



Branchestandard
for karrosseriværksteder ©

SKAD branchestandard skal sikre et grundlag for kvalitet og sikkerhed

At reparere trafikskadede biler kræver, at virksomheden er indstillet på at efterleve bilfabrikantens reparationsvejledninger. Dette forudsætter at der både anvendes det fornødne værktøj og udstyr, samt at de faglige kompetencer er til stede.



Udviklingen indenfor karrosserikonstruktion og materialer, der anvendes i moderne biler betyder, at kravene er stigende. God gammeldags viden kan bevirke, at en bil repareres forkert, og dermed kan der sættes passagerernes liv og lemmer på spil.

Ydermere tilkommer der mere og mere teknisk sikkerhedsudstyr, der kræver yderligere testere og kompetencer. Uden disse kan en bil ikke tilbageleveres i sikker stand til bilejeren.

For at sikre en korrekt definition af en skade, så udstikker SKAD regler for, hvordan skader defineres.



Er der tale om en konstruktiv skade, hvor der skal svejses, limes, nittes, oprettes, airbags og/eller selestrammere er gået mv., så taler vi om en K-skade.



Er der tale om en såkaldt skrueskade, uden at airbag/selestrammere er gået, og hvor der ved hjælp af skruetrækkere og nøgler kan afmonteres og monteres dele, så taler vi om en S-skade.

For at sikre at forsikringselskaber ikke vilkårligt henviser biler med K-skader til tilfældige værksteder uden fornødne udstyr og kompetencer, har SKAD udarbejdet en branchestandard for hvad der minimum kræves i dag for at kunne reparere en K-skade korrekt.

For at kunne løse opgaver ifm. reparation af trafikskader, så skal et værksted, der tilbyder at reparere K-skader, dvs. f.eks. svejse- og limeopgaver, opretning af karrosserisektioner, udmåling af karrosserimål og hjulvinkler, reparation af aircondition systemet, justering af ADAS, håndtering af glasskader, reparation af plastdele mv., kunne leve op til branchekravet.

I takt med at der kommer flere elbiler på markedet, skal værksteder efterleve SKAD's guideline for håndtering af skadede el- og hybridbiler.

EUROGARANT *Karrosseri*

Ønsker et værksted et yderligere, europæisk anerkendt kvalitetsstempel, suppleret med FDM-kvalitetsstempel, så er vejen dertil den eneste tekniske standard der følger ISO krav – Eurogarant® certificering. Sådant en certificering bidrager også med at værkstedet oparbejder flere kompetencer, øger fokus på effektivitet og får specielle færdigheder, der sikrer de nuværende og fremtidige dokumentationskrav.

Følgende liste viser minimumskrav til et K-skadesværksted:

- 👉 Ansat med karrosseri svendebrev og opdateret efteruddannelse indenfor for neden stående områder.
- 👉 Dokumenteret adgang til bilfabrikantens reparationsvejledninger.
- 👉 Funktionelt værktøj der kræves til håndtering til opretning af karrosseriskader, arbejde med stålplade, samt plast- og rudearbejde.
- 👉 Modstandssvejsere med min. 9000 Amp. ved min. 350 daN tryk. De typiske skader vi oplever i Danmark, omfatter hovedsageligt montering af yderdele af karrosseriet. Såfremt man reparerer egentlige kabinedele, altså dele der har bærende funktion, typisk af højstyrkestål op til 1500 mPa, så bør der anvendes en modstandssvejsere med større ampere og tryk. Se også SKAD's modstandssvejsesstandard.
- 👉 Udboringsmaskine til modstandssvejsninger med borelære og dertil hørende punktfræsere.
- 👉 MIG puls lodde-/svejsesapparat (brazing/welding) med dertil hørende efteruddannelsesbevis.
- 👉 Rettebænk/Speedbænk med relevante rettetilbehør.
- 👉 Karrosserimålesystem i form af metrisk/digitalt krydsmål, lasersystem eller lign. Dette er nødvendigt for at undersøge interne skader på kabinekonstruktionen efter påkørsel. Karrosserikonstruktionen er i dag udlagt på sådan en måde, at crash energi forplantes ind i bilen og dermed medfører deformation et helt andet sted end hvor påkørslen er sket.
- 👉 A/C- anlæg til de relevante typer kølemiddel. Lovpligtig KMO-bevis.
- 👉 Lygtejusteringsudstyr og godkendt plads til moderne lygter. Ved LED-matrix lygter skal der også kunne tages hensyn til løbsvinklen af baghjul ved justering. Evt. i samarbejde med kompetent samarbejdspartner*.
- 👉 Relevant ADAS kalibreringsudstyr og relevant gulvareal. Evt. i samarbejde med kompetent samarbejdspartner*.
- 👉 Hjuludmålingsforhold. Evt. i samarbejde med kompetent samarbejdspartner*.
- 👉 Fejlkodelæser / OBD scanner for at kunne håndtere on-board computer fejl, for at slette fejl der er opstået ifm. uheldet, samt af- og påmontering af komponenter. Det kan være nødvendigt at have flere apparater, for håndtering af alle bilmærker der reparerer.
- 👉 Værktøj til opretning af aluminium med dertil hørende efteruddannelse.
- 👉 Svejsesystem til aluminium (tilbehør til MIG maskine) og separat alu-område.
- 👉 Nitteværktøj til almindelige nitte opgaver.
- 👉 Avanceret nitteværktøj til specielle nitteopgaver med højstyrkenitser så som BMW, Audi, Mini, Tesla mv. inkl. nødvendige efteruddannelser.
- 👉 Sikkerhedsudstyr og bygningsforhold til håndtering af elbiler iht. SKAD Guideline, samt relevante modelspecifikke kurser.

Har du spørgsmål, så kan du altid henvende dig til SKAD på telefon 70 11 13 00, eller via mail på skad@skad.dk. På hjemmesiden www.autoskadebranchen.dk kan du finde oplysninger om SKAD.

Har du et værksted, og har du brug for et professionelt ståsted, så er du altid velkommen i SKAD som medlem. Vi arbejder hårdt på at levere information og viden til medlemmerne.

* et værksted med opdateret udstyr og dokumenterbar kompetence.

Ansvarshavende: Ing. Thomas Krebs
Udgiver: SKAD
V1-2021
© Copyright SKAD

SKAD
Roholmsvej 8, 1
2620 Albertslund
Tlf. 70 11 13 00
autoskadebranchen.dk