

**Auto & Motor
TECHNIEK**

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

Meer omzet met voorgemonteerde veerpoot

Monroe Quickstrut viermaal sneller



'Even' schokdempers vervangen? Nog een beetje op proef maakt Monroe een snelle vervanging mogelijk met voorgemonteerde veerpoten. Zien autobedrijven letterlijk brood in de tijdwinst, dan zal het Quickstrut-gamma uitgebreid worden naar meer autotypes.

Schokdemperfabrikanten hameren erop dat hun product een slijtagedeel is. Regelmatige controle op schokdempers is nodig, maar menig garagebedrijf heeft niet zo'n zin in het vervangen. Dat kost veel tijd, waarin je liever een servicebeurt zou doen. Maar als Monroe het nu eens makkelijk maakt met de Quickstrut?

We togen voor een demonstratie naar Profile TyreCenter Raalte, waar men ook wel eens wilde ondervinden hoe dat in de praktijk werkt.

Het is een klassiek verhaal, schokdempers zijn erg belangrijk voor rijveiligheid en comfort. Ze slijten in het gebruik, maar omdat dit heel geleidelijk gaat merkt de automobilist de teruglopende functie niet. Daarom zou het autobedrijf zo na uiterlijk 50.000 km de auto op een schokdempertestbank moeten controleren. Voor menige auto betekent dat tegenwoordig: bij elke tweede servicebeurt.

Maar ja, wil je ook nog investeren in een schokdempertestbank naast zoveel andere dure test-equipment voor je werkplaats? Een alternatief is samenwerking met een bandenspecialist die wel zo'n testbank heeft. "Maar dat wordt in de praktijk veel te weinig gedaan", zegt Maurits Binnendijk, sales manager Benelux van Tenneco Automotive.

Het autobedrijf ziet graag snelle doorlooptijden voor onderhoudswerk, vervangen van schokdempers in veerpoten past daar niet in. Lastige klus, kost veel tijd. Gedoe met speciaalgereedschap om de veren te comprimeren, serieus risikant om dat met niet goed passend of geïmproviseerd gereedschap te doen.

Alles in één

Maar als we het nu eens makkelijk maken, met voorgemonteerde veerpoten, bedacht Tenneco onderdeel Monroe? Iets makkelijker gezegd dan



De klassieke manier van een veerpoot vervangen vergt vier onderdeelsets, en het nodige speciaalgereedschap. Hier bijeen gezet wat je nodig had: gereedschapset, demper, veer, stof- en stootrubberset en lagerset. De Quickstrut vervangt dat allemaal.

gedaan, preciseerd Maurits Binnendijk. Niet alles wat bij een veerpoot hoort maakt Tenneco zelf, daarom waren er nog geen complete Monroe-veerpootsets met lager, rubbers, veer, demper en zo meer. Meerdere leveranciers moeten samen een dergelijke set bijeen brengen.

Voor de Monroe Quickstrut is dat toch gerealiseerd. Voordeel is niet alleen een snelle montage, maar ook een beter resultaat voor de klant. Met de Quickstrut is meteen een groot deel van de wielophanging vernieuwd.

Het is tenslotte niet alleen de schokdemper die

Montage stap voor stap



De klus begint, de tijd loopt. Maarten Oortwijn gaat als onze testpiloot voor het eerst een Quickstrut gebruiken. Om te beginnen het wiel eraf.



Heel verstandig, vooraf de bevestiging van stabilisatorstang en remleiding schoonmaken en smeren, die zal netjes los moeten komen.



Even prutsen, de bout van het koppelstangetje waaraan de stabilisator vast zit draait mee. Sleutel erop, dan komt het stangetje braaf los.



Nu de klembout onderaan de veerpoot los, zodat de demper uit de wieldrager losgetrokken kan worden. Daarom niet bovenaan beginnen met demonteren, dan krijg je de veerpoot nooit meer onderaan los.



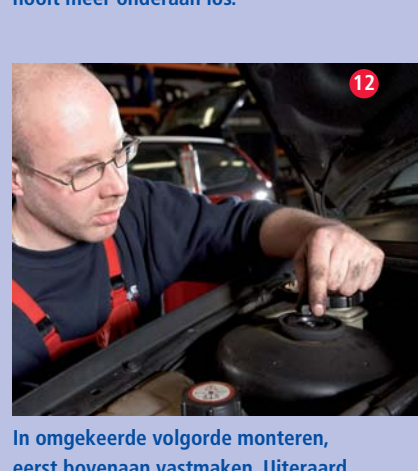
Nog even de bovenkant van de veerpoot losmaken is zo gedaan.



De oude veerpoot kan nu compleet weggenomen worden.



En daar komt een complete nieuwe veerpoot uit de doos, door Monroe al geheel voormonteerd.



In omgekeerde volgorde monteren, eerst bovenaan vastmaken. Uiteraard wordt daarvoor bij de Quickstrut ook een nieuwe zelfborgende moer verpakt.

slijt. Ook het uiterst belangrijke lager bovenaan de veerpoot slijt. Is de rubber stofhoes nog heel, hoeveel heeft het bumprubber bovenaan de zuigerstang al geleden? Is de veer niet beschadigd of geroest, hoeveel is nog over van de oorspronkelijke veerstijfheid? Ga je daar allemaal op inspecteren bij de klassieke manier van schokdempers vervangen, dan wordt het helemaal tijdrovend. Samen met de demper zouden toch al minimaal ook alle rubbers vervangen moeten worden.

