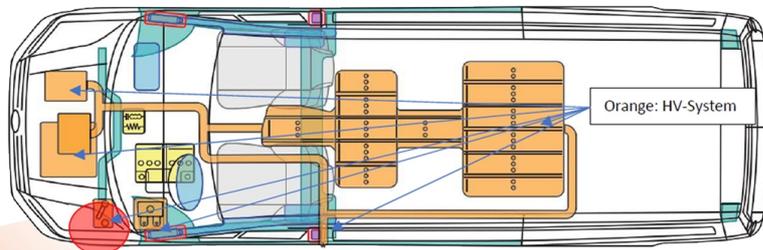


Trennstelle HV

**E-CRAFTER**  
Elektroantrieb



19.06.2020

## VW E-CRAFTER: ZUSATZMASSNAHMEN BEIM KOTFLÜGELTAUSCH

Durch Parkunfälle verursachte Dellen am vorderen Kotflügel sind ein häufiges und gut kalkulierbares Schadenbild. Muss das beschädigte Teil erneuert werden, weisen die **in der aktuellen Technischen Mitteilung der IFL** zur Schadenkalkulation an einem VW e-Crafter verwendeten Programme nach erfolgter VIN-Identifizierung automatisch noch weitere Arbeitspositionen aus. Inklusive Einstellung der Radarsensoren, einer Hohlraumkonservierung sowie einer geführten Fehlersuche kommt auf diese Weise – ohne Lackierung – ein Zeitaufwand von drei Stunden (300 Zeiteinheiten) zusammen. Allerdings blieb es nicht dabei.

### HV-FACHKRAFT TRIFFT ENTSCHEIDUNG ZU SPANNUNGSFREISCHALTUNG

Bei der vor Beginn der Arbeiten durch einen qualifizierten Hochvolttechniker bzw. eine fachkundige Person vorschriftsmäßig durchzuführenden Beurteilung des Fahrzeugs stellte sich nämlich heraus, dass das HV-System vor Reparaturbeginn zwingend deaktiviert werden musste. Der Grund: Die Prüfung durch die HV-Fachkraft ergab, dass sich die HV-Trennstelle, die laut Dokumenten vorne links im Motorraum verbaut ist, tatsächlich vorne rechts im inneren Bereich des Kotflügels befindet und für die Reparatur gelöst und bei Seite gelegt werden musste.

### WEITERE ARBEITEN FÜHREN ZU VERDOPPLUNG DER REPARATURZEIT

Die Deaktivierung wurde mittels Original-VW-Software über EuroDFT durchgeführt und der Arbeitsbereich um das entsprechend markierte Fahrzeug nach BG-Vorgaben abgeschränkt. Nach der Reparatur, bei der auch noch die De- und Montage des Scheinwerfers sowie Abdichtarbeiten am

neuen Bauteil erforderlich wurden, fielen im Zuge der Reaktivierung weitere Tätigkeiten an. Dazu zählten die vorbereitenden Arbeiten für die Kalibrierung des Radarsensors (Sichtkontrolle Fahrwerk / Reifenluftdruck / Beladungszustand), die Einstellung des Scheinwerfers, die Bereitstellung eines Batterieladegeräts für eine störungsfreie geführte Fehlersuche sowie die über das Diagnosetool durchgeführte dynamische Kalibrierfahrt. In Summe verdoppelte sich so die Gesamtreparaturzeit auf sechs Stunden (600 ZE).

## **HERSTELLERINFORMATIONEN UND PRÜFUNG VOR ORT ENTSCHEIDEN ÜBER REPARATURMASSNAHMEN**

Die IFL weist die Reparaturbetriebe vor dem Hintergrund dieser Erkenntnisse darauf hin, dass zusätzlich zu den in den Ergebnissen der Kalkulationssysteme ausgewiesenen Arbeitszeitrichtwerten weiterer Aufwand (Arbeitszeit, Material etc.) erforderlich sein kann und entsprechend berechnet werden muss. Die Entscheidung darüber, ob eine Deaktivierung des HV-Systems erforderlich ist, trifft die zuständige fachkundige Person und erfolgt aufgrund der Original-Herstellervorgaben sowie der aktuellen Situation vor Ort. „Das Spannungsfreischalten gemäß der tagesaktuellen und fahrzeugspezifischen (VIN-abhängigen) Fahrzeughersteller-Vorgaben sowie nach Vorgaben der Berufsgenossenschaft und der Feuerwehr ist nicht Bestandteil von Gemeinkosten bzw. der Stundenverrechnungssätze. Diese Aufwendungen (Stand der Technik) geschehen auftragsbezogen und müssen dem Auftrag entsprechend zugeordnet und abgerechnet werden“, lautet das Fazit der Interessengemeinschaft.

Christoph Hendel