

▶ **Arbeitsblätter (mit Lösung)**
„Längsträger instandsetzen“
zu Lernsituation 9 KF

Zusatzmaterial, ergänzt Kapitel 3

zu:

AUSBILDUNG GESTALTEN

Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker/-in

Hrsg.: BIBB. Bonn 2023



Instandsetzung eines Frontschadens am Längsträger

Lernfeld 9, LS 9.1
Version 1

Analyse Kostenvoranschlag	<i>Name</i>	<i>Datum</i>
----------------------------------	-------------	--------------

Situation: An einem Unfallfahrzeug (z.B. Audi A5) mit Frontschaden wurde der Längsträger leicht beschädigt. Ein Auszug des Kostenvoranschlags zum Schaden liegt vor. Die Demontage aller Anbauteile ist bereits abgeschlossen und der Längsträger liegt frei.



Da die Beschädigung des Längsträgers nur minimal erscheint, schlägt die Kundschaft vor, den Längsträger zu richten, statt wie zuerst kalkuliert, komplett auszutauschen. Die Kundschaft soll fachgerecht beraten werden und der Reparaturweg muss entsprechend festgelegt werden.

Überlegen Sie, welche Kenntnisse Sie zur Bearbeitung dieses Arbeitsauftrags benötigen und bearbeiten Sie die Selbsteinschätzung in der Anlage 1 (X für vorher ankreuzen).

- Analysieren Sie den Auszug des Kostenvoranschlags. Erstellen Sie ein MindMap über die nötigen Kenntnisse zur Instandsetzung des Schadens.

AUSZUG K O S T E N V O R A N S C H L A G NR 2023-22-01				22.05.2023	
ARBEITSLOHN ZEITBASIS 10 AW=1 STD					
PREIS/KL 1 =249.00 EUR/STD, PREIS/KL 2 =249.00 EUR/STD, PREIS/KL 3 =249.00 EUR/STD					
ARB.POS.NR/	INSTANDSETZUNGS-/EINZEL-/VERBUNDARBEITEN	KL	AW	ARB.-	
LEIT-NR				PREIS	
01 50 00 ZAX	GFS/GEFUEHRTE FUNKTION (FEHLERSPEICHER AUSLESEN UND LOESCHEN NACH REPARATUR)	2	3	74.70	
50 79 53 02	LAENGSTRAEGER V R TEILST TEILE DEMONT (VORDERTEIL) UMFASST: ABDECKUNG, STOSSFAENGER, SCHLOSSTRAEGER, RADHAUSSCHALE, RAEDER V UND SCHALLSCHUTZWANNE AUSBAUEN	3	20	498.00	
50 79 55 02	LAENGSTRAEGER VORDERTEIL R ERSETZEN	3	21	522.90	
50 79 59 02)	LAENGSTRAEGER V R TEILST TEILE MONTIEREN	3	27	672.30	
94 15 16 50	SCHEINWERFER EINSTELLEN	3	1	24.90	
51 01 75 01)	KAROSSERIETEIL HOHLRAUM KONSERVIEREN	3	2	49.80	
51 01 75 50	LAENGSTRAEGER/RADHAUS V R HOHLRAUM KONSERVIEREN (VERBUNDARBEIT)	3	1	24.90	
LACKIERUNG (LACKIERZEIT SYSTEM AUDI)					
ARB.POS.NR/	ARBEITSGANG		AW	ARB.-	
LEIT-NR				PREIS	
L 1208	LAENGSTRAEGER V R OBERFLAECHENLACK S2		4	99.60	
51 01 71 23	VORBEREITUNGSARBEIT ZUR LACKIERUNG STUFE S2 METALL, KUNSTSTOFFE NEUTEIL S1, KUNSTSTOFFE S2 (TEIL/E EINGEBAUT)		16	398.40	
ERSATZTEILE PREISSTAND : 01.01.2023 / 01					
LEIT-NR	BEZEICHNUNG	TEILE-NR		PREIS	
1208	LAENGSTRAEGER V R	8W0 803 104 A		233.00	
ZUSAMMENFASSUNG EUR EUR					
A R B E I T S L O H N ZEITBASIS 10 AW = 1 STD					
GESAMT KL 2 3 AW X 249.00 EUR/STD 74.70					
GESAMT KL 3 69 AW X 249.00 EUR/STD 1 718.10					
GESAMTSUMME ARBEITSLOHN 1 792.80					
NEBENKOSTEN					
HOHLRAUMKONSERV.					
LOHN KL 3 3 AW X 249.00 EUR/STD 74.70					
GESAMTSUMME NEBENKOSTEN 74.70					
LACKIERUNG ZEITBASIS 10 AW = 1 STD					
GESAMT 20 AW X 249.00 EUR/STD 498.00					
GESAMTSUMME LACKIERUNG INKL MATERIAL 498.00					
ERSATZTEILE 233.00					
KLEINERSATZTEILE (2.0%) 4.66					
GESAMTSUMME ERSATZTEILE 237.66					
REPARATURKOSTEN OHNE MWST 2 603.16					
MWST 19.00 % 494.60					
REPARATURKOSTEN MIT MWST 3 097.76					

