

Karosszériajavítás másképpen

A „PIK-PAK” CONCEPT rendszerébe foglalt műanyagjavítás csak nálunk cseng újszerűen a sérült gépkocsik javításánál. Pedig gondoljunk csak bele: ma már mi minden készül műanyagból egy szériaautóban.

Szinte elképzelhetetlen, hogy a spoilereket, a fényszórókat, a díszléceket, a burkolatokat, a díszrácsokat, a hűtőket, a különböző világítóegységeket magába foglaló házakat, meg még nagyon sok-sok mindent ne műanyagból gyártsanak. Mindennek tevéjében a legmeglepőbb, hogy a szakma, a biztosítók csak igen kis részének van tudomása arról, hogy minden műanyag – gyártói korlátozásokkal – garanciálisan javítható. Idézet az AUDATEX infóból a műanyagok javíthatóságáról: „Ahogy a listából is látható, szinte minden járműgyártó, illetve importőr engedélyezi a műanyag alkatrészek javítását.” Mindezt közzé is tette az egyik legnagyobb biztosító technikai központja öt évvel ezelőtt.

Mi a magyar valóság?

A biztosító szakemberei, úgy tűnik, hogy mit sem tudnak minderről, a javítók döntő többsége pedig nem javít és nem is javíthat műanyagot; míg kisebb hányada elviszi az igen csekély számban működő műanyagjavító specialistához – köznapin nyelven „műanyagoshoz”. Ha figyelembe vesszük a gépkocsiba épített műanyagok százalékos arányát, a többi anyagfajtaéhoz viszonyítva,



1. A javítandó felületet megtisztítjuk



2. A hegesztendő repedést kimarjuk



3. Kiválasztjuk a megfelelő hegesztőpálcát, majd beállítjuk a hegesztőgép megfelelő paramétereit



4. Elvégezzük a hegesztést

és az előbb leírtakkal is számolunk, bizony kijelenthetjük, hogy valamennyi sérült gépjárművel foglalkozó műhelyben helye van a műanyagjavításnak. A helyben történő javítást az is indokoltá teszi, hogy nagyon sok esetben a javítás a gépkocsin is elvégezhető, megspórolva a felesleges megbontást, más elemek esetleges – szereléssel együtt járó – károsodását. Nem elhanyagolható szempont az sem, hogy a műanyag veszélyes hulladék!

Vajon, megéri?

Pontosan a fentiekért a „PIK-PAK” CONCEPT rendszerébe egy olyan műanyagjavító rendszert állítottunk össze, amely a járműgyártásban létező valamennyi műanyag javítására alkalmas. Nézzük a technológia hatékonyságát költségoldalról: ha egy 1–2 fős kapacitás-

sal rendelkező karosszériajavító átlagosan műanyagjavítással fordított költsége 100–150 ezer forint havonta – tehát ennyit fizet ki a „műanyagoshoz” –, akkor beláthatjuk, hogy műanyagjavító rendszerünk tulajdonképpen egy gyorsan megtérülő beruházás.

A szerszámkocsinak 3 fő részegysége van: 1 – műanyaghegesztés, 2 – műanyagragasztás, 3 – műanyagszínezők, felületki-egyenlítők, struktúrák. Így válik műanyagjavító kocsink komplett egészévé, mellyel folytonossági hiánypótlástól a fényezésig el tudjuk végezni a javítást.

A rendszerünkbe tartozó eszközöket oktatással, betanítással együtt bocsátjuk rendelkezésre, így garantált a minőségi munkavégzés.

(Folytatjuk.)

Szilágyi Tamás