

AANPAK BIJ VOERTUIGEN MET ACTIEVE VOETGANGERS-BEVEILIGING (AFGS) NA EEN ONGEVAL

Wat moet u doen bij een voertuig met actieve voetgangers-beveiliging na een ongeval?

Aanpak met activering van AFGS:

Motorkapscharnieren

- Actuatoren vervangen
- Beide scharnieren voor motorkap controleren en eventueel vervangen
- Auto's vanaf 09/2011: indien scharnieren in orde de scharnieren met een reparatieset repareren

Motorkapsluiting

- Beide motorkapsloten vervangen
- Bovendelen van het slot controleren en eventueel vervangen

Aanpak zonder activering van AFGS:

Motorkapscharnieren

- Beide scharnieren voor motorkap controleren en eventueel vervangen
- Bij defect scharnier de actuator vervangen

Motorkapsluiting

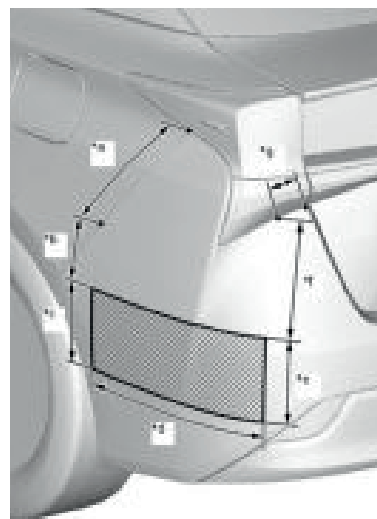
- Beide motorkapsloten controleren en eventueel vervangen
- Bovendeel van het slot controleren en eventueel vervangen



BLIND SPOT ASSIST RADAR BEPERKT BIJ TOYOTA OOK DE HERSTELMOGELIJKHEDEN VAN DE ACHTERBUMPER

Niet als bij de Volkswagen T-Roc mag de achterbumper van een Toyota ook niet overal hersteld worden als er een radar achter de bumper zit. Toyota geeft per model weer wat de afmetingen en de locatie zijn waar men niet met behulp van plamuur mag herstellen. Het voorbeeld dat we hier gebruiken is van een Toyota Prius. Afmetingen: 306 mm / 132 mm / 177 mm 444 mm / 179 mm / 242 mm / 59 mm

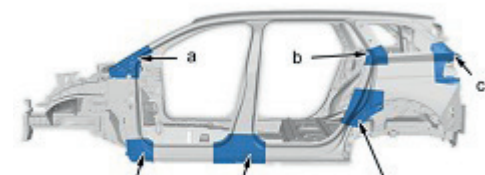
De laagdikte van de lak is bij herstel niet van belang, zolang deze maar gelijkmatig is. Om die reden mag er geen Spotrepair worden gemaakt in het gebied van de radar. Als in het gebied van de radar scheuren of gaten zitten, dan moet de bumper altijd worden vervangen.



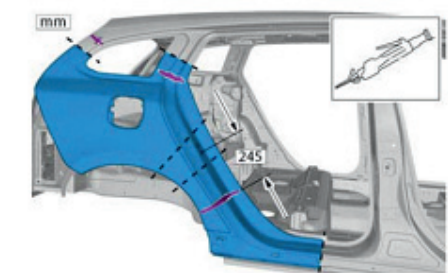
VAN SNIJLIJNEN NAAR SNIJZONES

De meest gestelde vraag aan de Technische Helpdesk gaat nog steeds over snijlijnen. Het blijft toch een lastig in de werkplaats: waarom moet die snijlijn daar terwijl hij hier beter uitkomt? Veel fabrikanten hebben op het gebied van snijlijnen in de buitenplaat van de carrosserie altijd beperkte mogelijkheden aangehouden. Dit levert wel eens frustratie op bij de schadehersteller, omdat die snijlijn op een andere plek net iets beter uitkomt.

