

Til lykke til hele branchen!

SKAD's fokus på reparationskvalitet har medvirket til en ny, fælles bevidsthed om betydningen af sikre karrosserireparationer og de krav, der stilles.

Vi har modtaget



Thomas Krebs, direktør i SKAD.

DET ER MED OPRIGTIG tilfredshed, vi i SKAD nu følger, hvordan skoler, organisationer og virksomheder i branchen intensiverer uddannelses- og kursusvirksomheden, når det gælder korrekt håndtering af karrosseriskader. Der er jo næsten ikke en dag, hvor karrosseriarbejde ikke bliver nævnt i pressen eller i andre sammenhæng.

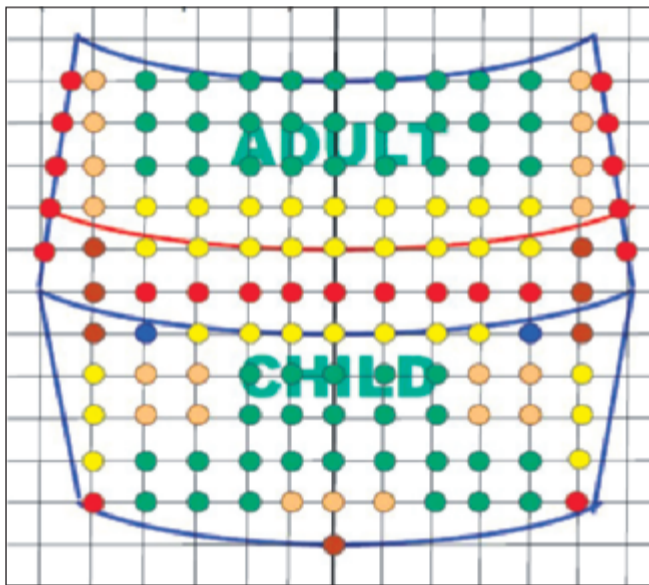
Vi har i Danmark lidt under et voldsomt videns efterslæb, der har betydet, at vi ikke har kunnet levere en sådan kvalitet i reparationsarbejdet, at vi med sikkerhed har kunnet sige, at bilejeren efter en skade er stillet bedst og sikrest muligt.

PROBLEMATIKKEN ER I KORTE træk den, at nye ståltyper, anvendt forskellige steder i det moderne bilkarrosseri, har forskellig betydning for den passive sikkerhed. Disse ståltyper, der i sig selv er resultater af avanceret forskning, kan ikke behandles ens. Vise ståltyper er påvirkelige over for varme og ændrer egenskaber, hvis der svejses i dem med CO₂ eller en for lille modstandssvejer. De skal i stedet limes/nittes, MIG-puls-loddes eller svejdes med en kraftig modstandssvejer, der kræver sin strøm fra stikkontakten. På samme måde har det af hensyn til sikkerhedskonstruktionen fået voldsom betydning, hvor man skarrer, i det omfang det overhovedet er forsvarligt at skarre.

I EuroNCAP, og i forhold til EU-reglerne 78/2009-fase 2, har man yderligere øget fokus på fodgænger-sikkerheden. Her spiller alle ydre karrosseridele en vigtig rolle i at "give efter",



Cheftaksator Mogens Olesen (tv) fra Tryg fortalte om Trygs aktiviteter ved SKAD's generalforsamling maj 2011 som optakt til den nuværende kvalitetsdiskussion.



I Euro NCAP anvender man 132 målepunkter for eksempel på en motorhjelme, som er delt op i voksen og barn.

når en fodgænger rammes. Avancerede tests, og der til uddelte stjerner, sikrer, at bilens konstruktion og komponenter lever op til kravene. Så er det ganske meningsløst at montere dele, der ikke lever op til disse krav, hvilket kan føre til en væsentlig forringelse af bilens værdi.