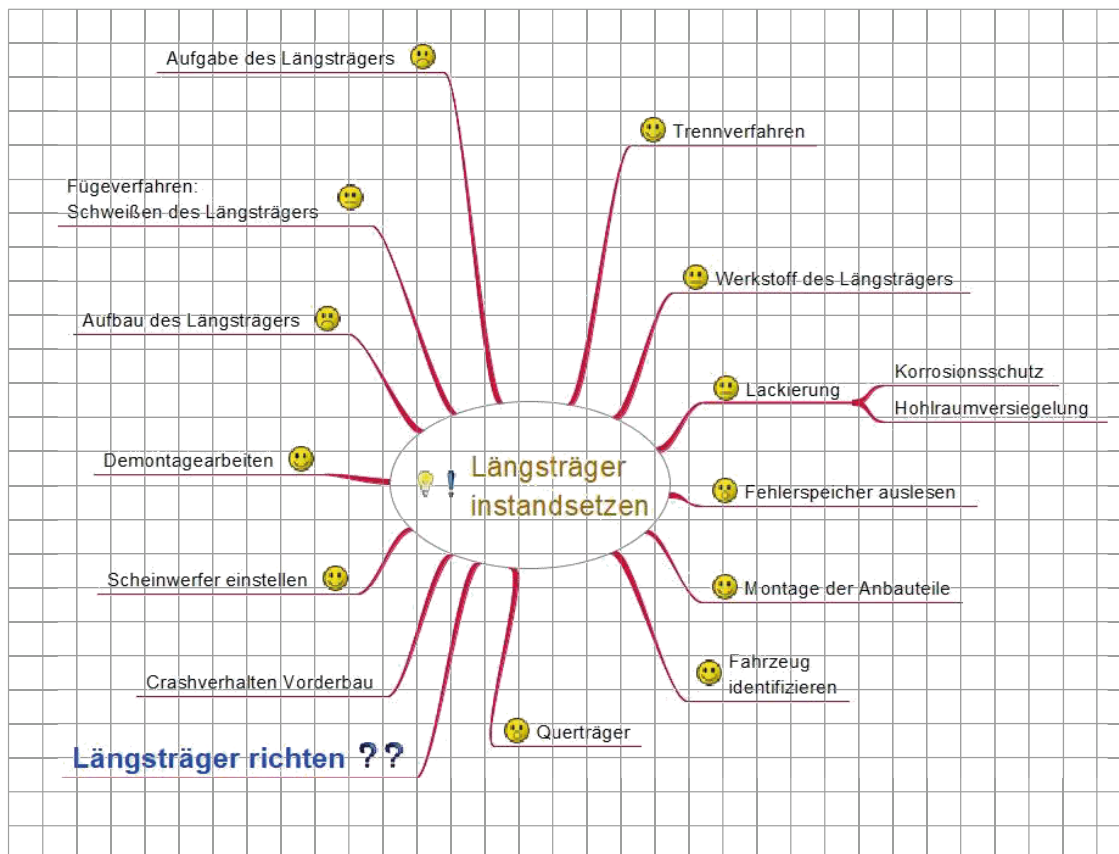


Instandsetzung eines Frontschadens am Längsträger

Lernfeld 9, LS 9.1
Version 1

Analyse	Name	Datum
----------------	------	-------

MindMap: Notwendige Kenntnisse zur Instandsetzung des Schadens. Markieren Sie mit Emoticons Ihren Kenntnisstand.



- 2 Der Längsträger ist ein sicherheitsrelevantes Bauteil, welches im Verbund mit anderen Bauteilen die Knautschzone einer Sicherheitskarosserie bildet. Beschreiben Sie die Anforderungen an eine moderne Sicherheitskarosserie.

Festigkeit: hohe Biege-, Torsions- und Quersteifigkeit.
Crashverhalten: Energieabbau am Fahrzeug und nicht am Fahrgast.
Große Energieaufnahme im Knautschzonenbereich.
Hohe Steifigkeit im Bereich der Fahrgastzelle und Türen sowie einfache Instandsetzungsmöglichkeiten, möglichst geringes Gewicht (Leichtbau)
Verletzungsrisiko für Fußgänger minimieren.

- 2.1 Unterscheiden Sie anhand von Beispielen der Sicherheitskarosserie aktive und passive Sicherheit.

Aktive Sicherheit: moderne Fahrerassistenzsysteme wie Notbrems- und Abstandsregelung, Lane-Keeping Assist, Geschwindigkeitsregelung etc.
Passive Sicherheit: Airbags, Gurtstraffer und Sicherheitsgurte, Kopfstützen, Seitenaufprallschutz, Pralldämpfer, Längs- und Querträger etc.



Instandsetzung eines Frontschadens am Längsträger

Lernfeld 9, LS 9.1

Version 1

Karosseriebauweisen	Name	Datum
---------------------	------	-------

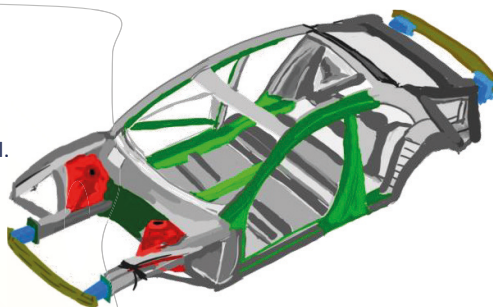
3 Informieren Sie sich über die Karosserie des Audi A5.

