

Auto & Motor
TECHNIEK

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

Toppers onder de trucktechnici

Zware jongens, kn

Tsja, je kunt natuurlijk kiezen voor een baantje op kantoor. Lekker met A4-tjes in de weer, altijd koffie in overvloed en nooit vieze handen. Tot je de halve finalisten van de Trucktechnicus van het Jaar-competitie aan het werk gezien hebt. Dan weet je wat je echt wilt: luisteren, kijken, denken, meten, sleutelen en binnen een halfuur een DAF, Scania of andere hightech reus weer op weg helpen!

In 2002 besloten Innovam en de Stichting OOMT de Autotechnicus van het Jaar-verkiezing nieuw leven in te blazen. En zo kwam er een wedstrijd die veel meer competitie was dan verkiezing. In een theoretische voorronde en een finale met veel glitter en glamour kregen de beste autotechnici van het land de kans zich te bewijzen. Allemaal prachtig maar er ontbrak iets, de praktijk. Vandaar dat de competitie in 2003 werd uitgebreid met een uit vijf praktijkopdrachten bestaande halve finale. Dat bleek een succesformule. Dus ging die in 2004 op her-

haling. Alleen werd het toen allemaal nog een tikkie grootser en stonden er een record aantal autotechnici aan de start. Met de ervaren Fiat-autotechnicus Jan Tersteeg kreeg de competitie een prachtige winnaar, maar ook het zilver ging naar een opvallende deelnemer, trucktechnicus Many van Krieken.

Trucktechniekvirus

Dat zette de organisatoren aan het denken; verdienen trucktechnici eigenlijk geen eigen competitie? Het antwoord is duidelijk, ja natuurlijk



verdienen ze die! Dat vonden ook Profile Tyrecenter en de ING Bank die de Trucktechnicus van het Jaar-wedstrijd wilden sponsoren. Bovendien waren een hele reeks ambassadeurs

Pompverstuiver of draadbreekje?

Echt mooi rond loopt de DAF-motor niet. "Op vijf cilinders", weet trucktechnicus Peter Riepma. Helemaal goed, maar daarmee is het probleem nog niet opgelost. Aan de slag met de breakout-box dus maar. Voor Riepma en voor de meeste van zijn collega-halvefinalisten is dat even wennen: "Heel

anders dan het diagnose-apparaat op het werk." Toch weet hij feilloos aan te wijzen welke cilinder niet meedoet. Terwijl hij op zoek gaat naar de oorzaak van de storing vertelt hij een verhaal over twee collega's die drie dagen naar een storing zochten. Helaas stopt ondertussen ook de voortgang van zijn

eigen onderzoek. De ervaren, maar voor de gelegenheid extra strenge Innovam-examinator Hans Coehorst is dan ook niet tevreden met zijn bevindingen: "Hij gaat er vanuit dat de bedrading in orde is en concludeert dus dat de spoel van de pompverstuiver de boosdoener is. Jammer, want zo ga je een

duur onderdeel vervangen terwijl het hier toch om een simpel draadbreekje gaat." Toch was Riepma niet de enige die zich bij deze opdracht op een dwaalspoor liet brengen. Slechts twee van de tien toppers hadden hun zenuwen voldoende in bedwang om deze klus feilloos tot een goed einde te brengen. ●



Lastig, lastig, lastig, ook Pieter Bastiaansen van Volvo Bluekens Truck en Bus uit Breda wist wel aan te wijzen welke cilinder niet meedeed, maar niet hoe dat kwam. Gelukkig compenseerde hij dat op de andere opdrachten en haalde de finale.

appe koppen



Belangrijke primeur op de BedrijfsautoRAI: de finale van de Trucktechnicus van het Jaar 2005-competitie.

van de diverse branche- en dealerverenigingen enthousiast voor het idee, net als RTL Transportwereld dat de trucktechnicuscompetitie uitgebreid op de buis brengt.

En wat ligt er dan meer voor de hand dan een finale met alles er op en er aan op de BedrijfsautoRAI? Helaas kwam die voor AMT 10 net te laat. Geen nood, voor www.AMT.nl komt nooit iets te laat. Alles over de finale leest u daar.

Op deze pagina's stropen we de mouwen van onze rode AMT-overall op en duiken we met de halve finalisten de praktijk in. Daar komen we vijf praktijkopdrachten tegen: een onwillige motor, een defecte kabelboom, gestoorde remmen, een motor die op slijtage moet worden gecontroleerd en een verkeerd afgestelde brandstofpomp. Bij iedere opdracht treffen de deelnemers een gereedschapskar, met sleutels, tangen, looplamp, meetapparatuur en natuurlijk een werkplaatshandboek. Veel tijd om dat te bestuderen hebben ze overigens niet, binnen een half uur moet de klus geklaard zijn. Maar goed, hier zijn dan ook de allerbeste aan het werk.

