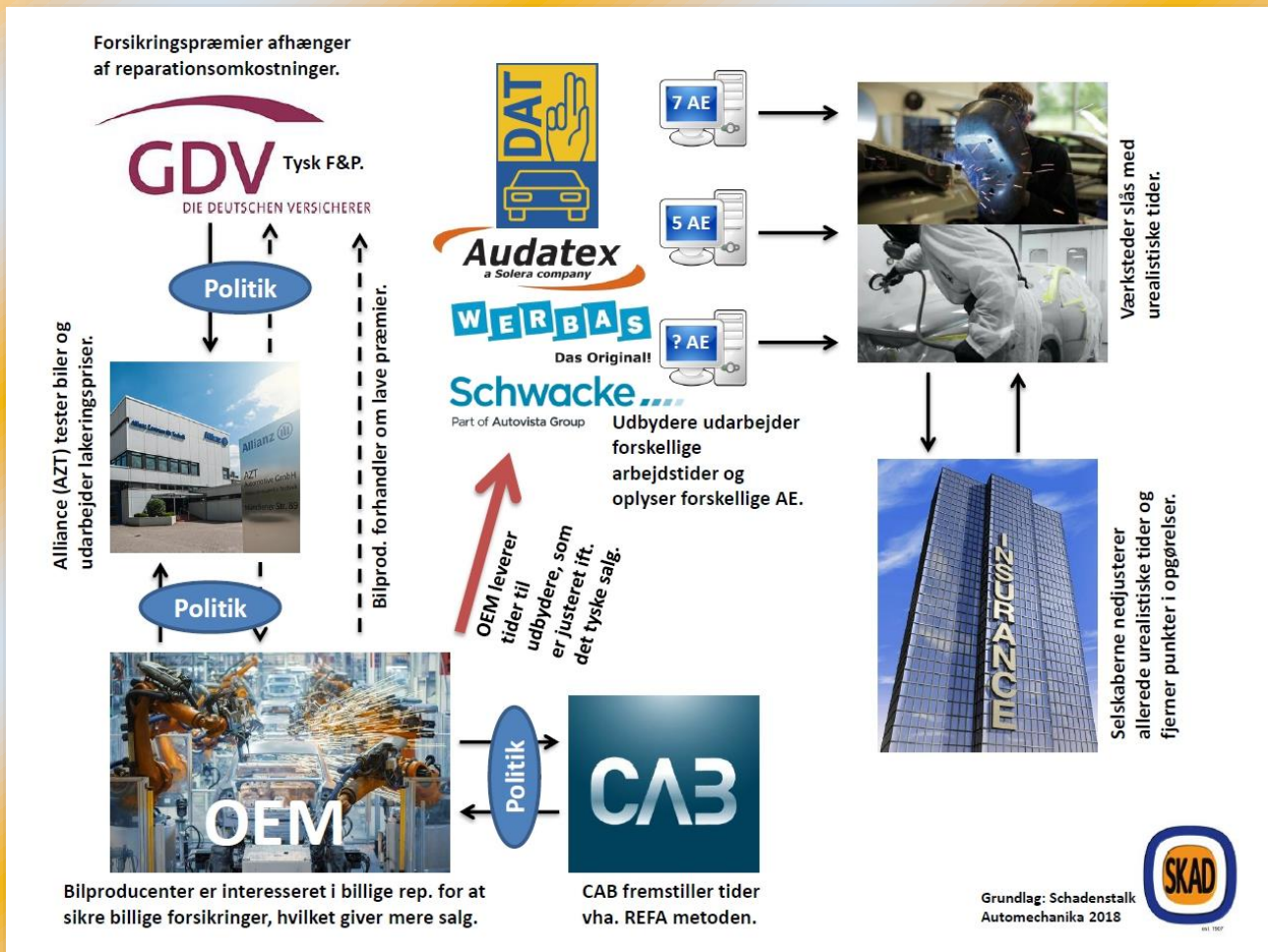


Lakkalkulation – stor undersøgelse hos AZT i München

Af Thomas Krebs, Direktør SKAD – autoskadebranchen.dk



AZT (Allianz Zentrum für Technik), der leverer kalkulationssystemet til bl.a. Audatex (dansk forsi), er efter større kritik gået i gang med at undersøge tider indenfor lakering. Hertil anvendes REFA metoden, der er næsten 100 år gammel, hvor en hver arbejdsangang bliver delt op i mange forskellige deltrin. Denne metode anvendes også i forbindelse med karrosseriarbejde. CAB i Tyskland gennemfører tidsstudier for mange bilproducenter. SKAD og Dansk Metal har for et par år siden været på besøg hos CAB, for at lære om den måde man opgør reparation af en skade på.

REFA er en fastlagt tidsstudie metode, hvor man ved hjælp af tidsmålinger fastholder et hvert arbejdsstrin og noterer det i en database. De forskellige arbejdsstrin kan herefter anvendes til at udarbejde et kalkulationssystem, der på en realistisk måde gengiver det krævede arbejde ved lakering af en bil.

