



- Teknologisk Institut bør forblive i en uvildig rolle og forholde sig neutralt til den frie konkurrence, udtaler Thomas Krebs, SKAD

Elbiler klares fint på frie værksteder

SKAD går i rette med ny håndbog fra Teknologisk Institut.

SKAD: Med stor interesse læste vi artiklen i Motor-magasinet nr. 12 side 16 om en konklusion fra Senior Projektleder Kjeld Nørregaard, Teknologisk Institut. I artiklen beskrives det nærmest, at frie værksteder ikke efteruddannes i den nye teknologi, som el- og hybridbiler indeholder. Der afholdes, så vidt det er SKAD bekendt, løbende kurser for frie værksteder i håndtering af el- og hybridbiler. Sågar ophuggervirksomheder har gennemgået sikkerhedsmæssige kurser. Flere frie værksteder har specialiseret sig på el- og hybridbiler, så man kan matche behovet hos kunderne, og der kommer løbende flere til.

Det er godt med vejledninger, og det er godt med information, og vi byder også vejledningen fra I-Bar velkommen. I SKAD har vi i skadebranchen haft stor fokus i flere år på el- og hybridbiler, da vores værksteder ikke kun skal servicere men også skadehåndtere bilerne. Derfor findes der i SKAD stor viden på området.

Vi vil i denne sammenhæng gøre opmærksom på, at et SKAD-medlem, der er Eurogarant certificeret skadeværksted samt Årets karrosseriværksted 2015, kun få kilometer væk fra Teknologisk Institut i Århus, håndterer Tesla biler uden problemer, og her taler vi avancerede skader med højrisiko håndtering. Også flere andre SKAD-medlemmer håndterer kommunebiler, der er drejet af el.

Når en skadet el- eller hybridbil stilles ud i gården til et værksted, så er det vigtigt, at forholdsreglerne er i orden.

SKAD har i flere år efterlyst en klar lovgivning, da stærkstrømsreglementet ikke tager hensyn til el- og

hybridbiler. Heller ikke Arbejdstilsynet er til særlig megen nytte, når talen falder på el- og hybridbiler.

Behov for efteruddannelse
SKAD vil også gøre opmærksom på Rescue Guide for redningspersonale, som kan erhverves hos Erhvervsskolernes Forlag under ISBN 978-87-7082-220-6. Vi kan også henvise til bogen IA-HEV – Hybrid & Electric vehicle, udgivet af ieahev.org. Desuden har vi et tæt samarbejde med vores tyske søsterorganisation ZKF, der har stor ekspertise på el- og hybridbilsområdet.

Vi er enige i, at branchen generelt har behov for efteruddannelse, ikke mindst på sikkerhedsområdet. Der er fortsat forhold, som ikke er inkluderet i de kurser, som nogle skoler afholder. I denne sammenhæng henviser vi til de mange artikler, vi har skrevet omkring udfordringerne og ikke mindst fare ved at håndtere 400VDC, som kan slå en person ihjel på millisekunder. Ikke at forglemme udvikling af farlige dampe fra nogle typer batterier. Heldigvis er der sket meget, siden de gamle C1'er blevet bygget om til el, som slet ikke kunne modstå påkørsel.

Afslutningsvis vil vi gøre opmærksom på, at vi har den opfattelse, at Teknologisk Institut er en neutral aktør i branchen og ikke gør forskel på branchens virksomheder. Det vil klæde Teknologisk Institut at forblive i en uvildig rolle og forholde sig neutralt til den frie konkurrence.

På vegne af Sammenlutningen af Køretøjsbyggere og Autooprettere i Danmark (SKAD), direktør Thomas Krebs

Håndbog skaber debat

I sidste uge bragte Motor-magasinet en artikel, som har fået en række aktører i autobranche op af sæderne. Artiklen omtalte en ny håndbog fra Teknologisk Institut, hvori det blev konkluderet, at det overvejende bør være bilfabrikanternes egne værksteder, der udfører opgaver på elbiler. Den udmelding vækker bestemt ikke begejstring hos de frie værksteder. Her bringer vi indlæg fra tre af repræsentanterne, Dansk Bilbrancheråd, AUTIG og SKAD.

Konkurrenceforvridning!

Også Dansk Bilbrancheråd er utilfreds med håndbog fra Teknologisk Institut.

Dansk Bilbrancheråd: Hos Dansk Bilbrancheråd hilser vi en ny håndbog fra Teknologisk Institut om reparation og servicering af el- og hybridbiler velkommen. Desværre er omtalen af bogen fejlagtig.

