

Elektromobilität

—

Allianz Schadenerfahrung

AZT Automotive GmbH / Reinkemeyer /
9. Allianz Autotag / 22. September 2021



Elektrofahrzeug im Vergleich



Opel Corsa 1.2 DiT

Ottomotor	74 kW
Preis ab	18.500 €
Crash-Masse	1245 kg



Opel Corsa-e

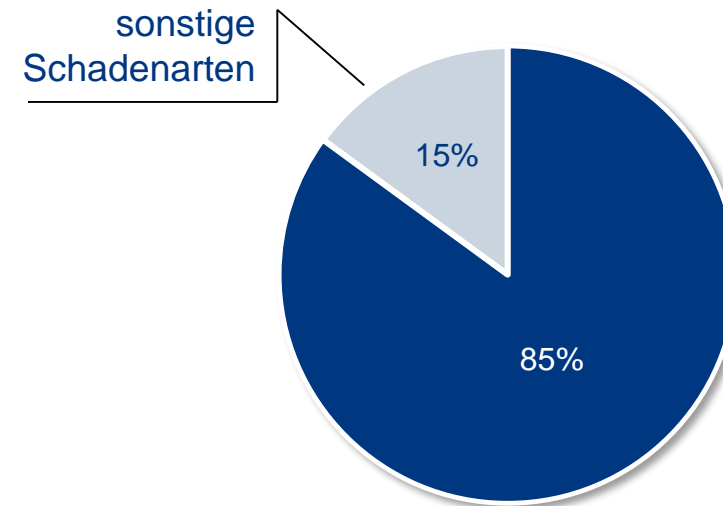
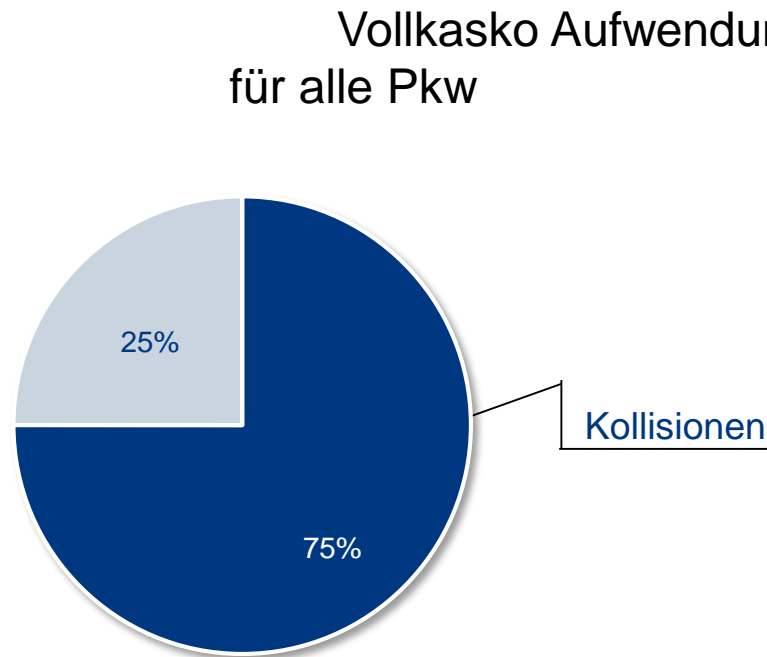
E-Maschine	100 kW
Preis n. Umweltbonus ab	29.900 €
Crash-Masse	1570 kg
Karosserieversteifungen, Deformations- schutz für HV-Batterie, Hochvoltanlage	

+ 35 % Leistung
+ 53 % Preis
+ 26 % Masse



Typklassensystem bewährt sich für Elektrofahrzeuge

- Wie bei anderen Antriebsarten dominieren Kollisionen das versicherungstechnische Risiko in Vollkasko
- Die Versicherer zahlen bei BEV mit 85 % der VK-Aufwendungen für Kollisionsschäden anteilig etwas mehr als bei konventionellen Antrieben



