

EFTER UHELD REPARERES MANGE BILER DØD-ELENDIGT

En dobbelt kontrolleret sidepåkørsel (crash-test) viste, at en bil der blev forkert repareret, efterfølgende var langt farligere at køre galt i. Vinduesairbaggen blev ikke udløst, og indtrængningsdybden blev forøget med hele seks centimeter. Fænomenet med biler der ikke er lavet korrekt efter uheld, menes at være meget udbredt.

Det kan betyde forskellen mellem liv og død, hvis et værksted opretter og reparerer en bil forkert. En stor artikel i Motormagasinet nr. 31 sætter fokus på dette livsvigtige område. Flere eksperter i den danske autobranche mener, at alt for mange værksteder af enten uvidenhed, mangel eller sløseri udsætter bilejerne for dødelig fare, fordi bilerne ikke reparerer efter bilfabrikkernes anvisninger med nye typer sammenføjningsteknikker og materialetyper. Der skal en enorm indsigt til for at kunne udføre arbejdet rigtigt. Og det er en kendsgerning at det kun er de autoriserede mærkeværksteder, der med sikkerhed ligger inde med denne ekspertise og de senest opdaterede manualer for udbedring. Medarbejderne uddannes konstant, så de altid er up to date med den hastige udvikling, dette gøres i samarbejde med de danske bilimportører og deres bagland.

I dag er moderne bilers sikkerhedsforanstaltninger så avancerede, at en almindelig reparation langt fra er nok. Hvis man ikke genetablere de komplette zoner der er bygget til at modtage en kollision, og hvis man ikke svejser og sammensætter karosseriet

med præcis de rigtige materialer og efter de rigtige forskrifter – ja, så forringer man simpelthen sikkerheden. Forskellen kan være dødelig. Tænk eksempelvis på de sidste nye sikkerhedssystemer, hvor bilen bremses af sig selv. Hvad nu hvis dette skete for tidligt, eller endnu værre, den slet ikke bremsede.

Artiklens udgangspunkt, er en test foretaget af det tyske køretøjstekniske institut KTI. Testen gik ud på at udsætte en populær dansk familiebil for et kontrolleret sidepåkørsel

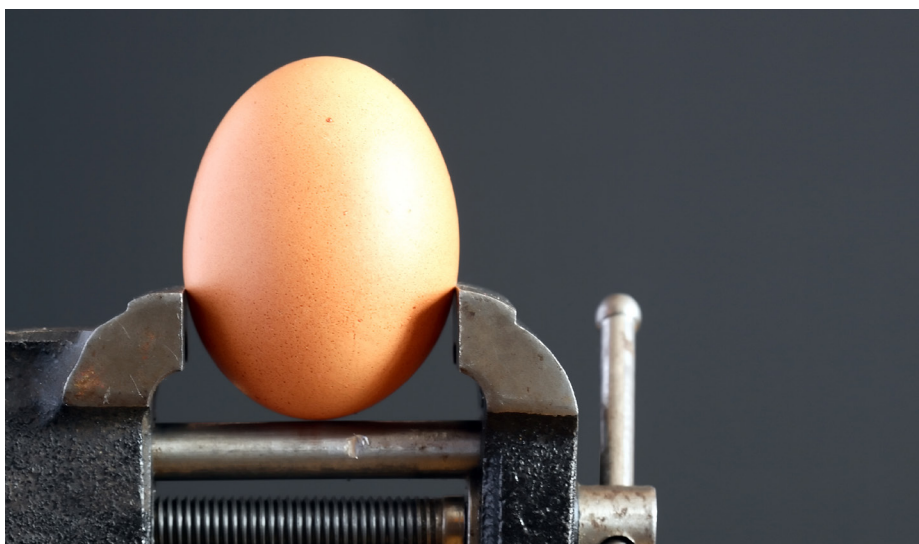
(crash-test), samt reparere bilen efter en forældet metode - og derefter gentage nøjagtig den samme crash-test. Resultatet var skræmmende: Indtrængningsdybden blev forøget med 6 centimeter, og sideairbaggen udløste ikke.

Materialer og metoder gør en kæmpe forskel.

Bilproducenterne bruger mange ressourcer på at udvikle stivere passagerceller med tilstrækkelige beskyttelses-zoner, der skal



Den interessante og uhyggelige artikel i Motormagasinet nr. 31 hvor det tyske køretøjstekniske institut KTI belyser de voldsomme konsekvenser af forkert opretning, efter en sidepåkørsel. Læs hele artiklen på www.skadesinfo.dk



Isoleret set er 6 centimeter måske ikke så meget. Men hvis man tænker på, hvilken skade et stykke stål kan gøre mod et skrøbeligt legeme, hvis det bevæger sig yderligere 6 centimeter, så er en ekstra indtrængningsdybde på 6 centimeter, en meget fatal afstand.

optage den store kraft ved et sammenstød. Hertil anvendes moderne og komplekse materialer, der aktivt medvirker til at forringe faren for passagererne; aluminium, magnesium, plaststoffer og kompositmaterialer, som sammensættes nøje med limning, nitning, lodning og punktsvejsning i et karrosseri for at opnå højeste sikkerhed.

