

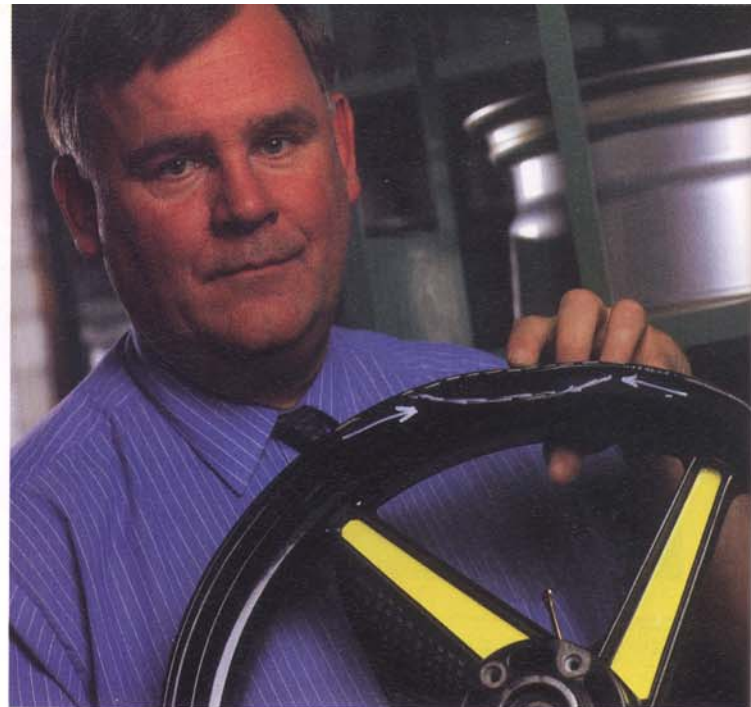
Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Wheeltrim maakt kromme lichtmetalen velgen weer recht

Door schade en schande wijs geworden

Durf 'nee' te verkopen



De heer van Eeken, directeur van Wheeltrim, is niet alleen in lichtmetalen autovelgen actief, ook motorfietsbedrijven maken regelmatig gebruik van zijn kennis om velgen te richten.

FOTO'S: JAN LIEFTINK

Wheeltrim in Nijkerk is inmiddels al tien jaar actief met het revitaliseren van lichtmetalen velgen. Veel is er op dat gebied mogelijk, maar er zijn beperkingen. En juist daar onderscheidt deze specialist zich van de collega's; zij durven hun grenzen te erkennen.

Voor degene die een regelmatig bezoeker is van de ATC-lezingavonden is Wheeltrim, toen uit Hardenberg en nu gehuisvest in Nijkerk, absoluut geen vreemde. Begin jaren '90 waren ze pioniers op het gebied van het richten van lichtmetalen velgen. "We openden de deuren voor een ieder die maar enige interesse toonde, maar daar zijn we behoorlijk van terug gekomen", aldus directeur Henk van Eeken. "Wij deden veel eigen research en daar profiteerden onze collega's, door onze open instelling, iets te hard van mee. Wat ze niet konden kopiëren was onze ervaring en al rap bleek dat de nieuwe bedrijven in beginsel dezelfde procedure hanteerden, maar het Fingerspitzengefühl ontbeerden. Dergelijke bedrijven deden en doen dingen waar wij absoluut niet achter staan en halen zo de goede naam van de branche naar beneden. Groot probleem is dat een ieder in Nederland een dergelijk bedrijf mag beginnen."

Lassen onder streng voorbehoud

Het verhaal van het richten van lichtmetalen velgen houdt op wanneer de velg op een vitale plek is gescheurd. Dit uiteraard omwille van de veiligheid. "Een velgrandje

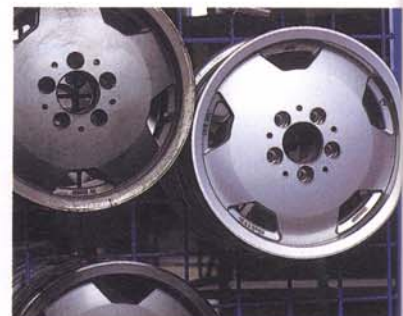
is over het algemeen geen probleem, omdat daar geen kracht wordt uitgeoefend. Een echt gescheurde velg, bijvoorbeeld in de hiel, gaat bij ons linea recta terug naar de klant. Hij hoeft dan ook alleen maar de verzendkosten te betalen. Het gebeurt regelmatig dat wij een velg afkeuren maar dat we hem later in het 'circuit' weer tegenkomen. Iedere velg krijgt bij binnenkomst een uniek nummer dat wij vervolgens in onze boekhouding opslaan, ook indien de velg wordt afgekeurd. En dan is er altijd wel ergens een 'collega' te vinden die het wel aandurfte. Uitdraaien van de hiel, lassen midden in de velg zijn voor sommigen absoluut geen probleem. En de klant is al snel tevreden, want hij betaalt slechts een fractie van de nieuwprijs. Maar, dergelijke reparaties zijn qua veiligheid onverantwoordelijk. Daar komt bij dat we dergelijke klanten toch vaak terug zien, want het gebeurt niet zelden dat er zoveel uit de velg is gedraaid dat de stijfheid weg is en het wiel onvermijdelijk een 'deuk' oploopt. Enfin, wij blijven zo wel op de hoogte wat de concurrentie uitspookt."

