‘Een revisie is een investering in je auto’

De twaalf bruggen en acht monteurs van motorrevisiespecialist TSC de Betuwe staan hoogstzelden werkeloos te zijn. Dit geeft wel aan hoe ernstig het gesteld is met het aantal grote, complexe motorschades. Peter Sap en zijn specialisten zijn voor veel autobezitters dan ook de laatste strohalm. “Vaak wordt gezegd dat een auto stuk is, door dealers en garagebedrijven, maar dat is klinkklare onzin. Wij repareren nagenoeg alles.”

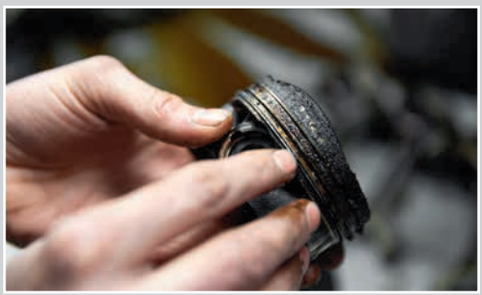
Tekst en foto’s Mike Raanhuis

Er heerst rust en kalmte in de Geldermalsense werkplaats. Bellen, appen en een beetje surfen is er voor de monteurs niet bij. Telefoons zijn zwaar taboe in de merkonafhankelijke werkplaats van Sap. Oké, op de achtergrond is een radiozender te horen, maar dat is het dan. Ook voor TSC-klanten is de werkplaats een no-go area. Hoe graag ze soms een blik zouden willen werpen op hun opengesleutelde vierwieler. “Concentratie en volledig focust zijn op het werk is essentieel in ons vak”, zo stelt de Bovag-revisiespecialist resoluut. “Ga maar na, onze meest ervaren mannen hebben soms drie tot vier blokken tegelijkertijd openliggen. Als wij één boutje ergens niet aandraaien, dan loopt heel zo’n blok in de gruzelementen. Eén moment van onoplettendheid kan funest zijn.”
Bij TSC is de verhouding benzine/diesel ongeveer tachtig/twintig. TSC bedient een brede markt, maar de dikke Duitse merken behoren naar eigen zeggen tot de corebusiness. Dat is te zien, want de werkplaats is gevuld met premiummerken, tegelijkertijd liggen er blokken open van PSA en de VAG-groep. Sap: “Voor de volledigheid zou er eigenlijk nog een Volvo bij moeten staan. Dat is namelijk één van de jongste ‘aanwinsten’ als het gaat om olieverbruiksklachten. Met name de tweeliter diesels van vijf à zes jaar oud die enorm olie beginnen te zuipen. Zwakke punten van deze blokken zijn: lagers, zuigers en zuigerveren. En ja, om zo’n vervuild blok weer bij te tijd te krijgen moet ‘ie helemaal uit elkaar. En dat loopt in de papieren.”

OPREKKENDE KETTINGEN

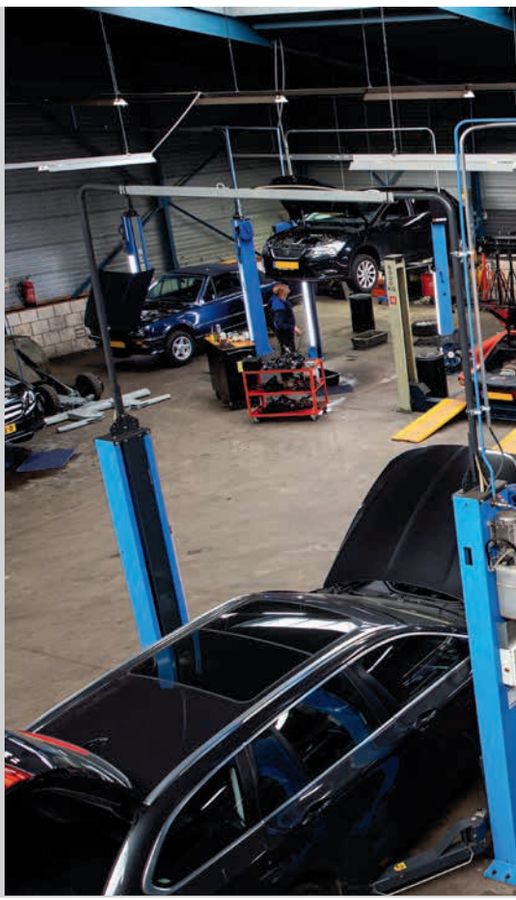
Sap: “Ik zeg altijd tegen mijn klanten: zie een revisie bij ons als een investering in je auto. Je weet immers wat je hebt.

Dit schuimpje wordt gebruikt om de inlaat-/uitlaatgaten dicht te houden tegen vuil, boutjes, moertjes etc.



De olieschraapveer van een 1.8 Volkswagen-benzinemotor. Vol met vuil kan hij zijn werk niet meer doen en ontstaat er olieverbruik.

De carterpan van desbetreffende 1.8 waar veel slijpsel in de carterpan ligt.

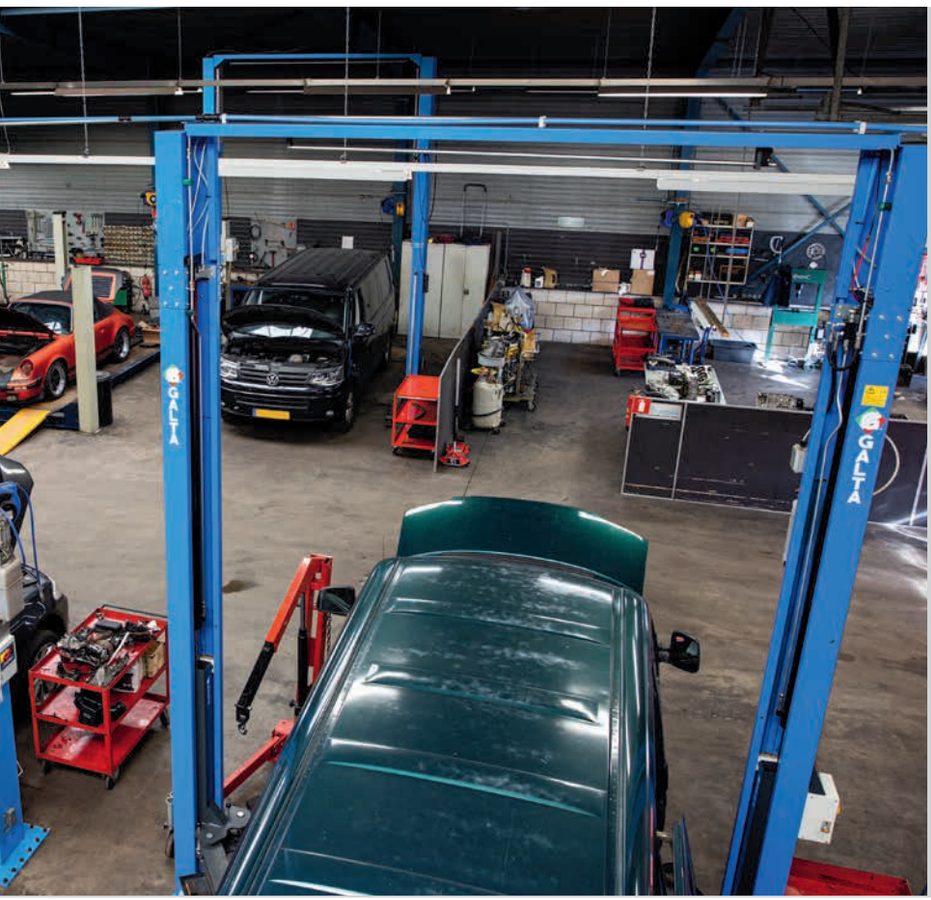


Apparatuur en software

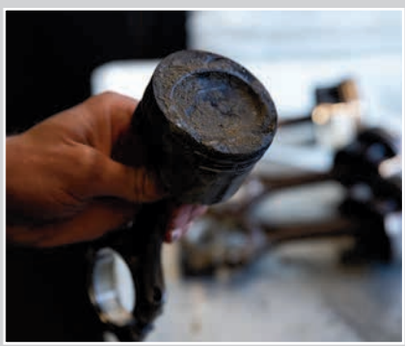
Werkplaatsmanager Mark IJmker: "Een jaar geleden hebben wij het garagesoftwarepakket CSS aangeschaft en in diezelfde periode hebben we een investering gedaan in een benzine-injectortester. Benzine-injectoren zijn een ondergeschoven probleem waar een hoop garagebedrijven niet bij stilstaan. Generalisten pakken ze niet aan, maar wij als specialist wel. Het is erg belangrijk om ze te reinigen. Ook investeren we veel in uitleesapparatuur, zo hebben we apparatuur van onder andere Snap-on, Bosch, VCDS en de nieuwste bluetoothvariant van Autel. Ook hebben we alle Peugeot- en Citroen-software."

Mark IJmker en Peter Sap zien wekelijks zo'n 15 auto's in hun werkplaats, stuk voor stuk grote klussen van 15-25 arbeidsuren.

Los van het jaar garantie dat we standaard geven. Mensen hebben een auto gekocht van, zeg 10.000 euro, en worden vervolgens geconfronteerd met een motorreparatie van drie mille. Ze zijn bereid om dat geld te investeren want een alternatief is er doorgaans simpelweg niet. Bij inruil krijg je nog maar een schijntje van de aanschafprijs terug."
Tijdens een proefrit kunnen mensen het olieverbruik niet



De gevolgschade van overmatig olieverbruik en het niet peilen van de olie. Resultaat: een kapotte krukas doordat het drijfstanglager is uitgelopen.



Het gevolg van aanslag op de zuiger door olieverbruik. Het kool op de zuiger gaat gloeien, er volgt detonatie en de zuiger 'smelt'.

controleren. "Gisteren nog hadden we hier een Audi S4, eentje met V8. De proefrit beviel de nieuwe koper goed, maar later – na de koop dus – bleek het ding wel mooi 1 liter olie op 500 kilometer te verbruiken. Of wij die auto kunnen maken. Jazeker, dat kost wel 4.500 euro exclusief de btw. Dat soort klanten groeit heel sterk bij ons."

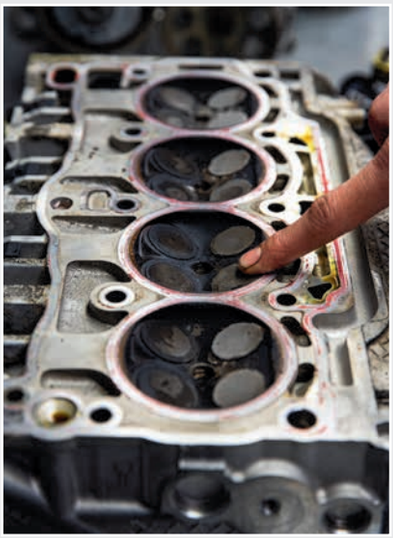
'Motoren die zijn geknepen met verbrandingstemperaturen die te hoog zijn, slijten simpelweg uit'

