

Automonteur Wouter van Doorninck:

'Een auto is geen



gokkast'



Auto's belanden té snel op de sloop, vindt automonteur Wouter van Doorninck. Hij houdt wagens het liefst zo lang mogelijk op de weg - en sleutelt graag dóór - ook als anderen zeggen: dat is die auto niet meer waard. Een portret van een eigenzinnig en vrijheidslievend man - die zich vooral niet wil laten regeren door de markt.

Tekst: Hilde Postma

Foto's: Jansje Klazinga

Het rare is: hij houdt eigenlijk helemaal niet van auto's. Wouter van Doorninck (51) geeft veel meer om 'boompjes, vogeltjes, struikjes'. Een auto is voor hem een ding dat je van A naar B brengt - niet meer en niet minder. Oftewel: 'Vier wielen, een stuur en een potje pedalen'. Een voorwerp dat slecht is voor het milieu, waar mensen te pas en te onpas instappen.

Waarom hij dan toch automonteur is? Wouter (twinkelende oogjes achter een brilletje, in een open gezicht): 'Het knutselen en rommelen - dat vind ik mooi om te doen. Lassen, monteren, motortjes wisselen - dat is zó leuk. En ik vind het fijn dat ik op veel verschillende plekken kom en contact heb met allerlei mensen.'

Soms heeft hij iets in zijn loods staan waar zijn collega's van uitroepen: wat móet je nou nog met díe schroothoop? Wouter: 'Meestal is maar vijf of tien procent van een auto stuk. Als je hem dan naar de sloop brengt, gooi je een hoop weg. Dan is toch zonde? Auto's worden te snel platgedrukt en vermalen. Vaak zijn ze nog best te repareren. Dat auto's zo snel naar de sloop gaan, komt door de vrije markt. Mensen willen geen vierhonderd euro uitgeven aan een reparatie als de auto volgens de markt maar vijfhonderd euro waard is. Maar voor dat geld heb je géén andere auto. En als je toch voor een andere auto zou kiezen, weet je nog niet wat je in huis haalt. Een auto van onder de duizend euro kán goed zijn - maar ook een soort wegwerpauto. Terwijl je eigen auto: die ken je tenminste. Je kunt vaak beter investeren in dat wat je hebt.'

Onderzoek alle dingen en behoud het goede - dat adagium kreeg hij van huis uit mee. Een deel van zijn houding is erfelijk, zegt hij - zijn moeder repareerde ook graag dingen. Hij komt uit een sociaal nest. Zijn vader was PSP'er - 'met de nadruk op de P van Pacifistisch'. Zijn moeder gaf sociaal-economische voorlichting op het platteland. Na de middelbare school was de Sociale Academie een logische keuze voor Wouter - daarna werkte hij tien jaar bij de Jongerenbond van de FNV. Maar tijdens de laagconjunctuur in de jaren tachtig was er geen plek meer voor hem bij de FNV - misschien ook wel omdat hij inmiddels een 'moeilijk dossier' had: hij stond bekend als



te eigenzinnig en soms tegendraads, zoals hij zelf zegt. Hij probeerde nog even aan de slag te komen in de automatisering - maar dat kwam niet echt van de grond. En om nou naar de Sociale Dienst te gaan 'om zijn hand op te houden' - dat is niet zijn stiel. Hij knutselde en rommelde wat aan zijn eigen auto, en ook wel eens aan die van anderen. De vrijheid lonkte - en zo werd Wouter van Doorninck op zijn 32-ste automonteur.

Eerst huurde hij een loods bij de Diemer Zeedijk ('een mooi rustig stukkie') aan de rand van Amsterdam, toen hij daar weg moest, kon hij terecht in een loods bij het Vliegenbos in Amsterdam-Noord. 'Een schitterende plek.' Fluitend ging hij op de fiets naar zijn werk, de hond aan zijn zijde. Sinds 2001 zit Wouter van Doorninck in Zaandam - waar hij tachtig vierkante meter huurt voor zeshonderd euro: 'Een prijs waarvoor je in Amsterdam niets meer kunt krijgen.' Hij wordt er omringd door andere eenmansbedrijven: 'Een sociaal en gezellig gebeuren.'

Reclame maken doet hij niet - en een website heeft hij ook al niet. In de loop van de jaren heeft hij een 'select gezelschap' van ongeveer 150 klanten opgebouwd, bestaande uit 'kunstenaars, creatievelingen en bouwertjes' - die via-via hun weg naar hem vinden. Het zijn mensen die lak hebben aan de sociale status van een auto, net als hijzelf - en bij wie hij zich thuis voelt. Soms repareert hij daar waar de kapotte auto staat, maar meestal brengen klanten hun wagen naar zijn huis of werkplaats. Als hij een auto moet slepen, neemt hij graag de pont van Amsterdam naar Zaandam. Dan roept hij zijn klant grinnikend toe: 'Aan dit arrangement is een bootreis verbonden!'

