

Tvivlsom kvalitet af alternative karrosseridele

SKAD fortæller i dette indlæg, hvordan man har bedt Klokkeholm dokumentere kvaliteten af sine AI-dele, som værkstederne finder for ringe.

V har modtaget

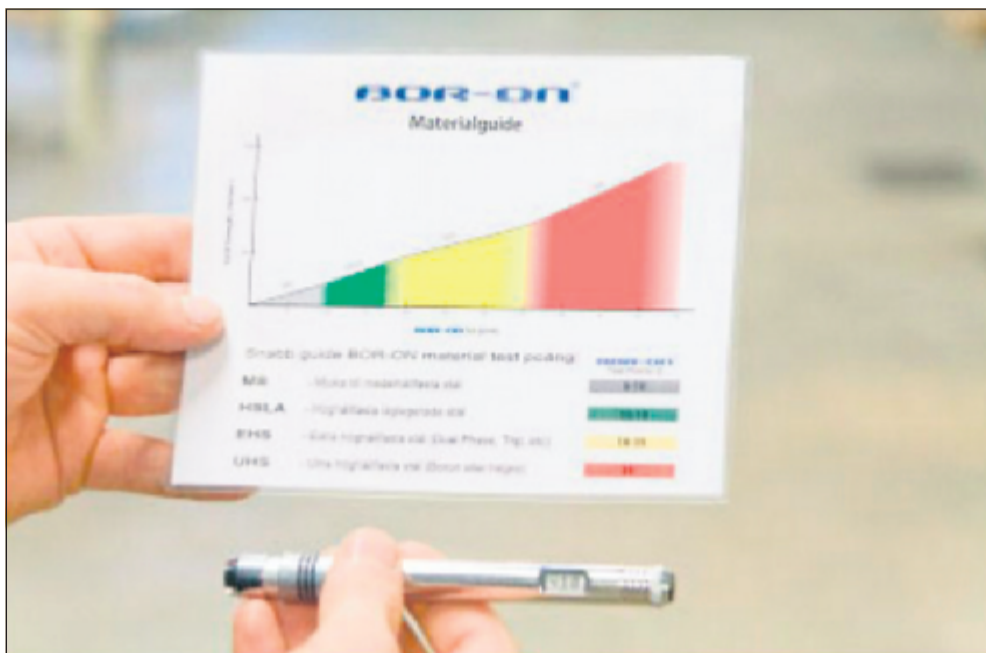
SKAD HAR I FLERE år arbejdet med at sætte fokus på korrekt opretning samt kvaliteten af dele til reparation af karrosseriskader. I denne forbindelse undersøgte SKAD i begyndelsen af 2010, hvad medlemmernes holdning var til dette område, for at afdække problemstillingen blandt andet med Klokkeholms AI-karrosseridele. Resultatet viste stor utilfredshed med AI-dele, da medlemmerne meldte tilbage at have store problemer med pasform, mangel på monteringshuller, efterfølgende rustproblemer med videre.

På baggrund af medlemmernes ønske arbejdede SKAD videre med opgaven og inviterede Klokkeholm til SKAD's efterårsmøder i november 2010 for at få en generel diskussion om problemstillingen, og for at finde en tilfredsstillende løsning.

Henry Rask fra Klokkeholm stillede velvilligt op ved alle møder landet rundt for at forklare Klokkeholms position i forhold til værkstederne, og SKAD havde da også en forventning om, at Klokkeholm ville arbejde med kvaliteten herefter.

SKAD's medlemmer fik rig lejlighed til at give udtryk for deres utilfredshed og nævnte mange problemstillinger, der gjorde det svært for værkstederne at overholde reparationstiderne og kundetilfredsheden. Der var ingen tvivl om, at man generelt var utilfreds med Klokkeholms AI-dele. Klokkeholm forklarede, at problemerne med delenes pasform også lå i, at dele blev forkert opbevaret hos grossisterne, hvilket SKAD herefter undersøgte for at finde det led i kæden, hvor der kunne opstå fejl. FTZ meldte blandt andet tilbage, at man ikke havde kendskab til disse problemer, da omsætningshastigheden af dele var stor, og at man generelt ikke havde det store lager.

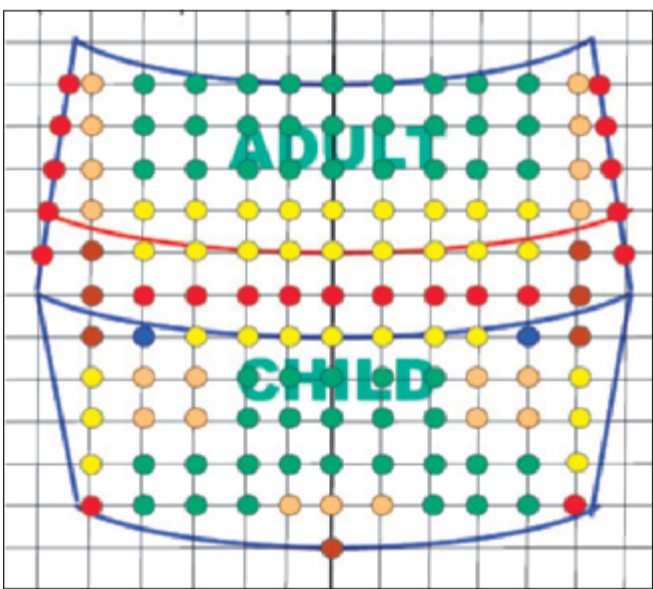
Ved efterårsmøderne blev SKAD og Klokkeholm enige om, at man ville indrette en direkte reklamationslinje til Klokkeholm for SKAD-medlemmer, hvor tre navne med direkte telefonnummer og e-mail blev oplyst. Denne kontaktoplysning blev gjort tilgængeligt



Bor-on stålstyrkemåleren viser let og hurtigt, hvilken stålstyrke man har at gøre med i en given skade-reservedel.



Henry Rask fra Klokkeholm deltog ved SKAD's efterårsmøder for medlemmerne, hvor der var kritik af AI-dele.



Her ses de nye NCAP-normer for en motorhelme i forbindelse med fodgængersikkerhed.

for SKAD's medlemmer på SKAD-net.

I SEPTEMBER 2010 BESØGTE undertegnede Automechanika i Frankfurt. Ved denne lejlighed mødtes jeg med det godkendte engelske prøvningslaboratorie Thatcham, som blandt andet Klokkeholm henviser til. Ved dette møde oplyste Thatcham blandt andet, at man i England har restriktioner på anvendelse af cirka 40 procent af de solgte alternative karrosseridele, da disse ikke var tilstrækkeligt sikre.

Denne viden dannede grundstenen i SKAD's arbejde med alternative reservedele, og SKAD kontaktede Klokkeholm med ønske om at fremlægge dokumentation, da man i Danmark ikke har kendskab til de dele, som Thatcham anser som ikke-sikre. Klokkeholm fremlagde et certifikat omhandlende en Peugeot 306 (1994), venstre forreste skærm, fra Centro Zaragoza med certifikatnummer 000260007 af den 27. juli 2000. Certifikatet giver ingen oplysninger om hver-

ken kvalitet eller styrkeforhold. Det har ikke været muligt at se certifikater på alle dele, som leveres under betegnelsen AI.

I LØBET AF 2011, hvor det tætte samarbejde om kvalitet mellem Tryg og SKAD blev etableret, satte SKAD endnu større fokus på reparationskvalitet og karrosseridele. Her kunne SKAD hente en del information hos de andre organisationer indenfor AIRC International, karrosseri- og lakorganisationen i Europa, som SKAD er den danske repræsentant af. Specielt i forbindelse med Eurogarant-standarden har man stor fokus på delenes trafiksikkerhed.

På Automechanika i september 2012 blev flere af karrosserideleleverandørerne besøgt for at danne et billede af forholdene på markedet. Flere af disse leverer blandt andet karrosseridele til Klokkeholm i Danmark. På efterspørgsel efter certificering og crash-egenskaber af delene blev der givet udtryk for, at man naturligvis kunne gennemføre dette, men at dette normalt ikke var kutyme, da omkostningerne ikke stod mål med kundernes prisønske.

