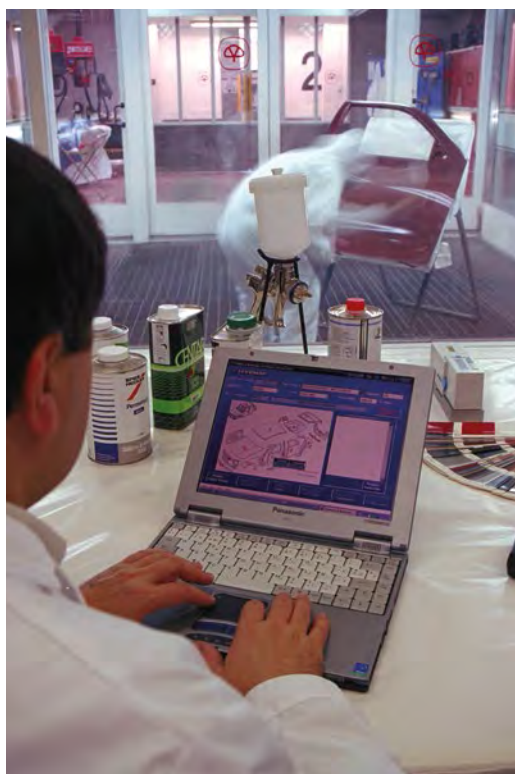




De cálculos y coefi **100** tes

DOS PREGUNTAS BRILLAN EN TODA REPARACIÓN: ¿CUÁNTO SE TARDA? Y ¿CUÁNTO CUESTA REPARAR UN VEHÍCULO? ASUNTOS CLAVE EN LA RELACIÓN ENTRE TALLER Y PERITO TASADOR O ASEGURADORA. EN ESTA VALIOSA INFORMACIÓN HAY VARIOS FACTORES QUE INTERVIENEN: SI ES REPARACIÓN O SUSTITUCIÓN DE PIEZAS, NIVELES DE DAÑO, QUÉ ELEMENTOS DE CARROCERÍA COMPRENDE O SI AFECTA TAMBIÉN A MECÁNICA; TURISMOS U OTRO TIPO DE VEHÍCULOS... ASÍ NACIÓ YA COMO ÁREA BAREMOS, BASADA EN LA INFORMACIÓN, EXTRAÍDA Y ANALIZADA, DE NUESTRA **INVESTIGACIÓN EN REPARACIÓN DE VEHÍCULOS**

Por **Área de Baremos**



En reparación, los daños más comunes son aquellos que afectan a las piezas exteriores del vehículo, como los producidos por aparcamiento, pequeños golpes o rozones a baja velocidad.

CESVIMAP replica en su investigación daños producidos en crash tests delanteros y traseros, a baja velocidad, además de producir daños reales directos en todas las piezas exteriores de los vehículos. De este modo, tras llevar a cabo experiencias de reparación tomando como referencia la superficie deformada de cada pieza, publicamos el baremo *Tiempos de Reparación de Elementos Externos de Carrocería*, conocido como Baremo de Carrocería (BRC) en 1988, y *Tiempos y Materiales de Pintura*, conocido como Baremo de Pintura (también en 1988). Ambos baremos distinguen marca, modelo y versión del vehículo, y ofrecen costes de reparación y pintado en tiempos y materiales de cada pieza, en función de la superficie deformada y de su localización.

Baremo de reparación de carrocería (BRC)

En orden cronológico, la primera reparación en un vehículo suele ser el conformado de las superficies deformadas tras un accidente o golpe. Para calcular los resultados del BRC el usuario ha de tener en cuenta dos parámetros: la **superficie** dañada y la **intensidad** o profundidad del daño.

El BRC tiene en cuenta además otros parámetros como el material y espesor de la pieza, para, finalmente ofrecer tres niveles de daño, leve, medio y fuerte, en función del porcentaje de superficie dañada, pudiendo ser diferentes según la zona de la pieza y su **accesibilidad** para la reparación. Finalmente, se pueden elegir unos ajustes adicionales, en función de la intensidad del daño.

El BRC ha sido testigo de la aparición de nuevos equipos, herramientas y técnicas de reparación, y de novedosos materiales en la construcción de automóviles, como aluminio o plásticos, lo que le ha obligado a adaptarse continuamente.

Cuando nació Revista CESVIMAP, ya se había lanzado el baremo como ayuda de cálculo de daños para los peritos tasadores y talleres. Poco tiempo después se publicó en México para, posteriormente, digitalizar toda la información que incluía. En 2009 se incorporó el Baremo de Reparación de Plásticos. A partir de ese momento, las actualizaciones son anuales para un mejor cálculo del coste de materiales para reparación de piezas plásticas.

También se ha adaptado a otros mercados, según sus características particulares. Así, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador y Venezuela disponen ya de esta herramienta apropiada a su parque de vehículos.

► Baremo de reparación de carrocería

Tiempo de reparación de elementos de la carrocería

CESVITECA

PANEL DE PUERTA DESANTERA

Daño leve	Daño medio	Daño fuerte
6.38 6.54 6.69 Accesorios Laca Top-Pain D(1) Manilla Ext(D1) Laminado Ext Revestido Puerta D(1) Revestido	1.10 1.20 1.30 Accesorios Laca Top-Pain D(1) Laminado Ext Revestido Puerta D(1) Revestido	1.79 2.22 2.66 Accesorios Puerta D(1) Laca Top-Pain D(1) Aluminio D(1) Manilla Ext(D1) Laminado Ext Revestido Puerta D(1)
8.21 8.38 8.55 Accesorios Laca Top-Pain D(1) Revestido D(1) Manilla Ext(D1) Revestido Puerta D(1)	1.10 1.20 1.30 Accesorios Laca Top-Pain D(1) Revestido D(1) Manilla Ext(D1) Revestido Puerta D(1)	

El fabricante comercializa la puerta delantera de forma independiente.
En su reposición se desajusta dos zonas.
-La zona del marco de laca, de configuración cerrada.



