

Duurzame onderdelen

Column

MARCEL ZUIDGEEST

Hoe is een schade ontstaan? En: wie is de veroorzaker? Maakte de garage een diagnose- of montagefout? Of is er iets anders aan de hand? Bij zulke vragen wordt vaak de hulp van Marcel Zuidgeest's bedrijf ZTA Expertise ingeroepen. Zijn heldere analyses geven objectieve antwoorden én ze leveren leerzame ervaringen op.

Een 500+ pk motor van een vrachtauto valt onderweg in het buitenland stil met rook- en blow-byproblemen. Na diagnose bij een lokale truckdealer wordt de truck afgesleept naar de thuisdealer in Nederland. De motor blijkt nauwelijks oliedruk te hebben en er komt veel blow-by en rook uit de uitlaat.

Kortom, alle symptomen van een serieuze motorschade. De bedrijfsautotechnicus demonteert de carterpan en tot zijn verbazing is de oliezeef volledig dichtgeslibd met een korrelachtige pulp. Een vreemd goedje, dat hij niet direct herkent. Duidelijk is wel waarom de oliedruk zo laag is: de oliepomp kan op deze manier de olie eenvoudigweg niet meer aanzuigen.

De technicus besluit een drijfstangkap te demonteren om te zien of er door de lage oliedruk meer ellende is ontstaan. Helemaal, dat blijkt het geval. De lagerschalen zijn beschadigd en op de krukas is lichte streepvorming ontstaan. Alle redenen voor overleg met het transportbedrijf. En dat is dan ook meteen het begin van een stevige discussie. De voertuigeigenaar wijst erop dat de truck altijd door de dealer onderhouden is. Het is dus aan de dealer, vindt hij, om uit te leggen waarom de motor nu rijp is voor de sloop. De dealer heeft immers ook het laatste onderhoud gedaan en bij het ontstaan van de schade is het onderhoudsinterval van 100.000 kilometer nog niet bereikt.

De cascoverzekeraar vraagt mij om een oordeel over deze zaak te vellen. Bij inspectie blijkt dat het oliefilter tot

een papperige substantie is verweekt en dat losgelaten filterresten door de motor zijn gaan zweven. Die resten hebben de aanzuigzeef in het carter verstopt. Het oliefilter is onder invloed van de verschildruk over het filter samengedrukt en geplet. Dit betekent dat de bypassklep in het filter niet heeft gewerkt. Twee interessante punten dus: waarom is het filter zo verweekt en papperig geworden en waarom heeft de bypassklep niet gewerkt? Uit de werkplaatsadministratie wordt me duidelijk dat het laatste onderhoud inderdaad bijna 100.000 kilometer geleden is uitgevoerd, en dat de dealer tussen die beurt en de motorschade geen werkzaamheden aan de auto heeft uitgevoerd.

Terug naar de motor. Die is relatief schoon en er is nauwelijks sludge of roetafzetting te vinden. Vanuit de oliepomp en de oliekoeler kan nog voldoende olie worden 'gevonden' voor een olie-analyse. Die brengt niets bijzonders aan het licht. Er is nauwelijks sprake van dieselverdunding en er is geen water of koelvloeistof aanwezig in de olie. De oliekwaliteit is nog redelijk, en er zijn wat slijtage-elementen aanwezig, zoals ijzer, lood en koper. Maar niet meer dan normaal.

Dan valt ineens op dat de oliekoeler er relatief nieuw uitziet. En wat ook in het oog springt: op het oliefilter is geen fabrikantsnaam of code te vinden. Merkwaardig; de tientallen oude filters in de oliebak van de dealer hebben allemaal aan twee kanten een fabrikantsnaam en een onderdeelnummer. In een gesprek met het transportbedrijf komt de aap uit de mouw. Het bedrijf heeft in eigen beheer de oliekoeler vervangen en een oliefilter van onduidelijke herkomst gemonteerd. Moraal van het verhaal: met onderdelen van merken en leveranciers die je kunt vertrouwen, ben je uiteindelijk voordeliger uit.