Quelle: GDV 2018-2020 & AZT



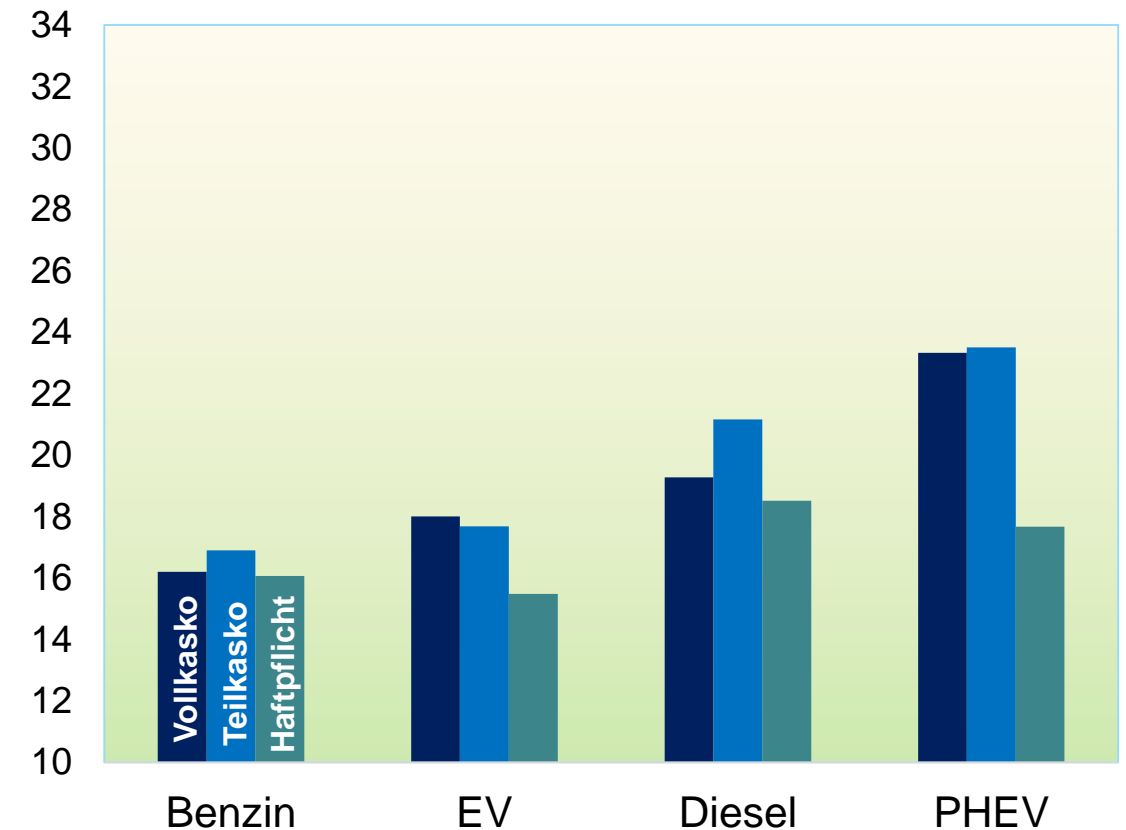
Typklassen

Vergleich der Antriebsvarianten

- BEV ähneln in Typklasse und Verteilung der Schadenarten den Benzinern
- PHEV ähneln in Typklasse und Verteilung der Schadenarten den Diesel-Pkw
- Sowohl BEV als auch PHEV liegen in den Typklassen über ihren Entsprechungen
- BEVs und PHEVs mit ggü. Benzinern bzw. Dieseln erhöhten Schadendurchschnitten

BEV Battery Electric Vehicle
PHEV Plugin Hybrid Electric Vehicle

Gewichtete Typklassen
nach Antriebsart



Quelle: GDV 2018-2020 & AZT

Kostentreiber bei Elektrofahrzeugen

Fahrzeugpopulation noch sehr jung

Herstellervorgaben und Regulierung

- Speziell qualifizierte und ausgerüstete Werkstatt erforderlich
- Teils sehr hohe Ersatzteilpreise
- Unklare Kriterien für die Schadeneinschätzung der Batterie
 - Teilweise zu pauschal (z.B. bei Auslösung von pyrotechnischen Rückhaltsystemen)
 - Zunehmend Unterbodenschäden

Neue Kostenpositionen

- Batteriediagnose – Fachwerkstatt oder Versand zum zentralen Prüfzentrum?
- Schäden an privater Lade-Infrastruktur
- Absicherung bei möglicher Schädigung der Batterie nach schwerer Beschädigung durch Unfall/Brand



Positivbeispiel: VW ID3 – Reparatur mit Batterie-Erhaltung trotz schweren Heckschadens

Kosten bei schwer beschädigten Elektrofahrzeugen

In der Werkstatt waren Qualifikationen bislang nur für eigensichere Fahrzeuge vorgesehen, die Umsetzung der neuen DGUV 209-093 wird Zeit benötigen

Die Beurteilung bei schwerbeschädigten Hochvolt-Fahrzeugen muss absehbar noch durch Werkspersonal vorgenommen werden.