Ondanks zijn idealisme gingen er twee weken geleden toch twee auto's naar de sloop: een Peugeot van 1992 en één uit 1989. Hij vertelt het met lichte spijt in zijn stem. 'Ja, ik vind dat jammer. Ik repareer liever de stukke tien procent, dan dat ik de rest weggooi. Maar dat kan niet altijd. Het is de eigenaar die bepaalt. Uiteindelijk is het zijn geld, en doe ik het ook niet gratis (lacht). Dus een klant moet zelf kiezen: heb ik aan deze auto genoeg? Biedt hij me nog het vervoer dat ik wil?'

Vakgenoten doen soms of een auto een gokkast is - alsof er van de ene op de andere dag zomaar van alles stuk kan gaan. Maar

'Het loont een monteur te zoeken die je auto door en door kent'

ik vind dat je daarmee afbreuk doet aan je eigen deskundigheid. Ik kén de auto's goed - omdat ik er al heel lang aan sleutel. Het meeste kan ik aan zien komen. Ik kan dus ook vaak ingrijpen voor een auto stuk gaat. Ik las ook veel eerder dan collega's. Dat is een vorm van onderhoud - om de auto's langer op de weg te houden. De elektrische betrouwbaarheid van een auto is een moeilijker punt. Of de startmotor of dynamo stuk gaat - dat kan je wat minder goed voorspellen. Maar als ik een grotere reparatie heb, dan neem ik dat soort dingen ook mee. Als ik een motor moet wisselen - en ik vertrouw de dynamo of startmotor niet, zet ik er een gereviseerde in. Als je een oude auto hebt, loont het dus om een monteur te zoeken die je auto door en door kent. Hap-snap monteren bij de Kwik Fit gaat tégen je werken.

Op deze manier werk ik 'boven de markt'. Als je je auto zou verkopen, krijg je niet terug wat je erin hebt gestopt. Maar je kunt er nog wel een jaar zorgeloos mee rijden. Als iemand zijn auto brengt, dan kijk ik ernaar en maak een prijsopgave. Meestal lukt het wel binnen die prijs te blijven - daar ben ik wel trots op. Ik kan alleen zo werken omdat ik zelf ook met weinig genoeg neem. Ik verdien zo'n dertig euro per uur. Ik werk het liefst met tweedehands onderdelen - die haal ik meestal op een sloperij. Er zijn tegenwoordig sloperijen die de boel er nog voor je uithalen ook. Bij oudere auto's zijn tweedehands onderdelen doorgaans goed te krijgen. Bij nieuwere auto's is dat vaak nog niet het geval, dan tast je flink in de buidel.' Ook in huis neemt Wouter van Doorninck de moeite om dingen te repareren. Laatst nog was de velg van de fiets van zijn vrouw versleten. Hij had natuurlijk een nieuwe fiets of een nieuw wiel kunnen kopen, maar zo zit Wouter niet in elkaar. Hij maakte een schema van hoe de spaken in de velg stonden - en haalde ze er allemaal uit. Hij was een dag zoet met het monteren van de nieuwe velg - en vooral met het terugzetten van ál die spaken.

'Naarmate ze ouder worden, zijn er slechtere en betere auto's. Soms zit dat in het merk en type, soms zit dat in het exemplaar. De ANWB-gids en de Consumentengids zeggen daar doorgaans wel goede dingen over. Ik werk zelf het liefst met een Volvo 740. Ik hoef daar niet veel aan te doen. Een Passat

vind ik ook heel betrouwbaar. Honda is best een goed merk - net als Skoda en Toyota. Lage kilometers prevaleren boven jonge jaren. Je kunt beter een auto van tien jaar kopen met 70.000 kilometer op de teller dan één van vijf jaar oud met 140.000 op de teller. Je moet wel de roestrepuratie goed in de gaten houden. Opel bijvoorbeeld, roest ontzettend. Van Ford zijn er ook veel modellen die erg roesten - zoals de Escort - terwijl Ford wel een goede naam heeft. Maar er zijn nog veel ergere auto's: de meeste Koreanen bijvoorbeeld. Die auto's zijn gemaakt om mensen goedkoop aan te smeren - die zitten kwalitatief soms zo slecht in elkaar.

