

Zalecenie

Lakierowanie metodą Spot

(Naprawa punktowa i lakierowanie częściowe przy uszkodzeniach parkingowych)

Zalecenie to zostało opracowane przez niemiecki Instytut Lakiernictwa Samochodowego (IFL) wspólnie z grupą roboczą rzeczoznawców, związkiem zakładów lakierniczych, (BFL), Centrum Techniki Allianz (AZT) i zespołem lakierniczym w niemieckim Centralnym Związku Blacharzy i Techniki Samochodowej (ZKF).

W zaleceniu tym uwzględniono obecne możliwości metody Spot. Metoda Spot opisuje naprawę na ograniczonej powierzchni uszkodzonego elementu. Nie przewiduje się w takim przypadku konieczności pokrycia całego elementu lakierem bezbarwnym.

Niezależnie od wielkości naprawianej powierzchni przy naprawie Spot muszą zostać spełnione wszystkie wymagania wynikające z ochrony środowiska (powietrza i wody) jak również zachowane procedury bezpieczeństwa pracy.

Lakierowanie Spot jest metodą cieniowania dla powierzchni granicznych w ramach jednego elementu, dla których bez względu na upływ czasu nie występuje różnica w odcieniu lakieru bezbarwnego w innym przypadku istnieje niebezpieczeństwo, że podczas polerowania przejścia powierzchni granicznych wystąpi zauważalna różnica.

W niektórych przypadkach, mimo takich ograniczeń klienci życzą sobie użycia takiej metody jako metody alternatywnej korzystniejszej finansowo od metody klasycznej.

Ze względów ekonomicznych i technicznych metoda Spot

zalecana jest:

- Dla uszkodzeń do wielkości 3,5 cm. Dla zderzaków, listew przy użyciu minimalnej ilości szpachli.
- Maksymalnie przy jednym uszkodzeniu na element.
- Dla lakierowania dwuwarstwowego.
- Dla napraw wykonywanych na pojeździe (bez demontażu naprawianych elementów). Ewentualnie dodatkowe koszty rozbiorzenia będą doliczane oddzielnie.
- Dla lakierów z połyskiem.

nie jest zalecana:

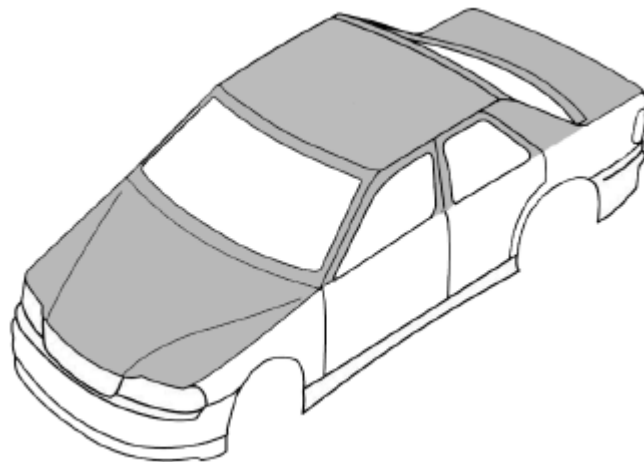
- Dla lakierowania 2 kolorowego (np. Mercedes zderzak dwukolorowy).
- Dla lakierów proszkowych typu Pulver Slurry

Z ekonomicznego i technicznego punktu widzenia rozróżniamy na karoserii pojazdu następujące strefy:

Strefa A:

Powierzchnie poziome np. pokrywy, dach do wysokości słupków

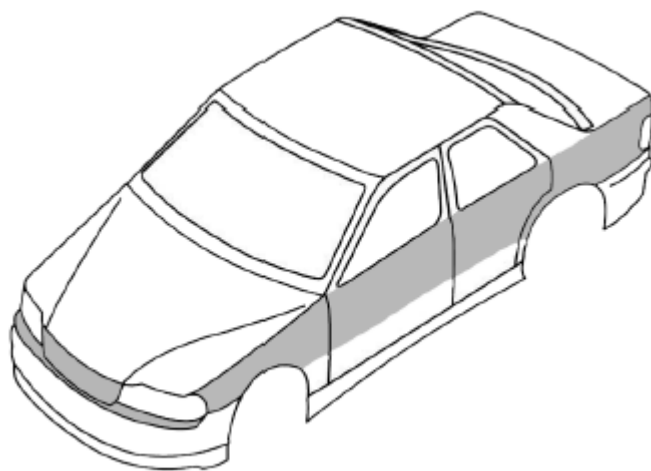
Dla tej strefy lakierowanie metodą Spot nie jest zalecane



Strefa B:

Powierzchnie pionowe np. od słupków do części środkowej drzwi (listwy, przetłoczenia), błotniki pas przedni i tylny, powierzchnie pionowe pokrywy przedniej i drzwi tylnych

