

Plast er et alsidigt, kreativt materiale, men rejser nogle udfordringer, når det gælder skadesreparation. Her præsenterer vi nogle af dem.

**P**lastikmaterialer har mange fordele, når en bil skal bygges. Specielt er de lette og påvirker ikke køretøjsikkerheden. Desuden kan man forme delene efter behov og kreativitet.

De sidste 30 år er der sket en rivende udvikling. Antallet af plastmaterialer, der anvendes ved bilproduktionen, er fordoblet, og anvendelsen øges også på karrosseriområdet. Ligesom det gælder metal, så kan også plaststoffer blandes, så man opnår forskellige egenskaber. Bildele i plast, så som kofangere, kølergrill, skærme, spoiler, motorhjelme, døre med mere ses oftere og oftere på moderne biler.

Designmæssigt giver disse materialer uanede muligheder for at formgive de vildeste linjer på en bil, og dermed kan man opnå nye højder, hvad angår udseende og udstråling. Tendensen går helt klart i en retning, hvor ekstreme udformninger også skal øge fokus på bilerne og den individualisme, som mange ønsker at give udtryk for.

Afgifter og økonomi afhænger i høj grad af forbruget, og derfor er brændstofbesparelsen ved anvendelse af plastmaterialer et af hovedargumenterne. En dør af plastmateriale kan hurtigt veje 10 procent mindre end en traditionel ståldør, og man

sparer hurtigt en liter på 100 km ved at reducere vægten med 100 kg.

Ligeledes gælder for disse materialer, at de såkaldte "bilka-buler" begrænses. Det gavner ikke autoskadebranchen, men det elastiske plastmateriale giver hurtigt efter for så at gå tilbage i sin udgangsform. Dermed dæmpes små påvirkninger, skader bliver mindre, og det, der er tilbage, er ofte kun en ridse uden bule.

Plastdele kan fremstilles både med glænsende og matte overflader. Dog kan lakering af disse dele ofte være nødvendig både for at opnå det ønskede udseende og for at beskytte materialet.

Lakeringen er blandt andet et vigtigt element for at give det ønskede helhedsindtryk af bilen og overfladen hele vejen rundt. Også beskyttelse af plastmaterialer mod vejret, lyspåvirkning og almen forrådnelse er væsentlig for holdbarheden.

Lakeringsværkstedet står dog altid med den udfordring at bringe en ny eller repareret del tilbage til, som den så ud inden skaden. Det gælder både farvetonen, effekter og overfladebeskaffenhed. Desuden fås alternative erstatningsdele af forskellige materialer og kvalitet, som gør det ekstra svært og tager ekstra tid at tilpasse, så reklamationer undgås.

#### UDFORDRINGER VED LAKERING

Når overfladen ikke binder, så kan lakken ikke hæfte. Her er udfordringen specielt stor ved for eksempel PP – Polypropylen-produkter – der i produktionen bliver formstøbt. For at delene let kan løsnes fra støbformen, så behandles formerne før støbning med glidemidler, ligesom der bliver blandet forskellige midler ind i det varme flydende plastmateriale, der sprøjtes ind i støbformen. For at delen kan modtage lak, så skal den enten opvarmes til 60

AF ING. THOMAS KREBS, SKAD

# PLASTIK FANTASTIK

KEMISK BETEGNELSE	FORKORTELSE	ANVENDELSE
Polypropylen/Ethylenpropylen Dien-blandingspolymerisat	PP/EPDM	Kofanger og hækspoiler
Acrylnitril-Butadien-Styrol- blandingspolymerisat	ABS	Spejlhus, hjulkapsler, spoiler
Polyamid	PA	Hjulkapsler og tankdæksel
Polycarbonat	PC	Kofangerbeklædning og kølergrill
Polyphenylenoxid	PPO	Karrosseridele, herunder skærme og bagklap
Acrylnitril-Styrol-Acrylester Mischpolymerisat	ASA	Kølergrill og spoiler
Polyurethan	PU	Dele på kofanger og spoiler
Polybutylenerephthalat	PBT	Karrosseridele, herunder skærme og bagklap
Umættet Polyester	UP	Bagklap, lastvognsdele og dele til racerbiler
Epoxidharz	EP	Dele til racerbiler
Polyvinylchlorid	PVC	Afdækningsovertræk til lastbil- kasser og stødlistes



**Her vises en nylakeret plastkofanger af alternativ kvalitet, som blev leveret primet, altså klar til lakering. Lakken løsnede sig efter lakering alligevel.**

grader i 60 minutter eller manuelt behandles før lakering, hvilket altid tager ekstra tid. Her findes der forskellige opgørelser i FORSI, og LE3 er den metode, der skal vælges her.

