

PROCES IN HET ZONNETJE



*Deze onderdelen worden
gespoten in Meppel.*

Hoogwaardig spuitwerk voor een lang truckleven

Door Hans Harlé

Scania maakt al meer dan 100 jaar vrachtauto's. Maar de productiemethodes van deze Zweedse truckfabrikant zijn helemaal van deze tijd. We keken rond in Scania's moderne lakspuiterij in Meppel.

“Scania heeft al ruim 50 jaar een assemblagefabriek in Zwolle”, vertelt Geert Aulbers, hoofd van de HR-afdeling. “In 2007 is deze spuiterij in Meppel in gebruik genomen. We zijn met 280 medewerkers en lakken allerlei onderdelen rondom de cabine van vrachtwagens, behalve de cabine zelf. Denk bijvoorbeeld aan grilledelen, spatborden en dakspoilers.”

Per dag worden in Meppel zo'n 5000 onderdelen gelakt, voor gemiddeld 246 vrachtwagens. De onderdelen gaan naar Zwolle, Angers in Frankrijk en Södertälje in Zweden, waar de vrachtwagens verder opgebouwd worden.

Johan Wiggers werkt in de paintshop, de afdeling die de lakken beheert en voorbereidt. “Onze installatie bevat 20 spuitrobots”, legt hij uit. “Daarmee spuiten we allerlei kleuren na elkaar, in de volgorde waarin de vrachtwagens gemaakt worden. Ook in de verpakkingen naar de assemblagefabrieken komen alle gespoten onderdelen precies op de gevraagde volgorde. Enkele delen zijn van metaal, maar de meeste zijn van kunststof. Met twee flamingrobots bewerken we sommige kunststoffen voor, zodat de lak goed hecht.”



‘We zijn met 280 medewerkers en lakken allerlei onderdelen rondom de cabine van vrachtwagens...’

Scania lakt in maar liefst 545 verschillende kleuren. “En toch hoeven we nauwelijks leidingen te spoelen”, aldus Johan Wiggers. “Ons lakdistributiesysteem werkt met propjes in de leidingen, die de kleuren gescheiden houden. Met iedere kleur gaat een beetje spoelmiddel mee, dat de leiding schoon houdt. Vlakbij de spuitkop wordt de lak vermengd met harder. Alleen dat allerlaatste stukje leiding moeten we spoelen bij een nieuwe kleur.”

Operators Niels van Boekel en Stephan Seegers geven een rondleiding langs de productiestappen.



1. De onderdelen die gespoten gaan worden, komen van verschillende Europese toeleveranciers. Ze zijn al voorzien van een crèmekleurige primer en worden gecontroleerd met steekproeven.



4. De skid gaat daarna door een power-wasstraat. Niet om vuil te verwijderen, maar om de oppervlakte-spanning van de kunststofdelen te verlagen met een zeepverbinding. De lak verspreidt zich dan straks gelijkmatiger.



2. De onderdelen worden bevestigd op skids (rekken), volgens een automatisch gemaakte indeling. Op karretjes (voorgond) worden de onderdelen uit de opslag gehaald en bij de skids klaargezet.



5. Het is bijna tijd om de lak op te brengen. De vaak gevraagde kleuren komen uit deze tanks en gaan via ringleidingen naar de spuitrobots.



3. Elke skid met producten wordt geïnspecteerd met camera's, onder speciaal licht en op een draaibare matzwarte vloer.

PROCES IN HET ZONNETJE

Per dag worden in Meppel zo'n 5000 onderdelen gelakt, voor gemiddeld 246 vrachtwagens.



7b. Soms worden moeilijk bereikbare plaatsen met de hand gespoten.



6. De minder gevraagde kleuren komen uit blikken, die worden aangesloten op deze doseerkasten. Door de leidingen bovenaan gaat de lak naar de spuitrobots. Op de beeldschermen is te zien wanneer welke lak nodig is.

7a. Het spuiten gebeurt in afgesloten ruimtes, want al een klein stofje kan later zichtbaar zijn in de gedroogde lak. Op de drie spuitlijnen bewegen de robots om de onderdelen heen. De spuitbreedte en de dosering worden automatisch geregeld en bijgesteld. Na de eerste laklaag gaat de skid 12 minuten in een droogoven van 90 °C. Daarna volgt nog een laklaag. Is de lak op waterbasis, zoals bij de metallic-kleuren, dan komt er nog twee keer een transparante topcoat overheen. Bij elektrostatisch spuiten worden de onderdelen vooraf eerst gespoten met een zwarte 'conductive primer' om de elektrische geleidbaarheid te verhogen.



7c. Vanaf een centrale plek zijn op drie beeldschermen alle processen in de fabriek te volgen.



8. Na het spuiten volgt een grondige eindinspectie. Voor gedeeltes die niet in het zicht komen, zijn de eisen ietsje soepeler. Maar voor alle andere oppervlakken ligt de lat uitgesproken hoog.



9. Kleine foutjes in de lak zijn meestal te repareren. Na een extra inspectie kan zo'n onderdeel alsnog verder. Is bijwerken niet mogelijk, dan volgt definitieve afkeuring.



10. De goedgekeurde onderdelen ondergaan nog een stukje assemblage voordat ze verpakt worden. Zo worden bijvoorbeeld bevestigingssteunen en merk- en typeschildjes aangebracht. Het verpakken gebeurt in speciale kisten en rekken, zodat de kans op beschadigen onderweg zo klein mogelijk is.

En zo zien we de uiteindelijke vrachtwagens op de weg.

