

Diefstal en heling

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.

Een vierdeurs sportsedan van Duitse makelij met V8 is na diefstal teruggevonden. Met schade. In opdracht van de verzekeraar wordt die hersteld bij een schadeherstelbedrijf dat deel uitmaakt van een dealergroep. Tijdens het herstel valt op dat de motor niet fraai draait. De collega's van het dealerbedrijf stellen vast dat de vlinderkleppen in de inlaat van de rechtercilinderbank ernstig vervuild zijn. Die van de linkerbank ook, maar die geeft nog geen foutmelding. Een verband met de diefstal schade ontbreekt, en de eigenaar geeft alleen toestemming om de rechtervlinderkleppen te vervangen. 500 km na de reparatie ontstaat een heftig tikkend geluid in de motor. De auto gaat op transport naar de thuisdealer. Die demonteert de cilinderkop van de rechterbank en vindt de resten van een ringetje. Bij demontage van het centrale inlaatspruitstuk viel al op dat op een van de tien boutjes het originele rubberen ringetje en hulsje ontbraken. Dit ringetje heeft een stalen inleg. De collega-dealer die de reparatie uitvoerde, kan zich een dergelijke fout niet voorstellen. Voor de goede orde meldt hij de kwestie toch op de garagepolis. De garageverzekeraar benoemt mij als expert en ik onderzoek de motor. Ik zie dat één inlaatklep van de vierde cilinder een mooi en gepolijst uiterlijk heeft, terwijl de andere fors vervuild is. Dit duidt erop dat het met rubber omklede ringetje daar heeft liggen 'rommelen'. Toen het klein genoeg was, slikte de motor het naar binnen. Kortom, een causaal verband. Tijdens het gesprek met beide partijen wil de thuisdealer maar één ding: de motor vervangen door een fabrieksruilmotor. De consequentie daarvan zou zijn: auto total loss. Uiteindelijk geeft hij toe dat een motor uit een schadevoertuig een goed alternatief kan zijn. Een vergelijkbare motor van hetzelfde bouwjaar blijkt be-

schikbaar bij een gerenommeerd demontagebedrijf. Maar er is één probleem: het chassisnummer van de donorauto is niet bekend. De motor met de transmissie is bij een derde partij ingekocht. Dit brengt mij aan het twijfelen. Ik vraag de importeur of die aan de hand van het motornummer het chassisnummer wil geven. Na diverse doorverbindingen krijg ik antwoord: "Onmogelijk." Daarom benader ik zowel de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVC) als het Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV). Het VbV houdt zich bezig met de erkenning van demontagebedrijven en handelaars in total loss-voertuigen. Dit bureau geeft aan in bijzondere omstandigheden het motornummer te kunnen herleiden naar het chassisnummer. Na inzage in mijn dossier wil het VbV meewerken. Daarna duurt het lang voor het verlossende telefoontje komt. De motor blijkt afkomstig uit een gestolen voertuig. Blijkbaar hebben de dieven deze auto gestript en de onderdelen in de handel gebracht. Het VbV hield mij enige tijd 'aan het lijntje' om het netwerk en de keten van heling op te rollen. Details krijg ik niet. Voor mij is belangrijker dat ik als schade-expert niet betrokken raak bij de montage van gestolen spullen.

Alle professionele autodemontagebedrijven hebben een VbV-erkenning. Onderdeel daarvan is het KwaliteitsZorg Demontage-systeem van Stiba. Bij demontage volgens dit systeem, blijven de belangrijkste componenten herleidbaar. Dat bemoedigt diefstal en heling. Mooi, maar het demontagebedrijf kocht de motor in en systeem werkte niet. Vraag daarom bij aankoop of montage van een gebruikte motor naar het chassisnummer van het donorvoertuig.

Dan weet je dat je zaken doet met een betrouwbare leverancier.

Wel zo prettig voor je klant ook, dat hij of zij niet met een gestolen motor rondrijdt.

