

Karrosserimanualer og forskrifter

For rigtigt mange karrosserireparatører kan det være en udfordring at finde de korrekte reparationsoplysninger i producenterne manualer.

Vi har modtaget

Manualerne er meget forskellige fra producent til producent. Mekanikerne er mere eller mindre udlært i at finde og læse reparationsforskrifter. De bliver skolet i at finde og anvende de mange oplysninger, der findes i disse forskrifter.

For mange karrosserimedede er det nyt at skulle søge i disse mange forskellige manualer, og når så den rigtige side i manualen er fundet, skal de forskellige symboler læses og forstås. Enkelte manualer er oversat til dansk, hvilket er super, men der kan i forbindelse med oversættelserne være ord eller forkortelser, der ikke passer ind i det danske sprog. Disse ord eller forkortelser skal karrosserirepara-

tøren have styr på, ellers kan det let gå galt.

Reparerer mange bilmærker

Rigtigt mange karrosseriværksteder er karrosseriskadecentre, hvor der arbejdes med mange forskellige mærker, hvilket betyder, at der skal være adgang til mange forskellige producenter forskrifter, hvilket ofte ikke er muligt rent økonomisk. Karrosserimedene arbejder derfor ofte ud fra fotokopier, der viser den bagskærm, der skal skiftes. Men dette er ofte ikke nok, mange producenter beskriver andre steder i manualerne, hvordan der skal svejdes, oprettes, skarres, overfladebehandles og så videre. Når karrosserimedene arbejder ud fra en fotokopi, mangler vigtige oplysninger som skarringsmetode, efterbehandling, svejseinsættelse, stålmaterialer, afstand mellem svejsninger og ikke mindst de forbrugsmaterialer, der forlanges for, at garantien kan forsætte.

Eksempler

Et godt eksempel på, hvor det kan gå galt er ved sammenføjning:



Finn Bergstrøm Larsen, Body Teknik. (Arkivfoto)

Tidligere skulle karrosserimedene tilføje en halv gang flere modstandssvejsninger end originalt. Hvis karrosserimedene ikke har den rigtige del af manualen og tror alt er ved det gamle og gør som han plejer, vil karrosseriet blive for stift, og derfor opføre sig forkert ved et nyt uheld.

Et andet eksempel:

Limning kombineret med modstandssvejsning eller nitning. Skal afstanden mellem svejsninger, der erstattes af nitter være den samme som originalt, eller skal der bare være en svejsning i hver ende og skal KTL-grunder og zink

fjernes før limning, eller kan der limes på en affedt overflade?

Det sidste er MIG-/MAG-svejsning og MIG-lodning, som skal udføres på meget forskellig måde: Karrosserimedene, der har fået stillet en MIG-loddemaskine til rådighed uden nærmere introduktion kan let forveksle de to sammenføjningsmetoder med hinanden og tro det ene kan erstatte det andet, hvilket ikke er tilfældet.

Ja, der kan være mange særlige producentkrav at holde styr på, når der udføres karrosserireparationer på fem-stjernede sikkerhedskarrosserier.

Body Teknik hjælper karrosserireparatørerne med at få styr på manualerne og forskrifterne.

Body Teknik

V/Finn Bergstrøm Larsen
Hove Møllevej 8
2765 Smørum

AIRC Eurogarant - vejen til godkendt karrosseriarbejde

AIRC Eurogarant-kvalitetssystemet omfatter i dag over 6000 værksteder over hele Europa. Den i 2004 grundlagte standard inden for karrosseri- og lakeringsarbejde blev i 2010 ligestillet af den tyske højesteretsdomstol med bilfabrikanternes krav. Dermed har Eurogarant opnået den højeste udmærkelse og er den eneste af sin art i verden.



Thomas Krebs, SKAD.

en, såvel som til organisationen store udfordringer. Skulle nogen tro, at man bare kan få en Eurogarant, så må disse personer skuffes.

Udviklingen af Eurogarant rundt omkring i Europa viser vejen, og det har vi i SKAD taget til os. Indtil starten af 2012 var der ingen, der seriøst har skænket kvalitet på karrosseriområdet betydning

i Danmark, før SKAD aktivt gik ind i sagen, blandt andet ved at påvirke Tryg. Allerede i 2011 påbegyndte arbejdet med Tryg, for at øge kvaliteten, så Danmark også på karrosseriområdet kan kalde sig et højt teknologisk land. Facts er: vi er langt bagud i forhold til andre lande vi sammenligner os med, og der vil gå en rum tid, inden alle parter i branchen er up-to-date.