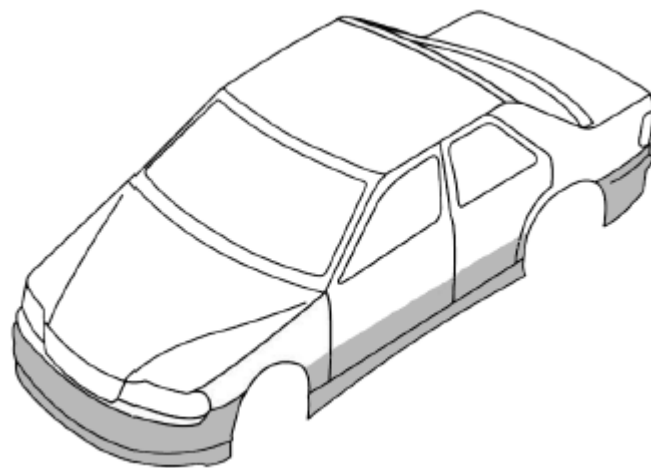
Dla tej strefy metoda Spot zalecana jest tylko wtedy jeśli w pobliżu znajduje się przetłoczenie lub listwa.



Strefa C:

Pozostałe powierzchnie pionowe i wszystkie elementy wewnętrzne lub zakryte takimi elementami jak zderzaki, listwy itp

Dla tej strefy metoda Spot zalecana jest bez ograniczeń.
Dla zderzaków możliwe jest także dla większych powierzchni cieniowanie lakierem bazowym i bezbarwnym.



Wymagania dla prawidłowego przeprowadzenia operacji:

- Należy ograniczyć wszystkie czynniki zewnętrzne mogące mieć wpływ na wygląd powierzchni lakierowanej.
- Należy dobrać kolor do powierzchni granicznej.
- Naprawiane miejsce nie może zakłócać całej powierzchni.
- W strefie C dopuszczalne są drobne błędy lakiernicze, które nie mają wpływu na wygląd całej powierzchni.
- Ocena optycznych wad wykonywana jest wyłącznie wzrokowo bez środków pomocniczych. Ocenę należy przeprowadzać przy jasnym, równomiernym oświetleniu sztucznym lub rozproszonym naturalnym. Należy unikać bezpośredniego oświetlenia słonecznego.

Materiały:

- Musi zostać użyty lakier bezbarwny 2-K.
- Musi zostać użyty stosowany w warsztacie lakier bazowy.
- Środki takie jak kredki i pisaki koloryzujące nie mogą być używane.
- Lakier powierzchniowy musi zachować twardość wg VDA- 621-412 (maksymalna liczba 3 wg DIN 53230₁).
- Wg stanu na dzisiaj odpowiada to użyciu lakierów 2-K.
- Użyte materiały muszą zapewniać brak kantów także przy wielokrotnym polerowaniu.

Wybór:

- Lakiernik decyduje, czy naprawę należy przeprowadzić w II, III stopniu, czy też zastosować metodę Spot. Ustalenia te, jeśli to możliwe należy uzgodnić ze zleceniodawcą, rzeczoznawcą lub firmą ubezpieczeniową.
- Jeśli naprawę przeprowadzono ostatecznie w stopniu II lub III, lakierowania typu Spot mimo podjętej próby nie należy uwzględniać w rachunku.

Wartości kalkulacyjne:

Przykłady kalkulacyjne pochodzą z systemu Eurotax

	Czas w	Materiał w
	Rbg.	zł.
- Przygotowanie metoda Spot	0.9	58.40
- Mieszanie lakieru (lakier bazowy wodny)	0.2	--
- Lakierowanie Spot, na uszkodzenie	0.9	9.30

Przykłady dla lakieru wodnego dla ilości uszkodzeń			
jedno		dwa	
Czas w	Materiał w	Czas w	Materiał w
Rbg.	zł.	Rbg.	zł.
0.9	58.40	0.9	58.40
0.2	--	0.2	--
0.9	9.30	1.8	18.60
2.0	67.70	2.9	77.00

Każde użycie wartości kalkulacyjnych wymaga pisemnej zgody Eurotax Polska sp. z o.o. Dotyczy to w szczególności przerabiania, tłumaczenia i powielania w każdej formie załączonego materiału.

¹ Literatura:

- VDA-Prüfblatt 621-421-Anstrichtechnische Prüfungen - Chemikalienbeständigkeit von Kraftfahrzeug-Lackierungen
- DIN 53230-Bewertungssystem für die Auswertungen von Prüfungen

Wartości kalkulacyjne:

Wszystkie wartości kalkulacyjne zostały wzięte z tabeli „Przygotowanie do lakierowania“ z wydania „Lakierowanie II/2004“.

- Dobór koloru: patrz dane dla doboru koloru.
- Przygotowanie: patrz wartości 2 warstwowy w prawej kolumnie.
- Każde uszkodzenie: patrz wartość naprawy powierzchniowej dla metody Spot..