The Audi A5 Coupé: Lightness and Safety

The self-supporting safety body of the Audi A5 Coupé is made from a combination of different materials.

- The longitudinal members are made of cold-formed steel. The strength of the beams increases from front to rear.
- The cross member is made of sheet aluminum. It distributes the forces to the other side during an offset crash.
- Hot-formed steel is used for the A and B pillars and the roof rails. However, the high-strength steel is heat-sensitive.
- The tunnel is made of reinforced steel, some of which is hot- and cold-formed, to ensure high stability.
- The impact absorbers are made of aluminum profiles that guarantee optimum energy absorption in the event of a light crash.
- The dome beams are made of casted aluminum to ensure adequate stability.
- The planking consists of a mixture of steel and aluminum sheets to achieve a good combination of stability and lightness.

Overall, various materials are used in the production of the Audi A5 Coupé body to achieve an optimum combination of stability, lightness, and robustness.



3.1 Beschreiben Sie, um welche Art der Karosseriebauweise es sich handelt.

Die Karosserie des Audi A5 Coupé ist eine selbsttragende Bauweise. Die Karosseriestruktur trägt die Lasten des Fahrzeugs und besitzt keinen separaten Rahmen. Die Bodengruppe enthält tragende Teile wie Längsträger, Querträger oder Radkästen.

3.2 Markieren Sie in der Abbildung die Bereiche der Sicherheitsfahrergastzelle und der Knautschzonen farbig.

3.3 Erklären Sie die Aufgabe der vorderen Knautschzone eines Fahrzeugs mit Sicherheitskarosserie.

Die Knautschzone gibt bei einem Aufprall gezielt nach, verteilt die Aufprallenergie in weitere Karosseriebereiche und nimmt durch Verformung Energie auf. Die Verletzungsfahrer für die Insassen reduziert sich.

4 Beschreiben Sie, wie die Energieaufnahme in der vorderen Knautschzone durch Querträger, Pralldämpfer und Längsträger erfolgt.

Beim Aufprall wird im vorderen Bereich durch den Pralldämpfer Energie aufgenommen, der Querträger verteilt Kräfte beidseitig. Der Längsträger verformt sich gezielt und im hinteren Bereich steigt seine Festigkeit.

4.1 Ergänzen Sie in der Abbildung die Lastpfade der Kräfteverteilung bei einem Aufprall.


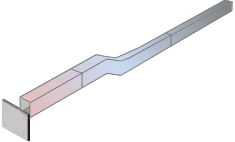



Instandsetzung eines Frontschadens am Längsträger

Lernfeld 9, LS 9.1
Version 1

Knautschzone vorn, Kalkulation	Name	Datum
---------------------------------------	------	-------

4.2 Vervollständigen Sie die Beschreibungen der Bauteile in der Tabelle.

Bauteil	Bauart, Eigenschaften	Reparatur bei Beschädigungen	
Pralldämpfer 	Energieabsorbierendes Element im vorderen Bereich. Es baut Energie durch Reibung bzw. Verformung ab.	Pralldämpfer sind komplett auszutauschen und werden nicht gerichtet.	
	Audi A5: Aluminiumlegierung	Audi A5: Austausch	
	Längsträger 	Mittelfeste Karosseriebleche Stahlbleche, Tailored blanks auch Al-Legierungen. Verformt sich und leitet Energie weiter.	Rückverformen bei geringer Verformung evtl. möglich. Teilersatz oder Komplett-austausch.
	Audi A5: Stahlblech programmierte Verformung	Audi A5: laut Kostenvoranschlag Austausch.	
Querträger 	Höherfester Stahl Aluminiumlegierungen, überträgt bei Offset-Crash Energie auf die andere Seite.	Austausch, Sicherheitselement nicht durch Ausbeulen richten.	
	Audi A5: Aluminiumlegierung	Audi A5: Austausch	

- Die Kundschaft möchte eine Aussage zu den Kosten, wenn der nur leicht beschädigte Längsträger gerichtet wird. Ein Kollege bestätigt auf Nachfrage, dass er schon öfter leicht beschädigte Längsträger gerichtet hat.
 - Erstellen Sie mit dem **Formular in der Anlage 2** eine vereinfachte Kostenaufstellung für das Richten.
 - Schätzen Sie Ihre Arbeitszeit und nutzen Sie die Arbeitskosten wie im Kostenvoranschlag angegeben.
 - Denken Sie auch an den Oberflächenschutz nach dem Richten.
 - Vergleichen Sie Ihre Kalkulation mit dem Auszug aus dem Kostenvoranschlag.
- Stellen Sie in der Gruppe Ihre Ergebnisse vor und geben Sie Vor- und Nachteile zum Richten des Längsträgers an. Denken Sie auch an das eventuelle Verhalten eines gerichteten Trägers bei einem Zweitcrash. Präsentieren Sie Ihre Ergebnisse.

