

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Trucktechnicus van het Jaar: veelzijdigheid gevraagd!

Wedstrijd voor hersens en handen

Uitlijnen, diagnosestellen, lassen, slijtage meten, onderdelen vervangen... Hoe veelzijdig moet je zijn als trucktechnicus? Zeer veelzijdig! Wie Trucktechnicus van het Jaar 2009 wil worden moet ook nog eens over stalen zenuwen beschikken en onder extreme tijdsdruk kunnen werken. AMT doet verslag van de halve finale, uit de werkplaats.

De even jaren zijn voor de autotechnici, de oneven voor trucktechnici. Dus nu aandacht voor het grote werk, de Trucktechnicus van het Jaar competitie. In grote lijnen is de opzet van de competitie steeds hetzelfde. Eerst een voorronde, die een beroep doet op de theoretische kennis, dan de halve finale met lastige, praktijkopdrachten in de Innovam-werkplaats. En wie zich daar met goed gevolg doorheen slaat, plaatst zich voor de grote finale. Twee jaar geleden was die op de openingsdag van de BedrijfsautoRAI. Martijn Pennings, truck-

technicus bij Van Hooft Bedrijfswagens in Bodelshausen, toonde zich toen de allerbeste. Dit jaar is de Jaarvergadering van de Bovag-Truckdealers op 24 november in Amersfoort de thuisbasis voor die finale. 'Gek op wielen', Bavo Galema, doet de presentatie.

Voorronde online

Dat is straks, nu terug naar de voorronde. De Trucktechnicus van het Jaar-organisatoren OOMT, Innovam en Communicatiebron gaan met hun tijd mee. Voor de voorronde hoefde niemand meer de file in. Op de avond van de 29^e september stond die gewoon online. Dus inloggen en twee uur lang aan de slag: "Afgebeeld is een elektrisch schema van de laadklepbediening. U heeft een aantal metingen uitgevoerd

met de multimeter. De meetwaarden staan in de tabel. Welk component veroorzaakt de storing?" Of: "U doet een remharmonisatie aan een trekker-opleggercombinatie. De trekker remt harder dan de oplegger. Bij een druk aan het koppelstuk van 2 bar is het horizontale verschil tussen de lijnen van trekker en oplegger in de harmonisatiegrafiek 0,9 bar. U verhoogt de voorrijling van de trekker van 0,1 naar 0,4 bar. Wat is nu nog nodig om lijnen op elkaar te krijgen?"

Kortom, de voorrondevragen mogen theoretisch heten, ze eisten een schat aan praktische kennis.

Reclame voor het vak

Alleen de tien allerbeste van de 110 voorronde-deelnemers plaatsten zich voor de halve finale in de Innovam-werkplaats. Die stelde de tien toppers voor nieuwe uitdagingen: uitlijnen, diagnosestellen, lassen, motorslijtage meten, een voorrem herstellen, een ruitenwissermotor aan de praat krijgen, een dynamo vervangen én testen en een BKS-toets met 15 pittige vragen. (Bedrijfs)autotechnicus is een vak van de praktijk. Een vak van hersens en handen. Zo'n praktijkronde in de werkplaats is pure reclame voor het vak. Een reparatieopdracht of klacht op de werkorder. Een jurylid als 'klant' en de wegtikkende tijd voor extra druk en spanning. Jammer dat er in de werkplaats op het Innovam-hoofdkwartier in Nieuwegein geen tribunes staan om het schouwspel te volgen. Om dat gemis goed te maken, richt AMT deze pagina's in als skybox. Dus neem plaats en geniet van de prestaties op de werkvloer. ●

Erwin den Hoed

Uitlijnen brengt werk in de werkplaats en spaart banden- en brandstofkosten. Vandaar de aandacht voor uitlijnen in de Trucktechnicus van het Jaar-wedstrijd.



Evert van Mierlo in gesprek met 'klant', 'werkplaatschef' en jurylid Matthijs Kobus. "Toespoor geeft stabiliteit, maar bandenslijtage en verbruik vragen om neutrale sporing".



Meer aandacht voor uitlijnen

De Volvo FH-truck is nog geen jaar oud. Toch cuppen de voorbanden. "Hoe kan dat?", wil 'klant' Matthijs Kobus weten van trucktechnicus Evert van Mierlo. En hij heeft nog een vraag: "Kan ik de banden claimen?"