Richten en poetsen

Per jaar neemt het bedrijf meer dan 5000 velgen onder handen. Niet al-

lemaal richtwerk, ook het in showroom-staat brengen van de velgen geeft veel emplooi. "Een lichtmetalen velg is onderhoudsgevoelig doordat ons klimaat, of beter de gevolgen hiervan, niet optimaal is voor dit materiaal. Wij hebben een methodiek ontwikkeld om een geoxideerde velg weer redelijk netjes te krijgen. De klant heeft hier duidelijk een (afwerk)keuze: onderhoudsgevoelige blanke lak of het laten poedercoaten (in welke kleur dan ook) van de velg. Het laatste is goedkoper, blijft langer mooi maar de eerlijkheid gebied te zeggen dat een met blanke lak afgewerkte velg wel heel erg fraai is. Wij zijn in staat om een oude lichtmetalen velg weer in nieuwstaat te brengen en sommige klanten eisen dat ook, bijvoorbeeld voor hun klassieker. Maar daar hangt, vanwege het vele handwerk, dan wel een prijskaartje aan."

"En sommigen denken het zelf wel te kunnen. Wat dacht u van die mooie driedelige velgen die gebout zijn. Demonderen en schoonmaken is eenvoudig, maar ik verzeker u dat u dan de velg kunt afschrijven. Het is namelijk onmogelijk om de delen weer zodanig te monteren dat er geen nadelige reacties optreden in het onderstel. En dan komt men bij ons met het verzoek om derge-



Naast het richten van velgen is het 'faceliften' ook een grote markt. De velgen worden geschoond en gepolijst. Blanke lak is een optie.

lijke gevallen te richten. Onmogelijk, die velgen worden in de fabriek met heel gevoelige apparatuur gemonteerd en die methodiek is vanuit bedrijfseconomisch opzicht niet te kopiëren. Alleen de fabriek kan bijvoorbeeld een buitening vervangen. Heel vervelend voor de klant, want aan die velgen hangt een aardig prijskaartje."

Particulieren en bedrijven

Twee jaar gelden verhuisde het bedrijf van Hardenberg naar Nijkerk. Henk van Eeken heeft tot op de dag van vandaag geen spijt gehad van die stap. Door die centrale ligging werd het bedrijf namelijk



Iedere velg wordt, nadat hij een uniek nummer heeft gekregen en is ingeschreven in de boeken, 'uitgeklokt'. Met een viltstift geeft de monteur de gekwetste plek aan. Een vakkundig gerichte velg heeft een maximale slingering van 0,2-0,3 mm als hij het bedrijf verlaat.



Met een scanner controleert de monteur of de velg op vitale plekken gescheurd is. Een dergelijk velg wordt direct afgekeurd en dus absoluut niet gelast!



De klant klaagde dat de velg slingerde. Controle leerde dat een beunhaas had zitten lassen in de hiel en dat de velg door het uitdraaien op vitale plekken zo veel aan stevigheid had ingeleverd dat een deuk onvermijdelijk was. Daarnaast was de velg weer gaan scheuren.



Het polijsten gebeurt in de draaibank bij een zeer hoog toerental. Slechts dan krijgt het lichtmetaal zijn 'stralende' uiterlijk. De moeilijk te bereiken plekken moeten met de hand worden gedaan. Als alternatief kan de klant de velg in zijn geheel laten poedercoaten, maar dan moet hij het sinaasappeloppervlak voor lief nemen.



Het eigenlijke richten gebeurt met een (handbediende) hydraulische pers. De velg is hiervoor met een warmtebron voldoende plastisch gemaakt, zodat de monteur de velg zowel in het verticale als het horizontale vlak kan manipuleren.

toegankelijk voor een groter publiek. Want naast veel bedrijven kloppen veel particulieren bij hem aan.

Je zou verwachten dat de verzekeringsmaatschappijen een goede klant zijn van Wheeltrim, maar dat valt in de praktijk nogal tegen. "Ik ben ervan overtuigd dat er heden ten dage nog steeds velgen worden vervangen die voor een fractie van de prijs gericht hadden kunnen worden. Of het onbekendheid is of een gebrek aan efficiëntie, ik weet het niet. We hebben wel gemerkt dat de keuze voornamelijk wordt bepaald door de taxateur. Als dat iemand is die het een uitdaging

vindt om technisch eruit te halen wat erin zit, zonder afbreuk te doen aan de veiligheid, dan wordt er gericht. En over het veiligheidsaspect is iedere discussie uitgesloten omdat onze gerepareerde velgen voldoen aan TUV-normen."

Naast het richten van lichtmetalen autovelgen besteedt het bedrijf zo'n 10 procent van zijn activiteiten aan het richten van motorfietsvelgen. "Vroeger richtten we nog wel eens motorfietsframes maar op die markt zijn te veel beunhazen actief die beweren dat ze het wel kunnen. En voor een prijs waarvoor wij de richtbank nog niet eens installeren. Die markt hebben we

dus verlaten en op zich ook maar goed omdat de motorfietsfabrikanten, om welke redenen dan ook, niet achter dergelijke activiteiten staan. En dan kan het, met het oog op de productaansprakelijkheid, bijzonder vervelend worden. Vandaar ook dat wij alle binnenkomende velgen een uniek nummer geven en de historie van de reparatie bewaren."

Hermetisch gesloten

De methodiek voor het richten van lichtmetalen velgen is hoofdzakelijk ontwikkeld toen het bedrijf nog in Hardenberg was gehuisvest. In die tijd deed vriend en vijand

zich te goed aan die know-how. Nu komt niemand meer verder dan de balie. "We hebben in de loop der tijd aardig wat zaken geïnnoveerd, waardoor het richtproces sneller en secuurder gaat en dat willen we graag voor ons zelf houden." Ook de gebruikte gereedschappen zijn door Wheeltrim zelf geoptimaliseerd. Ze kunnen wielen tot 20" richten, daarnaast worden er veel ET-waarden aangepast en naafgaten passend gemaakt. En dat alles binnen een week, zonder gevaar voor de veiligheid en met de 'no cure no pay' garantie.

Hans Doornbos