

## Ohne Daten klappt es nicht

Nie zuvor standen K+L-Unternehmen vor so vielen Herausforderungen gleichzeitig: Hohe Energie- und Materialpreise, Fachkräftemangel, Kostendruck von Versicherungen, reduziertes Schadenaufkommen infolge der Corona-Pandemie, notwendige Investitionen in moderne Betriebsausstattung – um nur einige zu nennen. Parallel dazu wächst die Digitalisierung im gesellschaftlichen Miteinander und bewirkt einen permanenten Austausch von Daten unter den Menschen aber auch zwischen Menschen, Maschinen und der Umgebung. Um das künftige Geschäft abzusichern, müssen sich K+L-Betriebe darauf vorbereiten mehrere Datenquellen für unterschiedliche Bereiche des Unternehmens zu aktivieren: Kunden und Auftraggeber auf digitalem Weg abholen, Fahrzeuge und Flottendienstleister einbinden, die ihren Reparaturbedarf auf digitalem Datenweg automatisch melden sowie qualitativ hochwertige Reparaturdaten-Quellen erschließen, die eine herstellerekonforme Reparatur ermöglichen.



*Warum Daten für Werkstatt und K&L-Betrieb nützlich sind. Quelle: pexels.com.*

Die digitale Transformation in unserer Gesellschaft ist in vollem Gange und beschäftigt auch die Kfz-Reparaturbranche. Der Smartphone-gesteuerte Mensch bzw. Kunde hat sich in vielen Alltagssituationen an den digitalen Informationsaustausch gewöhnt und vertraut ihm häufig ohne Widerspruch. Die gesamte Abwicklung und Organisation der Arbeitsprozesse im Unternehmen sollen heute möglichst digitalisiert laufen, weil das Zeitvorteile und eine schnelle Dokumentation verspricht. Zudem erwarten die Geschäftspartner, Versicherungen, Fahrzeughersteller, Dienstleister, Schadensachverständige, Teilelieferanten, Kalkulationspartner, Internetbörsen, Buchhaltung, Steuerkanzleien usw. einen digitalen Austausch von Daten und Informationen, um

ihrerseits die eigenen internen Prozesse zu versorgen. Wer dieses Spiel nicht mitgeht, bremst den gesamten Workflow.

## Herstelleranbindung

Wer sich auf die Digitalisierung einlässt, muss sich zwangsläufig einem kontinuierlichen Datenaustausch unterwerfen, die Voraussetzungen dafür im Unternehmen schaffen und dabei seine Mitarbeiter einbinden und mitnehmen. Kunden, die sich bisher noch per Telefon angekündigt haben oder persönlich auf den Hof gekommen sind, um vorab eine Reparatur zu besprechen, wird es bald nur noch vereinzelt geben. Das bringt die Auslastung unter Druck. Die Akquise von neuen und die Betreuung bestehender Kunden im K+L-Unternehmen verschiebt sich auf eine digitale Datenschiene.

Doch das ist nur eine Entwicklung infolge der Digitalisierung. Eine zweite wird durch das Fahrzeug selbst und seine Konnektivität mit der Umgebung verursacht. Seit 2018 ist der eCall, das automatische Notrufsystem, in der EU vorgeschrieben. Es war der erste Schritt, um das Fahrzeug an den Hersteller oder eine Notrufzentrale anzubinden und die Rettungskette zu beschleunigen. Damit verbunden ist der direkte und unmittelbare Zugriff auf das Fahrzeug im Schadenfall. Fahrzeughersteller und Notrufzentrale sind als erste im Bild darüber wo ein Unfall passiert ist und wie hoch in etwa der Schadenumfang war. Mit diesen Informationen lässt sich auch der Reparaturprozess frühzeitig beeinflussen. Ergänzend installieren die Kfz-Versicherer über ihre vergünstigt angebotenen Telematik-Tarife eigene Sensoren im Fahrzeug und nutzen diese Daten für die eigene Lenkung des Schadenprozesses. Allein bei der HUK-Coburg sind inzwischen 500.000 Kunden mit Telematik-Tarif unterwegs.



Ein Großteil der Werkstätten hat aktuell keine Digitalstrategie und erfasst auch keine Daten, um sie für Zusatzgeschäft zu nutzen. Quelle: Continental.