Generelt bør man aldrig stole på, at overfladen er modtagelsesklar til lakering, med mindre man har erfaring for, at visse produkter ikke giver udfordringer.

Når en del lakeres, anvendes der forskellige stoffer i processen. Mange plastmaterialer er ikke modstandsdygtige mod opløsningsmidler, og ved forkert behandling kan plasten nedbrydes. Det giver forskellige former for efterskader i lakken og overfladen. Kontakt altid din lakleverandør for at få hjælp og vejledning. Oplys altid den betegnelse, der forefindes på delen, så man kan klarlægge, hvilket materiale det drejer sig om.

Også når brugte dele skal lakeres, spiller mange faktorer ind. Uanset situationen, så er det vigtigt, at karrosseriværkstedet og autolakereren taler sammen for at undersøge følgende forhold:

- Er delen beskadiget eller er der ridser?
- Vedhæfter lakken alle steder?
- Er den bestående lakering modstandsdygtig over for opløsningsmidler?
- Er delen blevet plejet med blandt andet silikone, voks eller konservering fra vaskeanlæg?
- Kan overfladen rengøres, så den kan modtage behandling?

Det er dog ikke altid muligt at konstatere disse forhold, og derfor er rengøring absolut nødvendig. Og falder man over forhold, der kan give udfordringer senere hen, i form af lakeringfejle, så er det vigtigt at tage hensyn hertil. En brugt del vil altid kræve mere tid at håndtere end en ny del, hvilket der naturligvis skal tages hensyn til i FORSI ved opgørelsen.

## AKTUELT ●

### DAG BLIVER AFTALEPART OM INDSAMLING AF BILER

■ Med baggrund i tilslutning fra mere end 30 medlemmer landet over har DAG nu indgået en formel aftale med Refero, der varetager de danske bilimportørers pligt til at tilbyde bilejerne et sted at aflevere deres udtjente biler – og dét inden for en radius af 50 kilometer.

»Danmarks bedst bevarede hemmelighed!« betegnede Jakob Kristensen ordningen under DAG's generalforsamling i marts, da han beskrev, hvordan et bredt udsnit af branchens parter – med Miljøstyrelsen i spidsen – nu nærer ønske om at revitalisere og udbrede kendskabet til ordningen. Således annoncerer Miljøstyrelsen nu ordningen på borger.dk, hvor man også bliver henvist til Refero.dk med et danmarkskort over miljøgodkendte autogenbrugere.

»I DAG er vi meget glade for at være en formel aftalepart, når det gælder bilimportørernes ansvar for at leve op til EU's producentansvar. På den måde er vi med til at sikre, at kun miljøgodkendte virksomheder tager imod danskernes biler til glæde for både ressourceforbrug og miljø,« siger Børge Madsen og henviser til, at medlemmerne selvfølgelig kan udtage og videresælge anvendelige reservedele, som det gælder for alle andre biler til ophug.

Endnu er der en enkelt blank plet på danmarkskortet – på Bornholm. Det søges naturligvis løst, men indtil da vil de nærmest beliggende medlemsvirksomheder finde på midlertidige løsninger.



### SKÆRPER EFTERKONTROL AF BILSKADER

■ I forbindelse med en større analyse og stikprøvekontrol har Tryg på et møde sidst i april på denne baggrund oplyst til Dansk Bilbrancheråd, at Tryg betaler en "overpris" på 3,6 procent i gennemsnit pr. skadesreparation, der ifølge Tryg blandt andet skyldes, at "aftalen" i form af den udarbejdede taksatorrapport ikke følges til punkt og prikke. Det skriver Dansk Bilbrancheråd i sit nyhedsbrev, der gengiver en meddelelse fra Tryg til medlemmerne.

I meddelelsen varsler Tryg, at selskabet vil "have fokus på efterkontrol af reparerede bilskader med det formål at sikre overensstemmelse mellem taksatorrapport og den udførte reparation".



Samtidig hermed indskærpes det på rapportforsiden, at enhver ændring af aftalegrundlaget skal godkendes af taksator "hurtigst muligt" og senest, når bilen klarlægges til kunden.