Notizen:

Die Kosten werden reduziert, die Oberflächenbeschaffenheit wird nach dem Richten nicht mehr wie beim Neuteil sein, aber man sieht es nicht.
Der Originalverbund im Vorderbau bleibt erhalten. Damit ist auch der Korrosionsschutz (Hohlraumversiegelung) unbeschädigt.
Beim kompletten Austausch muss viel demontiert werden und der Träger herausgetrennt und der neue wieder eingeschweißt werden. Das ist viel Aufwand.



Instandsetzung eines Frontschadens am Längsträger

Lernfeld 9, LS 9.1

Version 1

Versuch: Längsträger herstellen	Name	Datum
--	------	-------

- 7 Laut Herstellervorgabe zur Reparatur muss der leicht beschädigte Träger ausgetauscht werden. Um zu prüfen, ob der Träger dennoch durch Richten instandgesetzt werden kann, führen Sie in der Werkstatt Versuche mit selbst gebauten Trägern durch. Sie fertigen den Träger wie in der Zeichnung „Längsträger Teilstück“ in der **Anlage 3** gegeben.
- 7.1 Berechnen Sie den Zuschnitt des Teilstücks eines Längsträgers (Zeichnung in der Anlage 3 - Teilstück 40 x 50 x 200).

$L_{ges} = L1 + L2 + L3 + L4 + L5 - v \cdot 4$

$v = 1,9 \text{ mm}$

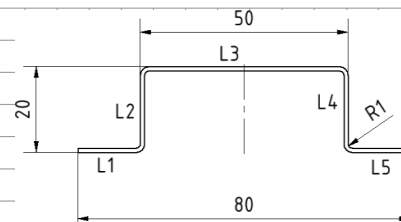
Mit Ausgleichswert :

$L_{ges} = (16 + 20 + 50 + 20 + 16) \text{ mm} - 1,9 \text{ mm} \cdot 4$

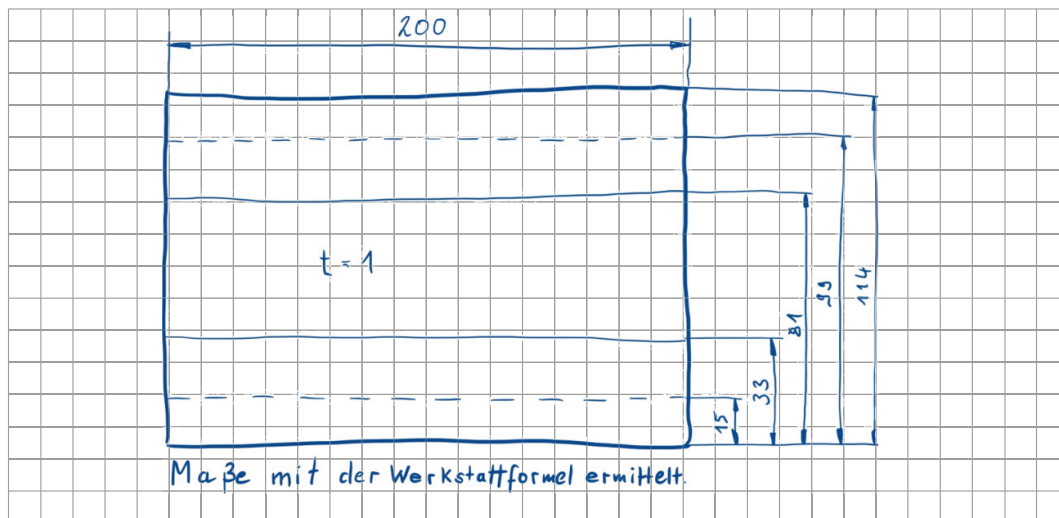
$L_{ges} = 122 \text{ mm} - 7,6 \text{ mm} = 114,4 \text{ mm}$

Berechnung mit der Werkstattformel :

$L_{ges} = (15 + 18 + 48 + 18 + 15) \text{ mm} = 114 \text{ mm}$



- 7.2 Skizzieren Sie die Abwicklung mit den Anreißmaßen.



- 7.3 Fertigen Sie das in der Zeichnung 1 (siehe Anlage) abgebildete Teil.





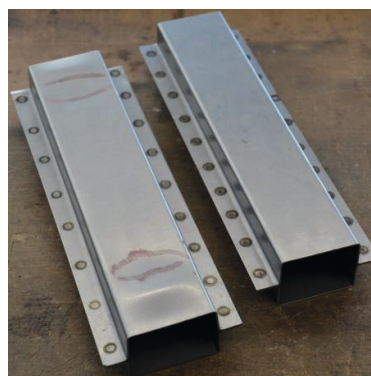
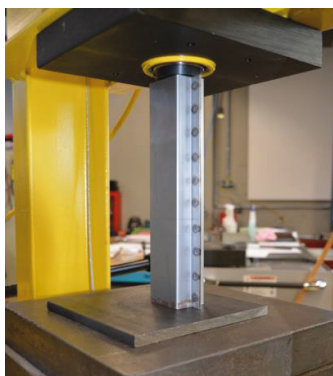
Instandsetzung eines Frontschadens am Längsträger