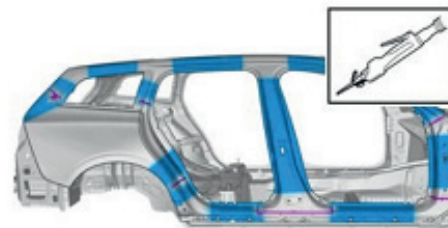
Peugeot en Citroën hebben al langer een eenvoudige manier om hiermee om te gaan: zoek een plek die u het beste uitkomt, behalve op de aangegeven plaatsen die in onderstaande afbeelding van het laatste model 5008 zijn aangegeven.



In navolging van Peugeot en Citroën slaat Volvo nu dezelfde weg in. De tekening hieronder is van een Volvo V60 tot 2019. Hoewel het al redelijk ruim is, kan het altijd beter.



Onderstaande tekening is van een Volvo V60 vanaf 2019. Het is toegestaan om snijlijnen te plaatsen in de blauwe gebieden.



Heeft u technische informatie nodig? Kijk op www.focwa-tips.nl of neem contact op met de Technische Helpdesk via 088 - 501 10 10.

Colofon

Het kantinejournaal is een uitgave van FOCWA en is bedoeld voor de vakmannen en -vrouwen bij FOCWA-bedrijven.

FOCWA-leden ontvangen het kantinejournaal als onderdeel van hun lidmaatschap. Wilt u meerdere exemplaren aanvragen voor uw medewerkers? Stuur dan een mail naar magazine@focwa.nl.

Juni 2019
Update van (technische) informatie voor de vakmannen en -vrouwen bij FOCWA-bedrijven.

KANTINE FOCWA JOURNAAL

Ziet u voor het eerst een schroef die u nog nooit eerder heeft gezien? Herstelt u voor het eerst een voertuig waarmee u nog nooit heeft gewerkt? Twijfelt u over hoe iets moet worden gerepareerd? Of heeft u vragen over (een van) onderstaande onderwerpen?

- Snijlijnen
- Verbindingstechnieken
- ADAS/rijhulpsystemen
- Demontage- en montageprocedures
- Voertuigelektronica
- E-voertuigen
- Elektrische schema's
- Aanhaalmomenten

Heeft u complexe technische vragen?

Dan kunt u dagelijks terecht bij onze Technische Helpdesk. Zij zijn u razend-snel en vakkundig van dienst, want:

- Ruim 93% van de vragen wordt dezelfde dag nog beantwoord;
- Onze medewerkers beantwoorden deze vragen gemiddeld binnen 20 minuten en 43 seconden. Dat scheelt u tijd en dus geld;
- Bijna altijd (99,2%) wordt uw vraag binnen 24 uur beantwoord;
- Is uw vraag lastiger? Dan zoeken we door totdat wij het antwoord hebben gevonden!

Hoe kan ik het beste een FOCWA-reparatietip vinden?

Dat kan op twee manieren! De eerste ligt het meest voor de hand: als u een calculatie maakt, gaat er in Audapadweb een lampje branden als er een tip beschikbaar is. Wanneer u op dit lampje klikt, wordt u meteen doorgestuurd naar de juiste pagina op www.focwa-tips.nl.



Maar er is nóg mogelijkheid. Hoewel wij veel tijd besteden aan het bijhouden van de koppeling tussen Audapadweb en www.focwa-tips.nl, wil het wel eens gebeuren dat u niet vindt wat u zoekt. Daarnaast schrijven wij vaak tips over nieuwe modellen die nog niet in Audatex zijn opgenomen. Het loont dan de moeite om zelf eens op www.focwa-tips.nl te zoeken. Het enige dat u nodig heeft, is de MMT-code van de auto. Die vindt u natuurlijk terug in de Audatex-calculation. Aan de hand van de MMT-code selecteert u op de website het merk en model. En klaar is kees! Alle tips voor het betreffende merk/model staan hier op een rij.

Zoekt u iets wat er niet tussen staat? Vraag het dan aan de Technische Helpdesk van FOCWA via shtechniek@focwa.nl. We schrijven wekelijks reparatietips voor onze leden. Inmiddels staan er al duizenden tips in onze database. Als FOCWA-lid kunt u hier gratis gebruik van maken! Heeft u een vraag of suggestie? Laat het ons weten!