De helft van de auto's waar ik aan werk, is trouwens Frans. Een Renault Espace vind ik zelf wel een mooie auto: hij heeft heel veel ruimte en hij is toch licht. Een bloedhekel heb ik aan Amerikaanse auto's. Die zijn vreselijk groot en er zit een enorme motor in - waardoor je veel meer wegenbelasting en verzekeringsgeld betaalt. En wat bieden ze nou voor extra's? Nou ja, er kan ook een stuk anti-Amerikanisme bijzitten van mij, hoor.'

Al die oude auto's op de weg - is dat nou eigenlijk niet heel slecht voor het milieu? Wouter: 'Kijk, vanaf 1988, 1989 hebben benzineauto's een injectiemotor en een katalysator. Daardoor worden meer schadelijke stoffen afgevangen - en springt de auto beter om met brandstof. Naarmate de leeftijd vordert, worden de emissie-eisen wat strenger beoordeeld. Vanaf 1995 moeten ze echt schoon zijn. Tussen auto's van 1995 en 2002 zie ik weinig verschil. Maar er zijn veel auto's van voor 1995 die net zo schoon zijn. Het ligt er ook een beetje aan hoe je ermee omgaat. Sommige mensen rijden rond met lekkend oliefilter - daar kan ik wel boos om worden. Maar dat zijn mankementen die met eenvoudige middelen te bestrijden zijn.'

Wat hij vindt van het plan auto's van voor 1992 uit Amsterdam te weren? Een halve minuut stilte. Dan, stellig: 'Misschien is dat wel een reële grens als je aan vervuiling denkt. Maar dan zouden ze ook sommige patserbakken - van die terreintractoren - moeten verbieden. Of Porsches. Wat heb je aan zo'n kreng? Je mag toch niet harder dan 120. En ik moet nog zien wat milieuvervuilender is: zo'n terreintractor - of een oude Mercedes uit 1960. Ik houd staande dat een auto van 1989 niet per se vervuilender is dan een auto van 1998. En wat denk je dat de milieulast is van de productie van al die nieuwe auto's? Daar is nog nooit goed onderzoek naar gedaan. Bovendien, als je zo wilt denken, vind ik dat je een stap verder mag gaan. Waarom moeten we al die verschillende merken hebben? Waarom beperken we ons niet tot tien soorten auto's? Dat is toch meer dan genoeg? Ik zou het een grotere uitdaging vinden als de BOVAG en de auto-industrie de handen in één zouden slaan en zouden zeggen: we maken oude auto's weer goed! Of we maken een auto die veertig of vijftig jaar goed blijft.

GENOEG tips



Veilig op vakantie

In vakantiehuizen zijn stopcontacten niet altijd voorzien van kinderbeveiliging. Met een rolletje plakband kun je de stopcontacten op kindelhoogte prima afplakken.

B. Rooijers, Haarlem

Nooit meer vellen op de verf

Het is weer volop schilderweer. Maar hoe zorg je ervoor dat er geen dikke vel komt op de half opgebruikte verf? Neem een flesje met een druppelaar, en vul dat met alcohol (verkrijgbaar bij iedere drogist). Druppel maximaal twee druppels alcohol midden op de verf in de pot. Steek de druppels aan met een lange gasaansteker. Als de alcohol brandt, is dat te zien doordat de druppels zich iets gaan verspreiden. Het vlammetje zelf is nauwelijks zichtbaar. Sluit daarna direct het blik, en tik het deksel aan. Als het deksel omhoog wordt gedrukt, komt dat door de uitzettende lucht. Geen probleem, tik hem weer dicht. De truc is dat nu alle zuurstof is opgebruikt. Keer de pot even om, zodat de verf tegen het deksel komt. Je kunt het blik daarna gewoon rechtop bewaren. Bij mij resulteert deze werkwijze reeds meer dan vijftien jaar in bewaarde verf zonder vel.

Rolf Dietz, Arnhem

Antislip-as

Bij ons huisje in de Franse Ardennen hebben wij een houten brug over de beek. Deze wordt uiteraard snel groen en glad. Omdat ik niet met chemische middelen of azijn wil werken, strooi ik regelmatig de as van de houtkachel uit op het loopgedeelte. Zo is er geen algengroei meer, en de as werkt perfect als anti-slip.

Heleen de Jong, Vlaardingen

Stickerverdwijntruc

Wil je stickers van een houten stoel of tafel verwijderen? Smeer de sticker in met witte azijn. Laat tien minuten intrekken. Daarna kun je de sticker er aftrekken. Eventuele stickerresten verwijder je met een vochtig doekje.

Sanja Willems, Amersfoort