Das AZT ist mit Herstellern bilateral im Gespräch, um zugunsten unserer Kunden schnelle Lösungen zu erreichen.

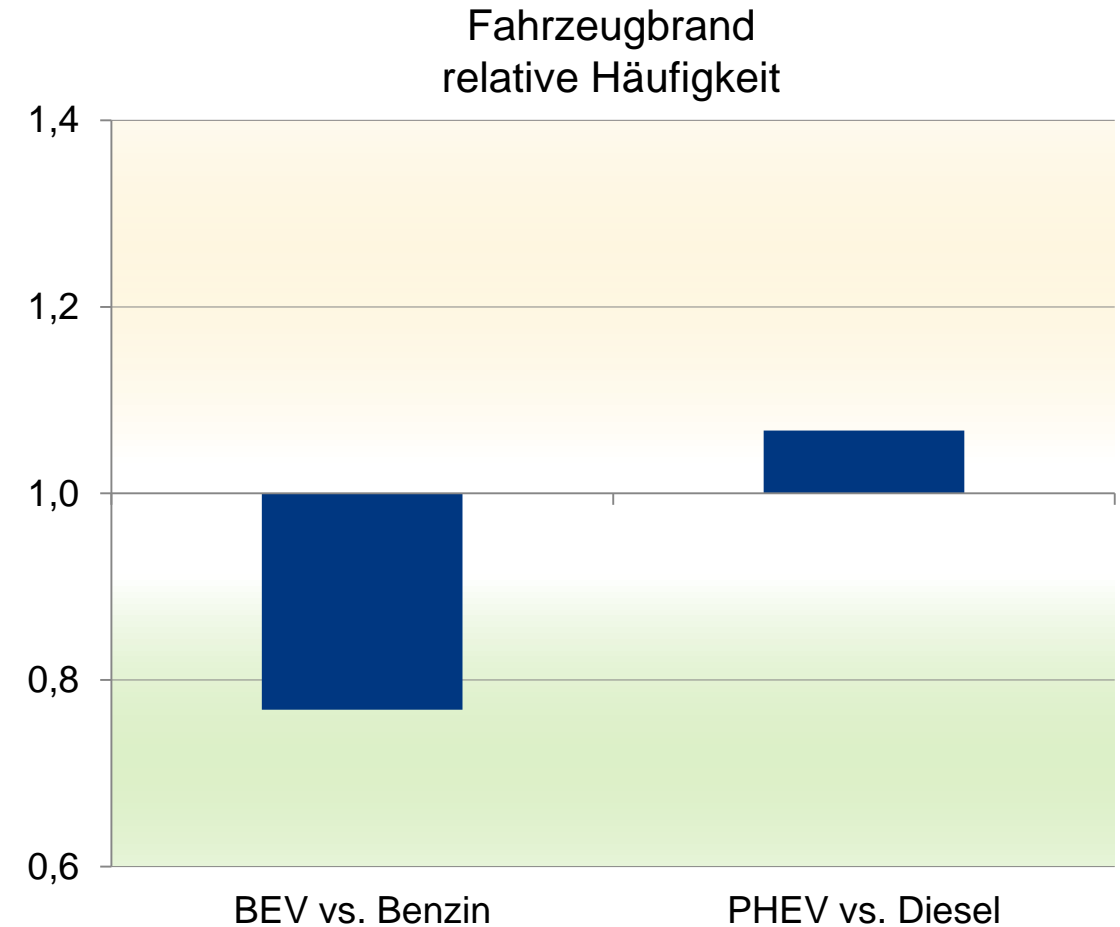
In Zusammenarbeit mit GDV und Herstellerverbänden versuchen wir, die Prozesse zu standardisieren und die Schadenbearbeitung zu optimieren.



Brandschäden

Vergleich der Antriebsvarianten

- Marktweit brennen jährlich ca. 15.000 Pkw
- BEV-Brände treten in niedriger zweistelliger Anzahl auf
- BEV haben derzeit ein geringeres statistisches Brandrisiko als Benziner
- PHEV haben derzeit ein höheres statistisches Brandrisiko als Diesel-Fahrzeuge
- Brandschäden bei BEV und PHEV treten für eine solide statistische Absicherung noch immer zu selten auf, als Versicherer sehen wir kein auffälliges Risiko



Quelle: GDV 2018-2020 & AZT