



# Praktische nascholing schadeherstel zwaar materieel en techniek

**Onlangs organiseerde de Commissie Permanente Educatie van het branchebestuur Motorvoertuigen de cursus 'Praktische nascholing schadeherstel zwaar materieel en techniek' bij MAX-Repair. Het doel: schade-experts op de hoogte stellen van nieuwe technieken en ze zelf laten ervaren wat er nodig is om schade kundig en effectief te herstellen.**

Het is druk bij MAX-Repair. Alle stoelen, die voor de gelegenheid in een enorme spuitcabine zijn geplaatst, zijn bezet. Na een woord van welkom door directeur Allard Pit en een korte uitleg over het MAX-Repair-netwerk en de MAX-Repair Academy door accountmanager Bernard van der Vegt, worden de groepen ingedeeld en kan er begonnen worden aan de vijf afzonderlijke workshops. Onze groep begint aan het onderdeel 'spuiten'. Vijf man worstelen zich in een wegwerpoverall, masker, handschoenen en plastic slossen. In de spuitcabine hangt een portier van een bestelauto in een standaard en een paar meter verder hangt de bumper van een vrachtwagen, klaar om gespoten te worden.

## Het lijkt makkelijk

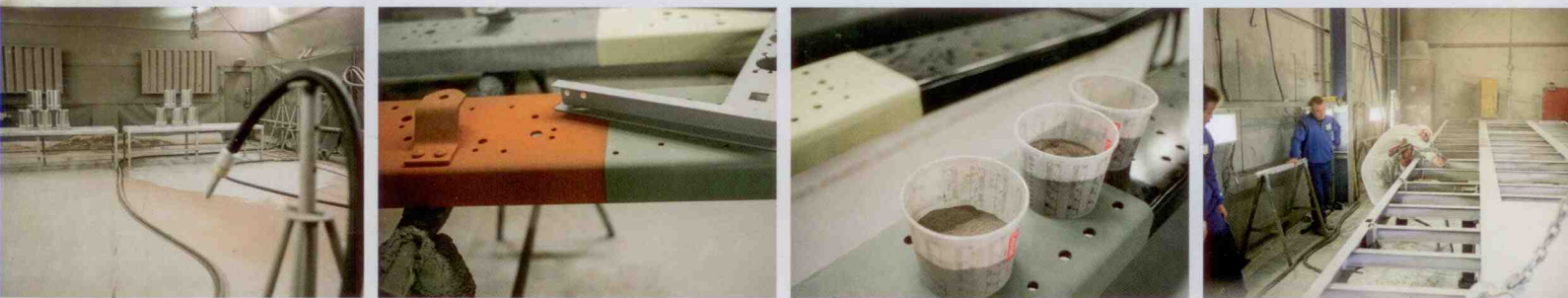
Het lijkt zo makkelijk: even een paar keer vlot van links naar rechts, niet te lang op één plek blijven en je baantjes niet te breed maken. Maar net als je denkt dat je fraai werk hebt afgeleverd, zie je dat je met de slang je spuitwerk hebt geraakt. Wat nu? John Starink van MAX-Repair legt uit: "Als je niet al te onhandig bent, kan ik je binnen een week leren hoe je een complete carrosserie spuit. Maar dat is maar een

heel klein onderdeel van het werk. Een goede spuitser kan namelijk problemen oplossen. In dit geval zou je heel snel je verf sterk kunnen verdunnen en je laklaag er eigenlijk weer afspreiden met verdunner. Vervolgens laat je het er zo aflopen, bakje er onder, even een vinger langs de rand halen en hop, je kunt weer verder."

Marcel Zuidgeest, eigenaar van ZTA Expertise, die namens de Commissie PE voor het aandachtsgebied Zwaar Materieel en Techniek deze nascholingsdag heeft georganiseerd, neemt ook de spuit ter hand. "Het lijkt zo simpel, maar als je het probeert, merk je eigenlijk pas hoe moeilijk het is." Adriaan Fellingner, werkzaam voor Aegon, merkt op dat het werk ook fysiek behoorlijk zwaar is. "Nu hebben we alleen een portier dat op werkhogte in een standaard hangt, maar bij het echte werk moet je ook nog eens constant door je knieën. En na een paar minuten begin je al te merken dat die spuit best zwaar is." Starink: "In een fabriek worden carrosserieën met robots gespoten en zijn alle variabelen onder controle: luchtdruk, relatieve vochtigheid, viscositeit van de lak, echt alles. Hier in de spuitcabine variëren de omstandigheden. Een goede spuitser kan rekening houden met die variaties en een goed resultaat afleveren."

## Workshop Schooperen

Voor een perfect eindresultaat is een goede voorbereiding noodzakelijk. We vervolgen onze weg naar een tweetal andere werkplaatsen waar we gaan gritstralen en schooperen.



Na een korte uitleg over de verschillende soorten grit, krijgen de deelnemers de gelegenheid om de kracht achter het stralen te kunnen ervaren. Een paar op elkaar gestapelde blikken doen vandaag dienst als nep-carrosserie (of chassis, want die worden uiteraard veel vaker gestraald) en met twee verschillende soorten grit mogen de blikken omver worden geblazen. De kracht op de *nozzle* is verbazingwekkend groot. Om de straal de juiste kant op te krijgen, moet er flink kracht worden uitgeoefend. De meeste schade-experts hebben de techniek al wel eens geprobeerd.