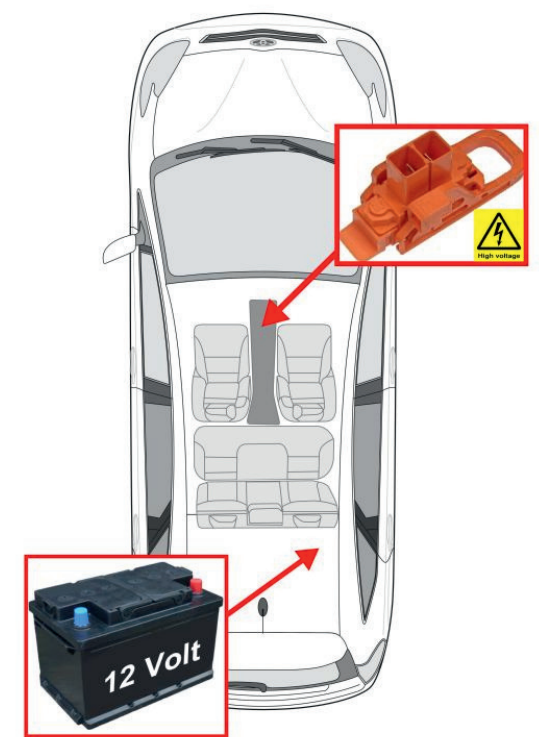
Heeft u een technische vraag? Neem dan contact op met de Technische Helpdesk via techniek@focwa.nl of 088 - 50 11 010.

SPANNINGSVRIJ MAKEN VAN E-VOERTUIGEN

Bij e-voertuigen is sprake van gevaarlijke gelijkspanning. Daarom mag de auto alleen spanningsvrij worden gemaakt door een Voldoende Onderricht Persoon (VOP) of Vakbekwaam Persoon (VP) volgens NEN 9140 of NEN 3140 (*). In verband met de veiligheid van alle medewerkers in het bedrijf, is het erg belangrijk dat deze regel wordt opgevolgd. Als de auto eenmaal spanningsvrij is, kunnen werkzaamheden aan – bijvoorbeeld - de aircoop door monteurs worden uitgevoerd die geen VOP of VP zijn.

Let op! De binnenkant van het accupakket zelf is verboden terrein voor elke monteur, tenzij hij of zij een speciale opleiding hier-voor heeft gehad.

Zodra de reparatie is uitgevoerd, moet de installatie worden gecontroleerd door een VP. Vervolgens kan de auto weer onder spanning worden gezet en in gebruik worden genomen. De beste manier om de auto spanningsvrij te maken, is natuurlijk door de handleiding van de fabrikant erbij te houden. Helaas is die handleiding niet altijd



www.focwa-tips.nl

www.arbocatalogusmobiel.nl

(*) Dit geldt natuurlijk niet voor het 12 volt-systeem, want daar mag elke monteur aan werken.

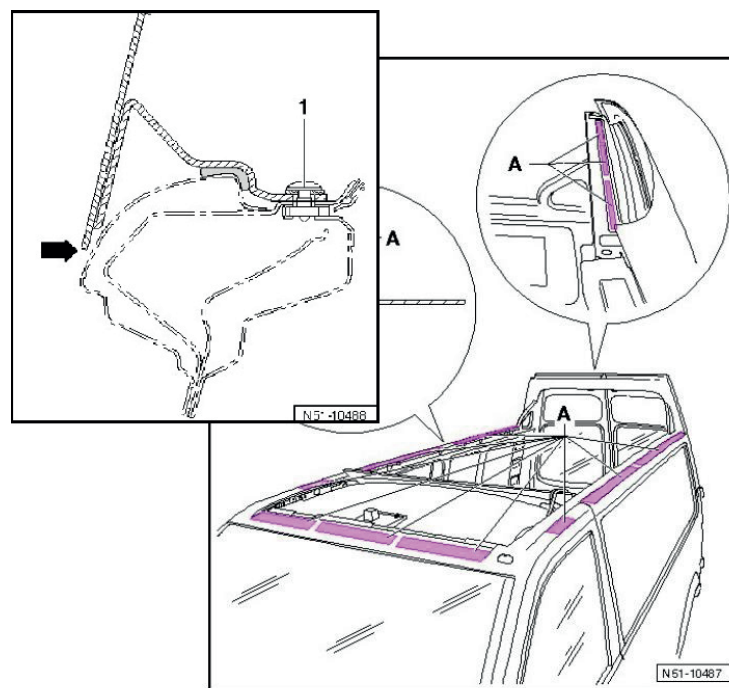
beschikbaar. Via onderstaande links vindt u beschrijvingen die op dat moment uitkomst bieden.