DER ER INGEN TVIVL for SKAD om, at alternative karrosseridele har deres plads på markedet. Men med de stramme tidsrammer, som karrosseriværkstederne skal arbejde under, så er der absolut ikke plads til at bokse rundt med tilpasninger og andre forhold, der gør det umuligt at drive virksomhed. Forsikrings-selskaberne råber op om effektivisering hos reparatørerne, men tvinger samtidigt værkstederne til at arbejde med karrosseridele, der ikke har den tilstrækkelige pasform, kræver boring af huller og meget an-

AI dele

AF: Bjarne C

Vi har rigtig mange eksempler på at AI dele ikke har samme pasform som OE dele har. Især kofangere er der store problemer med, og der skal ofte bruges rigtig lang tid på at tilpasse disse. I mange tilfælde giver vi op og må købe ny Original. Vi har et skadecenter og er frit værksted så vi har bestemt ingen fordel i at købe originale dele, ikke andet end at vi sparer tid og grå hår.

AI skærme i metal er samme problem men kan dog i mange tilfælde tilpasses ved at ændre på formen, men igen; det koster tid.

De op til 30% der spares for forsikrings-selskabet bruger vi i mange tilfælde på ekstra tid til tilpasningen.

Jeg synes måske det var en ide at komme ud til værkstederne, arbejde med delene mm.

God Dag
Bjarne

AF: Klokkeholm Karrosseridele A/S

SVAR TIL Bjarne C: Hej Bjarne

Tak for dit input. Du er meget velkommen til at kontakte os på enten mail (info@klokkeholm.com) eller telefon (98284444). Vi kommer gerne ud og besøger dig og tager en snak omkring vore dele. Vi håber at høre fra dig.

det spild af tid, bare fordi de er billigere for selskaberne, men påfører reparatørerne kæmpe omkostninger i tab af tid og dermed tab af indtjening. Her må SKAD igen give et skulderklap til Trygs taksatorer, der arbejder ihærdigt med at sikre kvalitet.

Med baggrund i Thatchams undersøgelser i England, hvor man netop sætter fokus på trafiksikkerhed, så har SKAD også sat fokus på den styrkemæssige kvalitet af de karrosseridele, som sælges til danske karrosseriværksteder. SKAD har i denne forbindelse holdt møde med bilimportørerne for at få deres syn på sagen, dog er der ikke sket meget siden.

I FORBINDELSE MED AT kunne dokumentere stålstyrke på karrosseridele har SKAD indgået samarbejde med JNE i Sverige om forhandling af den godkendte stålstyrkemåler Bor-on, som gør det nemt at måle

styrken af dele og bilens karrosseri, netop for også at kunne finde den korrekte samlingsmetode. Ved sporadiske stikprøvekontroller af materialestyrken mellem originale dele og Klokkeholms AI-dele var der i flere tilfælde betydelige styrkeforskelle.

I FORÅRET 2013 VAR undertegnede på et seminar hos TÜV Nord i Hannover for at lære om de nye NCAP-regler i forbindelse med fodgængersikkerhed. Her blev de nye normer gennemgået, ligesom der blev vist live tests, som gennemføres i forbindelse med fodgængersikkerheden, herunder absorberingsevnen af blandt andet motorhjelme, bilens front og forskærme. Man kan kun tage hatten af for bilproducenternes arbejde for at gøre bilerne mere sikre for de bløde trafikanter.

Der er ingen tvivl om, at den fremtidige anvendelse af alternative dele bør ske med fokus på trafiksikkerhed, og der bør fremlægges den fornødne dokumentation for, at de anvendte karrosseridele også er sikre og overholder de krav, som blandt NCAP stiller. Vi vil jo nødt til at ende op med reparerede biler, der mister flere af deres crashtest-stjerner, fordi man hos forsikrings-selskaberne vil spare udgifter, der i sidste ende kan betyde menneskeliv.

Thomas Krebs, direktør i SKAD
Sammenslutningen af Køretøjsbyggere og Autooprettere i Danmark



Dette certifikat på en karrosseridel giver ingen oplysninger om hverken kvalitet eller styrkeforhold, mener SKAD.