Lernfeld 9, LS 9.1

Version 1

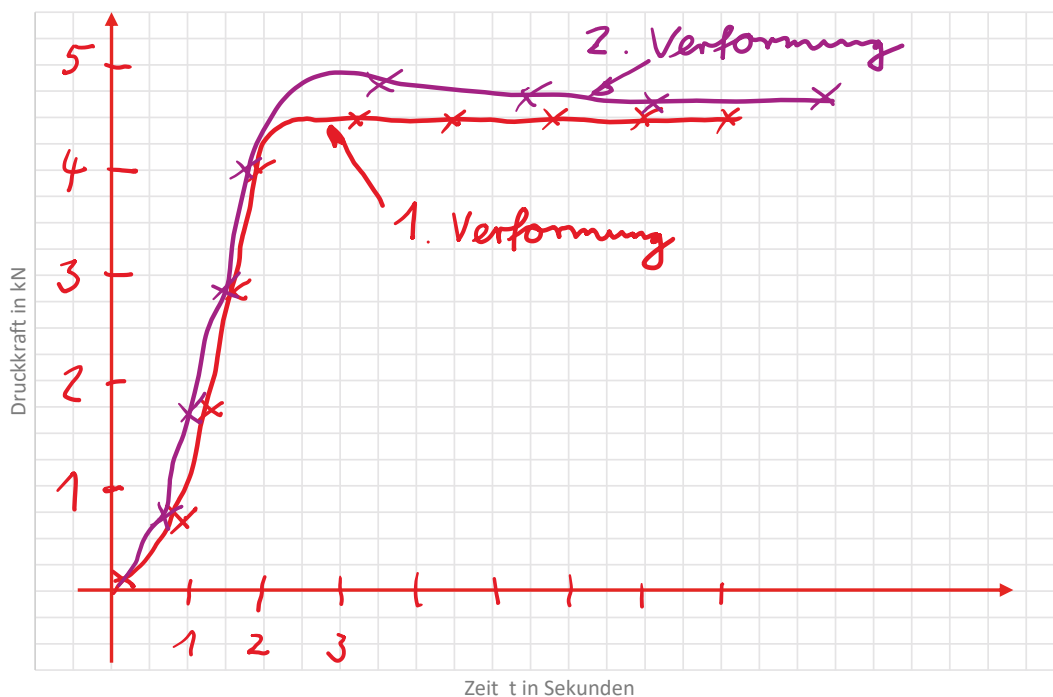
Versuchsdurchführung Längsträger verformen	Name	Datum
---	------	-------

- 8 Führen Sie den ersten Versuch durch: Verformen Sie das Bauteil schrittweise leicht, so dass die Verformung entsteht wie, auf der Abbildung zu sehen ist (Beultiefe max. 3 mm).
Lesen Sie bei jedem Schritt die **Verformungskraft in kN** und die Zeit der Krafteinwirkung in Sekunden ab.
Tragen Sie die Versuchsergebnisse in das Diagramm unten ein.



Versuchsergebnisse Längsträger (ergänzen Sie die Achsen und tragen Sie die Zahlenwerte ein)

Crashversuch Längsträger





Instandsetzung eines Frontschadens am Längsträger

Lernfeld 9, LS 9.1
Version 1

Versuchsdurchführung Längsträger richten / Zweitcrash	<i>Name</i>	<i>Datum</i>
--	-------------	--------------

- 9 Nach der Versuchsdurchführung markieren Sie mit einem Stift die Verformungsbereiche und vermessen die Beultiefe. Anschließend richten Sie den Längsträger handwerklich in der Werkstatt, so dass die Verformungen nicht mehr zu sehen sind. Tragen Sie kein Material ab, die Oberfläche und die Blechdicke müssen erhalten bleiben.
- 10 Führen Sie den Versuch mit dem gerichteten Träger ein zweites Mal durch und notieren Sie mit einer anderen Farbe die Ergebnisse in dem Diagramm.
- 10.1 Untersuchen Sie den Längsträger nach dem Zweitcrash. Beschreiben Sie, wo sich die Verformung im Vergleich zum Erstcrash befindet.

Die Beule beim Zweitcrash ist gewandert und befindet sich an einer anderen Stelle.

- 10.2 Vergleichen Sie die Ergebnisse aus dem Erstcrash mit dem Zweitcrash und beschreiben Sie das Versuchsergebnis aus dem Diagramm Versuchsergebnisse Längsträger.

Die Kraft bei Zweitcrash bis zum Erreichen der gleichen Verformung wie beim Erstcrash ist etwas höher.

- 10.3 Lesen Sie den Text und interpretieren Sie die Versuchsergebnisse mit den Erkenntnissen aus dem Text.

Kaltverfestigung

Beim Verformen von Stahlblech kommt es zu einer Kaltverfestigung, weil die Kristallstruktur des Metalls durch die Dehnung verändert wird. Dies führt zu einer Erhöhung der Festigkeit und Härte des Stahls.

