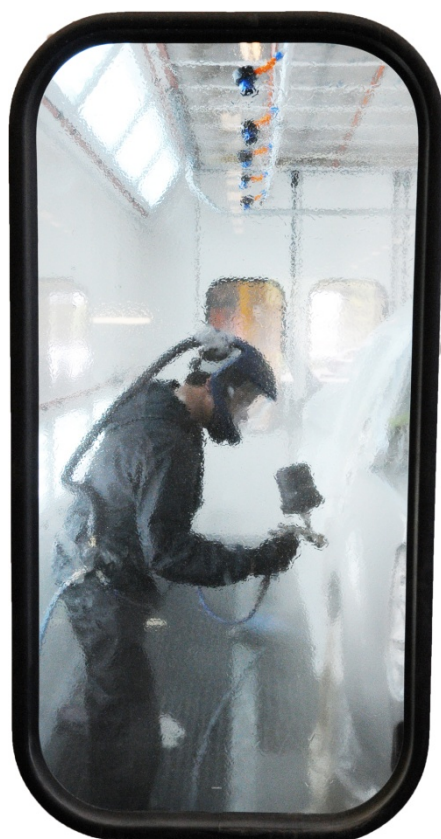


# FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR DEN NYA TIDLISTAN

2012-06-29



Trafik  
försäkrings  
föreningen





Trafik  
försäkrings  
föreningen



## Förutsättningar för genomförandet av tidstudier på billackerings- och plastreparationsverkstäder

Detta informationsmaterial är riktat till företag och personal som har god kunskap om billackering och/eller plastreparationer samt kalkylering av skadereparationer.

Tidsstudier utförs med jämna mellanrum för att följa upp och säkerställa att lack- och plasttidsformlernas nivå stämmer med rådande arbetsmetoder och materiel. Under studien är det säkerställt att alla reparationer genomförts med rätt metod och kvalitet. Detta är krav från försäkrings- och motorbranschen.

Inför en ny studie väljer försäkrings- och motorbranschen tillsammans med färgleverantörerna ut studieverkstäder som uppfyller de krav som branschen ställer. CAB (tidigare Consulting AB) studerar sedan all den tid som de utvalda verkstäderna lägger ner under studieveckorna.

Verkstäderna i studien har valts därför att de följer med i utvecklingen inom branschen, har rätt lokaler, utrustning, metoder, utbildning, flöde och utför förebyggande underhåll för att kunna utföra ett korrekt och rationellt jobb. De uppfyller även myndigheternas miljö- och arbetskydds krav. Vi har även tagit hänsyn till storlek på verkstaden, geografisk spridning samt vilka bilmodeller de arbetar med. Studien har genomförts under samtliga årstider.

### Lackeringsprocessen

**Följande förutsättningar har gällt under tidstudien och kommer att gälla för den nya tidlistan:**

- Verkstäderna har datoriserade planeringssystem, och rutiner för ett bra flöde genom verkstaden. Lokaler, personal och boxar har utnyttjats effektivt för att korta ledtiderna.
- De flesta verkstäderna har använt speciell eltruck för rangering av bilar inom lokalen. Detta för att på ett effektivt sätt kunna rangera bilarna med bara en person, samt att bilarna har varit helt färdigmaskerade då de körts in i boxen.
- Grundning har kunnat utföras kontinuerligt under dagen för att inte stoppa upp flödet. Detta för att kunna hålla korta ledtider.
- Alla objekt i studien har varit demonterade enligt CABAS specifikation från plåtverkstaden och riktade ytor har varit enligt normerna för plåt.
- Vid ankomst till lackverkstaden har det monterats sitt-, ratt-, golvskydd och utförts läckage kontroll samt kulörkontroll på samtliga bilar (vid behov har det även sprutas upp provplåtar).
- Lösa delar som tillhör bil och som lackeras har lagts i separat förvaringsemballage.
- Alla detaljer som varit lösa och tillhör ett objekt har varit märkta så inget har missats vid lackeringen.
- Verkstaden har haft en kvalitetsansvarig som sett till att alla rutiner och kvalitetskrav följs i varje moment .
- Skyddsutrustning (mask, handskar) har används och overallbyte har skett vid sprutningsarbete.



Trafik  
försäkrings  
föreningen



- Alla anställda har fått information om den nya lacknormen och alla objekt i studien har uppfyllt kraven enligt denna.
- Vid avvikelser mot lacknormen har man vid bedömning av åtgärd, efterjustering eller omlackering gjort en fackmässig bedömning, det vill säga gjort det som är mest effektivt.
- Myndigheternas och biltillverkarens krav har följts.
- Man har följt lack- och materialleverantörens anvisningar för produkterna samt använt mjukgörare i grund och klarlack vid lackering av plastdetaljer (ej karosseridetalljer som t.ex. dörrar, huvar och skärmar)
- Vid slipning har man följt materialleverantörernas anvisningar och använt rätt papper och kornstorlek avsedda för maskin respektive handslipning.
- Vid handslipning har slipklossar med utsug använts.
- Lackverkstäderna har följt sina servicescheman för maskiner och boxfilterbyten. Dessa arbetsmoment ingår inte i arbetstiden för lackering.
- Vid maskering av dörrhål har skumtejp använts och vid ej demonterade rutor har man använt så kallad lyftejp.
- Man har utnyttjat sprutboxen effektivt och rangering in och ut har varit rationell.
- Alla bilar och detaljer (nya och gamla) har varit grundade innan de körts in i boxen.
- Vid avsyningsplats har belysningen varit enligt lacknormen.
- Rutiner för kontroll av lackskiktets mytjocklek har funnits och utförts.
- Hantering av ställningar till lösa delar inom lokalen har varit effektiv.
- Lokalerna och utrustningen har hållits i god ordning och kontinuerlig städning har gjorts med dammsugare och skurmaskin (ej sopning).

## **Plastreparationsprocessen**

### **Följande förutsättningar har gällt under tidstudien**

- Alla studerade plastverkstäder är besiktade och godkända enligt Bilplasttekniks normer.
- Personalen har haft som lägst grundutbildning och deltagit på de årliga *Aktuellt utbildningarna*.
- Alla plastdetaljerna i studien har varit demonterade från bilen och frilagda.
- Vid reparationerna har endast godkända produkter och metoder används.
- Alla verkstäderna har haft möjlighet att värmebehandla detaljerna till en objektstemperatur av minst 80 grader.
- Vid spackling av skador har endast plastreparationsmaterial används.
- Vid slipning har man följt nya normen för plastreparationen och avslutat efter maskin slipning med P240 alternativt handslipning med P320.
- Skadetyorna har efter plastreparationen inte erfordrat något extra spacklings- eller sliparbete utan har kunnat grundas direkt med slipfyller med mjukgörare.



Trafik  
försäkrings  
föreningen



Uppgifter från den svenska lack- och plasttidsstudien 2010		
	Min	Max
Personal per box (exkl. ugn)	2,25	3,5
Verkstadsyta (m <sup>2</sup> ) per anställd	110	267
Plastreparatörer per verkstad	1	2
Har separat ugn	3 av 4	
Har rangeringstruck	3 av 4	
Har plåtverkstad under samma tak	2 av 4	
Har värmebehandlingsugn för plast	4 av 4	
Har plastreparatör under samma tak	4 av 4	

---

*Detta informationsmaterial är framtaget i samarbete mellan Trafikförsäkringsföreningen, CAB, Motorbranschens Riksförbund och Sveriges Färgfabrikanters Förening.*