

DIAGNOSETIPS VAN BRAM

Bram van Stijn helpt autobedrijven die geen raad weten met een lastige storing. Met kennis van zaken, actuele werkplaatsinformatie en moderne testapparatuur brengt hij bijna elk probleem tot een oplossing. In AMT vertelt Bram iedere maand over interessante voorvallen uit zijn diagnosepraktijk. Leerzaam voor iedere autotechnicus!



Een schone en opgeruimde werkplaats, en reinheid onder de motorkap. Dat is het visitekaartje van een monteur die van techniek houdt. Voor Bram dus niet meer dan logisch dat hij, voordat de auto weer naar de klant gaat, met een 'wondermiddeltje' het vooronder kuist.

"Ik probeer me altijd zoveel mogelijk in de klant te verplaatsen. Hoe zou ik het vinden wanneer ik voor een kleine € 1.000,- mijn auto heb laten repareren en nadien, als ik een blik onder de motorkap werp, alles vet en vuil is? Daar ben ik niet blij mee. En wat als ik onderweg stil kom te staan en de ANWB assistentie moet verlenen en zie dat de wegwachter nadien als een bootwerker onder de motorkap vandaan komt? Ik zou me echt rot schamen!"

WD-40-momentje

Sinds Bram sleutelt zweert hij bij zijn wondermiddel WD-40. Iedere beurt of reparatie wordt afgerond met een liefdevolle aai met de poetsdoek gedrenkt in WD-40. Naast dat het ontvet, smeert het de draaipunten en houdt het de elektriciteit in de breedste zin des woerd soepel. "Ik spuit het overal op en in en heb tot dusver nog geen nadelige gevolgen ondervonden. Als ik zie hoe sommige auto's er onder de motorkap uitzien, dan vraag ik me werkelijk af hoe je dat kunt verkopen. Uitgebeten, geoxideerde klepdeksels, bedrading zo gortdroog dat het bij de geringste aanraking openscheurt: dat wil toch niemand. Ik weet zeker dat als een klant na een beurt of forse reparatie onder de motorkap kijkt en dat stukje nazorg ziet, hij een tevreden gevoel krijgt. Daarbij ruikt het nog lekker ook en is het voor de volgende beurt een stuk prettiger sleutelen. En je weet: tevreden klanten komen terug."

Haperende ABS-unit

Een reparatie laat altijd zijn sporen na. Soms kun je het zien aan boutjes of moertjes die iets zijn beschadigd, of waarvan het vet of vuil verdwenen is. Dat bleek niet het geval bij een BMW 745i die Bram kreeg aangeboden van een klant uit Almere. "De auto was met een hele reeks aan storingen naar de dealer gebracht. De stuur- en rembekrachtiging faalden, de deurvergrendeling en snelheidsmeter leidden een eigen leven en het ABS- en handremlampje bleven hardnekkig branden. De dealer had naar zegge de ABS-unit vervangen en wilde nog een aantal componenten



Na iedere beurt of reparatie gaat Bram als een ware Mien Dobbelsteen onder de motorkap te keer met WD-40 en een poetsdoek. Overbodig? Nee, absoluut niet. Alle bedrading, draaipunten, bouten en moeren blijven soepel en de motor toont proper fris.

vernieuwen. Maar de klant was het daar niet mee eens en beide partijen zijn met ruzie uit elkaar gegaan. Wel met de eis dat de auto in zijn oorspronkelijke (kapotte) staat werd teruggebracht en dat er € 600,- aan onderzoekskosten werd betaald. De BMW kwam vervolgens mijn kant op en de vraag was of ik er eens naar wilde kijken. Ik had het vermoeden dat er op het gebied van de communicatie het een en ander fout zat. Dat gebeurt wel vaker bij die ABS-units van Bosch. Dan komt er een breuk in de gouddraad-aansluitingen en heb je de ene keer wel contact en dan weer niet. Ik controleer dat door met een schroevendraaier de stekker heen en weer te wrikken en als je dan inwendig de unit hoort klikken, weet je wat er aan de hand is. Dat bleek ook hier het geval en ik heb daarom de computer opgestuurd naar ACtronics. Daar zijn ze bekend met het probleem en bieden ze een reparatieoplossing. Toen ik het stuurapparaat terugkreeg waren inderdaad de communicatieproblemen weg, maar de remdrukpomp werd niet aangestuurd. Die heb ik vervolgens gecontroleerd door deze met twee draadjes rechtstreeks aan te sturen en toen deed hij het. Dus moest er nog een fout in zitten. Ik vermoedde dat de eind-



Geen communicatie. Dat kwam omdat de contacten tussen de stekker en de computer waren verstoord. Maar er zat nóg een probleem in de ABS-unit. De stuurpomp werd niet aangestuurd omdat de eindtorren kapot waren.

torren voor het aansturen van de pomp in het regelapparaat kapot waren. Dat deel kunnen ze bij ACtronics niet repareren, dus moest er alsnog een nieuwe unit in. Maar wat ik vreemd vond is dat ik totaal geen sleutelsporen van mijn collega aantrof in de buurt van de ABS-unit. Ik ben nog steeds benieuwd wat daar is fout gegaan."