

Az elektromos gépkocsik javítása drágább, mint a belsőégésű gépkocsiké

Allianz Hungária Zrt.

- **javítási előírások miatt költségesebb az elektromos gépkocsik baleseti javítása**
- **Több a baleseteket és tüzeseteket követő utólagos költség**
- **Az elektromos gépkocsiknál nem magasabb a tűzkockázat**

Gyors ütemben növekszik a közúti forgalomban közlekedő elektromos gépkocsik száma. 2021. júliusában 40 százalékkal kevesebb új benzines gépkocsit helyeztek forgalomba Németországban, mint 2020. júliusában, míg a dízelautók esetében 48 százalékos visszaesés volt megfigyelhető. Az elektromos járművek és a hálózatról tölthető hibridek már az év első hét hónapjában átvették az új gépkocsik piacának csaknem egynegyedét. De vajon mekkora az elektromos járművek biztosítási kockázata?

2021. szeptember 22-én Ismaningben a 9. Allianz Motor Day eseményen mutatta be az Allianz Technológiai Központ (AZT) legfrissebb tanulmányát a baleseti és tűzkár kockázatokkal kapcsolatos kártapasztalatokról. A vizsgálatok során az elektromos

töltőcsatlakozóval rendelkező, jelentős elektromos hatótávolságú járműveket ért károkat elemezték a 2018. és 2020. közötti időszakban. „Az elektromos gépkocsik külsőre alig különböznek a hagyományos meghajtású járművektől. Az akkumulátor miatt azonban nehezebbek és általában merevebb szerkezetűek is. Az akkumulátort baleset esetén a lehető legjobban védeni kell a sérülésekkel szemben. Ezért az elektromos gépkocsik kialakítása a külső karosszéria lemezek alatt eltér a hagyományos meghajtású járművekéétől” – magyarázta Carsten Reinkemeyer, az AZT biztonsági kutatásokkal foglalkozó részlegének igazgatója az Allianz eseményén.



A tanulmány főbb eredményei

A károk tekintetében az elektromos gépkocsik alapvetően nem térnek el a hagyományos meghajtású járművektől. A baleseti károk javításában ugyanakkor egyértelműen különböznek, mivel az elektromos gépkocsik javítására vonatkozó szabványok és gyártói előírások eltérőek. Például gyorsan eljuthatunk a totálkárig, amennyiben a gyártói előírások megsabadják, hogy az akkumulátort kötelező leselejtezni a légzsák kinyílásának esetén. Még egy nyest által megrágott nagyfeszültségű kábel javítása sem megoldott jelenleg. Ez jelentősen növeli a kárköltegeket. A javításhoz szükséges kábelkészlet akár 7000 euróba is kerülhet. Van azonban más megoldás: egyes gépjárműgyártók cserélhető védőburkolatot használnak. Ez akár 97 százalékkal is csökkentheti a javítási költségeket.

Az utólagos költségek miatt drágábbak a károk

Az AZT tanulmánya arra a fontos tényre is rávilágított, hogy a súlyosan károsodott elektromos járművek tulajdonosai a javítási költségeken túl további kiadásokkal is szembesülhetnek. Elviekben elektromos gépkocsit csak olyan szerviz javíthat, amely minősítéssel rendelkezik a gyújtószikra-mentes nagyfeszültségű járművek javítására. Ha a gyújtószikra-mentesség a károsodás mértéke miatt nem garantálható – és ez a helyzet a károk viszonylag kisebb, de annál költségesebb része esetén –, akkor a szerviz személyzetének képzettsége nem elegendő. A kártapasztalataink alapján az ilyen késedelmek a kárrendezésben meghosszabbítják a javítási időt. „Mindez nem felel meg az ügyfél-elégedettségi előírásainknak. A gyártóknak szabványosított megoldásokat kell kialakítaniuk” – jelentette ki Reinkemeyer. A hagyományos meghajtású járművek baleseti kárainak javításához képest az is eltér, hogy az akkumulátor még akkor is nagy mennyiségű energiát tárol, ha maga a rendszer már nem működőképes, így a tűzvédelmi óvintézkedések további költségekhez vezetnek.

Nincs járulékos tűzkockázat elektromos gépkocsik esetén

Németországban évente mintegy 15 ezer kigyulladt járműről érkezik bejelentés. Ebből az elektromos gépkocsik aránya még egy százaléknál is jelentősen kevesebb. „Vizsgálatunk során még mindig nem látunk magasabb tűzkár valószínűséget elektromos járművek esetében a hagyományos benzines, illetve dízelhajtású járművekhez képest” – mondja Reinkemeyer.

Az elektromos gépkocsik javítása drágább, mint a belsőégésű gépkocsiké