

VG HJELPER DEG BIL



KVIKK-FIKS: Billakkerer Adnan Colakovic (nærmest) i MPS Micropaints nye avdeling på Ensjø i Oslo, reparerer en skade på en helt ny varebil av merket Fiat Talento.



FØR: Skaden i støtfangeren er av den klassiske sorten, en slik du får når du feier inn i en vegg. Med Smart Repair tar den cirka to timer å utbedre, til 2750 kroner.



SPARKLET: Området på støtfanger slipes og et par steinsprutskader taes med i samme slengen, før området blir sparklet.

Reparerer til under halv pris

Av HANNE HATTREM OG FRODE HANSEN (foto)

BILBYEN PÅ ENSJØ I OSLO (VG) Ville du sagt nei takk til en bilreparasjon til godt under halve prisen?

Skaden er egentlig ikke rare greiene, en skramme på hjørnet av støtfangeren foran. En klassisk skade, en ørliten feilberegning, og bilen tøtsjet veggen. Men prisen fra verkstedet, den kan likevel bli «astronomisk». Det vet alle som har reparert en liten bulk.

Billakkerer Adnan Colakovics har cirka to timer på seg. Etter det skal Fiat Talento-varebilen se ut som den er helt ny. Prisen er forhåndsavtalt, cirka 2750 kroner. På denne tiden skal Colakovics slippe ned skaden med stadig finere korningsgrad på slipepapiret, han skal blåse rent og vaske i mange vendinger, maske med spesialtaper, dekke til hele bilen, grunne, herde, blande lakkfarge, lakkere, herde, lakkere igjen, legge på klarlakk og polere til slutt.

Ikke demontere

Det han ikke skal er å demontere støtfangeren og erstatte den med en ny en, som må hellakkeres. Det er derfor bransjen anslår at du kan spare fra 20 til 80 prosent på å benytte denne typen reparasjoner. Smart Repair er nok smart, men det er ikke det navnet betyr. Smart står for Small to Medium Area Repair

Technique, altså en metode for å reparere skaden på bilen, uten demontering, ny del og hellakking.

Egnet for småskader

Metoden egner seg på mindre lakk-skader, rust og bulker, og omfatter også reparasjoner på plast, skinn og stoff i interiøret, forteller markedssjef Petter Hodne Steensland i MPS Micropaint, landets største bilskadekjede innen Smart Repair. – Det går mye i skader som det ikke lønner seg å ta over forsikringen, skader det er smart å fikse før du skal selge bilen eller som du må betale mye for om det er en leasingbil. På toppen troner støtfangerhjørner. Kundene våre er privateiere, leasingselskaper, forsikringsselskaper og bilforhandlere. Våre metoder er raskere og billigere enn tradisjonelle skadereparasjoner, sier Steensland.

– Ifølge våre undersøkelser at det er opptil 60 prosent å spare på Smart-reparasjoner. Snittreparasjonen hos oss ligger på 3000 kroner. Det forteller vel egentlig det meste om prisnivået og bilbransjens egen vurdering når bilforhandlere velger å bruke oss i stedet for sitt eget skadeverksted, sier han.

– Må ikke røre teknikk

Forsikringsselskapet Gjensidige sammenlignet for en tid tilbake ska-

detakster, og kom da frem til at det i snitt er 30–40 prosent å spare på å benytte Smart Repair på mindre skader opptil 20-30000 kroner. Forsikringsbransjen vil ha kontroll på reparasjonskostnadene og benytter seg også av Smart Repair på egne skadereparasjoner, dersom forholdene ligger til rette for det.

– Det er en egnet metode for kosmetiske reparasjoner dersom det ikke lønner seg å benytte forsikringen. Men det er veldig viktig for oss at reparasjonene ikke berører sikkerhetsaspektet ved bilen. Smart Repair krever ingen verkstedgodkjenning og man skal ikke reparere teknisk utstyr, utføre ting som krever kalibrering, reparere støtfangere med sensorer og lignende, sier leder for Takst og Innkjøp Motor i Gjensidige, Pål Hestegrei. Han sier de registrerer at også de store merkeverkstedene nå bygger opp egne linjer for dette.

– Vi er glade for at denne måten å reparere på blir tatt tak i og gjennomført på en kontrollert måte.

Ikke godkjente

Smart Repair ligger litt på utsiden av den tradisjonelle verkstedbransjen, og har ingen ordning med «Godkjent verksted»-skilt på veggen. Derfor er det viktig at du som kunde er klar over hva du går til ved å bruke metodene, understre-

ker fagsjef for skade og lakk i Norges Bilbransjeforbund, Tor-Sigurd Simonsen.

– I vår definisjon er dette reparasjoner uten demontering, som ikke skal overstige størrelsen av to A4-ark på det ferdige lakkerte området. I motsatt fall anser vi det som en tradisjonell reparasjon, som utløser strengere krav. Demontering gjør at arbeidet ofte er å anse som godkjenningspliktig, der man må ha full verkstedgodkjenning, sier Simonsen.