SAMEN WERKEN WE AAN MEER 'VEILIGHEID DOOR VAKMANSCHAP'

Procedure voor het vernieuwen van kunststof verhoogd dak

Op de afbeelding is te zien een VW Transporter California. De procedure voor het vernieuwen van het kunststof verhoogd dak is zeker niet ingewikkeld, maar dient wel correct te gebeuren.

Het verhoogde dak zit door middel van lijmverbindingen vast. Op de afbeelding is goed te zien op welke plaatsen de 1-componenten lijm moet worden aangebracht. Op welke plaats de lijm exact moet worden aangebracht is weergegeven op de 'insert'. Wilt u weten hoe de hele procedure er exact uitziet, neem dan contact met FOCWA op. Onze technische helpdesk helpt u graag verder met al uw vragen! 088-5011010 techniek@focwa.nl



— Apply 1-component glass adhesive-A- to roof frame on left and right, to front roof cross member and to rear portal as shown (height of adhesive bead: approx. 10 mm).

TIP 2

Waar mag ik de snijlijnen plaatsen?

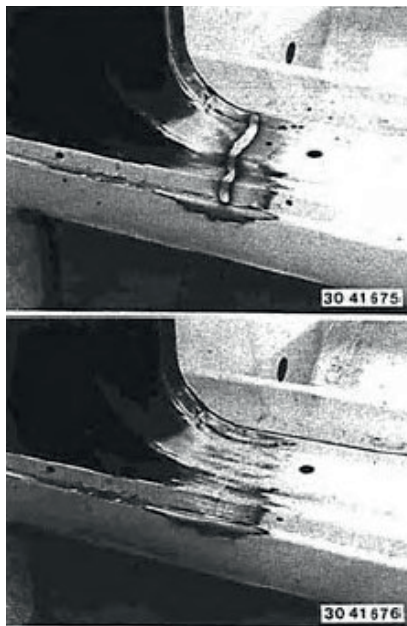
Onlangs kregen we de vraag waar de snijlijnen in het zijpaneel van een nieuwe Citroën Jumpy mogen worden geplaatst. In dit geval had de hersteller een aantal mooiere plaatsen gevonden dan in eerste instantie in de fabrieksmethode stond beschreven. De snijlijnen moeten namelijk onderaan de raamstijlen en onderin de dorpel worden geplaatst. Bij een gesloten cabine gaat men uit van het vervangen van een volledig zijpaneel. Maar dat is zonde van de tijd en van de auto! Aan de hand van de informatie van de hersteller hebben we beschreven hoe het kleiner kan. Deze informatie vindt u in tip 'CITR266'. Want - zo blijkt - in de reparatiemethode stond de volgende tekst: 'OPMERKING: de snijlijnen 'a', 'b', 'c' dienen ter indicatie en kunnen verschillen, afhankelijk van de verschillende gevallen die mogelijk zijn bij het gedeeltelijk vervangen van het achterste deel van het zijpaneel met ruiten.' Oftewel, Citroën heeft een voorkeur, maar daar kunt u van afwijken als dat nodig is. Het resultaat is een mooie reparatie!



TIP 3

IS OUDE REPARATIE-INFORMATIE NOG WEL VAN TOEPASSING?

Het antwoord is ja! Een lid vroeg aan de Technische Helpdesk informatie over een BMW 3-serie Cabriolet uit 1987. Er moest een achterscherf worden vervangen en de hardtop moest worden gedemonteerd. Op zo'n moment gaat de thinner in het bloed van de helpdeskm medewerker toch wat harder stromen. Hardsolderen, autogeen lassen en vertinnen: het blijft mooi. Voor veel oudere auto's geldt dat er vaak weinig tot niets beschikbaar meer is. Maar na enig zoekwerk konden we alle info aanleveren om bij de reparatie te helpen. Vooral bij de hardtop was het handig om te weten hoe het zit. Ook voor 'de oudjes' kunnen we soms meer informatie vinden dan u denkt. Dus heeft u een vraag, neem dan gewoon contact met ons op!



