

Kalkulasjonsverktøy for biltekniske konsulenter.

Så vidt meg bekjent fant det ikke noen hjelpemidler for den biltekniske konsulenten her til lands fra før 2.verdenskrig frem til 1969.

En måtte stole på seg selv og sine fagkunnskaper. Opplæring ble gitt ved hospitering.

Den biltekniske konsulenten var i utgangspunktet velutdannet. Han var en pent dresset herremann som ble sett opp til.

Gunnar Ringerike ved Ulleren Bil først ute med en skiftetidskatalog i 1969.

ULLERN BIL		Ford.					
Ullern Bil's reparasjonstider		Mekanisk arbeid i forbindelse med skader					
Blad av 1.1.69		Ford Cortina 63-66	Taurus 12M 63-66	Taurus 17M 61-66	Ford Mustang	Ford 1500 67-68	Ford Escort
1.	Motor ut og inn m/gearkasse	8	12	8	12	8	8
2.	Motor ut og inn m/radiator	2	3	2	2	2	2
3.	Radiator ut og inn	1,5	3	1,5	1,5	1,5	1,5
4.	Vannpumpe ut og inn	1	1	1	1	1	1
5.	Dynamo ut og inn	4	6	6	6	6	6
6.	Styrsekkje ut og inn	1	1	1	1	1	1
7.	Sk. ratt	4	4	4	4	4	4
8.	Pedalverk ut og inn	4	4	4	4	4	4
9.	Forst. ned og opp	6	6	6	6	6	6
10.	Sk. travers	6	6	6	12	6	6
11.	Sk. Mac Pherson demper	4	4	4	4	4,5	4
12.	Sk. øvre bro	2	4	2	3	3	2
13.	Sk. nedre bro	2	6	2	3	6	2
14.	Sk. hjulspindel	1	1	1	1	1	1
15.	Sk. trommel	1,5	1,5	1,5	1	1	1,5
16.	Sk. hjelpesnekke	1	1	1	1	1	1
17.	Sk. styrestag pr. stk.	2	3	2	2	2	2
18.	Sk. front eksaustør	3	4	3	3	3	3
19.	Sk. komp. eksanlegg	2	2	2	2	2	2
20.	Håndbrekk ut og inn	1	1	1	1	1	1
21.	Sk. servo boster	1	1	1	1	1	1
22.	Sk. motorremskive	1	1	1	1,5	1	1
23.	Demont. helt reg. rette plater	4	4	4	4	4	4
24.	Varmeapp. ut og inn	1	1	1	1	1	1
25.	Oppfyll luktet rad. ant.	4	4	4	4	4	4
26.	Demont. og mont. mellomaksel	1	1	1	2	1	1
27.	Bakstilling ut og inn	4	4	4	5	4	4
28.	Demont og mont. kardanghylse	3	2	3	4	2	3
29.	Rette kardanghylse	1	1	1	1	1	1
30.	Skift av bakaksel	2,5	2,5	2,5	3	2,5	2,5
31.	Skift av bromsstrommel bak	1	1	1	1	1	1
32.	Skift av bakfjær	1	1	1	1,5	1	1
33.	Skift av st.demper pr. stk.	kr.15	kr.15	kr.15	kr.15	kr.15	kr.15
34.	Avbals. pr. hjul	kr.45	kr.45	kr.45	kr.45	kr.45	kr.45
35.	Just. av forstill.	kr.45	kr.45	kr.45	kr.45	kr.45	kr.45
36.	Just. av bakstill.	kr.70	kr.70	kr.70	kr.70	kr.70	kr.70
	Kont. av for- og bakstill.						

ULLERN BIL

ASLAKVEIEN 18 (ULLERN) OSLO 7
SENTRALBORD-TELEFON: 24 54 90

OFFENTLIG
AUTORISERT

Servisebil, Nat. Oslo Øst. 25 31 37
Servisebil, Nat. Oslo Vest. 24 77 32

Skiftetider.

Forsikringsbransjen utarbeidde en tids- og måleliste for billakkering.

Listen hadde sitt utgangspunkt i flater (Pris pr. dm²)

Listen utløste et ramaskrik blant dem som hovedsakelig lakkerte små biler.

Dette var heller ikke rart, for en fikk samme pris for å lakkere fronten på en Mini som panseret på en Volvo Amazon. Det nyttet lite å diskutere gjennomsnitt med lakkere Hansen hos Bilservice, som hadde sitt levebrød av å lakkere Minier. Nåvel, alt har en overgang, så reven da han ble flådd. Listen gikk seg til på en måte. Den var inndelt i tre soner Oslo-området, landets byer og landet forøvrig. De som lakkerte "Minier" fikk ganske fort Oslostatus.

Landets prismyndigheter var ikke særlig begeistret for listen - den ble betraktet som et diktat ovenfor bilbransjen i og med at man opererte med faste priser, vel og merke på tre nivåer.

På fint "horisontal prisdannelse."