Van Mierlo gaat aan de slag met de uitlijnapparaat. Deze opdracht is geen verrassing voor hem. Net als de andere deelnemers kreeg hij voor de wedstrijd de digitale gebruikershandleiding van de hier gebruikte Josam

Truckaligner II-apparaat thuisgestuurd. Van Mierlo heeft die goed bestudeerd. Hij meet achter- en vooras en laat de printer een rapport uitdraaien. Hij concentreert zich op het toespoor van de vooras en brengt verslag uit aan 'werkplaatschef' Kobus: "Het toespoor is 1,6 mm. De fabrieksgegevens schrijven 0,4 tot 2,4 mm voor. Je zou zeggen prima. Maar deze klant rijdt altijd volbeladen. De vooras buigt dan door, terwijl de spoorstang in lengte gelijk blijft. Gevolg, meer toespoor. Ik denk dat we het probleem op-

lossen door het toespoor af te stellen op 0,4 mm". Jurylid Kobus is het met hem eens: "Bandenslijtage en verbruik vragen om neutrale sporing. Maar toespoor geeft stabiliteit en daar kiest de fabrikant voor. Bij een voertuig dat altijd zwaar beladen wordt, moet je onderin de tolerantie gaan zitten. Of zelfs nog iets verder gaan en het voertuig een klein beetje uitspoor geven". Klant Kobus begrijpt inmiddels dat hij de nieuwe banden voor eigen rekening moet nemen. Vervelend, maar na de diagnose

van Van Mierlo gaan ze in ieder geval niet opnieuw cuppen. Dat is ook wat waard.

Corrigeren vóór de banden dat vragen!

Even verderop is ook trucktechnicus Pascal Meessen in de weer met de Truckaligner II-uitlijnapparaat. "Uitlijnen zou meer aandacht moeten krijgen in de truckwerkplaats", vindt jurylid Roel de Winter. "Meestal wordt er pas uitgelijnd als de bandenslijtage daar aanleiding toe geeft.

Jammer, want de truck heeft dan al heel lang onnodig veel brandstof verbruikt. En banden mogen goed zijn voor 2 à 3% van de kosten van een truck, brandstof is verantwoordelijk voor 20 à 30%. Daar kun je echt besparen!" Zo ook in dit geval. Meessen: "De achteras staat scheef. Daardoor hangt de oplegger er scheef achter. Dat moet gecorrigeerd worden met shims bij de reactiestang".



Pascal Meessen in actie met de uitlijnapparaat. "Uitlijnen moet meer aandacht krijgen in de truckwerkplaats", vindt jurylid Roel de Winter. In de Trucktechnicus van het Jaarcompetitie is die aandacht er. Meessen scoorde een acht voor de uitlijnopdracht en plaatste zich voor de finale.

Supersnelle diagnose

Tien deelnemers ieder anderhalf uur laten werken aan een diagnoseopdracht vraagt om drie voertuigen met een lastige storing. De eerste is een aanhanger waarvan de vangkabels op de vooras nu al voor de derde keer defect zijn. Hoe kan dat? Diagnosticechnicus Marcel Kool hoort 'klant' Jaap Roos uit, en ontdekt dat de aanhanger wordt gebruikt voor rolcontainers. Om die gemakkelijk te lossen, zet de chauffeur de luchtvering op de vooras omhoog. "Net voordat de trailer zo hoog komt dat de vangkabels aan de

vooras gaan trekken, geeft de hoogtesensor een seintje aan de regeleenheid van de luchtvering", weet Kool. "En die stuurt het ventielenblok aan, zodat er niet meer lucht in de balgen wordt gepompt." Kool is al eens 3^e geworden in de internationale Mercedes-Benz Tech Mastercompetitie, dus deze opdracht is een kolfje naar zijn hand. Hij heeft razendsnel door dat de hoogstebeveiliging van de luchtvering niet werkt. Hoe nu verder? De bedrading visueel controleren, doormeten en het scoopsignaal van de componenten bekijken? Eigenlijk wel, maar het kan sneller. Kool test de hoogstebeveiliging van de luchtvering op de achteras. Die werkt prima. "Dus bedrading, sensor en ventielenblok achter zijn in orde", concludeert hij. Dan wisselt hij de stekkers voor

voor- en achteras op de regeleenheid om. Nu werkt de beveiliging op de vooras, maar die op de achteras niet meer. "Regel-eenheid defect", schrijft Kool op de werkorder. Hij ruimt op en gaat naar de koffie. Er zijn net 20 minuten verstreken. "Heel slim", zegt jurylid Jaap Roos als hij van zijn verbazing bekomen is. Overbodig te melden, Marcel Kool gaat naar de finale.

voeren. "Net voordat de trailer zo hoog komt dat de vangkabels aan de

Marcel Kool wisselt de stekkers van de luchtvering voor en achter om. Conclusie: regeleenheid defect.



De Renault mist vermogen en loopt niet mooi rond. Marcel van Helden speurt naar de oorzaak.

