

Onderhoud tussen de beurten

Sensoren nemen taak machinist niet over

De onderhoudsintervallen van trekkers en machines worden steeds ruimer. Dat is gemakkelijk, maar ook riskant, omdat het onderhoud tussen twee beurten nogal eens te wensen overlaat. Hoewel veel chauffeurs en machinisten dit wel goed doen, vroegen we Gerard Bakker, werkplaatschef bij Mecha-Service en Rob Teunisse, manager operations bij SMT, naar tips en trucs om de inzetbaarheid van machines te optimaliseren.

Het luchtfilter komt meestal wel schoon tevoorschijn als de trekker voor een grote beurt bij de dealer komt. Een enkele chauffeur vergeet wel eens er naar te kijken.

Het lijkt tegenwoordig zo gemakkelijk. Moderne machines zitten vol sensoren die alles bewaken, zodat de machinist lijkt te kunnen volstaan met een blik op de schermen om te weten dat alles onder de motorkap goed functioneert. Grotendeels is dat zo, stelt Rob Teunisse, manager operations bij SMT in Emmeloord. Hij waarschuwt echter dat je daar niet volledig op kunt vertrouwen. "Het is niet zo dat de kap niet meer open hoeft zolang de sensor niets aangeeft. Wij adviseren altijd om toch regelmatig de motorruimte te inspecteren, want er kan zich altijd vuil ophopen. Dat kan leiden tot brandgevaar, zeker als je bedenkt dat in roetfilters tegenwoordig een temperatuur wordt bereikt van 700 graden."

Teunisse heeft een aantal onderhoudsmonteurs gevraagd naar hun ervaringen in de praktijk bij het onderhoud van de Volvo- en Sennebogen-machines. Gerard Bakker komt deze voorbeelden ook tegen in de werkplaats van Mecha-Service in Emmeloord, dealer van onder meer Fendt en Agrifac. Gerard beaamt het voorbeeld van Rob. "Wij zien dat ook nog wel eens, te veel stof als je de motorkap los doet. Dat kost geld. Er hangt veel aan de moderne motoren en alles moet gewoon top zijn. Het luchtfilter bijvoorbeeld. Ook als het lampje niet brandt, kan het filter toch te weinig lucht doorlaten. De moderne motor reageert daar heel sterk op. Het AdBlue-verbruik schiet dan bijvoorbeeld omhoog", aldus Teunisse. "Klop het luchtfilter regelmatig schoon, maar blaas het nooit door met de compressor. Daarmee blaas je de hele structuur eruit. Gebruik de compressor maar voor het

schoonmaken van de radiator. Als je dat met water doet, loop je veel meer het risico dat vuil gaat aankoeken", legt hij uit. "En die rommel kan ongemerkt in de hoekjes gaan zitten en voor je het weet, rot je radiator weg", vult Bakker aan.

Complexe systemen

Beide mannen wijzen erop dat bedrijven zich meer bewust moeten zijn hoe complex de systemen zijn, bijvoorbeeld rond brandstof en AdBlue. De opslag moet voor elkaar zijn, in een schone omgeving. De systemen zijn volgens hen tegenwoordig veeleisend en kritisch op de kwaliteit van de gebruikte brandstof en AdBlue. "De dieselopslagtank moet een goede watervlotter hebben en de AdBlue-opslag moet goed afgeschermd zijn", vertelt Bakker. "Als we een trekker binnenkrijgen met problemen in de SCR, dan is het eerste wat Fendt vraagt een monster van de AdBlue. Goedkoop is vaak duurkoop, maar laat mensen ook zorgen dat de AdBlue-tank niet in de zon staat."

Teunisse vult daarop aan dat het ook belangrijk is om te zorgen dat de aanzuigslang en de vulopening schoon zijn. "Tank ook altijd af op het eind van de dag, om condensvorming te voorkomen. En met stilstaande motor, want anders kunnen er gemakkelijk luchtballen ontstaan. Die kunnen weer tot schade leiden. Het maakt toch wel verschil of de inspuitdruk 200 bar is, zoals vroeger, of 2000 bar zoals nu. Tap daarom ook de waterafscheider regelmatig af. Het klinkt allemaal heel vanzelfsprekend, maar het is nu nog veel belangrijker

dan vroeger. Zo'n turbo is bijvoorbeeld een heel kwetsbaar mechaniek. Die draait met wel tot 100.000 toeren per minuut. Als die zonder smering komt, omdat je de motor uitzet als de turbo volop nog draait, kan dat tot grote schade leiden."