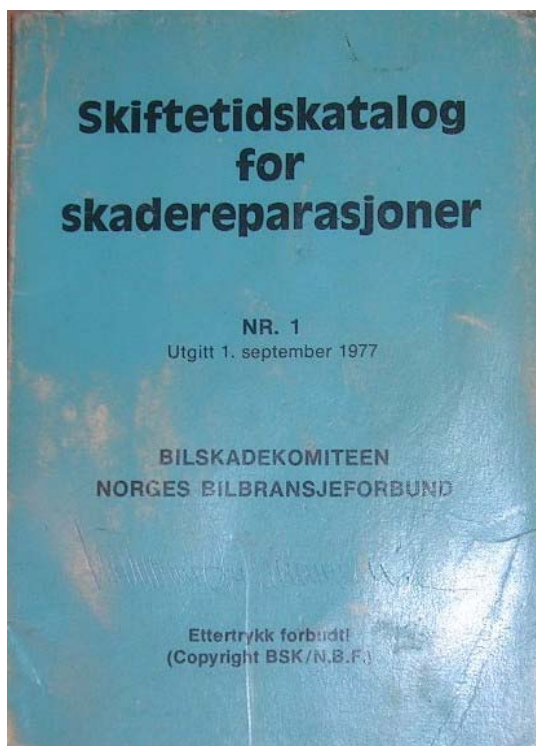
Som sagt, systemet gikk seg til, og man opererte med disse listene til langt opp i 90 årene, da de nåværende listene kom..

Nåværende lister er basert på det enkelte verksteds time og materialpriser. Man har derved oppnådd en differensiering av lakkeringsprisen med bakgrunn i det enkelte verksteds debiteringspris.

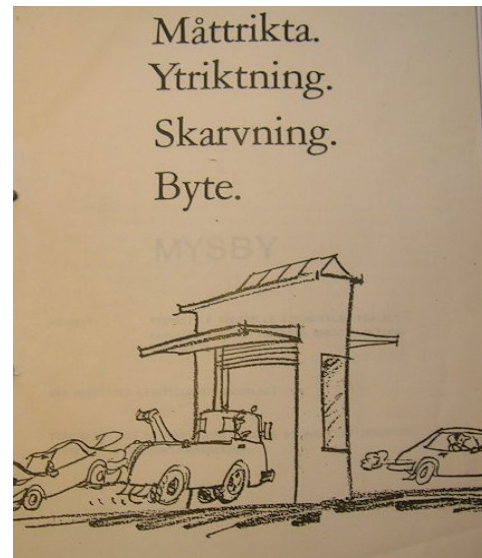
I 1977 kom bilbransjen med egen skiftetidskatalog, her "innførte" man begrepet "sammensatte jobber", d.v.s skiftetiden blir redusert når enkeltjobber inngår i hverandre.

En slik reduksjon ble gjort tidligere uten at det ble satt navn på den.

Jeg tror man hadde skult til "søta bror" og var forberedt på det som skulle komme.



Mysbysystemet:



I 1981 ble det i forsikring fattet prinsippvedtak om å innføre Mysbysystemet.

Årene fra 1981-1989 gikk med linking og diskusjoner mellom partene. Aldri alvorlig krangel, til det er partene for avhengige av hverandre. Som skadesjef i Vesta, Kalleklev, sa det da "nye" Auto 23 i Fyllingsdalen ble åpnet, og han holdt tale til direktør Fredriksen.. "Vi lever begge av samme pengepungen, spørsmålet er når den blir tom!!"

I 1989 ble Mysby systemet tatt i bruk, og dette gikk overraskende greitt. Hovedgrunnen til dette var nok at det var uår i fedrelandet slik at bilbransjen formelig skrek etter arbeid.

Det var skiftetidssystemet som ble tatt i bruk. Skiftetidssystemet virker på følgende måte:

Alle skruer clips og sveiselengder blir oppmålt og tallfestet. Disse detaljene er igjen gitt sine respektive tidsverdier. Man kan derved tidsette en jobb uten at den noen gang har vært utført. Smart, dersom oppmålingen er riktig.

skiftetidssystemet omfatter ca 20 % av hele skadereparasjonen.

(Skifte deler 20 %, reparere deler 20 %, deleomkostninger 40 % og lakkering 20 %)

Forsikring var så ”happy” for å ha fått innført systemet at man tillot seg å fire på seriøsiteten i sine kommentarer.

Eller hva skal man si om utsagn som: ”Innføring av Mysbysystemet vil redusere de totale skadeutbetalingene med 20 – 30 %.”

Dette vil jo si at man har fått skifteomkostningene gratis og 10 % av total omkostningene i avslag attpå. Tallet er nok nærmere ca 4 % det vil si at man har redusert skifteomkostningene med ca. 20 %.

En gjennomgang av ca 10.000 takster bekrefter dette.

Under forberedelsene til innføringen av systemet fikk vi besøk av diverse ”misjonærer” fra hovedstaden, som var mer eller mindre heldige med sine utsagn.

Eller hva skal man si om dette:

”Når ikke Mysby virker må vi bruke sunn fornuft” (Notatfunn kommer tilbake til dette i et senere kapitel.)

I ettertid må vi si at systemet er rettferdig og godt, tatt hensyn til at ethvert system nødvendigvis må være beheftet med mangler.

*I alle fall, er systemet så godt at det betydde begynnelsen til slutten for den tradisjonelle biltekniske konsulenten.
(Ur-takstmannen)*

DBS-V

År 1999. Verkstedene får utlevert DBS. Verkstedene sender tilbud til selskapet med digetalt foto av skaden, den biltekniske konsulenten sitter ved sin PC og godtar eller forkaster tilbudet.

Reiser på verkstedene og tar stikkprøver,

Takserer større og spesielle skader.
Foretar kondemnasjoner

I 2002 ble rettetidssystemet innført, og den biltekniske konsulenten er, som så mange

andre yrkesgrupper, blitt en systemoperatør.

I forholdt til skiftetidssystemet er rettetidssystemet etter mitt skjønn en smule teoretisk.

Det vil føre for langt å drøfte dette i detalj.