I 1996 introducerede VW Passat B5 modellen, og allerede dengang optimerede man med højstyrkeplade og lasersvejsning.

I 2005 introducerede VW B6 modellen med et tydeligt stivere, men også lettere, karrosseri. I denne model anvendes 79 procent varmevalset højstyrkestål, der opvarmes til 300 grader C og herefter ikke må rettes eller svejdes, da varmen ændrer stålets stivhed og materialeegenskaber.

Crashtest af originalt karrosseri

Fordi sidekollisioner står for ca. halvdelen af alle dødsfald i trafikken, gennemførtes en crash-test fra siden på en VW Passat fra 2006. I alt 960 kg påkørte bilen med en fart på 51 km/t. Crash-resultatet var overbevisende godt for passageren, der kom sikkert gennem uheldet. Ved sammenstødet blev alle sikkerhedssystemer udløst, herunder sideairbag for og bag, vinduesairbags og selestrammere. Konstruktionen ved dørrinnet blev deformeret, og derved blev crash-energien absorberet og bortledt fra påkørselsstedet. Indtrængningsdybden blev målt til 16,1 centimeter i sideregionen.

Forskellen på en forkert eller forældet opretning

Eksperimentet gik ud på at oprette bilen med originale dele og med faguddannede mekanikere – men efter en metode der anbefales for en ældre VW Passat model. Metoden afviger væsentligt fra den nye autoriserede vejledning. Mange opretningsområder i den nyere reparationsvejledningen er nøje beskrevet, hvilket ikke tidligere var tilfældet. På den gamle tillades svejsning, da denne bil hovedsageligt består af normalt stål. Det er som sagt ikke tilladt på en ny Passat, hvor der ikke må repareres men kun udskiftes. Udvendige dele kan dog repareres - men kun efter specifik angivelse fra bilfabrikken.

Efter den mærkeautoriserede men forældede reparation, opretning, lakering og klargøring fremstod bilen i en visuel perfekt stand. Men faren lurende bag den pæne lakering. Det samme kan gøre sig gældende, når du får din bil retur fra reparation.

Den samme crashtest efter opretning

Nu var det tid for en identisk påkørsel fra samme side. Den nye skade viste en væsentlig større indtrængning i bilen. Taget og tunnelen i midten af bilen krøllede, hvilket bevirker at crash-energien ikke blev distribueret korrekt langs med siderne. Ved første sidepåkørsel blev frontruden skadet i højre side, men det var ikke tilfældet i andet crash, hvor den knækkede. Det er tegn på, at crash-energien ikke bliver optaget korrekt. Efter den ikke-korrekte opretning var der ingen afledningsvej for kraften – tværtimod forblev energien i dør- og sideområdet.

Sideairbags og sele-strammere blev udløst, men vinduesairbaggen udløste ikke. Desuden blev den forreste sideairbag indeklemt mellem karrosseriet og sædet. Med det resultat, at sideairbaggen ikke beskyttede passageren korrekt. En fornyet karrosseri-udmåling viste, at indtrængningsdybden flere steder blev forøget med hele 6 centimeter i forhold til den første test. En afstand der isoleret set måske ikke lyder af meget, men som betyder alverden for et skrøbeligt legeme i kabinen.

Testen må give stof til eftertanke, og bør gøre billister lidt mere interesserede i hvilket værksted der reparere deres bil efter et uheld, og ikke mindst hvordan den repareres. Vigtigt at bemærke er dog at visse forsikringselskaber i deres policer har restriktioner om, at selskabet må bestemme hvilken reparatør der skal udbedre skaden, og så har kunden pludselig ikke noget at skulle sige i sagen!

Den viden der mange steder bruges i dag sidder på rygraden, og er håbløst forældet. Skadesværkstederne må erkende, at traditionel viden ikke længere giver frirum til at reparere biler efter gammelkendte metoder. Det eneste ansvarlige metode er udelukkende at bruge bilfabrikkernes anvisninger og at anvende det nyeste udstyr og de korrekte reservedele. Ligeledes kan forsikringselskaberne ikke længere lukke øjnene overfor de skærpede krav til skadesudbedring.

Hertil kommer hele garantispørgsmålet. Hvis en bil repareres forkert og/eller med uoriginale reservedele. Kan dette have en potentiel indvirkning på bilens fortsatte fabriksgaranti? Der kan hurtigt opstå spørgsmål om hvem der så skal betale fremtidige følgeskader der kan ledes tilbage til skadesreparationen. Som kunde, kan du nemt ende som taberen.