Voor het *schooperen* gaat dat echter niet op: deze techniek begint de laatste tijd weer wat in populariteit te winnen, nadat lang werd gedacht dat het, in verhouding tot stralen, veel duurder is. Starink legt uit: "Het lijkt duurder, maar je maakt per uur veel meer meters dan met schuren. Bovendien

is *schooperen* een stuk duurzamer. Zo'n chassis kan er zo weer twintig tot vijftig jaar tegenaan." Jelle Langeraad van Rijswijk Expertise vindt dat *schooperen* wel wat: "Goed dat ik het nu weer even weet", zegt hij. "Stralen is inderdaad vaak maar een tijdelijke oplossing."

### Rolmaat en touwtje

De overalls mogen uit, want nu komen er *workshops* zonder verf en stof. Cor John Snijder legt uit hoe hij een chassis uitlijnt. "Vaak beseffen de experts niet hoeveel tijd dit eigenlijk kost. Even een rapportje maken is er niet bij. Goed uitlijnen kost gewoon tijd."

Snijder demonstreert de opstelling die hij gebruikt om de uitlijning te controleren. Met behulp van een paar richtstaven, camera's en een *laptop* kan het chassis worden geïnspecteerd





om vervolgens middels het chassis meetrapport van MAX-Repair te worden beoordeeld. "Dat is natuurlijk mooi dat je dat hier kunt doen", merkt schade-expert Theo Dijkman op, "maar wij moeten vaak langs de weg kunnen vaststellen of het chassis nog goed genoeg is om mee door te rijden. Heb je daar ook wat voor?" Hoewel Snijder in eerste instantie vindt dat alleen deze opstelling een doorslaggevend advies kan opleveren, valt er bij een oplegger met een vaste as nog wel wat in het veld te meten.

### Rijdende Richter

We blijven nog even bij het chassis, want Luut van 't Hof geeft een workshop mobiel chassis richten, ook wel 'de Rijdende Richter' genaamd. Dankzij dit ingenieuze concept kan bij elke schadeherstelvestiging van MAX-Repair een vervormd chassis worden rechtgezet. De bokken en toebehoren zijn mobiel en worden verankerd met kettingen in potten in de vloer. "Een van de grootste misverstanden bij het richten van een chassis is dat je met kracht het chassis de verkeerde kant op moet buigen om het weer recht te krijgen", vertelt Van 't Hof. "Je hebt al een zwakke plek in je chassis en dan maak je er dus nog een bij om een optisch recht chassis te krijgen. Maar het resultaat is een zwabberbak. Niet doen dus!"

Om te beginnen mogen de experts zelf een chassis krom buigen. En dan blijkt ook meteen weer de enorme flexibiliteit van een chassis. Zelfs als het onderstel onder druk zo krom staat als een hoepel, veert het weer bijna in oorspronkelijke vorm terug, zodra de kracht er vanaf wordt gehaald. Er klinkt een opgewonden geroezemoes in de werkplaats. Van 't Hof weet de deelnemers te enthousiasmeren en niet veel later worden de mouwen opgestroopt en staat de een na de ander te buigen en te verwarmen. Want zo moet het dus wel: de zwakke plek opsporen, verwarmen met inductie, en het chassis onder spanning weer laten terugkomen.

### Trekkerdakjes

Na een groepsfoto en een snelle hap is het tijd voor de laatste *workshop*: kunststof en polyester repareren. Op vakkundige wijze laten MAX-Repair experts Patrick Mulder en Arie Geerts zien hoe bumpers, die eigenlijk lijken afgeschreven, toch nog gerepareerd kunnen worden. Maar nog interessanter is het repareren van polyester: met een nieuwe methode, afkomstig uit de scheepsreparatie, kunnen polyesterdelen die onherstelbaar lijken, keurig en duurzaam worden gerepareerd. "Interessant om te weten", zegt een van de experts. "Ik heb nogal eens schade aan dakjes van trekkers en die zijn vaak van polyester. Voorheen liet ik die vaak vernieuwen, maar nu ik dit gezien heb, is er dus toch een goed alternatief."

### Enthousiaste reacties

De nascholing is geslaagd. Onder de deelnemers is het enthousiasme merkbaar. Schade-expert Theo Dijkman vertelt: "Ik heb niet heel veel nieuws gezien vandaag, maar toch een paar dingen geleerd die ik wel degelijk kan gebruiken in de praktijk. Minstens zo belangrijk is dat je met collega's kunt bijpraten over het vak. Daar leer je namelijk ook weer van." Op de vraag of hij voor de punten is gekomen, kan hij kort zijn: "In deze branche komt niemand voor de punten alleen. Mensen willen gewoon goed op de hoogte zijn."

Ook organisator Marcel Zuidgeest is tevreden: "We merken dat dit soort nascholingen beter gewaardeerd worden dan de wat traditionelere cursussen, waarbij mensen zitten en luisteren. Hier moeten ze echt wat doen en dat werkt gewoon erg goed. Bij MAX-Repair werken er mensen die passie voor hun vak hebben en dat ook nog eens goed kunnen uitdragen naar de experts middels de MAX-Repair Academy. Wat mij betreft dus voor herhaling vatbaar." ●