Meer omzet, minder kosten

Voor de hand ligt dat een hele veerpoot meer kost dan alleen de schokdemper daarin. Hoe gaan we dat aan de klant uitleggen? We vragen het Maurits Binnendijk. "Een Quickstrut kost minder dan diezelfde veerpoot in losse onderdeelssets, maar ruwweg het dubbele van alleen een demper. Dan hebben we het puur over materiaalkosten, het grote verschil komt met de arbeidskosten erbij." Profile TyreCenter-monteur Maarten Oortwijn

gaat het uitproberen. Hij weet dat normaal gesproken het vervangen van de dempers in veerpoten, aan beide kanten van de auto, een klus is die gauw twee uur vergt. "Hangt mede af van het autotype", zegt hij, "of je er een beetje bij kan. En natuurlijk of alles redelijk vlot wil loskomen". Ook voor hem is de Quickstrut een nieuwtje. Zijn eerste Quickstrut heeft Maarten er in veertig minuten onder, voortdurend pauzerend zodat onze fotograaf het hele proces kan vast-



5 Een beetje smeren kan zeker geen kwaad, alles op en om de veerpoot vangt immers continu straatvuil.



6 Zo, nog even de wieldrager lostikken, dan is de veerpoot onderaan vrij.



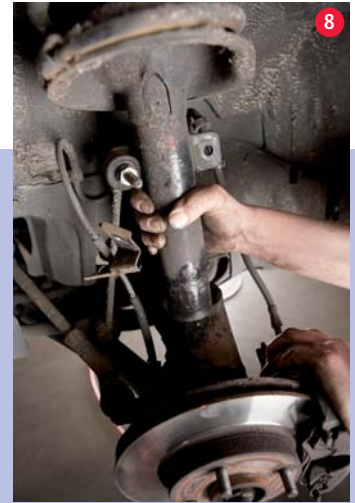
13 Nu keurig recht de nieuwe veerpoot oplijnen met de klemopening in de wieldrager. Secuur werken, als de veerpoot scheef in het gat steekt krijg je hem er nooit helemaal doorheen.



14 Een zaklampje bewijst goede diensten om te controleren of alles recht zit, en de veerpoot tot aan zijn stootrand in de wieldrager steekt.



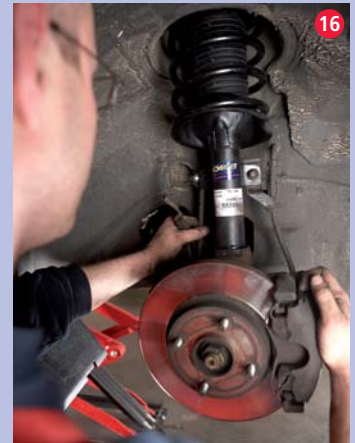
7 Dus niet, die schokdemper zit echt klem. Dit soort tegenslagjes draagt ertoe bij dat vervangen van veerpoten nogal wat tijd kost. Met beleid een wat zwaarder gereedschap er tegenaan, om de wieldrager toch los te krijgen.



8 Missie geslaagd, onderaan is de veerpoot los. Daarmee zit het lastigste werk er eigenlijk nu al op.



15 Die zit! Nu vastklemmen met de momentsleutel. Want: niet te los, dat de veerpoot gaat draaien in de wieldrager, en niet te vast waardoor de demperbuis vervormd kan raken.



16 Afmonteren, de remleiding en stabilisatorstang weer bevestigen.



17 Het zit erop, stop de klok! Het hele proces kostte niet meer dan een kwartier. We zijn eerlijk: dat was bij de tweede Quickstrut die Maarten aan de andere kant monteerde, nu zonder bij elke handeling te pauzeren voor onze fotograaf.

leggen. Sneller dan gebruikelijk dus, het opont-houd ten spijt. De tweede veerpoot zit er, ge-woon doorwerkend, in zestien minuten onder. "Valt me 100% mee", vindt Maarten van het gemak waarmee dit werk was uit te voeren. Kijk, dan wordt het plaatje al heel anders. Maar-ten kan ten opzichte van de gebruikelijke me-thode zomaar anderhalf uur tijd winnen. Dus krijgt de klant een veel vriendelijker nota dan voor een 'klassieke' dempervervanging, en voor dat geld nog een heel nieuwe vering ook. Mon-

teur en brug zijn in een kwart van de tijd weer vrij voor de volgende opdracht, er kunnen meer klanten geholpen worden. Met daarbij beho-rende omzet in materialen, waardoor de totale opbrengst van de werkuren stijgt.

Goed plan toch?

Om te beginnen heeft Monroe voor rond dertig populaire autotypes Quickstruts samengesteld. We zien Audi, Volkswagen, BMW, Ford en Volvo in de lijst. De praktijk moet nu uitwijzen in hoe-

verre autobedrijven liever met complete Quick-struts gaan werken dan met losse schokdempers. De hoop is natuurlijk ook dat hiermee meer werkplaatsen zich aan de vervanging van schokdempers zetten. Slaat het aan, dan zal Monroe de lijst van Quickstruts uitbreiden aan de hand van meestgevraagde autotypes.

Peter Fokker

Foto's: Jan Liefstink