Leuk detail: de BMW 3 serie (E30) werd gebouwd van 1982 t/m 1994 en voor dit model werd één van de eerste FOCWA-tips geschreven.

TIP 5

“IK HEB TOCH ALTIJD HET IDEE DAT LIJMEN MINDER STERK IS DAN LASSEN”

Deze uitspraak horen we regelmatig bij de Technische Helpdesk. Dat is een begrijpelijke gedachte, zeker als je bedenkt dat de meeste schadeherstellers zijn opgegroeid met lassen. Maar zoals altijd kan het nóg beter. Bij het laatste model van de BMW 7-serie wordt de dakplaat volledig verlijmd. Er worden weliswaar maar liefst acht blindklinknagels gebruikt, maar die zijn om een massaverbinding te maken tussen de carrosserie en de (aluminium) dakplaat.

Waarom BMW dat doet? Dat is vrij simpel. Hoewel de lijmverbinding veel hogere eisen stelt aan omstandigheden, zoals bewerkingstemperatuur en reinigen van het object, is het resultaat (mits correct uitgevoerd) sterker dan een lasverbinding. Maar dat is niet het enige. Lijmen vergt minder bewerking, werkt schoner en levert zeker bij een dakplaat een mooier resultaat op. De toepassing van Carbon in de constructie van de auto is ook een reden om niet te lassen of klinken.

BMW is haar tijd natuurlijk wel ver voorruit als het gaat om materialenmix en verbindingsmethoden.

Een 7-serie is niet het model dat wekelijks bij elk schadeherstelbedrijf naar binnen wordt gereden. Toch is het leuk om even naar de toekomst te kijken: vandaag een dakplaat van een BMW 7-serie lijmen, 'binnenkort' een achtertussenpaneel van een Toyota Aygo?



COLUMN

Er bestaat nogal altijd verwarring over de Advanced Driver Assistant Systems (ADAS). Elke dag probeer ik aan schadeherstellers uit te leggen dat de discussie over deze rijhulpsystemen uit twee grote vraagstukken bestaat, die nauw met elkaar verweven zijn. Namelijk: moet ik kalibreren? En: wordt die kalibratie wel vergoed?

Rijhulpsystemen leveren een aanzienlijke bijdrage aan het rijcomfort van de auto. Als u als schadehersteller niet weet dat deze systemen er zijn, zal dit gevolgen hebben voor de kwaliteit van het herstel en dus ook het rijgedrag van de auto. Maar ook als u kennis heeft van de aanwezigheid van deze systemen, is het cruciaal om te checken of deze conform de richtlijnen werken en - indien nodig - te kalibreren om zo de veiligheid te borgen.

Bij FOCWA kunt u terecht voor al uw vragen over hoe te kalibreren. U kunt gebruikmaken van ons protocol, de Technische Helpdesk, fabrieksinformatie en de diverse workshops die we organiseren. U kunt dus het verschil maken tussen wél of géén boete krijgen voor bumperkleven bij gebruik van een adaptive cruise control. Wij voorzien u van informatie, zodat u veilig en kwalitatief kunt blijven herstellen.

Groet, Martijn Smid
Hoofd dienstverlening techniek

PS: vanzelfsprekend ondersteunt FOCWA u ook bij de vraag of kalibratie wel vergoed wordt. We willen hier branchebrede afspraken over maken. Daarnaast vinden we het cruciaal dat iedereen vrije toegang heeft tot de data om te kalibreren.

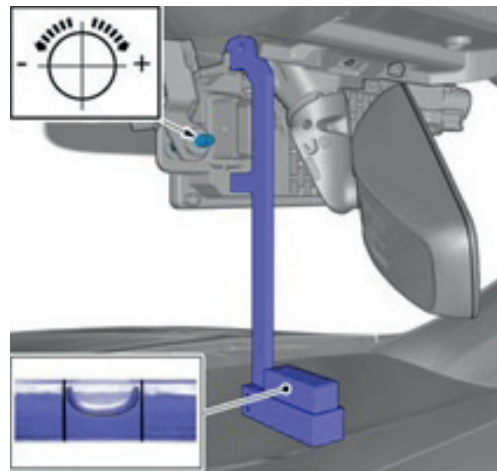
TIP 4

De camera hoeft niet gekalibreerd te worden?