Deze gevallen ziet TSC niet als motorschades. "Dat zijn gebroken drijfstangen, zuigers die door het onderblok naar buiten komen of krukassen die in tweeën breken. Daar is zelfs voor ons weinig eer aan te behalen."
Sap vervolgt: "Het heeft in veel gevallen met de kwaliteit van de kettingen te maken. Feit is: een ketting rekt op; in een auto, van een fiets, van een crossmotor en van een kettingzaag. Allemaal rekken ze vroeg of laat op. De hoofdmoot hier zijn auto's met een extreem olieverbruik. Bij BMW's zijn die oprekkende kettingen bijvoorbeeld een groot probleem, maar ook de oliepompen zijn niet al te best, ze hebben verbrandingsproblemen en de lagers zijn ronduit slecht te noemen. Als zo'n blok even te weinig olie krijgt, baf, dan liggen de lagers eruit. Dikwijls is het tevens te wijten aan de rijstijl en aan geen of te weinig regulier onderhoud."
Het blijken voornamelijk auto's met AdBlue, roetfilters en EGR-koelers. "Motoren die zijn geknepen met verbrandingstemperaturen die te hoog zijn, dan slijten die motoren simpelweg uit. We hebben hier auto's met nog geen ton op de klok die we openmaken en zien dat het hoonpatroon helemaal weg is. Echt bizar. Wij hebben het zo druk omdat wij in Nederland relatief korte stukjes rijden, met veel stop- en startmomenten. Die stop-startsystemen van tegenwoordig zijn bedoeld om het milieu te sparen, maar heus, ze zijn killing voor de techniek. Het materiaal gaat gewoonweg stuk. En wat denk je van de moderne brandstoffen? Ik adviseer steevast om 98 of premium diesel te tanken. Die ellendige E10 met het hogere bio-ethanolgehalte, dat is pure rommel. Nu kun je nog 98 tanken, straks helaas niet meer. Dus tank 98, dat maakt een wezenlijk verschil."

FRUSTRATIE

Gemiddeld gaan er wekelijks bij TSC de Betuwe zo'n 15 auto's doorheen, dat zijn stuk voor stuk grote klussen. "Voor de olieverbruikers moet je denken aan tussen de 15 en 25 uur per auto", stelt Sap. "Het is niet alleen die motor demonteren, wat al zeer arbeidsintensief is, het is ook die motor máken. Auto's staan doorgaans veel stil en rijden korte stukjes. Helemaal nu in coronatijd. Dat levert op den duur alleen maar klachten op. Geloof me, die golf van auto's met gigantische problemen gaat nog op ons afkomen. Auto's kunnen nu eenmaal niet tegen stilstaan."
Als een auto bij TSC naar binnen wordt gereden, dan gaat er een hele historie aan vooraf. "Uiteindelijk komen de mensen bij ons, vaak vol frustratie want ze zijn al maanden op zoek naar een oplossing. Doordat ze geregeld van het kastje naar de muur zijn gestuurd kan er tevens sprake zijn van

BMW-motor met het timinggereedschap gemonteerd.

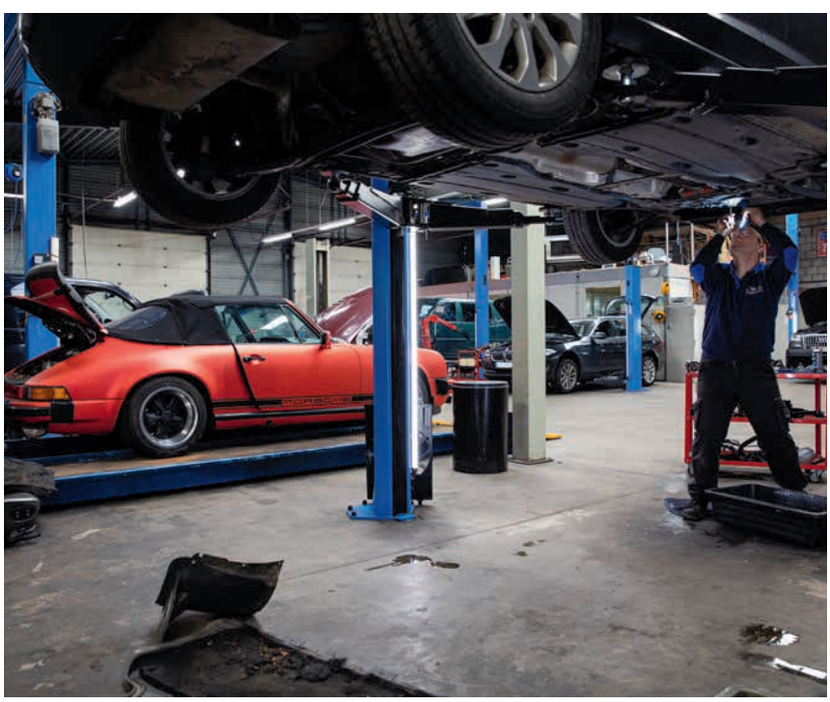


Aanslag op de kleppen waar stukjes van afbreken en zo krassen in cilinder maken (is zo hard als steen).