For at sikre kvaliteten hos Eurogarant-værksteder, er der i Eurogarant indbygget både auditeringskontroller, såvel som egenkontroller flere gange om året. Vi mener det alvorligt, og derfor skal der ikke være nogen løse ender.

På uddannelsesområdet har vi siden 2010 arbejdet for bedre kvalitet inden for uddannelsessektoren, blandt andet i tæt samarbejde med Würth Danmark, og her er der sket utroligt meget siden. Vil man flytte et bjerg, så kræver det vil-

jestykke og dynamit for at skabe vej til nytænkning og udvikling i branchen. Udviklingen på området i de sidste måneder er yderst glædelig, da flere aktører nu tager fat. Tak for det.

Det hårde arbejde viser nu resultater, og det kan vi i SKAD kun være stolte af. Jeg vil personligt takke de mange SKAD-værksteder, der aktivt har støttet op omkring denne store sag.

Også en lille forening kan skabe forandring.

Thomas Krebs
Direktør SKAD
Bestyrelsesmedlem i AIRC International

MOTORMAGASINET Branchepanel

For at styrke sammenholdet og ikke mindst at sikre en optimal dialog i autobranchen har Motor-magasinet etableret dette branchepanel, bestående af førende brancheforeninger og organisationer.

Autobranschens Handels- og Industriforening (AUTIG)

v/formand Bernhard Nørby
www.autig.dk, e-mail: autig@autig.dk

Bremse- & Koblingsforeningen i Danmark (BKD)

(Foreningen nedlagt i oktober 2009, men fortsat aktivt netværk)
Kontaktperson Michael Bendtsen
www.bk-d.dk, e-mail: lyddaemper-central@mail.dk

Bilgenbrug Danmark

v/formand Hans-Ove Davidsen
e-mail: hojbyautogen@autotele.dk

Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark (CAD)

v/formand Henrik Pedersen
www.cad.dk, e-mail: cad@cad.dk

Danmarks Automobilforhandler Forening (D.A.F.)

v/formand Knud Nielsen
www.daf.dk, e-mail: daf@daf.dk

Dansk Autogenbrug (DAG)

v/formand Bjarne Nielsen
www.autogenbrug.dk, e-mail: post@autogenbrug.dk

Dansk Autoglas

v/formand Villy Nielsen
www.danskautoglas.dk,
e-mail: danskautoglas@glarmesterlauget.dk

Dansk Bil Forhandler Union (DBFU)

v/formand Jeppe Ruby Laursen
www.dbfu.dk, e-mail: info@dbfu.dk

Dansk Metal

v/formand for automekanikerne i Århus Lasse Bøttcher
E-mail: 0200lab@danskmetal.dk

De Danske Bilimportører (DBI)

v/formand Kristian Krapper
www.bilimp.dk, e-mail: dbi@bilimp.dk

Den Danske Bilbranche

v/formand Hans Vestergaard
www.bilbranchen.dk, e-mail: bil@di.dk

Dækimportørforeningen

v/formand Kenneth Saust
www.dakimportorforeningen.dk
email: kesau@mail.dk

Foreningen af Auto- og Industrilakerere (FAI)

v/formand Lasse Jæger Jensen
www.fai.dk, e-mail: fai@fai.dk

Foreningen af Danske Cylinderservice Virksomheder

v/formand Lars Weide Olsen
www.cylinderservice.dk, e-mail: hoslgcyl@post6.tele.dk

Motorhistorisk Samråd (MhS)

v/formand Søren Jacobsen
www.motorhistorisk.dk
mhs@motorhistorisk.dk

Sammenslutning af Køretøjsbyggere og Autooprettere i Danmark (SKAD)

v/formand Henrik R. Hansen
www.skad.dk, e-mail: info@skad.dk

Dong stopper støtte til Better Place

Det danske energiselskab dong, der er medejer af Better Place med cirka 17 procent, har smækket pengeposen i for videre investeringer i elbilprojektet.

Better Place, med base i Palo Alto, Californien, blev stiftet i 2008. Der er kun solgt 255 Renault-elbiler til udgangen af 2012, selv om der er opsat 17 dyre batteriskiftestationer fordelt pænt på Danmarkskortet. For danskerne holder sig til-

bage med at kaste sig ud i at købe elbiler, skriver Børsen.

Kort før den nye Dong-direktør Henrik Poulsen tiltrådte sidste efterår, var der stor opbakning til elbilprojektet, men det er samme Henrik Poulsen, der har hevet stikket ud med en underskud i 2010 på 70 millioner kroner efter at have brugt 249 millioner kroner.