Motorremklep en verstuiver

En de andere diagnoseopdrachten? Allereerst een DAF die niet op het gaspedaal reageert. Oorzaak, de schakelaar van de motorremklep is defect. Tja en zolang het motormanage-

ment denkt dat de motorremklep bediend wordt, blijft het gaspedaal uitgeschakeld. De andere is een Renault die slecht loopt. Wie goed met de scoop overweg kan en zich niet op een dwaalspoor laat brengen, ontdekt het probleem in de aansturing van de vierde verstuiver.

Ruitenwisperpuzzel

De eigenaar van deze Iveco heeft zelf een nieuwe ruitenwissermotor ingebouwd. Dat is niet helemaal goed gegaan. Dit type lijkt namelijk wel op het origineel, maar het is 'm niet. De bezetting van de pennen op de aan-

sluitstecker is anders dan bij het origineel. Zoveel is duidelijk. Maar wat nu? Waar zit de aarde, waar de nulstelling, welk penntje is voor lage snelheid en welk voor de hoge? Aan de deelnemers van de

Trucktechnicus van het Jaar-wedstrijd de vraag om deze puzzel op te lossen én een kabelboom te maken die de installatie weer netjes werkend krijgt. Maar wel een beetje snel graag, want we hebben maar een half uur. Dat blijkt een pittige opdracht. Trucktechnicus Robert Ernst produceert een kabelboom, meet, klimt in de cabine, ver stelt

Trucktechnicus bij Cosmo Hengelo, Robert Ernst, zien we terug in de finale. Met een 7,7 gemiddeld scoorde hij hoog. Maar die ruitenwissers van de Iveco...

de ruitenwisherhandel, meet opnieuw, weer terug in de cabine en zo verder. Ondertussen tikt de klok genadeloos door. En dan is de tijd al voorbij. De ruitenwissers bewegen wel, maar bij het uitzetten gaan ze niet terug naar de nulstand. "Het lijkt makkelijk, maar er zijn zoveel mogelijkheden en de tijd is zo krap", excu-seert Ernst zich. Hij is niet de enige die er in de haast niet uitkomt. Meerdere trucktechnici bijten hun tanden stuk op deze opdracht. Pas als Evert van Mierlo zijn kabelboom aflevert, gaat bij jurylid Ruud Huisman de duim omhoog.



Het heeft even geduurd, maar de duim kan omhoog bij jurylid Ruud Huisman. Evert van Mierlo heeft de ruitenwisperpuzzel opgelost. De trucktechnicus van DAF-dealer De Burgh Acht uit Eindhoven gaat door naar de finale.



En verder...

Handen én hersenen. Eén van de opdrachten in de praktijkronde is puur theoretisch, een BKS-toets. Bart Ansems krijgt de laatste instructies van jurylid Jan Soesbergen. Hij slaagt en plaatst zich voor de finale. Een succes voor hem en voor zijn werkgever.

Met Bart Ansems en Evert van Mierlo heeft De Burgh Acht twee trucktechnici in de finale.



Op een truck trilt wel eens wat los. Voor een vlot herstel moet de trucktechnicus kunnen metaalbewerken. In dit geval gaat het om een ALR-steun. De maatvoering moet kloppen, de schroefdraad moet mooi lopen, de las moet er goed uitzien en de steun moet netjes afgewerkt zijn. De steun van Ernst van Ieperen voldoet aan alle eisen. Minpuntje: hij last zonder handschoen.



Hoe staat het met de slijtage van zuiger en bus van de eerste cilinder? Wichard van de Belt geeft een perfecte diagnose: een 10! Toch mist de DAF-Trucktechnicus van het Jaar 2009 de finale. Dat zegt iets over de sterkte van de finalisten.



Dynamo vervangen, standaard klusje. Maar let op: levert de nieuwe echt de ampères die hij belooft? Meten is weten. De Trucktechnicus van het Jaar laat niets aan het toeval over.

Op naar de finale



De ontknoping van de Trucktechnicus van het Jaar 2009-competitie is het slotstuk van de Bovag Truckdealers jaarvergadering op 24 november. AMT doet verslag op www.AMT.nl. De hoofdrolspelers poseren vast in hun wedstrijdkleding. Boven: Marcel Kool (Mercedes-Benz, Rogam, Bergschenhoek), Evert van Mierlo (DAF, De Burgh Acht, Eindhoven), Robert Ernst (DAF, Cosmo Trucks, Hengelo). Onder: Pascal Meessen (DAF, Looven Trucks, Heerlen), Bart Ansems (DAF, De Burgh Acht, Eindhoven).



Niet moeilijk. Een remklauw vervangen is een standaard klusje voor de trucktechnici in deze wedstrijd. Wel even kijken of het magazijn het juiste type heeft meegegeven. En natuurlijk niet vergeten om meteen, bussen, remblokken, afdichtingen op de remcilinder en de remschijf te controleren.