► Primitiva "calculadora" del Baremo de Pintura

Tiempos y materiales de pintura (TMP)

El Baremo de Pintura de CESVIMAP, Tiempos y Materiales de Pintura, se lanzó al mercado a la vez que el de carrocería, para una correcta valoración de los daños de pintura –en aras a solucionar los complejos cálculos que había que hacer por el dificultoso proceso que supone el pintado de un vehículo–.

La concatenación de tareas independientes y sucesivas para pintar un vehículo y su diferenciación en función del estado de la pieza hizo necesario agrupar los tipos de daños para ofrecer una herramienta sencilla y manejable. Así, el Baremo de Pintura incluye diferentes niveles para piezas nuevas, reparadas y para aquellas que sólo necesitan reposición de las capas de acabado por presentar daños superficiales.

Poco tiempo después, para digitalizar el Baremo, CESVIMAP lanzó la versión informatizada en forma de calculadora Psion, de 64 k, con un formato manejable y que efectuaba automáticamente los cálculos en tiempos y materiales. ¡Las primeras PDA del mercado!

Para elegir el nivel de daño correcto nos basamos en la superficie deformada en relación con la superficie total a pintar, en función de los acabados de los vehículos –originalmente monocapa y bicapa sólido y metalizado y posteriormente bicapa perlado–.



EL BRC HA SIDO

TESTIGO DE LA

APARICIÓN DE

NUEVOS EQUIPOS,

HERRAMIENTAS

Y TÉCNICAS DE

REPARACIÓN, Y DE

NOVEDOSOS MATERIALES





Como en todo, el Baremo de Pintura de CESVIMAP trata de dar soluciones a las necesidades del sector, teniendo en cuenta los nuevos métodos, equipos y productos que los fabricantes de los mismos promueven; así como a las normativas legales, inclusión de nuevos tipos de vehículos... Estos son algunos de los cambios más importantes que ha experimentado a lo largo de su vida:

- **1997:** Incorporación del Baremo de Pintado de Plásticos.
- **2000:** Se crea el programa informático TMP en versión CD con datos de gramaje.
- **2004:** Incorporación de vehículos todoterreno, furgonetas y derivados de turismo.
- **2005:** Adecuación a las Nuevas Tecnologías (pintura base agua).
- **2010:** Implantación del Baremo de Cabinas de camiones.
- **2011:** Incorporación del Baremo de pintado de llantas de aleación y del barniz antirrayado.
- **2016:** Incorporación del acabado tricapa y del segundo color de acabado.

Anualmente se actualiza este baremo de pintura, incluyendo las novedades en equipos, herramientas, productos o procesos del mercado, y adaptándose a las variaciones de precios en los materiales de pintura.

Asimismo, y al igual que el de carrocería, el Baremo de Pintura de CESVIMAP ha traspasado fronteras implantándose en

Portugal, México, Venezuela, Costa Rica, Chile, Colombia, Ecuador, Perú y China.

Otros baremos

CESVIMAP no sólo es experta en reparación, también en procesos de sustitución de piezas exteriores,

Continúa en pág. 80 ▶



EL BARNIZ MATE

PRESENTA AGENTES

SÓLIDOS, COMO EL

TALCO, CAPACES

DE CREAR UNA

MICRORRUGOSIDAD

SUPERFICIAL Y LOGRAR

UN EFECTO OPACO



CREATING TOGETHER



Para Sikkens, el concepto Creating Together no es un simple concepto de marketing. El trabajo en equipo forma parte de nuestra filosofía y refleja la estrecha colaboración con la que trabajamos con nuestros clientes. Nuestros clientes son nuestros colaboradores. Creating Together es una actitud que inspira a todo el equipo de AkzoNobel en todo el mundo. Son ellos quienes escuchan a diario a los clientes y aprenden de ellos. Para ellos, Creating Together significa el trabajo conjunto, en el mismo taller, con el fin de buscar soluciones que le ayuden a aumentar su eficiencia y rentabilidad. Trabajando conjuntamente, como colaboradores, conseguiremos nuestros objetivos.



CREATING TOGETHER

AkzoNobel



► Examen del nivel de daño

estructurales o de mecánica en cualquier tipo de vehículo. Así, por ejemplo, se han creado baremos específicos para la sustitución de piezas exteriores y para operaciones de sustitución de elementos de mecánica.

Las sustituciones, a diferencia de las reparaciones, engloban unas técnicas y procesos a aplicar que siempre suelen ser los mismos para cada pieza individual. De este modo, en estos baremos se reflejan tiempos unitarios para cada una de las piezas según marca, modelo y versión, sin necesidad de seleccionar niveles.

No dejamos de investigar y de buscar soluciones para la reparación y la valoración de los mismos. Por ello, en CESVIMAP se forjarán más baremos, algunos que podrán ser una realidad en breve, otros en los que empezamos



a trabajar para un futuro, como los de reparación y pintado para motocicletas, autobuses, maquinaria agrícola, estiraje de daños estructurales y desabollado de daños por granizo, entre otros. ¡En el número 200 de esta revista los explicaremos! ■

► TMP ofrece los tiempos y materiales de pintura necesarios



PARA SABER MÁS

✉ Área de Baremos
baremos@cesvimap.com

🌐 www.revistacesvimap.com

🐦 @revistacesvimap