercedes können die kleinen Raubtiere allen voran über die Vorderräder und die „L uft“ rund um die Komponenten der Vorderachsaufhängung in den Motorraum gelangen.

Systeme geeignet. Autarke Geräte wie das M9700 bieten aber mehr Unabhängigkeit im Einsatz“, erklärt Marderabwehrexpertin Niedermayer. Und abgesehen vom Thema CAN-Bus gibt es weitere Argumente bzw. Fälle, die das Anzapfen der Starterbatterie verbieten. Beispielsweise wenn das System in ein Wohnmobil oder einen

Oldtimer verbaut werden soll und man die 12-Volt-Batterie den Winter über abklemmen, auf eine wirkungsvolle Marderabwehr aber nicht verzichten möchte. Gut zu wissen: Auch bei solchen K&K-Geräten, die mit 12-Volt-Bordspannung arbeiten, überblickt ein eingebauter Batteriewächter das Geschehen, schaltet bei Erreichen eines Schwellwerts die Anlage ab und bewahrt eine geschwächte Batterie vor ihrer Entladung.

Gute Chance für Werkstätten

Apropos verzichten: Verzichten sollten auch Werkstätten nicht darauf, Kunden ein entsprechendes Abwehrsystem anzubieten bzw. einzubauen – speziell nach einem Marderschaden, idealerweise schon davor. Denn jeder weiß: Jeder Kabelbaum ist besser als ein geflickter oder abschnittsweise ersetzter Kabelbaum, unabhängig davon, wer die Kosten dabei trägt. Gleiches gilt für Isoliermaterialien, die manchmal ohne großzügigen Ausbau von Teilen und Aggregaten gar nicht zu ersetzen sind – was natürlich gerade auch für das eingangs genannte Beispiel mit den Hochspannungsleitungen gilt. So wie beim Menschen kann man deshalb gegenüber Kunden auch getrost beim Auto argumentieren: Vorbeugen ist besser als heilen.

Mit Materialkosten zwischen 100 und 300 Euro Listenpreis ist ein Marderabwehrsystem weit davon entfernt, als automobiler Luxus zu gelten. Und für gewerbliche Abnehmer bietet K&K selbstverständlich spezielle Konditionen an, nebst entsprechendem Material für den Punkt des Verkaufs, dem Point of sale. „Für unsere Qualität spricht zudem die Tatsache, dass etliche Fahrzeughersteller bzw. deren Serviceorganisationen auf unsere Produkte setzen. So haben beispielsweise Citroën, Ford, Opel, Peugeot, Renault, Seat, Skoda und Volkswagen unsere Produkte für ihre Modelle geprüft und führen sie im eigenen Zubehör“, erwähnt mir gegenüber K&K-Frau Sophia Niedermayer nicht ohne Stolz, während ich selbst mit Hand anlege und die A-Klasse auf diesen Bildern mardersicher mache. Motto: aus der Praxis für die Praxis. ■



Bild: Dominsky - VCG

Beim Verlegen der Stromleitung für das Abwehrsystem muss man natürlich mitdenken: Diese direkt an heiße Motorteile zu platzieren, ist weniger sinnvoll.