

Hoe kan goed schadeherstel nog beter?

Trots op perfect schadeherstel

Schadeherstel is emotie. Als je van een mooie schade weer een mooie auto maakt, kun je met recht trots zijn op je werk. AMT zocht en vond zulke mooie schadeherstelklussen. We pikken er drie uit en we tonen een aantal tools waarmee dit werk het nog beter, efficiënter of prettiger kan.

Even terug naar de AMT e-mail Nieuwsbrief van 14 januari: "Voor nu zijn we op zoek naar schadeherstel waar jij trots op bent. Dat mag een megaschade zijn, maar dat hoeft helemaal niet. Het gaat er alleen maar om dat de klus voor jou bijzonder was. Dat kan zijn omdat het een bijzonder lastige klus was, omdat je een (voor jou) nieuwe reparatietechniek hebt gebruikt, omdat je er een klant écht gelukkig mee hebt gemaakt, omdat het resultaat oogverblindend was of om een heel andere reden".

We pikten er drie reacties uit die we voorlegden aan equipmentleverancier MSH en lakkenleveranciers R-M en Glasurit met de vraag hoe zij de schadeherstellers uit de voorbeelden kunnen helpen om nog efficiënter, kwalitatief beter of prettiger te werken. Of ze dat kunnen? Lees maar.

Lelijk deukje in een nieuwe Corsa

Een gemeen deukje in het portier van een verder heel nette Opel Corsa. Bjorn Tuts uit het Belgische Borgloon herstelde het. De kunst van het uitdeuken zonder spuiten leerde hij zichzelf aan. Dat ging met vallen en opstaan en heel veel oefenen. Dit deukje in de Corsa was voor hem een 'confidence booster'. Inmiddels biedt zijn bedrijf, TS Solutions, zonder spuiten aan als dienst voor autobedrijven. Net als het herstel van krassen en auto's poetsen. Die bedrijven laten TS Solutions dit werk doen aan occasions en klantenauto's. Met het herstel van de Opel Corsa laat Tuts zien dat ze dat met een gerust hart kunnen doen. MSH Equipment ziet mogelijkheden om het werk van bedrijven als TS Solutions te vergemakkelij-



Drie voorbeelden van schadeherstel om trots op te zijn en drie leveranciers. Kunnen ze helpen om nog efficiënter, kwalitatief beter of prettiger te werken?



Ai zonde, zo'n lelijk deukje in het portier van een verder nette Opel Corsa.

ken: "Lijmpads zijn een uitstekende aanvulling op een uitdeukstation. Je kunt er deuken zonder vuw onzichtbaar mee verwijderen. De lijmpadset bestaat uit een lijmpistool dat precies de juiste temperatuur bereikt voor de lijmstaven. De pads lijm je op en na een paar minuten kan je met de slaghamer de deuk er uittrekken. Is de deuk eruit dan spuit je oplossingspray rond de pads en kun je ze met de schraper losmaken".

Voor die lijmpads levert MSH ook speciale pullers: "Met deze handpuller, die uitgevoerd is met een kop waar de lijmpads inpassen, kan je met veel gevoel uitdeuken. De hoogte van de puller is instelbaar, de voeten zijn zijdelings verstelbaar en ook de hoek is verstelbaar. Dat is ideaal voor rond weglopende delen".

Verder is goede verlichting essentieel bij uitdeuken zonder spuiten: "Wij leveren de B Tec Sunny verrijdbare daglichtlamp. Dankzij een elektrische



Bjorn Tuts van TS Solutions toont zich een vakman in het uitdeuken zonder spuiten.

voorschakeling zorgt die voor knippervrij licht. De lampen zijn horizontaal, verticaal en ten opzichte van elkaar te draaien". Zo'n lamp komt niet alleen van pas bij uitdeuken zonder spuiten: "Ook ideaal voor het bepalen van de juiste kleur".

Een laatste hulpmiddel dat MSH voor een specialiteit als TS Solutions biedt is de MW 31200 - Teflon stiftset: "De stiften met verschillende vormen maken het mogelijk om verschillende soorten beschadigingen terug te tikken zonder lacschade".