Dabei nicht zu vergessen ist das Thema E-Mobilität mit komplett neuen Fahrzeugarchitekturen, Hochleistungscomputern und bald autonomen Fahrzuständen, in denen das Fahrzeug mit seiner Umwelt interagiert, Updates over the air erhält, seinen Servicebedarf automatisch ermittelt und sich von ganz allein beim Hersteller, Flottendienstleister oder der hinterlegten Werkstatt meldet.

## Wenig Strategien

Zwischen Fahrzeug, Hersteller, Dienstleister und Kunde steht die Werkstatt meist am Ende der Informationskette und sieht sich mit einer hohen Komplexität und steigendem Effizienzdruck konfrontiert. Ein Ausweg ist der Zugriff auf die Fahrzeugdaten. Wenn die Werkstatt in der Lage ist Daten aus den Fahrzeugen selbst zu empfangen und

diese zu interpretieren, können daraus Handlungen abgeleitet werden, Angebote erstellt, Termine vereinbart, Teile frühzeitig geordert, Ersatzwagen geplant, die Werkstattauslastung koordiniert und die Bedürfnisse der jeweiligen Kundengruppe erfüllt werden. Nach einer aktuellen Studie des ZDK sind aber erst 16 Prozent der Kfz-Betriebe digitalisiert aufgestellt, nur 12 Prozent der Unternehmen haben überhaupt eine Digitalstrategie.



*Vernetzte Fahrzeuge sind die mittelfristige Zukunft und melden ihren Reparaturbedarf selbstständig. Um aktiv am Reparaturgeschäft zu partizipieren, braucht die Werkstatt Datenzugang ohne Umwege. Quelle: Continental.*

Wenn der Reparaturbedarf mittelfristig von den Fahrzeugen selbst ermittelt und digital weitergegeben wird, kann die Lösung für Kfz- und K+L-Betriebe nur heißen, diese Datenquellen anzuzapfen, intern die Voraussetzungen zu schaffen die übermittelten Daten nutzen zu können und das eigene Unternehmen nach Außen so interessant zu machen, dass man als Dienstleister im Reparaturprozess berücksichtigt wird.

Das dritte Feld im Digitalisierungsprozess von K+L-Unternehmen betrifft die Beschaffung von Fahrzeugreparatur- und Diagnosedaten selbst. Die bekannte These „Wissen ist Macht“ ist aktueller denn je, doch wird sie heute vor allem von der jüngeren Werkstatt-Generation übersetzt in: Da frage ich Google, Siri, YouTube, Wikipedia oder schaue mal in einem Forum nach. Die Antwort auf die Frage, ob sich auf dieser Basis auch sicherheitsrelevante Reparaturen an modernen Fahrzeugen präzise und mit der notwendigen Sorgfalt erledigen lassen, lautet sicherlich nein. Denn wie kann eine Werkstatt oder der Mitarbeiter ein gutes Gefühl haben, wenn ungeprüfte und frei zugängliche „Wissensquellen“ die Grundlage qualitativ hochwertiger Arbeit bilden sollen? Dieses Vorgehen ist nicht professionell und doch wird häufig gar nicht (mehr) darüber nachgedacht und die Qualität und der Ursprung der Dateninformationen wird nicht hinterfragt. Dabei gibt es heute viele solide Informations- und Reparaturdatenquellen, die sich über die letzten Jahre etabliert haben, allerdings unterschiedlich hohe Kosten für die Nutzer verursachen können:

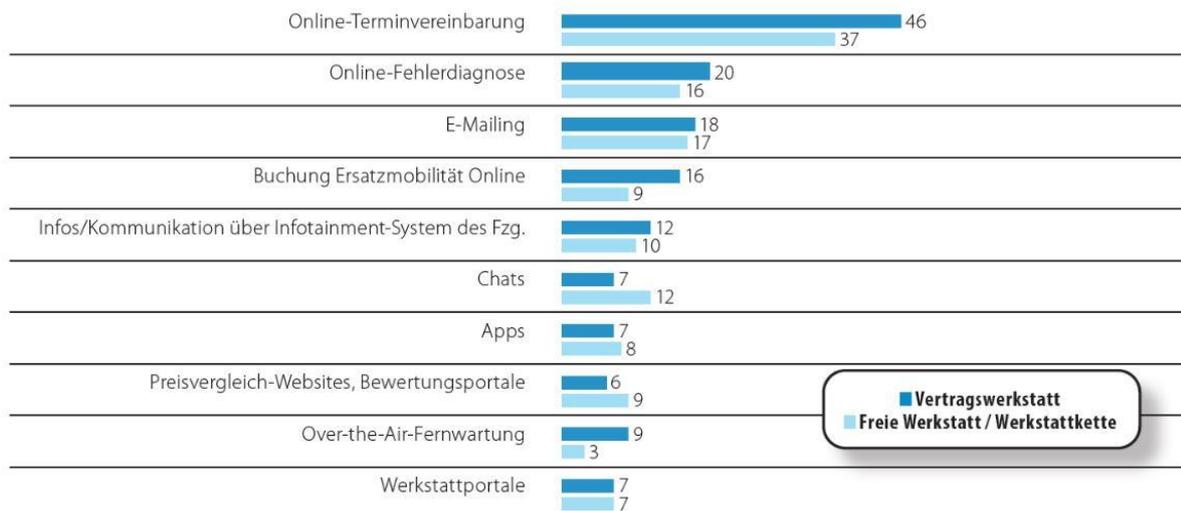
- Kontakte zu Markenbetrieben, für die K+L-Arbeiten im Auftrag ausgeführt werden
- Diagnosegeräteanbieter, die über ihre Diagnosetools Reparaturdaten und Hotlines zur Verfügung stellen (siehe dazu auch Newsletter Nr. 10 – Fahrzeugdiagnose)
- Technische Hotlines / Technischer Service des Lacklieferanten
- Schadenkalkulationsprogramme ([DAT](#), [Audatex](#)) die Reparaturdaten und Arbeitswerte enthalten
- [Autodata](#)
- [FabuCar-App](#) als Problemlöser-Plattform durch den Erfahrungsaustausch mit Kollegen
- [ZKF-Tipps](#)
- [Informationen der IFL](#) (Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung e. V.)
- [Technische Informationen des AZT](#) (Allianz Zentrum für Technik)
- [Technische Informationen des Kraftfahrzeugtechnischen Institutes](#) (KTI)
- Spezielle Zugänge zu Reparaturinformationen der Fahrzeughersteller und -Fahrzeugimporteure (siehe diese Liste)

## Fazit und Ausblick

### Top 10 Kundenwünsche für den Werkstattprozess

#### Kundenperspektive

Welche der digitalen Angebote würden Sie im Rahmen Ihres nächsten Werkstattbesuchs gerne nutzen?

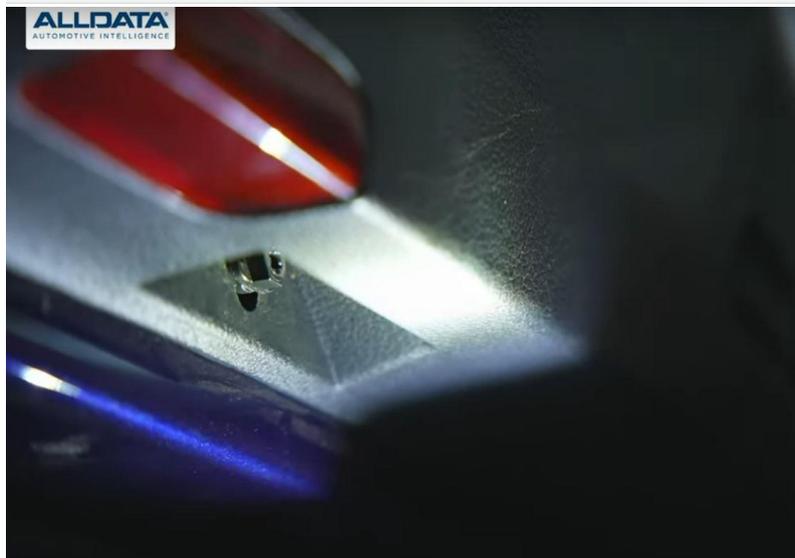
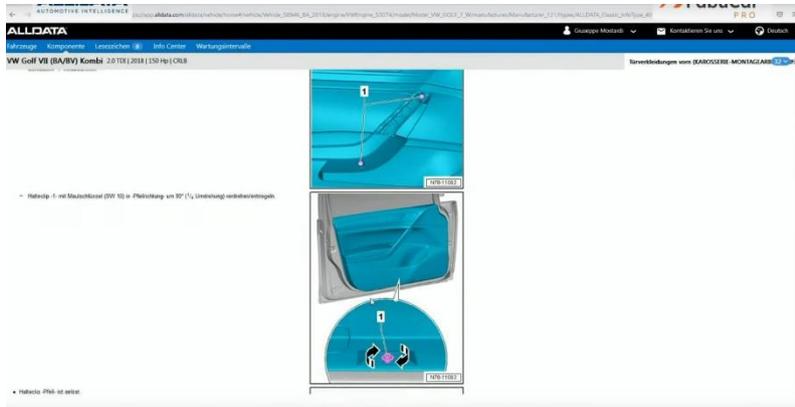