Ook het smeren is een aandachtspuntje. Bakker maakt het regelmatig mee. "Soms gebeurt het dat we hier bij een onderhoudsbeurt geen vet in de nippel krijgen. Dan weet je dat deze niet gesmeerd is. Soms zie je ook bij een reparatie dat er nooit vet in is geweest. Dat brengt onnodig kosten met zich mee", stelt hij vast. "Ook al is er een centraal smeersysteem, dan nog blijft het nodig een machine van tijd tot tijd te controleren", zegt Teunisse. "Er kan een smerleiding kapot zijn of verstopt zitten. Bij een rondgang langs de machine moet je ook alert zijn op zweten of lekkages. Dat kunnen signalen zijn dat er iets niet klopt en door dat vroegtijdig te signaleren, kun je ongeplande stilstand wellicht voorkomen."

Verstandig gebruiken

Met een regelmatige extra controle hebben gebruikers volgens Bakker veel invloed hebben op het brandstofverbruik en de levensduur van een motor. "Trekken moeten wel op temperatuur komen, ze moeten goed worden belast. Een hele dag stationair draaien is niet goed, zeker niet voor een Stage V-motor, want die is nog kritischer."

Teunisse onderschrijft dit. "Een machinist die om kwart voor zeven de motor start en daarna de keet in gaat om koffie te drinken, moet niet verwachten dat alles op temperatuur is als hij om kwart over zeven terugkomt. De kachel misschien, maar de hydrauliek heeft nog niets gedaan. Hij kan het beste meteen beginnen, op een laag toerental. Dan heeft alles de kans om op te warmen. Een motor verbruikt relatief veel brandstof bij koud stationair draaien en zo wordt voorkomen dat de uitlaatgasreiniging onnodig wordt belast. En aan het eind van de dag de motor even tot rust laten komen. Volvo heeft tegenwoordig een lampje dat aangeeft

dat de motor kan worden uitgezet. Daarnaast is het ook belangrijk dat de machine regelmatig spanningsloos wordt gezet. De computer moet de kans krijgen zich volledig te resetten. Dat kan heel gemakkelijk door de massachakelaar, tegenwoordig de plusschakelaar, even uit te zetten."

Een aandachtspunt van Bakker is het wielen wisselen. "In de akkerbouw gebeurt dat regelmatig. Het is dan handig om even de luchtsleutel te pakken voor het vastzetten van de wielbouten. Daarmee heb je echter weinig controle op het vastzetten. Wij gebruiken daar niet voor niets altijd onze momentsleutel voor. Dan weet je dat alles op de voorgeschreven wijze vastzit. Nu we het toch over de akkerbouw hebben: vooral in het voorjaar kan het daar flink stoffig zijn. Laat de chauffeur het cabinefilter niet vergeten schoon te houden. Laat hem in elk geval ook zoveel mogelijk met de deur dicht rijden. Dat houdt stof buiten. Ook in de cabine kan stof tot problemen leiden. En we komen in onze werkplaats ook nog steeds trekkers met vuile hydrauliekaansluitingen tegen. Bedrijven die het onderhoud zelf doen, vergeten ook nog wel eens het kleppen stellen. Dat is steeds minder vaak nodig, maar controleer de klepspeling dan wel. Wij werken steeds meer met vaste prijzen voor een onderhoudsbeurt, maar daar kan natuurlijk niet alles voor gebeuren. Als we bijvoorbeeld ook eerst nog eens een topstang gangbaar moeten maken, omdat deze helemaal vastzit, dan hoort dat niet bij de beurt."

Het is duidelijk: ook tussen de onderhoudsbeurten door heeft de chauffeur of machinist een taak om zijn machine te onderhouden. Daarmee heeft hij invloed op de brandstofkosten, de onderhoudskosten en de levensduur van zijn machine. Het instructieboek van de machine is hier een welkome handleiding.

TEKST & FOTO'S: **Arend Jan Blomsma**



Gerard Bakker ziet als werkplaatschef bij Mecha-Service in Emmeloord ook wel eens voorbeelden van achterstallig onderhoud.



Rob Teunisse is manager operations bij Volvo-importeur SMT in Emmeloord. Hij is onder meer verantwoordelijk voor het onderhoud.



Hoewel het werken aan de grote machines steeds gecompliceerder wordt, zijn er toch nog steeds veel zaken die de machinist zelf kan doen.



Bij Mecha-Service gebruiken de monteurs een momentsleutel voor het vastzetten van de wielbouten. Hiermee werken ze secuurder dan met de luchtsleutel.