Stelling vanuit de praktijk: “Na het vervangen van de voorruit van een Volvo XC 60 vanaf modeljaar 2018 hoeft de camera volgens de dealer niet te worden gekalibreerd.”

Bij dit soort stellingen kijken we graag naar de feiten voordat we er iets van vinden. We hebben opgezocht hoe het zit met Volvo XC60. En wat blijkt? De camera moet na het vervangen van de voorruit wel degelijk worden gekalibreerd! In de meeste Volvo's van eind 2017/begin 2018 zit achter de voorruit een radar gecombineerd met een camera gemonteerd. Er zit dus geen radar meer achter de voorbumper of grille.

Als de voorruit of de radar/camera wordt gedemonteerd, moet deze eerst worden afgesteld met een speciale tool. Deze is verkrijgbaar via de after-market. Daarna moet de radar/camera worden gekalibreerd. Dit is een dynamische kalibratie. Heeft u een diagnoseapparaat waarmee u dynamisch kunt kalibreren voor dit model Volvo? Dan kunt u de kalibratie zelf uitvoeren.



Overigens zit er wel een kern van waarheid in de stelling, want bij een aantal modellen vanaf 2019 heeft Volvo inderdaad de kalibratie geschrapt. In dit geval moet de radar/camera wél worden afgesteld met de tool. Dat moet bijvoorbeeld bij de V60/S60 vanaf 2019. Het is dus belangrijk om bij ADAS-systemen altijd eerst uit te zoeken hoe het precies zit en om welk model auto het gaat.



AGENDA

3 juni
ADAS convenant met ministerie Infrastructuur & Waterstaat

4 juni
FOCWA Café 'wel of niet gestuurde schade?' in Drenthe

6 juni
Workshops onderzoek stijging prijzen onderdelen

1 juli
Algemeen Bestuur FOCWA

1 juli
Ledenraad FOCWA

6 november
FOCWA Congres

FOCWA organiseert voor haar leden en medewerkers bijeenkomsten over technische onderwerpen. Heeft u zelf een vraag en/of suggestie voor een (technische) workshop? Laat het ons weten via contact@focwa.nl of via 088 - 501 10 00.

TIP 8

Wanneer kalibreren?

Advanced Driver Assistance Systems, oftewel ADAS-systemen, zijn niet meer weg te denken. Zelfs een Volkswagen Up! is er van voorzien. Moet ik hier als schadehersteller iets mee doen?

We krijgen bij de Technische Helpdesk vaak de vraag of onderdelen van een ADAS-systeem moeten worden gekalibreerd als ze voor schadeherstel zijn gedemonteerd. Het antwoord is vrij simpel: ja! Vrijwel altijd moeten ze worden gekalibreerd. Slechts bij een aantal onderdelen hoeft dat niet. Er gaan veel wilde verhalen rond over ADAS-systemen. Denk bijvoorbeeld aan dat alleen de dealer ze kan kalibreren, dat het niet nodig is zolang je het onderdeel maar op dezelfde plaats

terug monteert of dat het uiterst ingewikkeld is. Dat is allemaal niet waar. Er is uiteindelijk maar één manier om te weten te komen wat er nodig is en dat is de werkplaatsinformatie raadplegen. Afhankelijk van de gereedschappen die u hebt, kunt u werkzaamheden zelf verrichten. Andere werkzaamheden zal u moeten uitbesteden.