I sidste uge blev Kjeld Nørregaard fra Teknologisk Institut i Motor-magasinet digitale udgave taget til indtægt for denne overskrift: "Kun mærkeværksteder bør lave elbiler".

Vi går ud fra, at der er tale om en misforståelse, fordi hvis ikke der er tale om en misforståelse, så har Teknologisk Institut et problem.

I omtalen i Motor-magasinet trykte og digitale udgave står, at "som udgangspunkt bør opgaver med drivlinje og batteri i el- og hybridbiler kun udføres af mærkeværkstederne. Det konkluderer Teknologisk Institut i en ny håndbog kaldet 'El- og hybridbiler – Sikkerhed ved reparation og vedligehold'".

Konkurrenceforvridning
Teknologisk Institut er en delvist offentligt finansieret organisation og bør



Klaus Krabbe, kommunikationschef i Dansk Bilbrancheråd.

som sådan være upartisk i enhver henseende. Hvis Teknologisk Institut står på mål for ordlyden i Motor-magasinet, er der tale om konkurrenceforvridning af markedet til fordel for mærkeværkstederne og ulempe for de mærkeuafhængige værksteder.

For naturligvis reparerer de mærkeuafhængige værksteder også el- og hybridbiler, og det gælder også komponenter som drivlinje og batteri. Der er tale om en bil – ikke en rumraket.

De mærkeuafhængige værksteder er kendt for at

kunne reparere biler uanset mærke og teknologi. Gennem de sidste 100 år har de frie værksteder med stor succes fulgt med den teknologiske udvikling, og det talent omfatter også drivmidler. Det vil sige, at de mærkeuafhængige værksteder også reparerer el- og hybridbiler, og det gælder uanset fabrikatet.

Selve håndbogen er som helhed en udmærket og informativ tryksag bortset fra en fejl på side 9. Her står, at "Fabrikantens eget værksted bør udføre følgende arbejde:"

Her burde naturligvis have stået: "Kun værksteder med de nødvendige kvalifikationer bør udføre følgende arbejde:"

Arbejdet, som sætningen henviser til, er:

- Alle problemer relateret til højvoltsbatteriet
- Servicering af DC/DC-konvertering, som oplader 12V batteriet
- Højeffekt-inverteren, der regulerer elmotorens omdrejningshastighed
- Fysiske reparationer nær højvoltsbatteriet eller ledninger hertil/fra

• Alle tegn på defekter og funktionsfejl i den elektriske drivlinje eller dennes komponenter, herunder brand eller overophedning
Til orientering er der blandt Dansk Bilbrancheråds godt 1.800 medlemmer adskillige værksteder, som har de nødvendige kvalifikationer til at reparere el- og hybridbiler uden fare for at slå hverken bil eller mekaniker ihjel.

*Klaus Krabbe
Kommunikationschef,
Dansk Bilbranche Råd*

Håndbog er et mest et partsindlæg

Uheldig generalisering kaster skygge over ny vejledning om reparation af el- og hybridbiler, mener AUTIG.

AUTIG: Overskriften "Kun mærkeværksteder bør lave elbiler" på Motor-magasinet netavis den 4. april fremkalder hovedrysten i AUTIG, men det er ordvalget i en ny håndbog fra Industriens Branchearbejdsmiljøråd, der ligger til grund for miseren, siger direktør Frank R. Hansen fra AUTIG.

I håndbogen, som blandt andre Bilbranchen under DI står bag, deler man arbejdsopgaverne op efter hvad "lokale værksteder" og "fabrikantens egne værksteder" kan, og den opdeling giver så anled-



Frank R. Hansen, direktør, AUTIG.

ning til overskriftens fejlkonklusion.

De uafhængige værkste-

der bliver endnu engang forsøgt nedvurderet, men på helt forkerte præmisser. I de seneste år har mange mekanikere fra uafhængige autoværksteder været på kurser i reparation af elbiler. Og det er en uddannelsesopgave, som både fortsætter og vokser i takt med, at markedet udvikler sig.

I forhold til den beskedne bestand af el- og hybridbiler, der kører på de danske veje, kan relativt mange værksteder i dag tilbyde reparation og vedligeholdelse af disse biltyper og flere mekanikere er

løbende under uddannelse.

Vejledningen fra Industriens Branchearbejdsmiljøråd giver med den upræcise opdeling af værkstederne ikke en objektiv analyse af de aktuelle vilkår, men får karakter af et branchepolitisk partsindlæg om opgavefordelingen mellem uafhængige værksteder og mærkeværksteder.

*Frank R. Hansen,
direktør, AUTIG*

