

REPARATION TIL TIDEN ...

Selv om reparationstider kan beregnes aldeles reelt – det lærte SKAD og Dansk Metal under et besøg hos firmaet CAB i Tyskland – spiller mange hensyn ind, når bilfabrikerne melder tiderne ud.

SKAD har længe beskæftiget sig med, hvordan bilfabrikerne beregner reparationstider, og hvilke konsekvenser deres beregninger har for de udførende værksteder. Blandt andet har foreningen haft lejlighed til at drøfte problematikken under søsterorganisationen, tyske ZKF's kongres i juni i fjor, da også IG Metall var tilstede. Også IG Metall har nemlig længe udvist stor interesse for de arbejdsforhold, som fabrikkernes reparationstider indebærer for deres medlemmer. IG Metall søger simpelthen indflydelse på disse beregninger.

»Som overenskomstpart følte vi i SKAD det naturligt at indgå i en dialog med Dansk Metal om disse ting,« siger direktør i SKAD, Thomas Krebs. »Når reparationstiderne på skadede biler hindrer en fornuftig lønsomhed i virksomhederne, har virksomhederne svært ved at sikre overskud, end-sige skabe flere arbejdspladser til Dansk Metals medlemmer, eller medvirke til at skabe et tilstrækkeligt attraktivt arbejdsmiljø. Stramme reparationstider rammer hele vejen rundt.«

I midten af april 2014 drog Dansk Metal og SKAD sammen til Wolfsburg for at besøge firmaet CAB. CAB har i mange år arbejdet med at beregne korrekte udskiftnings- og reparationstider på baggrund af REFA-tidsstudier og det svenske udviklede MYSBY- og MEKBY-tidssystem. Disse tidsstudier bruges allerede i det svenske skadesopgørelsesprogram CABAS. CAB er tilmed førende inden for dette felt og udarbejder allerede reparationstider for mange bilfabrikker.

Hands-on

Under mødet fik repræsentanterne fra SKAD og Dansk Metal mulighed for selv at prøve kræfter med at udarbejde et tidsstudie på et rigtigt køretøj efter de samme processer og med baggrund i de samme databaser, som anvendes af bilfabrikerne. Sigtet var naturligvis at opnå en dybere forståelse af, hvordan tiderne er sammensat. Hver delarbejds-gang er nøje fastlagt i et system, der beregner de forskellige arbejds-gange ved anvendelse af



På studiebesøg i Schweiz – og i Volkswagen-fabrikernes "Autostadt". Fv. Erik Wiberg, Dansk Metal, Thomas Krebs, SKAD, og Lasse Bøttcher, Dansk Metal. Ovenfor: Under besøget fik gæsterne selv lov til at udarbejde et tidsstudie.

Derfor er lakering af sideliggende dele så vigtig

et kodesystem. Dermed kan der skabes et så realistisk billede som muligt af eksempel udskiftning af en karrosseridel.

Bilfabrikkerne har forskellige opfattelser af, om de reelle tider skal bruges eller ej. I Tyskland har reparationstiderne stor betydning for beregningen af bilforsikringer, idet de officielt oplyste reparationstider lægges til grund for beregningen af forsikringspræmien. Det påvirker naturligvis mulighederne for at sælge bilen, og man har da også hørt om begreber som ”politiske tider” svirre i luften for at sikre afsætning af bilerne.

Der er også stor forskel på bilfabrikkernes tidsoplysninger. I nogle tilfælde har det intet at gøre med de reelle tider.

Også skarringspunkter anbefales

CAB i Wolfsburg bestræber sig på at vejlede bilfabrikkerne, når det gælder fastlæggelse af skarringspunkter, så bilerne holder længst muligt. Det sker dog oftere, at bilfabrikkerne ikke er med på at definere helt så mange skarringspunkter, som CAB råder til. Her påvirker både økonomi og forskel i mentalitet.

Audatex – grundlaget for FORSI

SKAD og Dansk Metal fik også præsenteret, hvordan leverandøren af tidsmodul til AUTOTAKS/FORSI – Audatex – anvender disse data. Audatex har ikke adgang til samtlige delopgørelser og kan ofte ikke se dybt nok ned i de respektive bilfabrikkers databaser. Derfor må programmører hos Audatex nærmest gætte sig frem til, hvordan tiderne kan opdeles og registreres. Sådan opstår mange af de tider, vi finder i AUTOTAKS.

Dansk Metal udviste stor tilfredshed med besøget og vil nu bruge den nye viden til at vurdere eventuelle initiativer.

Fra Dansk Metal medvirkede Erik Wiberg, Dansk Metal Forhandling, og Lars Böttcher, Dansk Metal Aarhus Auto. Fra SKAD medvirkede direktør Thomas Krebs.

Der var også lejlighed til at besøge Volkswagen-fabrikkernes ”Autostadt”, der gav mulighed for at opleve de mange mærker man i dag har at gøre med.

Allerede mens bilen produceres, opstår der forskelle i laktoner på det enkelte karrosseri – blandt andet fordi påbygningsdele bliver leveret til samlebåndet – færdiglakeret. Bliver bilen senere skadet og skal reparationslakeres, sker lakeringen tilmed med helt andre metoder end på bilfabrikken. Det gør ikke livet nemt for den autolakerer, af hvem det kræves at levere en usynlig reparation. Og alene af den grund er lakering af sideliggende dele meget ofte en nødvendighed.

Således hedder det i en ni sider lang vejledning om lakering af sideliggende dele udgivet af foreningen Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung – i daglig tale IFL – som en lang række karrosseri- og lakorganisationer i Tyskland, Schweiz og Østrig står bag. Nu har SKAD oversat og tilrettet vejledningen til dansk og danske forhold. Baggrunden er SKAD's tætte samarbejde med den internationale lak- og karrosseriorganisation, AIRC.

Der er over 40.000 forskellige farvetoner på markedet, og for at det menneskelige øje ikke skal kunne identificere farveforskelle, benyttes lakering af sideliggende dele, fastslår pjecen, der tilråder, at karrosseriværksted og autolakerer taler sammen allerede under skadesopgørelsen, så der på forhånd kan tages højde for kravene til lakdelen.

Pjecen beskriver forskellene i metoder og materialer fra fabriks- til reparationslakering og vejleder om eksisterende teknologi til at finde den rigtigst mulige farvetone.

Den kan nedtages gratis fra SKAD's hjemmeside.