Czasy napraw i koszty materiałowe zostały opracowane wspólnie z Centrum Techniki Allianz.

Przy opracowaniu czasów kalkulacyjnych uwzględniono przepisy dotyczące ochrony środowiska i miejsca pracy lub przepisy VOC, które wymagają spełnienia następujących warunków:

- Wszystkie prace lakiernicze należy wykonywać w maskach ochronnych..
- Naprawy lakiernicze przeprowadzane są w kabinach lakierniczych, w specjalnych stanowiskach natryskowych przy uruchomionym wyciągu podłogowym.
- Szlifowanie przeprowadzane jest przy stanowiskach z odciągami i w maskach ochronnych.

Czasy napraw wymagają następujących warunków:

- Pistolety lakiernicze
- Naprawa Spot przeprowadzana jest małym pistoletem.

Zakresy prac:

- Ustalenie ze zleceniodawcą zakresu naprawy
- Ustalenie czasów napraw
- Ocena naprawianego pojazdu
- Ocena koloru
- Mieszanie materiału lakierniczego
- Dobór koloru
- Przygotowanie powierzchni naprawianej (szpachlowanie, prostowanie) zależne od zakresu uszkodzenia materiałów użytych do naprawy i sposobu naprawy.

Zakres naprawy:

- Oczyszczenie powierzchni
- Oklejenie powierzchni sąsiednich do 1,5 m od uszkodzonego elementu
- Polerowanie (tylko jeśli konieczne)
- Szlifowanie
- Szpachlowanie i szlifowanie (tylko jeśli konieczne).
- Gruntowanie i szlifowanie.
- Pokrycie lakierem bazowym i bezbarwnym.
- Prace wykończeniowe

Pomoce kalkulacyjne dla napraw blacharskich

Centrum Techniki Allianz opracował wspólnie z rzeczoznawcami techniki samochodowej, producentami pojazdów i dostawcami narzędzi kalkulacyjnych poniższe opracowanie. Opracowanie to umożliwi warsztatom, rzeczoznawcom i ubezpieczycielom wyliczenie w sposób szybki czasów potrzebnych do napraw blacharskich.

W pracach nad tym materiałem udział wzięli:

R. Pollert – Audatex Deutschland; L. Engels – BMW AG; Stefan W. Hamlock – stowarzyszenie niezależnych rzeczoznawców techniki samochodowej (BVSK); H.J. Schmidt – Związek producentów i importerów pojazdów stowarzyszony z Automobil-Service Ausrüstung e.V. (ASA); P. Hopf – Cebacus; M. Hofmann – Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT); H. Zeisberger – DEKRA; M. Weiss – EurotaxGlass's; C. Seiz – Stowarzyszenie kontroli pojazdów (GTÜ); H. Matthiä – Centralny związek techniki samochodowej i blacharstwa samochodowego (ZKF); H. Lehner – TÜV Süddeutschland; G. Hoop – Allianz Versicherungs AG; D. Anselm, Ch. Deutscher und M. Weiland – Centrum Techniki Allianz GmbH (AZT);

1. Wprowadzenie

Przy ocenie czasu potrzebnego do przeprowadzenia naprawy blacharskiej często dochodzi do licznych sporów między zleceniodawcą i zleceniobiorcą. Przedstawiony poniżej materiał bazuje na wielu przeprowadzonych badaniach w Centrum Techniki Allianz jak również przez członków rady technicznej AZT.

2. Podział prac blacharskich ze względu na stopnie trudności

Konieczne czasy wykonania prac blacharskich nie zależą wyłącznie od wielkości uszkodzonej powierzchni, ale również od wielu innych czynników. W związku z tym wyodrębniono trzy stopnie trudności wykonania naprawy, przy których uwzględniono różne czynniki wpływające na zakwalifikowanie naprawianego elementu do jednego z opisywanych stopni.

Stopień trudności I (Współczynnik 1,0) – Naprawa łatwa

Kryteria: Dobry dostęp, płytka, łagodna deformacja, brak załamania materiału, materiał łatwo naprawialny, uszkodzenie nie leży na krawędziach elementów.

Stopień trudności II (Współczynnik 1,5) – Naprawa średnio trudna

Kryteria: Dla stopnia I i II.

Stopień trudności III (Współczynnik 2,0) – Naprawa trudna

Kryteria: Trudny dostęp, duże deformacje, załamania materiałów, rozerwania, materiał trudno naprawialny, uszkodzenie leży na kantach elementów.

3. Sposób wyliczenia

Wyliczenie bazuje na wielkości naprawianej powierzchni w decymetrach kwadratowych i współczynnikach powiązanych z trzema stopniami trudności naprawy.

10 AW (jednostka pracy) = 1 roboczogodzina
Stopnie trudności : I Współczynnik 1,0
II Współczynnik 1,5
III Współczynnik 2,0

