



13.03.2024

DEKRA UND KTI PRODUZIEREN SCHULUNGSVIDEOS RUND UM E-AUTOS FÜR SACHVERSTÄNDIGE

Ist die HV-Batterie eines verunfallten E-Autos als kritisch oder gar gefährlich einzustufen? Wie viel AW werden für die Spannungsfreischaltung laut Herstellervorgaben veranschlagt? Und kann das Batteriegehäuse bei einer Beschädigung repariert werden oder muss die komplette HV-Batterie ausgetauscht werden? Diese und weitere Fragen könnten sich für Sachverständige bei der Besichtigung verunfallter Elektrofahrzeuge stellen. Zwar sind diese aktuell noch eher die Ausnahme, als die Regel – doch angesichts steigender Zulassungszahlen wird sich dies perspektivisch ändern.

Um ihre Sachverständigen über die HV-Qualifizierung hinaus für diese Themen weiter zu sensibilisieren, hat die Sachverständigenorganisation DEKRA in Zusammenarbeit mit dem Kraftfahrzeugtechnischen Institut drei umfangreiche Schulungsvideos produziert. „Natürlich verfügen unsere Sachverständigen über die Zertifizierung 1S bis 3S gemäß DGUV 209-093. Diese Qualifizierungen helfen bei der Unfallbegutachtung aber wenig, wenn es beispielsweise um Herstellervorgaben, AW oder Reparaturmöglichkeiten geht. Deshalb stellen wir ihnen mit den

Schulungsvideos allgemeingültige Informationen rund um den Umgang mit verunfallten BEV zur Verfügung“, erklärt Michael Süß, Technical Service Manager bei DEKRA.

SCHULUNGSVIDEOS ZU FÜNF GÄNGIGSTEN E-AUTO-MODELLEN IN DEUTSCHLAND

In den Videos werden dabei fünf Modelle der fünf gängigsten Plattformen mit den höchsten Zulassungszahlen in Deutschland und damit einhergehend die jeweiligen Herstellerplattformen unter die Lupe genommen: der VW ID. 3 (MEB-Plattform, Volkswagen), der Tesla Model Y (Model 3/Y Plattform), der Renault Zoé, der Opel Corsa E (CMP-Plattform/Stellantis) sowie ein Hyundai Ioniq 5 (E-GMP-Plattform Hyundai/Kia). „Thematisch unterteilen sich die Videos wie folgt: die grundsätzliche Vorgehensweise mit verunfallten BEV inklusive Gefährdungsbeurteilung, die Spannungsfreischaltung und Wiederinbetriebnahme des HV-Systems sowie die Reparaturmöglichkeiten an der HV-Batterie“, erklärt Michael Süß.

Unterstützung für die praktische Umsetzung erhielt DEKRA dabei vom Kraftfahrzeugtechnischen Institut. **Die Schadenforscher beschäftigen sich seit mehreren Jahren intensiv mit dem Umgang verunfallter batterieelektrischer Fahrzeuge, geben Marktteilnehmern immer wieder nützliche Leitfäden rund um Spannungsfreischaltung oder Gefährdungsbeurteilung an die Hand und untersuchen auch intensiv die Reparaturmöglichkeiten einzelner Batterien.** Philipp Fuchs, Projektingenieur Schadenforschung beim KTI und VDI Fachingenieur für Elektromobilität, erklärt in den 35 bis 70 Minuten langen Videos nicht nur, welche Ausrüstung konkret benötigt wird, sondern präsentiert auch Schritt für Schritt die Vorgehensweise.

VON HERSTELLER ZU HERSTELLER UNTERSCHIEDLICHE VORGABEN

So zeigt der Experte beispielsweise an jedem der fünf Fahrzeuge die Spannungsfreischaltung, wie die Spannungsfreiheit überprüft wird und wie anschließend die Wiederinbetriebnahme zu erfolgen hat. Am Beispiel der HV-Batterie des VW ID.3 führt er zudem einen Modultausch durch.

Philipp Fuchs weiß: „Die Datenlage und auch die Batterie-Reparaturmöglichkeiten sind von Hersteller zu Hersteller unterschiedlich. Gerade für Sachverständige, die es täglich mit anderen Modellen zu tun haben, ist eine Orientierung deshalb wichtig. Auf der MEB-Plattform von Volkswagen ist die Datenlage beispielsweise sehr gut, bei Renault hingegen ausbaufähig. Bei Hyundai gibt es verstärkt Ersatzteilprobleme bezogen auf die Batterie, für Tesla gibt es überhaupt keine Reparaturmöglichkeiten und bei Opel darf die Reparatur nur im Reparaturzentrum des Herstellers erfolgen.“

SCHULUNGSVIDEOS IN KÜRZE AUF E-LEARNINGPLATTFORM VERFÜGBAR

Die drei Videos stehen für die insgesamt rund 3.500 Schadengutachter von DEKRA in Kürze auf der E-Learningplattform zum Abruf bereit. Für Michael Süß ein wichtiger Meilenstein: „Mit den Videos geben wir unseren Sachverständigen eine jederzeit abrufbare und allgemeingültige Hilfestellung an die Hand, bis sie Routine im Umgang mit verunfallten E-Autos gesammelt haben. Zudem planen wir, ähnliche Tutorials für Nutzfahrzeuge zu erstellen.“ Darüber hinaus werden die Videos auch den Gesellschaftern des Kraftfahrzeugtechnischen Instituts zur Verfügung gestellt werden. Ob und in welcher Form diese künftig auch für Werkstätten einsehbar sind, ist aktuell noch nicht klar.

Carina Hedderich