Die Kaltverfestigung tritt auf, wenn das Material bei niedrigen Temperaturen, normalerweise unter der Rekristallisations-Temperatur, verformt wird. Daher kommt es zur Bildung von Verfestigungsstrukturen, die zu einer Erhöhung der Festigkeit und Härte des Materials führen.

Ein Beispiel für eine Kaltverformung ist auch das Kaltwalzen von Stahlblech, bei dem das Material durch mehrere Walzstufen bei niedrigen Temperaturen verformt wird, um die gewünschte Dicke und Form zu erreichen.

Die genaue Erhöhung der Festigkeit und Härte hängt von der Art der Kaltverformung und dem verwendeten Material ab. Im Allgemeinen kann die Zugfestigkeit um bis zu 20-30% erhöht, die Bruchdehnung jedoch reduziert um 10-20% werden. Die Härte des Stahlblechs kann um bis zu 50% erhöht werden, je nachdem wie tief die Verfestigungsstrukturen in das Material eindringen.

Es ist wichtig zu beachten, dass die Kaltverfestigung nicht nur die Festigkeit erhöht, sondern auch die Duktilität (= plastische Verformbarkeit) und Formbarkeit des Materials beeinträchtigen kann. Daher muss das Verhältnis von Festigkeit zu Duktilität bei der Wahl der Kaltverformungstechnik und der Werkstoffauswahl berücksichtigt werden.

Das Blech wurde beim Richten kaltverfestigt. Damit stellt sich bei der zweiten Verformung eine höhere Widerstandskraft ein. Aus diesem Grund war die Kraft beim zweiten Crash höher. Der Längsträger verformt sich beim zweiten Crash nicht mehr so gut wie beim Ersten. Das kann unerwünschte Wirkungen haben.



Instandsetzung eines Frontschadens am Längsträger

Lernfeld 9, LS 9.1
Version 1

Crash-Sensorik	<i>Name</i>	<i>Datum</i>
-----------------------	-------------	--------------

10.4 Erklären Sie die Funktion eines Crash-Sensors zur Auslösung von Airbag und Gurtstraffer mit Hilfe Ihrer Fachbücher.

Die Crash-Sensoren reagieren auf die Verzögerung und Einwirkzeit
Der Verzögerung mit einer kleinen Masse, die sich beim Aufprall
verschiebt und einen Impuls auslöst.

10.5 In einer Auto-Technik-Zeitschrift ist der nebenstehende Text abgedruckt. Begründen Sie warum eine veränderte Kraft bei einem Zweitcrash mit einem gerichteten Längsträger Einfluss auf die Auslösung von Airbag und Gurtstraffer haben. Markieren Sie beim Lesen im Text wichtige Schlüsselworte.

Die Crash-Sensoren sind im vorderen
Bereich der Fahrzeuge
untergebracht. Sie reagieren auf die
Verzögerung und damit auf die Größe
der beim Crash einwirkenden Kraft.
Durch das Richten der Längsträger
verändert sich das Verhalten bei
einer weiteren Verformung. Damit
besteht die Gefahr, dass die Crash-
Sensoren nicht mehr wie gewünscht
auslösen und bei einem weiteren
Unfall größere Schäden entstehen.

Crash-Sensorik

Die Crashesensoren werden in der Regel an strategischen Stellen am Fahrzeug angebracht, um eine genaue Erfassung von Aufprallenergie und -geschwindigkeit zu ermöglichen. Typischerweise werden sie an der Vorder- und Rückseite des Fahrzeugs, sowie an den Seiten des Fahrzeugs, in der Nähe der Türen, montiert.

Die Sensoren werden so platziert, dass sie die größtmögliche Aufprallenergie erfassen können, um eine schnelle und präzise Auslösung der Sicherheitssysteme, wie zum Beispiel Airbags, zu ermöglichen.

Es gibt auch einige Fahrzeuge, die Crashesensoren in der Motorhaube, im Kofferraum und sogar im Fahrgastraum haben. Die Sensorik ist stets auf das Verhalten der Fahrzeuge bei einem Aufprall abgestimmt.

11 Überdenken Sie Ihre Erstberatung der Kundschaft und korrigieren Sie Ihre Aussagen, so dass Sie die Kundschaft gezielt und möglichst objektiv beraten können. Simulieren Sie ein Beratungsgespräch in der Lerngruppe.

Notizen für das Gespräch:

Versuche mit nur leicht beschädigten Längsträgern haben gezeigt,
dass der Energieabbau bei einem Zweitcrash nicht mehr so wie beim
Originalträger gewährleistet ist. Durch das Richten kommt es im
Blech zur Kaltverfestigung. Der Träger verformt sich erst durch höhere
Kräfte. Die Verformung ist auch an anderen Stellen. Das beeinflusst die
Sensoren zur Auslösung der Airbags. Bei älteren Fahrzeugen wäre ein
Richten evt. möglich, da hier die Auslösung noch nicht so aufgebaut ist.