Die digitalen Wünsche des Kunden im Werkstattprozess. Quelle: Continental.

### Originaldatenzugriff

Im K+L-Bereich hat sich seit 2015 zudem die [Wissensdatenbank repair-pedia](#) etabliert, die auf Initiative des ZKF entwickelt wurde und den Anspruch hat, eine bilaterale Bibliothek mit allen Informationen für die Unfallreparatur, den Karosserie- und Fahrzeugbau und die Kfz-Service-Reparatur zu sein. Repair-pedia möchte zum Standardwerk in der Reparaturannahme, Werkstatt, Versicherung, Prüfdienstleister und allen an der Autoreparatur beteiligten Personen und Unternehmen werden,

bündelt Informationen unterschiedlicher Qualität aus mehreren Datenquellen und hat nach der jüngsten Meldung über 10 Mio. Reparaturanleitungen abrufbar. Je nach Umfang der Datennutzung und Qualität der Daten variiert das [Preismodell bei repairpedia](#) zwischen kostenlosem Zugang für die Suchmaschine und 635,- Euro pro Jahr für den unbeschränkten Zugang zu allen enthaltenen Datenbankinformationen.



*(Wer Verkleidungen bei der Reparatur zerstörungsfrei demontieren und montieren will benötigt detaillierte Herstellerhinweise zum korrekten Vorgehen. Viele Clips und Schrauben sind häufig gar nicht so leicht zu finden. Quelle: Video Alldata/Autodoktoren.*

den ungekürzten Wartungs- und Reparaturdaten inkl. Fotos und Zeichnungen, die sonst direkt bei den einzelnen Fahrzeugherstellern gegen Gebühr abgerufen werden müssten. Sollten Spezialwerkzeuge für die Reparatur notwendig sein oder sind Bauteile für die Reparatur zu demontieren, wird das notwendige Vorgehen ebenfalls aufgelistet. Besonderheit ist, dass die häufig unterschiedlich vorliegenden Informationen der diversen Automobilhersteller von Alldata in eine einheitliche Baumstruktur integriert werden, was dem Anwender einen schnelleren und effizienteren Abruf der benötigten Informationen ermöglicht und auf eine unproduktive Datensuche verzichtet werden kann. Ergänzt wird der Abruf durch eine intelligente Suchfunktion mit Schlagworten.

Aktuell beinhaltet das Alldata-Portal 28 Fahrzeugmarken (Audi, Alfa Romeo, BMW, Citroën, Dacia, Fiat, Ford, Honda, Hyundai, Jaguar, Kia, Lancia, Land Rover, Lexus, Mercedes-Benz, Mazda, Mini, Nissan, Opel, Peugeot, Renault, Seat, Škoda, Smart,

Eine interessante alternative Informations- /Datenquelle für K+L-Betriebe stellt der [Anbieter Alldata](#) zur Verfügung. Alldata Repair enthält die originalen Reparaturinformationen für Karosserie- und Mechanikreparaturen inkl. elektrischer Systeme, Schaltpläne, Füllmengen, Wartungspläne und Checklisten, Anzugsdrehmomente, Demontagehinweise von Verkleidungen, Trennstellen sowie Strukturreparatur- und Klebeinformationen für Fahrzeuge ab Baujahr 1980 (umfangreicher ab Baujahr 2000). Die Kosten dafür belaufen sich auf 105,- Euro pro Monat für eine Einplatzlizenz bzw. 119,- /Monat bei einer Lizenz für drei Arbeitsplätze.