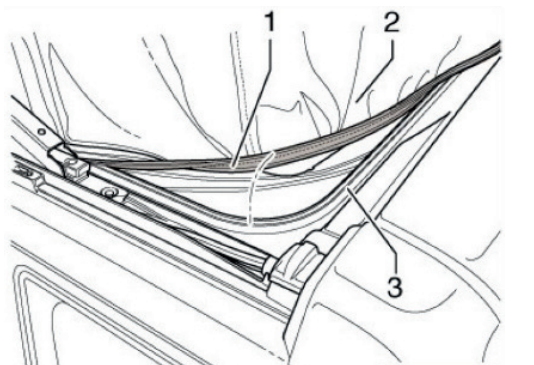
Een voorbeeld waarbij er niet gekalibreerd hoeft te worden

Bij de Volkswagen Up! zit achter de voorruit géén camera, maar een laser. De onderste 'lens' is een infraroodlaser, de bovenste twee 'lenzen' ontvangen de reflectie van deze laser. Het systeem berekent aan de hand van het verschil tussen zenden en ontvangen de afstand tot objecten voor de auto.

TIP 6

HEBBEN JULLIE OOK TECHNISCHE INFORMATIE VOOR EEN CAMPER?

We krijgen bij de Technische Helpdesk niet vaak zulke vragen. Maar als de vraag komt, dan zoeken we het natuurlijk uit! Voor onze leden van Caravan- & Camperservice is het soms best lastig om uit te vogelen hoe iets in elkaar zit. Met name de werkzaamheden die niet zo vaak voorkomen, vergen nogal eens wat zoekwerk. Zo werd onlangs door Cleijns in Goirle de vraag gesteld of wij wisten hoe een dak van een Volkswagen California moet worden gedemonteerd en gemonteerd. We konden de informatie terugvinden bij Volkswagen zelf. De hulp van de Technische Helpdesk bespaarde de monteur zeker de helft van de tijd. Bovendien werd in de documentatie heel duidelijk uitgelegd hoe



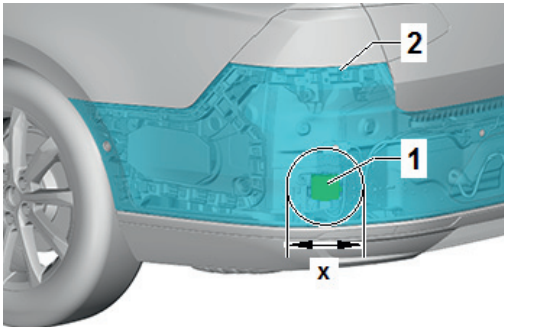
het dakdoek vastzit en dat het gemakkelijk losgemaakt en vastgezet kan worden. Dus leden van Caravan- & Camperservice: loopt u ergens tegenaan waar u meer over wilt weten? Vraag het gerust, wellicht kunnen we helpen.

TIP 7

Lane Assist Radar beperkt herstel-mogelijkheden achterbumper

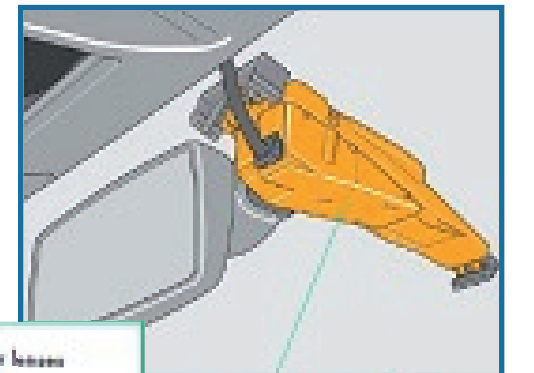
Bij de Volkswagen T-Roc mag de achterbumper niet overal hersteld worden wanneer er een Radar achter de bumper zit.

- In het gebied van de radarunit mag de laagdikte maximaal 150 µm zijn.
- In het gebied -X- (= 25cm) mag er geen plasticreparatie worden uitgevoerd.
- In het gebied -X- (= 25cm) mag er geen plamuur worden aangebracht.
- Een drie-lagen systeem mag niet worden gebruikt.
- Controleer of de bumper niet al eerder is overgespoten.



- Een Spotrepair is niet toegestaan op de plaats waar de radar zit.

Wanneer deze beperkingen niet in acht worden genomen kan dit invloed hebben op het functioneren van het Lane Assist System.



Wilt u meer informatie?
Neem contact op met de Technische Helpdesk via 088 - 501 10 10 of techniek@focwa.nl.