12 Nutzen Sie zur Reflexion die Selbsteinschätzung und ergänzen Sie die ich-Kann-Liste mit einem „O“ für „nachher“



Instandsetzung eines Frontschadens am Längsträger

Lernfeld 9, LS 9.1

Version 1

Anlage 1: Ich-kann-Liste (Selbsteinschätzung)	Name	Datum
--	------	-------

LS 9.1: An einem Kundenfahrzeug wird der Längsträger instandgesetzt. Er soll laut Kostenvoranschlag ersetzt werden. Die Kundschaft möchte prüfen lassen, ob der Träger auch gerichtet werden kann.

		X vorher		O nachher	
		sicher	Ziemlich sicher	unsicher	Sehr unsicher
Ich kann ...					
1.	<i>Ich kann einen Text lesen und ihm wichtige Informationen entnehmen.</i>				
2.	Ich kann notwendige Kenntnisse für diesen Auftrag in einer MindMap angeben.				
3.	Ich kann einen Kostenvoranschlag lesen und verstehen.				
4.	Ich kann eine Kostenkalkulation zu vorgegebenen Arbeitsaufträgen erstellen.				
5.	Ich kann Arbeiten zu einem Kostenvoranschlag ableiten und planen.				
6.	Ich kann die Anforderungen an eine Sicherheitskarosserie beschreiben.				
7.	Ich kann die Funktionsweise einer Knautschzone erklären.				
8.	Ich kann den Aufbau der Trägerstruktur eines Audi A5 erklären.				
9.	Ich kann das Zusammenwirken der Quer- und Längsträger sowie der Pralldämpfer unterscheiden.				
10.	Ich kann den Bauteilen in der Crash-Box des Audi A5 Werkstoffe zuordnen.				
11.	Ich kann Kunden zu Reparaturmethoden an Trägern beraten.				
12.	Ich kann unterschiedliche Werkstoffe der Bauteile im Vorderbau nach Norm benennen.				
13.	Ich kann den Unterschied zwischen passiver und aktiver Sicherheit erklären.				
14.	Ich kann einen Träger aus Stahlblech nach Zeichnung ohne fremde Hilfe fertigen.				
15.	<i>Ich kann aus Versuchen Erkenntnisse ableiten.</i>				
16.	<i>Ich kann mit einem Partner gut zusammenarbeiten, weiß seine Stärken zu nutzen und seine Schwächen zu unterstützen.</i>				
17.	Ich kann				
18.	Ich kann				

In der nächsten Stunde übe ich:



Instandsetzung eines Frontschadens am Längsträger

Lernfeld 9, LS 9.1

Version 1

Anlage 2: Kostenkalkulation	Name	Datum
------------------------------------	------	-------

Auftragsnummer:	01.08.2023		
Fahrgestellnummer:	Motorbuchstabe KBA Schlüssel:	Kfz-Kennzeichen:	
WAUZZZ8P8BAnnnn	0588/AGC		
Erstzulassung:	Letzte Zulassung:	Nächste HU:	Nächste AU:
Okt 19			
Leistung:	Hubraum:	Km-Stand:	Baujahr (EZ):
155 kW	1984 ccm	43800	Okt 19

Zeitbasis - AW		Preis KL 1 =	249,00 €/Std.	1 AW =	24,90 €
10	= 1 STD	Preis KL 2 =	249,00 €/Std.	1 AW =	24,90 €
	KL = Klasse/Lohnfaktor	Preis KL 3 =	249,00 €/Std.	1 AW =	24,90 €
		Lackarbeiten Preis KL 4 =	249,00 €/Std.	1 AW =	24,90 €

Nr.	ARBEITSPPOSITIONEN	KL	AW	Kosten/Preis €
A1	Fehlerspeicher auslesen	2	3	74,70 €
A2	Demontage Stoßfänger und Anbauteile	3	20	498,00 €
A3	Längsträger richten	3	8	199,20 €
A4	Montage Anbauteile, Scheinwerfer einstellen	3	28	697,20 €
A5	Hohlraumversiegelung prüfen / erneuern	1	1	24,90 €

Nr.	LACKARBEITEN/ZEITKOSTEN (Preis KL 4, 1 AW = 24,90 €)	AW	Kosten/Preis €
L1	Beilackieren inkl. Vorbereitung	4	99,60 €

Nr.	ERSATZTEILE / BEZEICHNUNG	Einzelpreis €	Anzahl	Kosten/Preis €
E1				

Nr.	SONSTIGES	Einzelpreis €	Anzahl	Kosten/Preis €
S1	Kleinteile pauschal	42,00 €	1	42,00 €

ZUSAMMENFASSUNG		AW	Kosten/Preis €
A	ARBEITSLOHN		
	GESAMT PREIS-KLASSE 1	1	24,90 €
	GESAMT PREIS-KLASSE 2	3	74,70 €
	GESAMT PREIS-KLASSE 3	56	1.394,40 €
L	LACKARBEITEN	4	99,60 €
E	ERSATZTEILE		0,00 €
	KLEINERSATZTEILE pauschal	2%	0,00 €
S	SONSTIGES		42,00 €

REPARATURKOSTEN OHNE MWST.		1.635,60 €
Mehrwertsteuer	19%	310,76 €
REPARATURKOSTEN MIT MWST.		1.946,36 €