Das Alldata-Informationssystem läuft auf einem Browser und basiert 1:1 auf

Toyota, Vauxhall, Volvo und Volkswagen). Verhandlung zur Datenintegration laufen derzeit mit Tesla, Porsche, Mitsubishi und Suzuki. In einem aktuellen Live-Workshop haben unter anderem die bekannten „Autodoktoren“ Alldata ausprobiert und erläutern [in einem rund einstündigen Video](#) ihre praktischen Erfahrungen mit dieser Informationsquelle. Holger Parsch, einer der Autodoktoren: „Bei der Arbeit in der Werkstatt und vor allem in Mehrmarkenbetrieben stehen die Mitarbeiter immer wieder an einem Punkt, wo sie nicht weiterkommen und häufig viel Zeit verlieren, weil eine relevante Reparaturinformation fehlt und man dann in die Recherche einsteigen muss. Mitunter gehen sogar Teile kaputt, weil man sie falsch montiert/demontiert. Das ist zum einen sehr ärgerlich und es verursacht unnötige Kosten. Exakte Informationen direkt vom Fahrzeughersteller mit genauen Anleitungen kosten zwar Geld, das betriebswirtschaftlich aber sehr sinnvoll angelegt ist, weil es der Werkstatt und dem Mitarbeiter am Ende Zeit spart und die Arbeitsqualität erhöht wird.“

Um die Aufwendungen zur Informationsbeschaffung für den Betrieb zu kompensieren, geben die Autodoktoren den Tipp, diese gegenüber dem Kunden als Pauschalbetrag in Rechnung stellen, wie es sich seit Jahren auch bei der Kleinteilpauschale etabliert hat – zum Beispiel mit 15,- bis 20,- pro Reparaturauftrag. In dem Fall ist die Nutzung der Original-Herstellerdaten kostenneutral oder das digitale Werkzeug erwirtschaftet sogar Geld und Umsatz für das Unternehmen.

### **Neue Datensperre?**

Wie der Zentralverband des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (ZDK) informiert, sollen Werkstätten ab Mitte 2023 keinen Zugang zu diebstahl- und sicherheitsrelevanten Reparatur- und Wartungsinformationen über die Portale der Fahrzeughersteller und auch keine OBD-Informationen über deren Diagnosesysteme mehr bekommen. Die Autorisierung und Zulassung der Betriebe und Datennutzer wird zukünftig durch die akkreditierte Inspektionsstelle SERMA (Secure Repair and Maintenance Authorization) erfolgen. Was das konkret für Kfz-Betriebe bedeutet, wird genauer auf der Seite <https://www.serma.eu/> erläutert. Dort werden unter anderem auch Antworten auf die wichtigsten Fragestellungen gegeben, die nachfolgend zitiert werden.

#### **Häufig gestellte Fragen zu SERMA**

##### **F: Was fordert die Typgenehmigungsverordnung (EU) 2019/858 von den Fahrzeugherstellern und Werkstätten?**

**A:** In dem neu veröffentlichten Anhang X der Typgenehmigungsverordnung wird der standardisierte Zugang zu den Fahrzeug-OBD-Informationen und zu den diebstahl- und sicherheitsrelevanten Reparatur- und Wartungsinformationen (Repair and Maintenance Information - RMI) geregelt. Dies bedeutet, dass die Fahrzeughersteller (OEM) diese Informationen nach einem in den DIN EN ISO 18541-1 bis DIN EN ISO 18541-4 geregelten Prozess auf ihren Webseiten bereitstellen müssen. Unabhängige Marktteilnehmer müssen sich nach einheitlich festgelegten Kriterien - dem SERMI-Schema (SERMI = Security-Related Vehicle Repair and Maintenance Information) - durch eine Konformitätsbewertungsstelle prüfen und autorisieren lassen, um auf diese RMI zugreifen zu können. Diese Autorisierung muss von allen OEM, die Fahrzeuge in der Europäischen Union typgenehmigen lassen, akzeptiert werden und gilt für diebstahl- und

sicherheitsrelevante Reparatur- und Wartungsinformationen über die „RMI-Webseite“ der OEM als auch für den Zugang zu diebstahl- und sicherheitsrelevanten OBD-Informationen über die OEM-Diagnosesysteme.

**F: Worauf bezieht sich das SERMI-Schema konkret?**

**A:** Auf den Zugang zu diebstahl- und sicherheitsrelevanten Reparatur- und Wartungsinformationen über die technischen Portale der Fahrzeughersteller sowie diebstahl- und sicherheitsrelevante OBD-Informationen über die OEM-Diagnosesysteme.