En eh, begint het trucktechniekvirus nog niet te kriebelen? Dan hebben we maar één advies: kies een baantje op kantoor! ●

Erwin den Hoed

Meten met verstand

Alsjeblieft, een compleet gedemonteerde zescilinder. Vraag: Hoe ziet het slijtagebeeld van de tweede cilinder eruit, hoe dat van de bijbehorende zuiger en wat is je reparatieadvies? Je zou kunnen redeneren, dat dat werk is voor de specialist van het revisiebedrijf en niet voor de all-round trucktechnicus. Maar het biedt die trucktechnicus wel de gelegenheid te laten zien dat hij goed met het meetgereedschap overweg kan, nauwkeurig kan werken en technisch inzicht heeft. Zo vraagt de topper zich na meting op drie hoogtes van de cilinderdiameter meteen af: "Is dit een normaal slijtagepatroon? Is de diameter in het midden groter dan boven en onder en zo nee, moet ik dan niet nog eens meten? Of: Is de diameter in de werkrichting wel groter dan die in de



De Goese Mercedes-monteur Kees Verhoeven geconcentreerd in actie. Hij hanteerde het meetgereedschap met grote handigheid en mocht door naar de finale.

langsrichting? En zelfs: Als ik deze zuigerdiameter meet, past die zuiger dan wel in de cilinder? Behalve dit soort logica helpt natuurlijk ook een beetje handigheid een stuk. Meten aan een wiebelende zuiger kan

heel lastig zijn, maar niet als je de drijfstaang vlak op de werkbank legt en de zuiger er overheen laat hangen. Het klinkt eenvoudig en dat is het ook. Maar je moet er wel even opkomen. ●

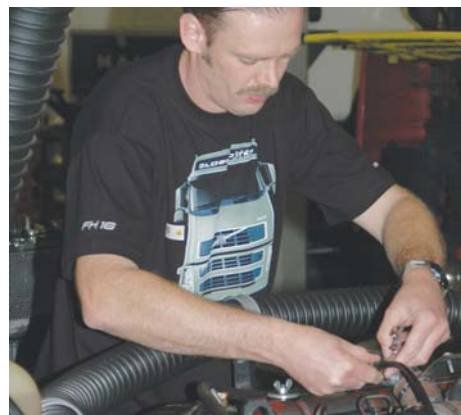
Niet vervangen, maar afstellen

Vaak gunnen we ons niet eens meer de tijd om precies uit te zoeken welk onderdeel defect is. Gewoon vervangen en kijken wat er van komt. De toppers moeten niet alleen kunnen aanwijzen welk onderdeel niet naar behoren functioneert, ze moeten dat onderdeel ook weer in het gareel kunnen krijgen. In dit

geval een brandstofpomp, een traditionele lijnpomp die niet op het juiste moment inspuit. Goed afstellen begint met even de rust nemen om de instructies uit het werkplaatshandboek door te nemen. Vervolgens niet in de war raken, als je het BDP van cilinder één wilt bepalen, dan moet zes op tuimelen staan. Doe je het

andersom, dan staat de pomp 180° verkeerd. En ook niet onbelangrijk, alles netjes met het juiste moment aanhalen. En oké, met common rail en pompverstuivers wordt de lijnpomp een zeldzame verschijning in de werkplaats. De toptrucktechnicus weet hoe die werkt en kan hem dus afstellen. Zo ook Many van

Krieken. Als er zich op één van de vier vestigingen van Volvo Truck Centre Rotterdam een auto met een lastig probleem meldt, wordt hij erbij geroepen. Dat de opdrachten hem weinig moeite kosten vond hij dan ook niet zo vreemd: "Dit is mijn dagelijks werk, het zou gek zijn als ik het niet zou kunnen." ●



Het afstellen van een DAF-lijnpomp kost Volvo-troubleshooter Many van Krieken geen enkele moeite. Vorig jaar was hij tweede beste autotechnicus, dit jaar onderscheidde hij zich op de praktijkproeven: een 8.6 gemiddeld!



Een voordeeltje voor Henry Pruisen van Iveco-dealer Schouten uit Almkerk, hij mocht aan de slag met een kabelboom van zijn eigen merk. Gezien zijn score bevatte die voor hem weinig geheimen: een 9.

Kortsluiting!