De kapotte krukas van de Duitse BMW 525d met de N47-motor.

wantrouwen naar ons toe. Zo van: 'Ja ja, dat heb ik vaker gehoord'. Nou hier niet, wij lossen het gewoon op. Dealers ontkennen nogal eens dat er een probleem is, dat de ketting helemaal niet vervangen hoeft te worden. Zo'n klant zegt dan tegen ons: 'Mijn dealer zegt dat het niet hoeft'."
Sap moet mijzelf als specialist regelmatig verdedigen en vindt dat verre van plezierig. "Het punt is: ik ken geen enkel dealerbedrijf dat uitbesteedt aan ons. Nul. Niet één! Vermoedelijk wordt ze dat op importeurniveau verboden. Maar goed, dan krijgt zo'n dealerklant te horen: gooi die auto maar weg, wij kunnen niets voor je betekenen. Ze krijgen een voorstel voor oud-ijzerprijs, maar kijk hier eens: een privateleasecontract van 400 euro in de maand en u bent weer het mannetje. Ik kan er behoorlijk geïrriteerd van raken als er zo met klanten wordt omgegaan."

'Geef mij maar jonge mensen die ik zo kan kneden en opvoeden zoals ik ze hebben wil'



KNEDEN EN OPVOEDEN

De onderdelen betrekt TSC de Betuwe met name van de betreffende dealers en van een lokale grossier, Koren Autoparts, voor de universele delen. "Zij zijn onze vaste leverancier, ze komen viermaal per dag leveren en als er iets fout is dan kan het snel retour", aldus Sap. "Daarnaast werken we met toeleverancier Wilmink Engine Parts voor motordelen als drijfstangen, lagers en lagerkappen. De olie betrekken wij al twaalf jaar van Kroon Oil, daar hebben we uitstekende ervaringen mee. Het is een prima kwaliteit olie. Wij experimenteren natuurlijk geregeld met olieverbruik. We gebruiken dan van 0W60 tot 10W40, maar het maakt zo'n motor echt niets uit, hoor. Die start en loopt net zo goed. Als je in de hoogvermogenauto's komt, dan moet je wel de juiste voorgeschreven olie gebruiken, maar doorgaans is het zwaar overtrokken."
Hun mensen betrekken Peter Sap en werkplaatsmanager Mark IJmker vooral via het eigen netwerk. "Aan de juiste mensen komen, is altijd een uitdaging. In september neem ik de eerste dame aan. Wij hebben een gezonde combinatie van ervaren krachten en jonge jongens die hier intern zijn opgeleid. Een monteur die bij een ander bedrijf gewerkt heeft neem ik liever niet zomaar aan. Geef mij maar jonge mensen die ik zo kan kneden en opvoeden zoals ik ze hebben wil. Het probleem voor ons is toch wel dat het merendeel afhaakt. Ze schrikken van dit werk omdat het zo specialistisch is en ergens kan ik dat nog wel begrijpen ook. Maar goed, omdat we zo werken zingt onze naam goed rond. Er zijn zelfs Whatsapp-groepen van bedrijven die onze naam noemen. In binnen- én buitenland, want ook de Belgen en vooral de Duitsers weten ons maar wat goed te vinden. Niet zelden staat de werkplaats voor de helft vol met witte kentekenplaten. Of er in Duitsland geen revisiebedrijven zijn met onze kennis en kunde? Geen idee, zeg het maar." ‹