I SKAD HAR VI talt for, at man overalt på karrosseri-værkstederne tilegner sig, og anvender, bilproducenternes reparationsforskrifter for at være på sikker grund. Så undgår man også de trættende forhandlinger med mere eller mindre vidende taksatorer, hvordan en skade skal oprettes. Hertil kommer fornødne investeringer i udstyr og værktøj - investeringer man først ser betydningen af, når man ved, hvor avanceret karrosseriarbejde er blevet.

ISÆR KVALITETSSAMARBEJDET MED TRYG Forsikring påkalder sig interesse og burde blive et forbillede for hele forsikringsbranchen. Krav om kvalitet, bygget på et antal objektive kriterier, vil helt automa-

tisk løfte kvaliteten i hele reparationsbranchen.

Taksatorer i mange selskaber har gennem årene foreskrevet egne reparationsmetoder for at spare penge uden, at værkstederne har kunnet argumentere kvalificeret - for hvilke standarder skulle man dog holde reparationerne op imod?

I MAJ 2011 INDBØD vi taksatorchef Mogens V. Olesen fra Tryg til en dialog om skadesarbejdet på vor generalforsamling. Jeg fik dengang, og efterfølgende, lejlighed til at redegøre for moderne karrosserimaterialer og reparationsmetoder - ikke mindst på baggrund af erfaringer og viden høstet både blandt bilfabrikerne og SKAD's internationale organisation, AIRC.

Dialogen faldt sammen med Trygs indførelse af indkøbskonceptet NLS, og man fandt det, på baggrund af vore drøftelser, hensigtsmæssigt at indbygge kvalitetskrav i konceptet.

IKKE LÆNGE EFTER GENERALFORSAMLINGEN i SKAD gennemførte SKAD et kursus for Trygs taksato-

rer; et kursus, der ville sætte dem i stand til på langt mere kvalificeret vis at forstå skadesarbejde med udgangspunkt i fabrikernes reparationsvejledninger. I samme forbindelse opstod tanken om at danne en kvalitetsgruppe, der skulle fastlægge rammerne for det store arbejde på skadesområdet. I lyset af de daværende fusionsplaner var det oplagt at indbyde D.A.F. og FAI til at medvirke i kvalitetsgruppen, og glædeligvis har også CAD kunne tilslutte sig gruppen senere hen.

ARBEJDET I KVALITETSGRUPPEN DREJER sig om at formulere og implementere en række krav til værkstederne. Det er krav om at følge reparationsvejledninger, krav til udstyr og værktøj, anvendelse af de rigtige reservedele og forbrugsmaterialer, tilstrækkelig uddannelse med videre.

SELV OM VI I SKAD nok synes, vi har en overordentlig stor andel i det fokus på kvalitet, der nu viser sig, glæder vi os over, at bevidstheden om betydningen af den nødvendige reparationskvalitet er blevet fælles eje. Dermed har vi løftet branchen og kan se vore kunder, fra forsikringsselskab til bilist, i øjnene.

VI ARBEJDER LØBENDE VIDERE med at hente mere viden til Danmark, da udviklingen jo ikke står stille, og vores medlemmer skal have mulighed for at tælle blandt de førende karrosserismede i branchen.

Af Thomas Krebs
Direktør, SKAD

MOTOR-MAGASINET's Branchepanel

For at styrke sammenholdet og ikke mindst at sikre en optimal dialog i autobranschen 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@mail.tele.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

Leasingbiler ude af statistik

Når en leasingbil bliver skadet, er det meget sjældent, at den bliver repareret. For det er billigere for forsikringsselskaberne at konstanterstatte den skadede leasingbil frem for at reparere bilen. Årsagen er den forholdsmæssige registreringsafgift. Derfor er skadesstatistikken ikke retvisende.

Det betyder samtidig, at værkstederne går glip af

omsætning. Med andre ord trækkes mere omsætning ud af værkstederne, end skadesstatistikkerne viser. Derfor vil nybilforhandlerens brancheforening D.A.F., sammen med forsikringsselskabernes ditto, Forsikring&Pension, klarlægge, hvor mange biler der er tale om, samt hvor mange job branchen går glip af som følge af de skadede leasingbiler. *kile*