

C **lases de certificación**

La adaptación de un sistema a las necesidades de un mercado



Como expusimos en el anterior número de nuestra revista, el sistema de certificación de recambio de carrocería desarrollado por CENTRO ZARAGOZA ha evolucionado con el tiempo para adaptarse a las necesidades planteadas por el sector en el que actúa. Un claro ejemplo de este proceso es la ampliación de las normas y especificaciones que lo componen, para admitir, a partir de este año, la posibilidad de solicitar diferentes clases de certificación.

Una de los aspectos más importantes que identifica a la industria del automóvil es su carácter innovador, dado que están sujetos a las demandas de un mercado muy exigente. Esto obliga a que el sector de la fabricación de los repuestos para el automóvil deba evolucionar, tecnológicamente, muy rápidamente, lo que le convierte en un sector muy dinámico, y por lo tanto, complejo.

En este sentido, uno de los factores que en el mundo del automóvil está en una constante evolución, es el del tipo de material a utilizar para su fabricación, y en concreto, para la fabricación de las piezas que componen su carrocería, puesto que este elemento representa una parte muy importante del peso total del vehículo.

Los criterios que influyen en su elección son muy variados, y pueden ir desde los puramente económicos, de prestaciones técnicas o de diseño, hasta los relacionados con las instalaciones disponibles en fábrica o el

cumplimiento de los requerimientos exigidos a los vehículos por las normativas existentes y futuras.

Así pues, las razones por las que una determinada pieza se fabrica con uno u otro material, no solamente obedecen a criterios técnicos de comportamiento de dicha pieza, sino que puede estar condicionado por otros muchos motivos. Este es el razonamiento fundamental que exponen algunos fabricantes de recambio alternativo de carrocería, para fabricar sus recambios con otros materiales diferentes a los utilizados por el constructor del automóvil.

Por otro lado, otra razón de peso que también justifica este hecho es la existencia de otros mercados que no solicitan recambios idénticos a los fabricados por los constructores del automóvil, si bien, estos mismos mercados valorarían muy positivamente los productos que posean una calidad contrastada.

CENTRO ZARAGOZA, dando servicio a las necesidades planteadas por los fabricantes de recambio alternativo de carrocería, y manteniendo los objetivos propuestos desde el inicio de nuestra actividad de certificación, ha decidido desarrollar una nueva clase de certificación que complemente a la ya existente, y que permita acceder a la misma a un recambio, aunque el material utilizado para su fabricación no sea el mismo que el utilizado por el constructor del vehículo.

El nuevo procedimiento de certificación difiere del anterior en muy pocos aspectos. Así, y de forma general, toda empresa que decida solicitar la certificación de sus recambios, deberá seguir cumpliendo, inexcusablemente, con el requisito inicial de tener implantado un sistema de calidad de la familia ISO 9000 o equivalente.

Se seguirá sometiendo a la planta de producción donde se fabrique el recambio a certificar, a una visita para evaluar el nivel de confianza que presenta su proceso productivo. Se seleccionarán, por parte de nuestro servicio de certificaciones, las muestras que serán enviadas al Laboratorio de CENTRO ZARAGOZA para ser sometidas a los ensayos e inspecciones correspondientes, como paso previo a conseguir su certificación.

Los controles a los que se va a someter a la pieza a



certificar para comprobar si cumple las especificaciones y normas definidas, seguirán siendo los mismos que hasta ahora. Es decir, se controlará el material utilizado, la apariencia exterior y el ajuste de la pieza montada en el vehículo, el tipo de recubrimiento utilizado y el nivel de protección anticorrosiva que presentan las piezas de chapa, así como, la calidad de las imprimaciones utilizadas en las piezas de plástico.

Para completar la verificación, se continuarán realizando una serie de comprobaciones adicionales que

incluyen, desde el análisis de la calidad de los puntos de soldadura realizados, hasta el comportamiento de algunas piezas, como el capó o los paragolpes, en caso de impacto.

Finalmente, e igual que ocurría anteriormente, será el Comité de Certificación, quien a la vista de los diferentes informes recibidos, dictaminará sobre si es procedente o no la concesión del derecho al uso de la marca de certificación que le corresponda, es decir, la marca de certificación correspondiente a la "clase A" o la correspondiente a la "clase B". El derecho al uso de esta marca estará en vigor, al igual que hasta ahora, durante un tiempo máximo de tres años, transcurrido el cual, para poder seguir manteniendo ese derecho, se deberá volver a someter a la pieza al programa de ensayos.

El requerimiento que va a determinar que a una pieza se le conceda una clase de certificación u otra, y que por tanto las diferencia, es el tipo de material utilizado para su fabricación. Así, cuando el recambio a certificar haya sido fabricado con un material de calidad equivalente al utilizado por el constructor del vehículo, la certificación otorgada será de "clase A", mientras que cuando el material utilizado sea diferente, la certificación a conceder será de "clase B".

Cada una de las clases de certificación darán derecho al uso de una marca de conformidad, que se materializarán mediante etiquetas diferentes. Así la certificación "clase A" dará derecho al uso de la etiqueta amarilla, conocida por todos, que tradicionalmente se ha concedido, la cual reconoce que el recambio es de calidad equivalente al del constructor del vehículo.

Por otro lado, la certificación "clase B" dará derecho al uso de una nueva etiqueta, en este caso de color lila, en la que se podrá leer la característica que diferencia a la pieza que la incorpore, de la fabricada por el constructor del automóvil.

Así pues, podremos encontrar etiquetas de color lila con los siguientes textos impresos en uno de los laterales:

"NON GALVANISED"

Texto incluido en las etiquetas utilizadas para marcar las piezas certificadas que estén fabricadas con

acero no galvanizado, y que el constructor las haya fabricado con este tipo de material.

"STEEL PART"

Texto incluido en las etiquetas utilizadas para marcar aquellas piezas que estén fabricadas en acero, pero que el constructor haya utilizado otro material diferente al acero para fabricarla.

"ABS PART"

Texto incluido en las etiquetas utilizadas para marcar las piezas fabricadas en ABS, pero que el constructor haya utilizado un tipo de plástico de calidad diferente.

Así pues, una pieza a la que se le conceda la certificación "clase B" será conforme, al igual que las certificadas como "clase A", a los requerimientos exigidos por CENTRO ZARAGOZA en cuanto a su geometría, acabado superficial, adaptabilidad, estética final, comportamiento, funcionalidad, pintabilidad, propiedades del recubrimiento, subestructuras y sistemas de unión utilizados.

Por otro lado, aunque el material utilizado sea de distinta naturaleza que el utilizado por el constructor del automóvil, la certificación "clase B" reconoce que dicho material cumple las exigencias definidas por CENTRO ZARAGOZA para ser considerado adecuado a la funcionalidad de la pieza.

Así mismo, y para finalizar, la certificación "clase B" también asegura que el proceso productivo, en lo relativo a desarrollo, equipamiento y sistemas de autocontrol, es el adecuado a las necesidades del producto certificado.

Como conclusión, recordar que hablar de certificación es hablar de calidad y de su reconocimiento, y por tanto, a través de este nuevo sistema propuesto por CENTRO ZARAGOZA, los fabricantes de recambio alternativo de carrocería pueden demostrar los niveles de calidad alcanzados por todos sus productos, y a la vez, los usuarios pueden reconocerla, a través de las diferentes marcas de certificación que la identifican. ■