**F: Was ist mit sicherheitsrelevanten Reparatur- und Wartungsinformationen genau gemeint?**

**A:** Sicherheitsrelevante Reparatur- und Wartungsinformationen oder sicherheitsrelevante RMI bezeichnet die Informationen, Software, Funktionen und Dienstleistungen, die für Reparatur und Wartung der vom Hersteller in einem Fahrzeug eingebauten Funktionen erforderlich sind, um zu verhindern, dass das Fahrzeug gestohlen oder weggefahren wird bzw. um zu ermöglichen, dass das Fahrzeug zurückverfolgt und wieder in den Besitz genommen werden kann (Quelle: Verordnung (EU) 2021/1244 zur Änderung des Anhangs X der Verordnung (EU) 2018/858 Anlage 3 Nr. 2.1.3.). Eine Spezifikation hierzu wird durch die Fahrzeughersteller erfolgen.

**F: Was sind Fahrzeug-OBD-Informationen?**

**A:** Fahrzeug-OBD-Informationen umfassen Informationen, die von einem On-Board-Diagnosesystem (OBD-System) generiert werden, das sich in einem Fahrzeug befindet oder an einen Motor angeschlossen und in der Lage ist, eine Fehlfunktion festzustellen und deren Auftreten gegebenenfalls durch ein Warnsystem anzuzeigen und mithilfe rechnergespeicherter Informationen den wahrscheinlichen Bereich von Fehlfunktionen anzuzeigen sowie diese Informationen nach außen zu übermitteln (Quelle: Verordnung (EU) 2018/858 (Typgenehmigungs-verordnung)).

**F: Ist das Autorisierungsverfahren SERMA eine eigene Vorgehensweise der Verbandsorganisation des Kfz-Gewerbes?**

**A:** Der Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks (BIV) hat am 12.10.2021 unter der Marke SERMA (Secure Repair and Maintenance Authorization) die Akkreditierung nach dem SERMI-Schema für eine neue Konformitätsbewertungsstelle bei der Deutschen Akkreditierungsstelle - DAkkS - beantragt. Der Name SERMA stellt die Produktmarke und den Namen dieser neuen Konformitätsbewertungsstelle dar, die den Kfz-Betrieben zeigt, dass es sich um die Autorisierung der Mitarbeiter handelt, die diese von SERMA erhalten können. Der Geltungsbereich dieser Akkreditierung ist das SERMI-Schema auf Grundlage des Anhang X der Typgenehmigungsverordnung (EU) 2018/858.

**F: Wie funktioniert der Zugang zu technischen Informationen heute und was ändert sich nun?**

**A:** Wer heute Diagnosesysteme oder Zugang zum technischen Portal der Fahrzeughersteller hat, muss sich für jeden Fahrzeughersteller einzeln registrieren. Zusätzlich zur normalen Registrierung verlangen die meisten Fahrzeughersteller eine erweiterte Registrierung für den Zugang zu diebstahl- und sicherheitsrelevanten Reparatur- und Wartungsinformationen. Dies wird zukünftig durch die SERMA-Autorisierung entfallen. Das bedeutet, dass sich eine Werkstatt und deren Personal

nur einmal einem Autorisierungsprozess unterziehen muss, der fünf Jahre gültig ist und für alle Fahrzeughersteller und deren Systeme gilt.

**F: Erleichtert SERMA unabhängigen Marktteilnehmern den Zugang zu sicherheits- und diebstahlrelevanten Reparatur- und Wartungsinformationen?**

**A:** Eine Erleichterung für Betriebe ergibt sich insofern, als dass Betriebe sich nicht mehr bei jedem einzelnen Fahrzeughersteller - nach unterschiedlichen Kriterien - autorisieren lassen müssen, um Zugang zu diesen Reparatur- und Wartungsinformationen zu erhalten. Die Autorisierung durch SERMA muss entsprechend der Typgenehmigungsverordnung (EU) 2018/858 mit dem neu geregelten Anhang X von allen Fahrzeugherstellern, die Fahrzeuge in der EU typgenehmigen lassen, akzeptiert werden.

