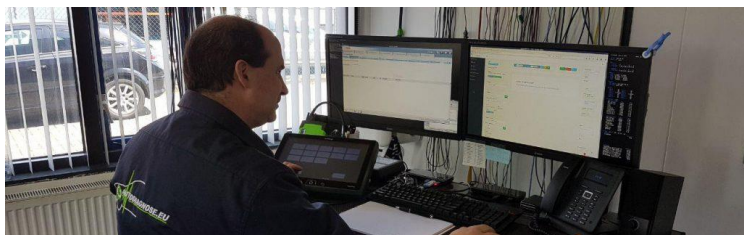


AUTODIAGNOSE.EU

Soms komt gebeurt het dat een auto te maken krijgt met een hardnekkige storing, en het lukt maar niet om die storing op te lossen. Het kan zo erg zijn dat de auto hierdoor niet meer te gebruiken is. Op dat moment heeft de auto geen waarde meer. Asim en Wendy Saglam, eigenaren van Autodiagnose.eu, hebben zich gespecialiseerd in het opsporen van ingewikkelde autostoringen. Via een livestream-verbinding vanuit de studio van AMT in Doetinchem konden wij, ATC-ers in Nederland en België, de presentatie volgen.



Asim Saglam is zijn loopbaan niet begonnen in de autobranche, min of meer bij toeval kwam hij er in terecht. Doordat zijn eigen auto een hardnekkige storing kreeg begon hij zich te

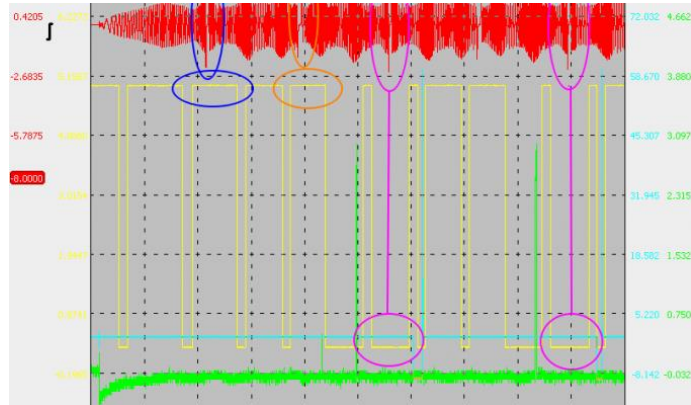
interesseren voor autotechniek. De moderne auto is steeds ingewikkelder geworden en die ontwikkeling gaat nog veel verder door. Om een indruk te geven hoe complex een moderne auto in elkaar zit. De software van een **VW ID3** bestaat uit **100.000.000** programma-regels terwijl dat er bij een **Boeing Dreamliner** ongeveer **13.000** zijn. In 2010 is het bedrijf gestart, toen werd diagnose gesteld en daarna gerepareerd. Anno nu worden geen reparaties meer gedaan maar alleen diagnose gesteld. De auto gaat de deur uit met een reparatieadvies. In een aantal gevallen lukt het niet om door het uitlezen met gebruikelijke apparatuur de storing te lokaliseren.

De werkwijze van Autodiagnose is consequent via een stappenplan testen uitvoeren. Er wordt gebruik gemaakt van set uitgebreide gereedschappen waaronder twee scoops met elk 4 kanalen die gelijktijdig aangesloten kunnen worden zodat er totaal 8 kanalen is beeld zijn. Het is bijzonder om te zien hoeveel componenten reageren op het moment dat zich ergens in het systeem een storing voordoet.

Dat de mensen van autodiagnose wel eens voor een raadsel staan gebeurde bij een **Renault Megane 1.5DCI**. De auto kwam binnen met de klacht af en toe in **noodloop** te schakelen. Na proefrit samen met de klant lukte het niet om de auto in storing te krijgen. Door de klant zelf te laten rijden lukte dat wel. Zo zie je hoe belangrijk het is om te weten onder welke omstandigheden de auto gebruikt wordt. Ook belangrijk is om te weten wat de historie is en wat er al gerepareerd is voordat de auto bij jou kwam. De Megane had een te lage

turbodruk, de turbo was vervangen door een turbo uit de universele toelevering. Die turbo was volgens de specificaties van de leverancier het juiste type. Toch zijn er kleine verschillen geweest met origineel want na vervanging door een originele was de alles weer in orde.

Bij een **Fiat Punto** uit 2010 bleef na het vervangen van de regelunit het **airbaglampje** branden. De nieuwe regelunit was iets anders dan de oude die defect is. Precies dezelfde was niet meer leverbaar, een gebruikte uit een andere auto werd opnieuw geprogrammeerd en loste de storing op.



Een **Mini Cooper** uit 2007 kwam

binnen met een storing in de **distributie timing**. De distributie was al 2 keer vervangen en meerder keren mechanisch gecontroleerd. De storing bleef in het systeem. De distributiesensor was vervangen. Uiteindelijk zat het probleem in die sensor, deze kwam uit het imitatiecircuit en ogenschijnlijk een prima onderdeel. Na montage van een originele sensor was de storing opgelost. Bij de telling van de tanden gaven de imitatie en de originele sensor een halve tand verschil.

Een **Mini Cooper S** uit 2007 had regelmatig een lege accu. Ook deze auto bleek een enorm zoekplaatje voor diverse monteurs. Ten einde raad heeft iemand een relais gemonteerd om de lekstroom te blokkeren. Dit hielp echter niet. De ware oorzaak was een zeer kleine kortsluiting achter de autoradio waardoor het hele systeem continu uit de slaap gehaald werd, dat kost veel stroom. De reparatie van zoiets is op zich eenvoudig maar voordat je de oorzaak hebt gevonden ben je soms een paar weken verder.

Een **Citroën C5** had startproblemen bij warme motor. Ook aan deze auto was het één en ander gerepareerd en vervangen. De oorzaak van de startproblemen was een beschadigd vliegwiel, de tanden die voor de krukassensor langs draaien waren afgesleten. Waarschijnlijk zal het zo geweest zijn dat men vergeten is om het gereedschap voor het blokkeren van de krukas weg te halen.

In de werkplaats van Autodiagnose.eu is het doodstil, er staat geen radio aan. Belangrijk is dat Asim niet afgeleid wordt en zich kan concentreren. Er wordt niet gekeken op social-media, google en storingsforums. Dit om te voorkomen dat er te snel een conclusie wordt getrokken waardoor fouten over het hoofd gezien kunnen worden. Om aan kennis van systeemwerking te komen houdt Asim zich ook bezig met het zogenaamde **“tinkeren”**.

Tinkeren is het creatief aansluitingen maken om te zien wat de effecten zijn op de systeemwerking. Dit om kennis te vergaren over de werking van het systeem. En het gaat dan om zaken die je niet op andere manieren te weten kunt komen.

Al met al hebben wij gekeken naar een bijzonder leerzame presentatie. Wij hebben bewondering voor de kennis bij Autodiagnose, een onmisbaar bedrijf voor nu en voor de toekomst.

Asim en Wendy, namens ATC Drenthe hartelijk bedankt

Klaas van Haeringen