Ford Fiesta op leeftijd

Snel door naar schadevoorbeeld 2. Dat treffen we aan bij Autobedrijf Rijnberg in Gasselternijveen. Een Ford Fiesta daar heeft een flinke schade aan de voorkant. Gezien de leeftijd kiest Rikus, die het schadeherstel namens Autobedrijf Rijnberg voor zijn rekening neemt, er voor om deels met gebruikte delen te werken bij het schadeherstel.



De Multipads-lijmset van MSH bevat onder meer vijf soorten multipads, lijm, een lijmstool en trekgereedschap.



Voorbeeld 2, Ford Fiesta met voorschade bij Autobedrijf Rijnberg.



Aangevuld met deze verstelbare handpuller zijn de lijmbare Multipads een krachtig en tevens nauwkeurig gereedschap bij het uitdeuken zonder spuiten.



De frontbalken zijn eruit, maar niet nadat schadehersteller Rikus ze eerst heeft rechtgetrokken.



Daardoor sluit het nieuwe front netjes aan op de binnenschermen en langsbalken.



Onmisbaar bij werkzaamheden aan de carrosserie: goed licht. Met de verstelbare B TEC Sunny 01 belooft MSH daglichtkwaliteit.



Rikus spuit de bumper bewust op zijn uiteindelijke plek om kleurverschil te voorkomen.



Een plaatje!



Om gespoten delen zonder lakschade terug te tikken, biedt MSH deze Teflon stiftenset.

Hij trekt de frontbalken in de oorspronkelijke vorm, ondanks dat hij ze gaat vernieuwen. Dat doet hij om de binnenschermen en langsbalken zo te richten dat het nieuwe front er mooi op aansluit. Na het richten, boort hij de puntlassen uit om de frontbalken te verwijderen. Dan monteert hij de vervangende motorkap om te kijken of de naden tussen kap en spatschermen recht zijn. Door het kromtrekken van de frontbalk werden de binnenschermen naar elkaar toe getrokken. Hij zet het nieuwe front tijdelijk vast met lasklemmen om bumper, motorkap en grille te kunnen passen. Een nauwkeurig werkje, de marges zijn klein. Als hij ziet dat het netjes past, last hij het vast en grondt en lakt hij het nieuwe front. Omdat de buitenkleur onder de motorkap ontbreekt, werkt hij dat in twee spuitgangen af. De bumper spuit hij bewust op zijn uiteindelijke plek om kleurverschil te voorkomen. Immers: "Bij tweelaags

metallic lakken kan je al kleurverschil hebben door een verschil in spuitafstand en/of laagdikte". Na het drogen van de lak (minuut of tien), spuit hij twee lagen blanke lak voor een glimmend eindresultaat. Daarna afmontage (eerst de bumper er weer af) en... terug naar een tevreden klant. Het valt MSH-Equipment op dat het trekken aan de frontbalk op een vierkolommer gebeurt: "Op een Uno Liner oprijbank kun je veel tijd besparen. De auto blijft net als op de brug op zijn wielen staan. Met de trekunit kun je nauwkeurig en gedoseerd trekken. Bovendien staan er geen hinderlijke kolommen in de weg, de auto is rondom vrij. En zitten de rijplaten in de weg, dan kun je ze in één handbeweging weghalen". Ook bij het wegboren van de puntlassen schiet hij graag te hulp: "Dat gaat gemakkelijk en snel met een Bendel-puntlasfrees". Autolakleverancier R-M helpt Rikus graag om

kleurverschil te voorkomen: "Colortronic 2 meet met één druk op de knop de kleur van het voertuig vanuit verschillende hoeken. Het apparaat doet een nauwkeurige meting bij zowel uni, metallic, parelmoer als complexe speciale effectkleuren. Na meting sluit je het apparaat aan op de weegschaal. Het programma zoekt in de database (die regelmatig wordt geactualiseerd) naar de optie die het best overeenkomt. Het apparaat biedt dus efficiency en gemak".

Door de Colortronic 2 te gebruiken in combinatie met R-M's Colormaster, het systeem met gespoten kleurstaal, maakt Rikus het zichzelf nog gemakkelijker: "Hij hoeft dan geen kleurstaal meer te spuiten. Hij hoeft alleen nog de juiste kleur te mengen en te spuiten".

