

Ocena uszkodzeń poszyc karoserii

data aktualizacji: 2015.10.01



Wykończenie prostowanej powierzchni w technologii cynowania.

Naprawa czy wymiana? Uszkodzenia karoserii dzielimy na kilka kategorii. Są to: elementy przykręcane, zgrzewane, spawane lub połączone innymi nowoczesnymi metodami, takimi jak: nitowanie, klejenie, przetłaczanie, lutowanie itd.

Elementy przykręcane do konstrukcji karoserii przy większych uszkodzeniach, jak np. przemieszczanie się konstrukcji drzwiowej, należy bezwarunkowo wymienić. Czas naprawy tego panelu przekracza często wartość nowego elementu, biorąc pod uwagę, że element ten jest dostępny na rynku i nie jest to pojazd typu oldtimer.

Lakierowanie naprawionego elementu jest znacznie droższe, gdyż szpachlowanie i wyprowadzanie powierzchni wymaga wiele czasu i dobrego fachowca. Prostowanie poszycia zewnętrznego tylnego błotnika, który jest zgrzewany lub połączony innymi metodami na stałe, możemy przeprowadzić np. metodą szwajcarskiej firmy Betag Innovation, nie demontując tapicerki. System ten pozwala na prostowanie uszkodzonej powierzchni z zewnątrz, nie zmieniając struktury materiału i nie osłabiając jej tym samym podczas naprawy. Ocena naprawianego elementu należy do warsztatu dokonującego naprawy: czy jest w stanie ten element tak naprawić, aby szpachlówki nie było więcej niż 1 mm do wyrównania małych nierówności naprawianej powierzchni.

Prostowanie takich elementów jak tylne błotniki, progi lub ściana tylna jest bardzo istotne, a dlaczego? Otóż powód jest jeden. W wielu warsztatach blacharskich jedynym narzędziem do łączenia elementów jest spawarka MIG-MAG, za pomocą której blacharze wymieniają elementy karoserii. Niestety, nie są to technologiczne naprawy. Co to znaczy? Otóż punkty łączenia poszyc z konstrukcją muszą być łączone w odpowiednich odstępach od siebie i zgrzewane. Spawając

migomatem, niszczy strukturę krystalograficzną materiału i osłabiamy ją.

Przy wymianie tylnego błotnika musimy wziąć pod uwagę zabezpieczenie zgrzewanych krawędzi przed korozją specjalną pastą, która podczas zgrzewania topi się i zabezpiecza punkt zgrzewania. Aby technologicznie wymienić elementy spawane, muszą być zachowane i zastosowane technologie wymagane przez producenta. Dlatego też warto się zastanowić, czy nie lepsze dla samochodu i jego właściciela jest prostowanie elementu i nienaruszanie oryginalnych połączeń fabrycznych (bez problemów z korozją elementu).

Wiele autoryzowanych warsztatów blacharsko-lakierniczych wyposaża się w odpowiednie narzędzia i urządzenia, ale nie wszystkie z nich korzystają. Są one głównie zakupione na pokaz, czyli dla audytów, aby je tylko mieć. Wyszkolona musi być również kadra blacharzy, żeby pracować na tych narzędziach i urządzeniach, by móc skutecznie naprawić uszkodzone elementy karoserii przy zastosowaniu odpowiedniej technologii producenta. Opinia właścicieli samochodów zazwyczaj jest taka, aby każdy uszkodzony element wymienić. Ja wolałbym mieć dobrze wyprostowany element, a nie wymieniony, gdzie oryginalna część zostaje zastąpiona zamiennikiem niewiadomego pochodzenia.

Jak ocenić element, czy nadaje się on do wymiany, czy naprawy? Moim zdaniem trzeba zrobić dwie kalkulacje szkody: pierwszą na wymianę, drugą zaś na naprawę. Na pewno właściciele warsztatów blacharsko- lakierniczych będą pytać, co ja z tego mam, jeśli wyprostuję element w 3 lub 4 roboczogodziny, a na jego wymianę mam np. 14 roboczogodzin. Jak to zatem wykonać, żeby nie tylko ubezpieczyciel miał dobry zysk, ale też warsztat, który musiał zainwestować, zakupując specjalistyczne narzędzia i urządzenia, które nie są przecież tanie.

Następnym aspektem jest właściciel pojazdu. Przy wymianie elementu spawanego auto traci na wartości, z kolei przy prostowaniu elementu już nie. I to właśnie powinno go motywować do naprawy, a nie wymiany elementu. Dyskusje na ten temat trwają już bardzo długo, dlatego uważam, że uświadamianie właścicieli pojazdów odgrywa znaczącą rolę.

Obecna konstrukcja karoserii samochodowych jest skomplikowana. Technologicznie były one kiedyś wykonywane z blachy głęboko tłocznej ST12 - ST14, dzisiaj jest to budowa hybrydowa, połączona z różnymi nowymi materiałami. Małe warsztaty blacharskie, które nie inwestowały w przyszłość, nie będą miały szans, aby technologicznie naprawić te karoserie. I tu z mojej strony taka sugestia. Jeżeli mam samochód powypadkowy, proszę się zastanowić, do jakiego warsztatu blacharskiego oddać pojazd, aby go technologicznie naprawić i otrzymać na wykonaną usługę odpowiednią gwarancję. Każdy samochód powypadkowy, nieodpowiednio naprawiony to „tykająca bomba”, która jeździ po drogach. Bardzo ważnym aspektem jest bezpieczeństwo i gwarancja, której powinno się od warsztatów naprawczych wymagać, bo drugiego życia kupić nie można.

Toni Seidel

Na załączonych zdjęcia zaprezentowano sposób naprawy za pomocą systemu Flat liner firmy Betag Innovation.

Źródło: