

Natte voeten

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.

Geklungel bij achterafinbouw? Ach, echt professioneel ziet het er niet uit, maar kan het kwaad? Antwoord: Ja! De schade door geklungel kan enorm zijn. Een voorbeeld.

Een automobilist maakte een lange rit over de Duitse Autobahn. Het regende vrijwel de hele dag. Zijn grote SUV was van 2012 en enkele maanden geleden geïmporteerd uit België. De dag na de regenrit was het mis. De auto had startproblemen, wilde niet meer schakelen en de luchtvering functioneerde niet goed. De merkgebonden servicedienst schakelde pechhulp in. En zo wist de eigenaar op eigen kracht een Duits dealerbedrijf te bereiken. Daar werden tal van foutcodes uitgelezen. De auto werd gereset, de storingen bleven weg en de eigenaar bereikte zonder verdere problemen zijn hotel. Daar bleef de auto twee dagen staan. Daarna wilde de SUV opnieuw niet schakelen. Weer kwam de merkdealer erbij. Hij verving het schakelregelapparaat. Zonder resultaat. Toen hij doorzocht, ontdekte hij water in de vloerruimte onder de bijrijdersstoel. Daar staat de accu en er bevinden zich regelapparaten. De dealer stelde een reparatie van € 10.000,- voor. Voor de verzekeraar was dat aanleiding de auto naar Nederland te halen, bij de thuisdealer af te leveren en mij als expert in te schakelen om oorzaak en omvang van de schade vast te stellen.

Het was inmiddels twee weken na de diagnose door de Duitse dealer. De vloerruimte stond nog steeds vol water. Aan de verkleuring was te zien dat het een fractie hoger had gestaan, maar van schadebeperkend handelen was geen sprake geweest. De elektrische centrale was aangetast en groen uitgeslagen door kopercorrosie. Uit de aanvullende informatie bleek

dat de voorruit kort daarvoor was vervangen door een glas-servicebedrijf. Toch konden we noch met een rookmachine, noch met ultrasoon geluid lekkage langs de voorruit ontdekken. Dus besloot ik om de bijrijdersruimte leeg te maken en de bekabeling richting schutbord bloot te leggen. Zo werd zichtbaar dat de vorige eigenaar de auto had voorzien van een voertuigvolg-systeem. Dat was met klittenband onder het kachelhuis geplakt. De bekabeling was langs de kabelbomen door het rubber geprikt. Niet fraai. Maar was dit nu de oorzaak? Dus goten we met een gieter water over de voorruit en volgden de afvoer. Die mondt uit in de wielkast, achter het binnenscherm. Daar zat de afvoer verstopt met dennennaalden. Het water zocht een andere weg. Het druppelde langs de kabelboom en ging met de doorgeprikte kabel mee door het schutbord naar binnen...

En toen de schade. We vervingen de elektrische centrale, maar de kabelboom niet. Onder de vloermat is die gedeeld en voorzien van een grote multistekker die niet waterdicht bleek. De aantasting leek minimaal. Dus, schoonborstelen, contactspray erover en monteren. Eind goed, al goed? Helaas, na een paar dagen was de SUV-eigenaar terug bij zijn dealer met nieuwe storingen. Na lang zoeken ontdekte de diagnosetechnicus daar dat er na bediening van de wegrijbeveiligingsknop op het dashboard een 12 V-sig-naal op de CAN-bus kwam te staan. Dit past niet bij het CAN-spanningsniveau. Wel bij dat van de LIN-bus. En laat de niet vervangen multistekker onder de vloermat nu zowel CAN- als LIN-verbindingen bevatten. Hij nam de multistekker opnieuw onder handen. Nu nog grondiger. Dat bleek afdoende. De klachten bleven weg, en nu voorgoed. En het voertuigvolg-systeem? Dat is uitgebouwd, ook voorgoed.