**F: Welche Kosten sind mit der Autorisierung durch SERMA für die Werkstatt verbunden?**

**A:** Das lässt sich noch nicht genau abschätzen, aber sicherlich werden die Entgelte für den Zugang zu diebstahl- und sicherheitsrelevanten Reparatur- und Wartungsinformationen im neuen SERMA-System günstiger sein, als dies heute der Fall ist.

**F: Wird der gesamte Betrieb über SERMA akkreditiert oder einzelne Personen?**

**A:** Der einzelne Betrieb muss zugelassen und die Mitarbeiter müssen autorisiert werden. Akkreditiert werden nur die Konformitätsbewertungsstellen, z. B. SERMA als Konformitätsbewertungsstelle des Bundesinnungsverbandes des Kraftfahrzeughandwerks (BIV). Das System muss bis Mitte des Jahres 2023 durch alle Beteiligten umgesetzt werden. Idealerweise sind die Mitarbeiter der Betriebe bereits vorher autorisiert.

**F: Ist die Autorisierung Pflicht oder freiwillig?**

**A:** Die Autorisierung ist nur bedingt freiwillig, denn wenn ein Betrieb keine Autorisierung besitzt, bekommt dieser zukünftig weder Zugang zu diebstahl- und sicherheitsrelevanten Reparatur- und Wartungsinformationen über die technischen Portale der Fahrzeughersteller noch zu diebstahl- und sicherheitsrelevanten OBD-Informationen über die OEM-Diagnosesysteme und kann so nicht mehr am Wettbewerb teilnehmen.

**F: Gilt die SERMA-Anmeldung nur für Innungsbetriebe?**

**A:** Grundsätzlich kann jeder Betrieb durch SERMA zugelassen werden und seine Mitarbeiter ebenfalls durch SERMA autorisieren lassen. Der Betrieb muss hierfür nachweisen, dass er legal arbeitet und seine benannten Mitarbeiter persönlich zuverlässig sind. Interessierte Betriebe können sich bei SERMA anmelden. Sobald das genaue Anmeldeverfahren und die Anforderungen feststehen, wird dazu über die Verbandorganisation informiert.

**F: Wie steht der ZDK zur Rechtmäßigkeit der aktuellen Security Gateway-Lösungen der Fahrzeughersteller?**

**A:** Durch die im September 2020 in Kraft getretene Typgenehmigungsverordnung (EU) 2018/858, in der beschrieben wird, dass Kraftfahrzeuge gegen den Zugriff unberechtigter Dritter geschützt sein müssen, sind diese Security Gateway-Lösungen rechtmäßig. Des Weiteren beschreibt die UNECE-Regel 155 „Cyber security and cyber security management system“ Maßnahmen, die die

Fahrzeughersteller umsetzen müssen. Auch dort spielt das Autorisierungsverfahren nach dem SERMI-Schema eine wichtige Rolle, da SERMI unabhängige Marktteilnehmer gegenüber den Fahrzeugherstellern als „berechtigte Dritte“ ausweist. Der ZDK setzt sich zudem politisch dafür ein, den Anwendungsbereich des SERMI-Verfahrens auch auf die Nutzung von Mehrmarkendiagnosesystemen auszuweiten und somit den Zugang zu Fahrzeugen mit Security Gateway zu erhalten. So wäre ein einheitliches Autorisierungsschema sowohl für den Zugang zu diebstahl- und sicherheitsrelevanten Reparatur- und Wartungsinformationen als auch für den berechtigten Zugang zu Fahrzeugen mit Security Gateway etabliert.

**F: Wie ergänzt SERMA die Aktivitäten der Diagnosegerätehersteller, die selbst Zugangszertifikate anbieten?**

**A:** SERMI-Zertifikate dienen nicht der Entschlüsselung von Security Gateways. Die SERMI-Autorisierung muss man sich wie bei den meisten Online-Angeboten, z. B. das TAN-Verfahren beim Online-Banking, vorstellen. Das Zertifikat kann wie ein Ausweis angesehen werden, welches durch ein Trustcenter verwaltet wird und beispielsweise den Betrieb gegenüber dem Fahrzeughersteller anonym als „Autorisiert“ meldet. Der ZDK setzt sich allerdings politisch dafür ein, die Autorisierung auch für die Nutzung von Mehrmarkendiagnosesystemen nutzen zu können.

Quelle: <https://www.serma.eu/>