

# Kleine oorzaak...

## Column

### MARCEL ZUIDGEEST

Hoe is een schade ontstaan? En: wie is de veroorzaker? Maakte de garage een diagnose- of montagefout? Of is er iets anders aan de hand? Bij zulke vragen wordt vaak de hulp van Marcel Zuidgeest's bedrijf ZTA Expertise ingeroepen. Zijn heldere analyses geven objectieve antwoorden én ze leveren leerzame ervaringen op.

Na het herstel van een schade aan de linker achterzijde van een sportieve coupé met achterwielaandrijving en 300 pk+ bleef de eigenaar klagen over het rijgedrag van zijn auto. Het dossier was inmiddels al maanden oud, en er hadden zich al meerdere deskundigen over gebogen, toen de rechtsbijstandsverzekeraar mij vroeg of ik de zaak wilde bekijken.

De auto was uit de bocht gegleden en bij de schadeafdeling van de merkdealer aangeboden. Bij het herstel waren onderdelen van de wielophanging linksachter vervangen. Tevens was een nieuwe velg met band gemonteerd. Direct na aflevering meldde de eigenaar zich met klachten en voerde het bedrijf controles uit. Omdat de klachten bleven, werd ook het subframe achter vervangen. Ook dat nam de klachten niet weg. Bij fors optrekken en hoge snelheid vond de eigenaar het voertuig niet stabiel en nam hij trillingen waar. Omdat het bedrijf de problemen niet oploste, voelde de eigenaar zich niet serieus genomen.

Ik sprak met de rechtsbijstandsverzekeraar af dat we een proefrit zouden maken. De eigenaar kon daarin aangeven welke symptomen hij als hinderlijk ervaart. Omdat de eigenaar ook het rijgedrag bij hoge snelheid wilde tonen, zouden we de proefrit deels aan de oostkant van de grens maken. We besloten de auto eerst te inspecteren. Gezien de oostelijke locatie van de dealer kon dat prima gecombineerd worden.

In de werkplaats bleek dat de berijder nog een klacht had, of eigenlijk, nog twee. De auto zou links iets hoger staan en tegelijk was daar de ruimte tussen wiel en spatbordrand kleiner. Dat leek tegenstrijdig, maar bij controle met een waterpas klopte het wel. De

ruimte tussen wiel en wielrand was rechts ruim een vinger dik, terwijl er links nog geen pink tussen paste. Snel de auto op de brug. Uiteraard was te zien dat verschillende componenten van de achterwielophanging waren vervangen, net als het subframe. Ook de schroefveren waren nieuw. Alles leek gedaan om de klachten weg te nemen. Plotseling viel mijn oog op een afwijking in het bandenprofiel. Eerst leek die veroorzaakt door een verschil in profiel diepte. Maar met 5,5 versus 6 mm kon het dat niet zijn. Er was wel iets anders. De 18" winterbanden in de maat 255/35 waren van hetzelfde merk, maar van een verschillend type... Aan het profiel was kamvorming voelbaar. Dat ontstaat bij verkeerde uitlijning. Vreemd, want de auto was meerdere keren uitgelijnd en ter plekke toonde de werkplaatschef het uitlijnrapport dat was gemaakt na het vervangen van het subframe.

Dat zette mij aan het denken, waarbij de priemende ogen van de geïrriteerde eigenaar weinig rust boden. Ik besloot de omtrek van de wielen te meten. Groot was de verbazing toen het verschil in omtrek maar liefst 25 mm bedroeg. Nogmaals meten gaf hetzelfde resultaat. De nieuwe band had dezelfde maatvoering, maar was toch iets groter. Daardoor stond de auto links hoger.

Gezien de uitvoering met elektronisch geregeld sperdifferentieel zorgt de motoraandrijving voor gelijke wieltoerentallen. Maar door het verschil in afrolomtrek ontstaat per wielomwenteling een 'fout' van 25 mm. Ogenscheinlijk niet veel. Maar op 100 meter raakt de auto zo een meter uit koers. En dat is wel veel! Dus monteerde de dealer snel twee vervangende banden. Daarna zat de berijder weer met een glimlach achter het stuur.