Behalve op gemak wijst R-M op nog een voordeel van de Colormaster 2: "Je vermijdt de kans op kleurfouten. Wij krijgen regelmatig positieve terugkoppeling van gebruikers. Er zijn zelfs schadeherstelbedrijven die het apparaat voor ieder binnenkomend voertuig gebruiken".

Hightech BMW M6 in de kreukels

Het derde voorbeeld is de BMW M6 bij Autoschade Koops. Op de volgende pagina's brengen we het herstel van deze supercar uitgebreid in beeld. Hier beperken we ons even tot de voorzijde. Schadehersteller Patrick plaatst de M6 op de richtbank en meet wat er precies beschadigd is. De voorkop is van aluminium en mag niet gericht worden. Dus vervangt hij de chassisbalk. Hij maakt de hybride verbinding (lijm en klinknagels) los. Hij vervangt de A-stijl (lijmen en punt-/prop-lassen) en richt de binnenstijl.

Als de nieuwe balk spanningsvrij op zijn plek staat, boort hij de gaten voor het vastzetten met popnagels. De balk moet er nog één maal uit voor het aanbrengen van de lijm. Dan: lijm er op, de balk terug en vastzetten op de mallen. Hij plaats de popnagels en wacht 24 uur totdat de lijm hard is. Het veerpothuis plaatst hij op dezelfde wijze. Hij schuurt de nieuwe delen en zet ze in de grondverf. Dan worden ze afgekit en in de juiste kleur gespoten. Als alles droog is, kan de motor er weer in, het dashboard geplaatst en alle delen gepast, zodat de deur kan worden afgesteld. De motor loopt weer. Uitlezen leert dat de veerpot ingeleerd moet worden en dat er een airbagstoring is. Als beide zijn opgelost is de reparatie aan de voorzijde grotendeels klaar.

Ook bij deze reparatie schiet MSH Equipment graag te hulp: "Voor het losboren van de klinknagels is een speciale boormachine van Bendel die over de klinknagel heen valt zodat de boor niet weg kan schieten. En we bieden speciale hoge kwaliteit Carbide-boortjes. Voor de puntlassen op de A-stijl hebben we de nieuwe GYS PTI puntlaser. Die machine meet zelf de plaatdikte en stelt zich op basis daarvan automatisch in. Natuurlijk wel even de pelproefkoffer gebruiken om te kijken of de las echt goed is. Met de CMO ponsklinknageltang verwerk je alle soorten pons-, klink- en



"Een Uno Liner-oprijbank spaart tijd bij het trekken en richten", zegt MSH Equipment.

Colortronic 2 meet de kleur van het voertuig en is aan te sluiten op de weegschaal. Het programma zoekt in de database naar de kleur die het best overeenkomt.

popnagels. De tang werkt pneumatisch en heeft speciale korte cilinders zodat het monteren van de popnagels heel goed gaat".

Ten slotte valt het MSH op dat het grondverfspuiten op de richtbank gebeurt: "Daar is geen afzuiging. In dit soort gevallen is de Duster 3000 Downdraft ideaal. De verdampten worden afgezogen, gefilterd en retour geblazen de werkplaats in. Bovendien zorgt de Duster ervoor dat er schone lucht toegevoerd wordt waardoor er nauwelijks stof in het spuitwerk zit".

Lakkenfabrikant Glasurit biedt het schadeherstelbedrijf naar eigen zeggen: "Een totaalpakket efficiency- en rendementsverhogende oplossingen".

Een element daaruit is het nat-in-nat grondvullerconcept: "Dat maakt het vooraf schuren van nieuwe delen, zoals de schadehersteller hier doet, overbodig. Dat bespaart tot wel 15% arbeidstijd per deel. Na aanbrengen kan de schadehersteller de nat-in-nat grondvuller tot maximaal vijf dagen zonder te schuren afkoken. Hierdoor kun



je meerdere delen van verschillende voertuigen in één cabinedoorgang netjes gronden. Op een later tijdstip hoef je de delen alleen stofvrij te maken en kun je ze spuiten zonder te schuren. Die werkwijze geeft meer flexibiliteit in de werkplaatsplanning en zo benut je de capaciteit van de spuitcabine optimaal".



Hier concentreren we ons op de voorzijde met zijn aluminium delen en hybride verbindingen. Kijk voor een compleet beeldverslag van het schadeherstel aan deze BMW M6 op de volgende pagina's.