– Spar 20–80 prosent

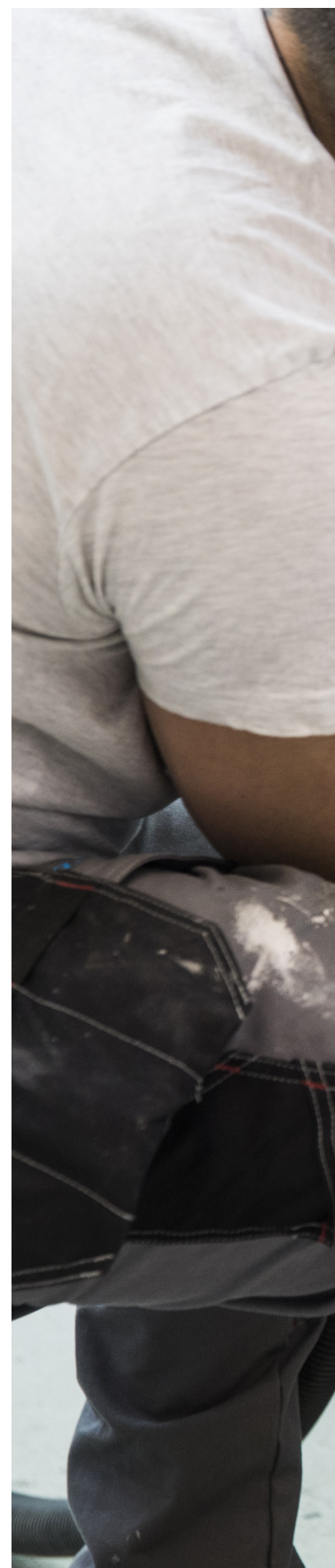
Daglig leder i Smart Repair Norge, Torgeir Tjernø, driver både Smart-verksted på Furnes utenfor Hamar og salg av spesialutstyr.

– Normalt ligger besparelsen på mellom 20 og 80 prosent av tradisjonell reparasjon. Våre undersøkelser viser at prisen på reparasjon av en bulk uten lakkskade som koster mellom 6000 og 15.000 kroner ved tradisjonell reparasjon, koster fra 1000 til 2500 kr. å rette. Små og mellomstore lakkskader som koster 8 000-12 000 på et vanlig verksted, vil koste fra 1500 til 3500 kroner å reparere hos oss, anslår han.

– Vi forholder oss til lov om Håndverkertjenester som gir tre års garanti på reparasjonen, og vi har fabrikkgodkjenning fra en rekke store bilmerker, sier han.

PSSST!
Et reparasjonsfirma opplyser at de tilbyr online prisoverslag. Man kan sende inn bilder av skaden og det gis kjapt et tilbud på utbedring.

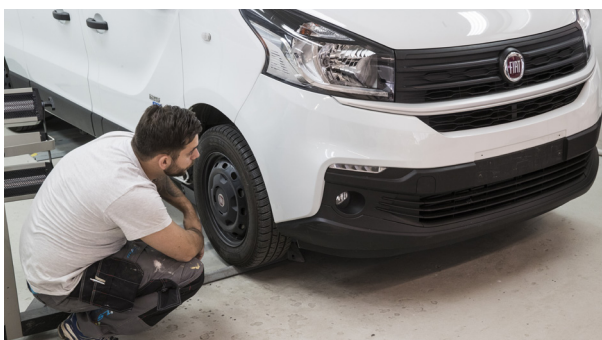
hanne.hattrem@vg.no



SLIP: Billakkereren begynner på kornings-



KREVERHÅNDLAG: Adnan legger på grunning, med bevegelser som er jevne som en robots og myke som vingeslag.



ETTER: Billakkerer Adnan Colakovic studerer resultatet. Skillet mellom det reparerte feltet og det eksisterende er umulig å se med det blotte øyet.



USYNLIG: Ikke lett å se hvor skaden var. Norges Bilbransjeforbund advarer likevel mot ukritisk felg reparasjon.



Dette må du vite

● **Du bør forsikre deg** om at verkstedet arbeider i henhold til forskrifter i arbeidsmiljøloven. Dette gjelder spesielt ved lakkarbeider på bilen.

● **Spør om hvilken garanti** og rettigheter som gis på reparasjonen. Rettighetene dine reguleres innenfor Håndverkertjenesteloven.

● **Hvis du er i tvil** om en skade kan repareres på denne måten og om det har konsekvenser for garantien på bilen (for eksempel rustgaranti), må man spørre bilforhandleren sin om det.

● **Bilbransjeforbundet** og Gjensidige advarer mot å reparere støtfangere med sensorer, fordi det er deler av systemer førerassistanse og/eller sikkerhet. Ifølge veilederen om Smart Repair skal det ikke demonteres deler.

● **Generelle verkstedtips:** Innhent pristilbud fra flere verksteder, undersøk verkstedets kompetanse, få en skriftlig beskrivelse av hva som skal utføres, avtal på forhånd hvordan prisen skal beregnes, og når den skal betales.

● **Dersom det oppstår en tvist** som følge av en klage kan Forbrukerrådet rådggi og megle.

● **Store aktører** i bransjen er: MPS Micropaint (landsdekkende 35 verksteder), Smart Repair Bilpleie (Furnes/Hamar, Oslo/Bekkestua/Sandnes), Toyota Bilia (Trondheim/Tønsberg/Horten), Albjerk Bil (Drammen), Ødegården Auto AS (Sofiemyr), Motorfil (Kristiansand), Bilia (Risløkka–Oslo).

Kilder: Norges Bilbransjeforbund, Forbrukerrådet, NAF, MPS Micropaint, Smart Repair Norge, Gjensidige

Forbrukerrådet: – Har plikt til å informere

Å reparere i stedet for å kaste, er smart, mener Forbrukerrådet.

– Reparasjonen blir mye billigere og flere kan ha råd til å reparere. Vi er opptatt av bærekraft og krever at ting må kunne repareres, sier kommunikasjonsrådgiver Martin Skaug Halsos i Forbrukerrådet.

– Selvfølgelig skal bileieren ha de samme rettighetene. Siden dette er en ny type reparasjon har verkstedene ekstra veiledningsplikt om hva det vil innebære med hensyn til sikkerhet og for eksempel fare for rust ved at man ikke skifter hele delen. Det er viktig at forbrukeren kan gjøre et informert valg