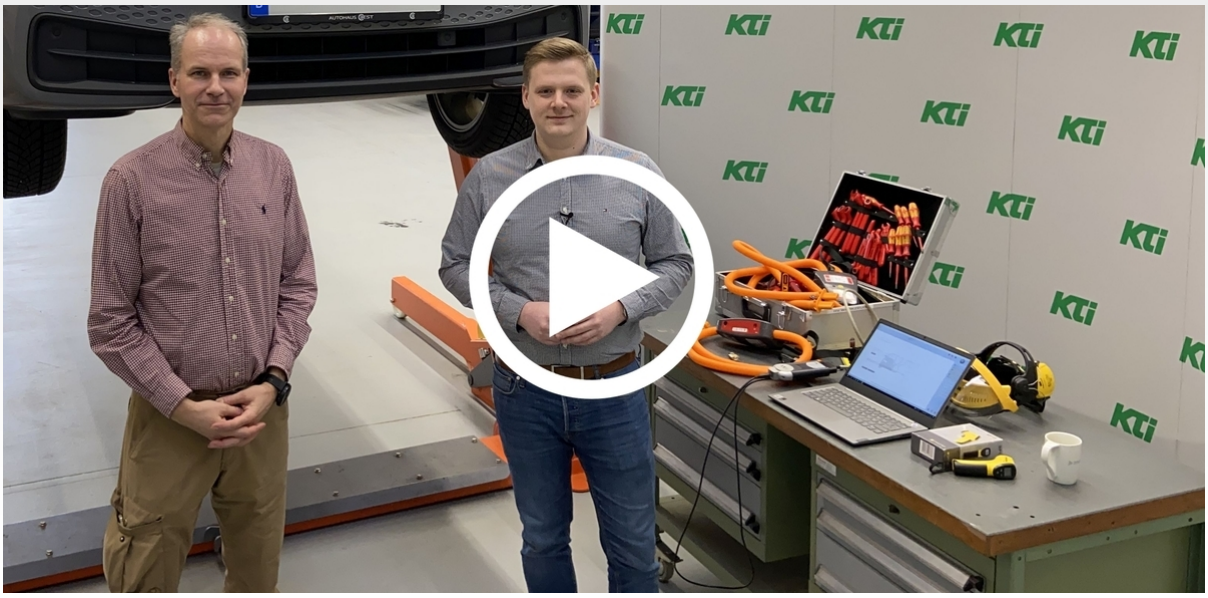
SCHADEN.NEWS



22.06.2022

ELEKTROMOBILITÄT: „BATTERIEREPARATUR WIRD SCHLÜSSELROLLE SPIELEN“

Rund 600.000 rein batterie-elektrische Fahrzeuge sind aktuell in Deutschland zugelassen. „Damit ist der Anteil der Elektroautos im Vergleich zu 48 Millionen zugelassenen Verbrennern aktuell noch eher klein. Aber wir verzeichnen hier ein deutliches Wachstum“, betont Rainer Kühl, Leiter Projektmanagement und Prokurist beim Kraftfahrzeugtechnischen Institut (KTI), in diesem Zusammenhang.

Das Forschungsinstitut in Lohfelden bei Kassel analysiert bereits seit mehreren Jahren die Reparaturmöglichkeiten bei rein batterieelektrischen (BEV) Fahrzeugen und appelliert in diesem Zusammenhang an K&L-Betriebe, sich darauf einzustellen.

QUALIFIKATIONSSTUFE BEREITS FÜR SCHADENBEURTEILUNG UNERLÄSSLICH

„Unser Schwerpunkt liegt dabei auf der Diagnose und der Bewertung der Schäden sowie dem anschließenden richtigen Reparaturweg“, konkretisiert Philipp Fuchs die Arbeit des Teams in Lohfelden. Dabei betont er noch einmal, dass Werkstätten nicht umhin kämen, sich für Arbeiten an Elektrofahrzeugen zu qualifizieren, auch wenn die Hochvoltkomponenten im Schadenfall nur selten direkt beschädigt werden. Denn, so der Experte: „Bereits für die Schadenbeurteilung benötigt der Werkstattmitarbeiter die Qualifikationsstufe 2S, um überhaupt einschätzen zu können, ob eine Hochvoltkomponente betroffen ist.“ Das heißt konkret: Nur eine fachkundige Person (FHV) für Arbeiten an HV-Systemen im spannungsfreien Zustand darf die Bewertung vornehmen. Sofern keine Hochvoltkomponenten betroffen sind, kann die Reparatur durch eine fachkundig unterwiesene Person – sprich mit der niedrigsten Qualifikationsstufe 1S – durchgeführt werden.

„BATTERIE SPIELT SCHLÜSSELROLLE“

Ein besonders Augenmerk legt das Forschungsinstitut bei seiner Arbeit auf die Reparatur der Hochvoltbatterie selbst. „Die Batterie spielt eine Schlüsselrolle beim Thema Nachhaltigkeit. Ein Austausch der Batterie steht im genauen Widerspruch zu dem grundsätzlichen Anspruch, dass BEV-

Fahrzeuge nachhaltig sind“, betont Rainer Kühl. Deswegen sei es wichtig, dass die Automobilhersteller – vor allem bei verhältnismäßig kleinen Gehäuseschäden – eine Reparatur gewährleisten. Sowohl durch das zur Verfügung stellen von Herstellerinformationen als auch von Ersatzteilen. Dies sei aktuell noch nicht bei allen Herstellern gegeben, wie der Projektleiter im Video erklärt.

Übrigens: Wie beispielsweise die Zustandsbewertung einer Batterie oder der Modultausch zu erfolgen haben, darüber können sich Interessierte im Juli live informieren. Mehr Details dazu finden Sie in der Infobox links.

KTI WILL BETRIEBEN ORIENTIERUNG GEBEN

Als unabhängiges Forschungsinstitut stellt das KTI die Ergebnisse seiner Arbeit der Karosserie- und Lackierbranche auch öffentlich zur Verfügung. Bereits Ende 2020 veröffentlichte das Team einen Leitfaden zum Umgang mit batterieelektrischen Fahrzeugen, der kontinuierlich aktualisiert und erweitert wird. Dieser ist, ebenso wie viele technische Informationen z.B. zur Zustandsbewertung von HV-Batterien, über die Wissensplattform repair-pedia abrufbar. „Wir wollen allen Marktteilnehmer und insbesondere K&L-Betrieben eine Orientierung geben, um im Umgang mit batterieelektrischen Fahrzeugen Erfahrungen und Routine zu erlangen“, erklärt Rainer Kühl gegenüber schaden.news abschließend.

MOBILITÄTSWENDE TRIFFT ALLE WERKSTÄTTEN

Warum Betriebe sich auf das Thema Elektromobilität einstellen müssen und welche Herausforderungen in puncto Herstellervorgaben und Reparatur dabei aktuell noch bestehen, darüber diskutierten Experten beim Schadentalk im Web-TV im April. Mit dabei waren Betriebsinhaber Dragan Dojmi, AkzoNobel-Manager Kai Gräper, Andreas Brodhage, Geschäftsführer Global Automotive Service (G.A.S.), sowie Stefan Sauer von Cognizant Mobility. Die Sendung mit dem Titel „Unter Strom – Wie gehen K&L-Betriebe mit E-Mobilität um?“ ist als Aufzeichnung auf YouTube jederzeit verfügbar.

Carina Hedderich