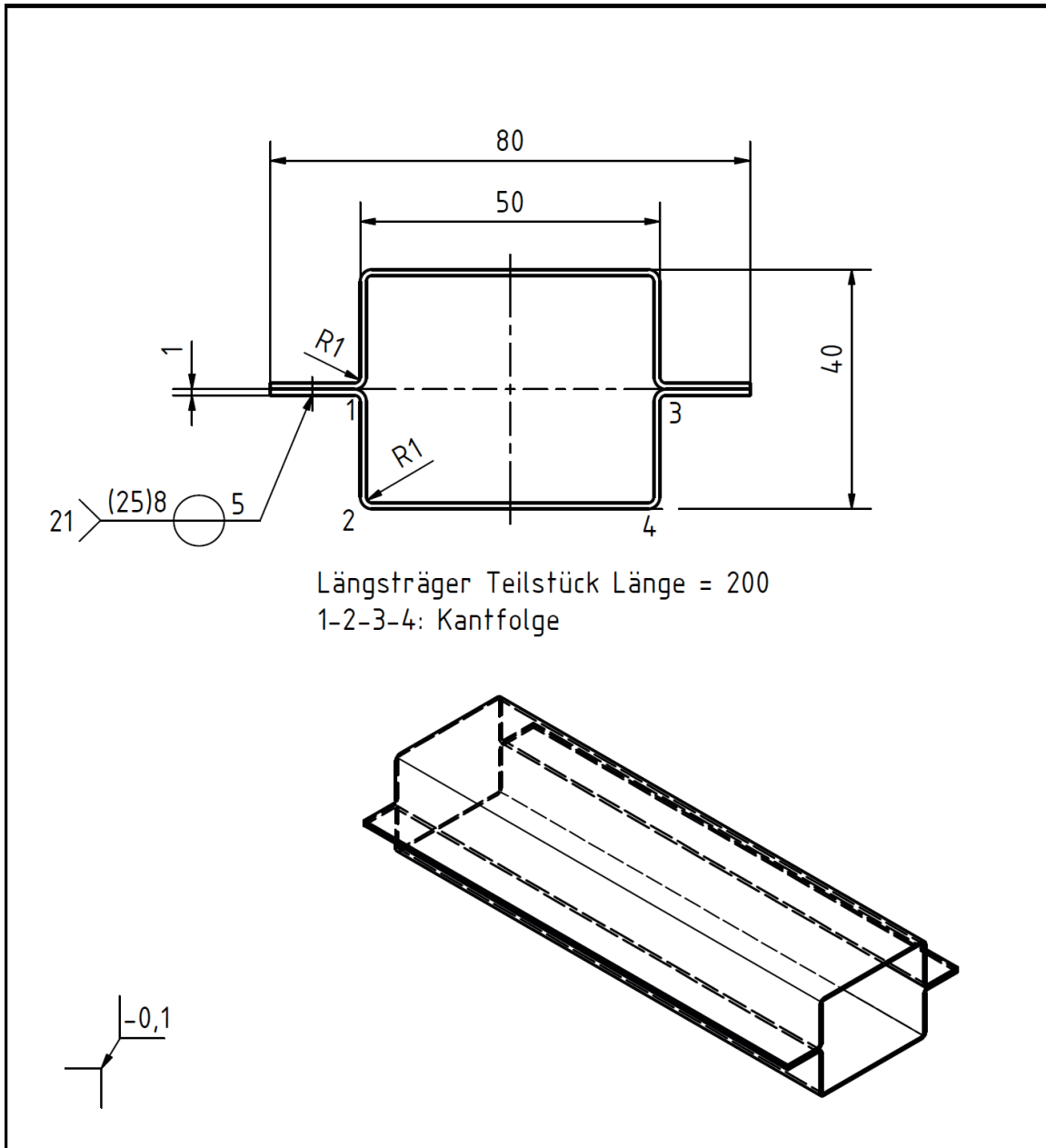


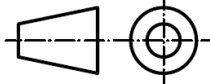

Instandsetzung eines Frontschadens am Längsträger

Lernfeld 9, LS 9.1

Version 1

Anlage 3: Zeichnung Längsträger	Name	Datum
--	------	-------



	Allgmein- toleranzen ISO 2768 m		Maßstab: 1:1 (1:2)	Gewicht: 0,35 kg												
<table border="1"> <tr> <td></td> <td>Datum</td> <td>Name</td> </tr> <tr> <td>Gezeichnet</td> <td>22.01.2023</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Kontroll</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Norm</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>				Datum	Name	Gezeichnet	22.01.2023		Kontroll			Norm			Blech 10130 DC03 Am Lernsituation 9.1, Versuchsträger Längsträger Teilstück 40 x 50 x 200	
	Datum	Name														
Gezeichnet	22.01.2023															
Kontroll																
Norm																
<table border="1"> <tr> <td>Änderungen</td> <td>Datum</td> <td>Name</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>			Änderungen	Datum	Name				Längstr. Teilstück	<table border="1"> <tr> <td>1</td> </tr> <tr> <td>A4</td> </tr> </table>	1	A4				
Änderungen	Datum	Name														
1																
A4																