De cabine van een truck is meer dan zomaar een hokje met een stuur. Voor een chauffeur is het soms meer dan zijn woning en hij doet er dan alles aan om het er zo genoeglijk mogelijk te maken. Dus rommelt hij wat met verlichting en extra accessoires en dan ineens gaat het fout. De derde praktijkopdracht simuleert zo'n gevalletje kortsluiting. Een deel

van de ruitenwisserkabelboom ontbreekt en wat er nog wel is, is dan wel niet zwartgeblakerd maar toch wel uitgevoerd in zwarte draad. Zo hebben de kleuren in het elektronisch schema geen betekenis meer en komt het op meten aan. Is dit de massa, de plus, of de geschakelde plus? En is dit stand 1 of stand 2 van de ruitenwissers?

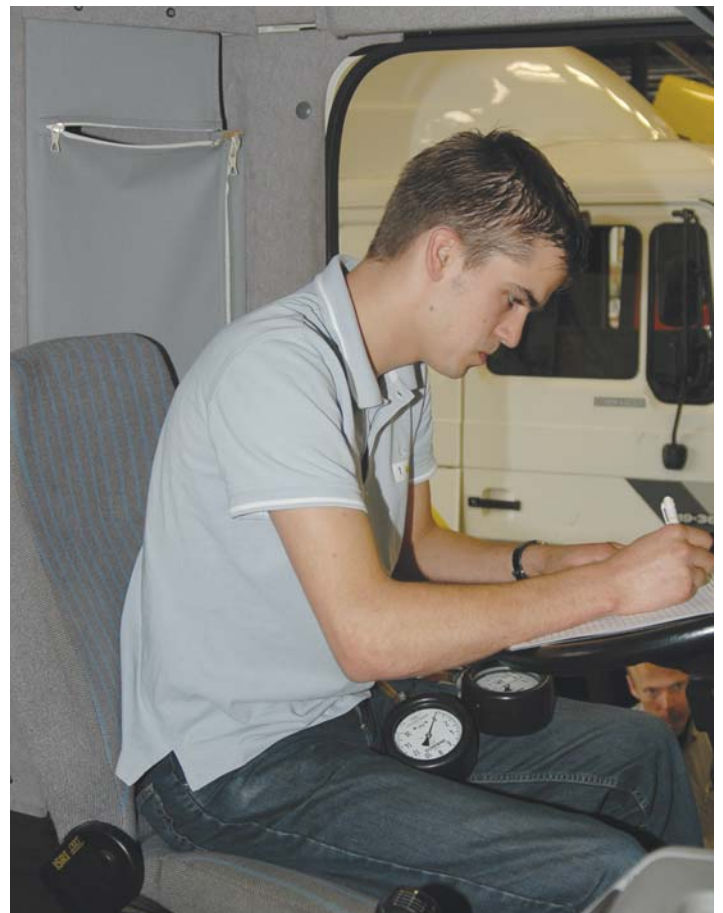
Vervolgens met tang en kabelschoentjes het ontbrekende stukje kabelboom produceren, en klaar is Kees. Het mag dan eenvoudig klinken, in de praktijk valt het nog behoorlijk tegen. Maar vijf van de tien toptechnici slaagden er in dit klusje binnen de tijd te klaren, en laten dat nu precies de vijf zijn die doorgaan naar de finale. ●

Remmen: Alle tien top!

Wat is het belangrijkste systeem op een truck? Juist, de remmen. Voor de gelegenheid had Innovam twee opstellingen geprepareerd waarop de halve finalisten hun tanden mochten stukbijten. Alhoewel stukbijten, dat viel nogal mee. Alle tien trucktechnici scoorden goed op de remopdrachten! Een prettige gedachte. Oké, de opdrachten. De testkast is al aangesloten. De fout-

code wijst op een storing in het ABS-systeem, rechtsvoor om precies te zijn. Dat is mooi, maar hoe nu verder? Meten maar, de ABS-wielsensor blijkt een weerstand te hebben van 50 kilo-Ohm, terwijl het schema 1,2 kilo-Ohm weergeeft. Logische vraag, is het de draad of de sensor? Dus, even los halen en de sensor apart meten, en ja hoor we hebben hem! Dan de tweede op-

dracht, hoe staat het met de voorrijling van een aanhanger. Moeilijkheid, de truck heeft een 10 bar-systeem, de aanhanger een 8 bar-systeem. Een knik- of terughoudventiel zou de remdruk in het lagedrukgebied meer moeten tegenhouden dan bij hoge remdrukken. Zou moeten, want bij hogere drukken gaat het mis. En als gezegd, voor geen van de deelnemers blijft dat verborgen. ●



Jongste deelnemer Dirk Verboom noteert de gemeten remdrukken om ze te vergelijken met de fabrieksgegevens. De strenge Innovam-jury was in zijn nopjes: een 9 en een finaleplaats voor de trucktechnicus van Rosiervandenbosch.

www.AMT.nl

Dé internetsite voor de Automotive Professional

Alles over de finale van de Trucktechnicus van het Jaar-wedstrijd leest u op www.AMT.nl.