

Advarsel: Så galt kan det gå med karrosseri-fiks



Af [Henrik Nordstrøm Mortensen](#)

AutoBranchens Videncenter understreger vigtigheden i at følge anvisningerne for bilproducenterne

Finn Larsen, teknisk konsulent hos AutoBranchens Videncenter, oplever desværre stadig sager, hvor karrosseriværksteder ser bort fra bilproducenternes vejledninger om reparation af vigtige komponenter.

SKADE

Det virker måske som basal viden og normal praksis på de fleste karrosseriværksteder, men AutoBranchen VidenCenter oplever stadig, at værksteder laver forkerte reparationer af karrosserier - til fare for både kunder og som en enorm udgift for værkstedet, hvis det går galt.

I en konkret sag har et værksted valgt at foretage sammenføjning med MIG/MAG-svejsning i områder, som skulle være sammenføjet med lim/nitteteknik og modstandssvejsning. Som følge af brugen af MIG/MAG-svejsning har materialerne i skadesområdet været opvarmet med risiko for udglødning, og med risiko for svækkelse af stålets styrke. Det forklarer Finn Larsen, der er teknisk konsulent i AutoBranchens VidenCenter.

Følg vejledningen

AutoBranchens Videncenter fremhæver en sag, hvor et værksted har valgt at foretage sammenføjning med MIG/MAG-svejsning i områder, som skulle være sammenføjet med lim/nitteteknik og modstandssvejsning. Som følge af brugen af MIG/MAG-svejsning har materialerne i skadesområdet været opvarmet med risiko for udglødning, og med risiko for svækkelse af stålets styrke.

I fabrikernes manualer og vejledninger omkring reparation står der om opvarmning, sammenføjning og limning:

Opvarmning: 'Stål med høj og ekstra høj styrke må ikke opvarmes! Arbejdet skal udføres uden varmetilførsel! Styrken falder allerede fra 250 graders celsius.'

Sammenføjning: 'I karrosseriproduktionen anvendes der primært modstandspunktsvejsning og beskyttelsesgassvejsning. Ved reparation skal disse genetableres i overensstemmelse med de originale svejseforbindelser.'

Limning: 'Ved limning skal limproducentens vejledning følges nøje. Ved limning, hvor nitter erstatter de originale modstandspunktsvejsninger, klargøres overfladerne ved mattering og affedtning.'

Ved limning kombineret med svejsning er kun modstandssvejsning muligt.' 'Før påføring af lim i forbindelse med svejsning skal delens KTL grunder afrensnes. Hele det afdækkede område skal dækkes af lim, overskydende lim kan efter svejsning glattes, så samleområdet bliver helt tæt.' 'Der må under ingen omstændigheder foretages MIG/MAG-svejsning i områder, hvor der er påført lim!' Kilde: AutoBranchens Videncenter.

- Værkstedet har med andre ord udført en rigtig skidt reparation, der hverken lever op til garanti eller sikkerhedsmæssig stand. Faktisk betyder de forkerte reparationsmetoder, at værkstedet har påført bilen så store skader, at man har valgt at erstatte kundens bil, fortæller Finn Larsen.

Det givne værksted har ligeledes forsøgt at foretage MIG/MAG-svejsning efter påførelse af karrosserilim, hvilket ikke er muligt. Ved MIG/MAG-svejsning på steder, hvor der er rust eller andre urenheder, i dette tilfælde lim, udgasser svejsningen og bliver porøs med risiko for svage svejsepunkter. Limen vil ligeledes brænde og forkulle, og derved mister limen sin vedhæftning og korrosionsbeskyttende effekt.

Rigtig dyr fejl

Sagen her skal betragtes som en advarsel om, hvilke konsekvenser det kan have ikke at følge den enkelte bilproducents modelspecifikke vejledninger og manualer, men bare gøre som man altid har gjort i sikker tro på, at man faktisk gør et godt stykke arbejde.

For værkstedet har det desuden resulteret i en udgift på rundt regnet 350.000 kroner, siger Finn Larsen.