Den "gamle" AZT-vejledning, der baserer på 2-lags lakering, og som efter mange år først nu introduceres i Danmark, vil indenfor 2021 få et ordentligt løft. Det betyder også at hele lak kalkulationen bliver opdateret, hvilket vil betyde at flere forhold ændrer sig i Audatex. Om forsikringselskaberne i Danmark beslutter hvor vidt man skal opgradere forsi, er endnu uvis. At lakere en bil er blevet betydeligt mere kostbar, og øgede omkostninger er ikke noget forsikringselskaberne kan lide. Forsi er i forvejen en "amputeret" version af Audatex, hvilket betyder en masse bøvl ved opgørelse af en skade.

Analysen tjener som værktøj



Ved analysen gennemgår man alle arbejdsgange og anvendt materiale. Påførelse af fylder, slibning, rengøring, afmaskning med videre, samt hvert stykke tape og slibepapir bliver nøje registreret. Alt bliver vejlet på en brevvægt, så man får et klart billede af materialeforbruget.

Der er sket en masse i de forløbne år indenfor lakering. Tidsbehov og mængden og type har forandret sig betydeligt med introduktion af for eksempel vandbaseret lak, folie i stede for papir, farvetone bestemmelse, effektlak, klarlak med flere faste partikler, klargøring efter lakering og meget andet.

AZT skal gennemføre 150 undersøgelser af reparation af skader. Dertil besøges mange tyske autolakerere, hvor man typisk undersøger 10-12 biler fra start til slut, altså fra det stadie bilerne kommer fra karrosseriværkstedet til bilerne er færdiglakeret.

Materialepriser og tid



Tid og pris spiller en stor rolle, når produkter markedsføres. AZT anvender de af lakleverandører indsendte listepreiser til kalkulation. I Danmark er det lakimportører, der informerer AZT om de danske markedspriser. Her taler man om en dansk "prisfil", der genereres og sendes til AZT. Denne fil anvendes herefter til at regulere priser på materiale.

Ved undersøgelsen prøver AZT også at tage hensyn til at forskellige lakerervirksomheder anvender forskellige materialer, arbejdsmetoder og er udstyret med forskelligt udstyr. Også i Danmark er der en stor variation iblandt autolakerere, både hvordan man har indrettet sig, hvordan man arbejder og hvilke produkter man anvender. Derfor foretager AZT også undersøgelserne i flere forskellige virksomheder.

Når en autolakerer modtager en ordre på at lakere en repareret skade, så kan sådan en ordre omfattet op til 79 forskellige arbejdsstrin, som svarer til 3 A4-sider. AZT analyserer alle positioner ved de forskellige typer lakeringsprocesser, og fastholder de relevante positioner, der netop er gældende for den bestemte lakering.

Mere info – se autoskadebranchen.dk

Farvetone bestemmelse, der er en hyppig udfordring, er omfattet af mange forskellige måder man anvender hos forskellige autolakerere. Nogle bruger spektrometer, andre opsprøjter en prøveplade, andre søger efter oplyste farvekoder, andre lakerer og tilpasser undervejs. En hver medarbejder ved undersøgelsen bliver analyseret, for at finde variationer i lakeringsprocessen, der har betydning for det samlede billede.

Fra den hvide uni-lak til den avancerede 3-lags lak, alt bliver undersøgt. Efter indsamling af de forskellige data, finder man frem til gennemsnitsværdier for de forskellige typer opgaver og arbejdsstrin.

Udfordringer i den bestående AZT-database



Den gamle AZT-database er generelt forældet og bygger på ofte gamle principper. Den indeholder en del mangler, som også har været et af de store kritikpunkter. Specielt områder så som overgangen fra karrosseriværkstedet til autolakereren er et varmt emne. I årvis, også i Danmark, har man diskuteret i hvilken tilstand en bil skal leveres. Her har autolakerere altid været underleverandøren, og mange autolakerere har gennem årene føjet sig, for at undgå at miste en kunde. I FAI tider har man i Danmark prøvet at fastlægge en beskrivelse af standen, men der er løbet en masse vand ned af åen siden, og også her er der ikke enighed, der bidrager til at sikre ensartethed.

Udfordringen er ofte for autolakereren, at sikre en ordentlig bund, hvorpå der kan lakeres. Det tager en masse tid, og kan desværre ikke opgøres, specielt ikke, fordi autolakereren slet ikke har tilgang til kalkulationsprocessen i Danmark. I SKAD har vi længe kritiseret denne "udelukkelse" fra systemet, hvor vi klart har et krav om at autolakereren kan direkte og online hjælpe et karrosseriværksted at opføre lakeringen korrekt, og også at sikre at bilens stand er som den bør være. Det gavner i sidste ende alle parter og forhindrer evige diskussioner. Det er noget vi har højt oppe på vores dagsorden i SKAD.

Også nye lakeringsmetoder, laktyper og flere lags lakeringer mangler. Alt går ud fra en 2-lags lakering med tillæg, som i realiteten ikke konkret omfatter det arbejde og materialer, der skal anvendes.