

Ook het reparatieproces was volgens een serieel systeem georganiseerd. Dat betekende dat spoedreparaties het lopende proces telkens verstoorden. Bovendien vond de aanvoer van onderdelen voor iedere reparatie en revisie afzonderlijk plaats, en dat kostte veel tijd. „In ons streven naar efficiënter werken en tijd besparen, hebben wij onze mechanische werkplaats nu deels geïntegreerd in de assemblageafdeling. Wij noemen dat remanufacturing; demontage van de aandrijving tot op componentniveau, reparatie of vervanging van versleten of verouderde onderdelen en hermontage van het geheel met het doel, een aandrijving die weer als herboren is.”

Vroeger en nu

Raymond Sam-Sin vertelt hoe het vroeger ging. „De defecte aandrijving kwam binnen en dan volgden registratie, vooronderzoek, prijsopgave maken, opslaan van de te repareren aandrijving, wachten op goedkeuring van de klant, nabellen, onderhandelen over de prijs en levertijd, defecte aandrijving weer uit de stelling halen, repareren of reviseren en monteren (óf ongerepareerd terugsturen naar de klant). Dit kostte onnodig veel tijd.” Als er nu een aandrijving binnenkomt, dan is van tevoren al bepaald wat er moet gebeuren: reparatie, revisie of ombouw. „Er gaat geen procesverstorende prijsopgave meer naar de klant. In plaats daarvan wordt een vaste prijs gehanteerd, ongeacht het werk dat met reparatie of revisie is gemoeid. Het is een commerciële prijs waarbij alle logistieke handelingen zijn meegenomen, inclusief het transport. Deze prijs ligt lager dan de gemiddelde prijs van een reparatie/revisie vroeger. De klant weet dus op voorhand waar hij aan toe is, en dit niet alleen qua prijs, maar ook voor de levertijd. Want door tijdswinst kan een aandrijving binnen drie

werkdagen na ontvangst worden gerepareerd, gereviseerd of omgebouwd en door TNT worden opgehaald voor transport”, aldus Sam-Sin.

Concreet

De werkwijze in de werkplaats is als volgt. Een monteur demonteert de aandrijving. De onderdelen die nog bruikbaar zijn, worden grondig schoongemaakt en op een assemblage-tableau geplaatst. Sommige nieuwe onderdelen staan verderop bij het assemblage-eiland, andere moeten uit het supermarktmagazijn worden gepakt. De monteur brengt het tableau met alle onderdelen naar een assemblage-eiland. Hier vindt montage plaats met gebruikte en nieuwe onderdelen volgens de standaardprocedure. Daarna volgt de gang naar de eindcontrole en de spuitcabine.

De voordelen van deze reparatiewerkwijze liggen voor de hand:

- Overzichtelijke werkwijze, demontage in de werkplaats, montage op een assemblage-eiland.
- Optimaal gebruik van de vakkennis van de medewerkers.
- Vaste prijzen voor de standaardassemblagescope.
- Vaste levertijd van drie werkdagen na ontvangst van de aandrijving in Rotterdam (en na akkoord over de definitieve opdracht).
- Minder verspilling en dus beter voor het milieu.

Raymond Sam-Sin licht toe: „De korte doorloop- en levertijd voor reparaties en revisies is mogelijk door minder klantcontact (prijzen zijn vooraf al bekend), het overslaan van de (tussen)opslag en de aansluiting op de standaardproductieprocessen (orderverwerking, assemblage, spuiten en uitleveren).

En ook het milieu wordt ontlast. Strengere milieuwetgeving beoogt onder andere meer aandacht voor hergebruik van onderdelen.” Het mooie is dat aandrijvingen zeer geschikt zijn voor hergebruik. Veel onderdelen van een aandrijving zijn op een oneindige levensduur berekend. SEW-onderdelen zijn uitwisselbaar in diverse aandrijvingen. En, mede omdat de onderdelen vaak van kostbare grondstoffen gemaakt zijn, zoals koper en aluminium, is hergebruik goedkoper en milieuvriendelijker dan opnieuw produceren.

Het grootste gedeelte van de SEW-reparaties en -revisies verloopt op de beschreven wijze. Daarnaast blijven samenbouwprojecten, klantspecifieke reparaties, bijvoorbeeld van servoaandrijvingen en industriële tandwielkasten, en de ombouw van aandrijvingen die buiten de standaardassemblagescope vallen, bestaan. Deze werkzaamheden verlopen nog gewoon op de ‘ouderwetse’ manier. „En als de klant het wil, kan het nog sneller, in één dag, maar dan kost het iets meer”, vult Sam-Sin aan.

Toekomst

Sam-Sin: „De integratie van de reparatie en revisie in de assemblage is niet het einde van de ontwikkeling. We zijn nu bezig met het opzetten van een demontage-eiland. Hier kunnen monteurs zeer efficiënt, met alle hulpmiddelen binnen handbereik, een aandrijving demonteren. Dit gaat ook weer tijd schelen, waardoor we weer beter kunnen inspelen op de eventuele levertijdwens van onze klant.” Weer een zorg minder.

📄 www.vector.nu
✉ info@vector.nu
☎ +31 (0)10 446 37 00



Overdracht aan assemblage-eiland.



Klaar voor transport naar de klant.