

# Vieze beestjes

## 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.

**B**elangrijkste probleem van de laatste twintig jaar met dieselbrandstof is bacterievorming. Dit leidt tot verstopping van de brandstoffilters en in sommige gevallen tot corrosieproblemen in het brandstofsysteem. De bacteriën leven in water en 'eten' de diesel in het grensvlak. Geen water betekent geen bacteriën. Op zich is water niet ongebruikelijk en vaak een logisch gevolg van (enige) condensvorming in de tank. Vrijwel elke dieseltank (zowel bij de pomp als op het voertuig) bevat een geringe hoeveelheid water als gevolg van condensatie van vocht in de lucht. De brandstoftank 'ademt' namelijk altijd buitenlucht in. Het vocht zakt uit als de tank tot rust komt en afkoelt. Het filtersysteem dat onderdeel uitmaakt van het brandstofsysteem moet dit water opvangen. Bacteriën zijn over het algemeen geen van buiten komend onheil. Ze zijn veel vaker het gevolg van slecht of onvoldoende onderhoud. Het ontstaan van vocht is niet altijd geheel te voorkomen. In de huidige brandstoffen zit op basis van een wettelijke verplichting ten minste 7 procent bio-brandstof en dat neemt toe tot 10 procent in 2020. De combinatie van die twee is gunstig voor het ontstaan en laten groeien van bacteriën. Door goede kwaliteit brandstof te tanken, en goed onderhoud aan een eventuele eigen tankinstallatie en aan het voertuig, met name de filters, voorkom je problemen. In goede brandstoffen zitten additieven die de vorming van bacteriën tegen gaan. Bij een eigen tankinstallatie moet dat in eigen beheer of

door de brandstofleverancier gedaan worden. Naast verstopping van de filters kan het zuur dat bacteriën afscheiden een verhoogde slijtage aan hoogbelaste mechanische delen in het brandstofsysteem veroorzaken.

Het temperatuuraspect speelt een grote rol nu de temperatuur van de retourbrandstof bij moderne diesels is toegenomen. Bij Amerikaanse dieselmotoren van met name Cummins speelt dat al 20 jaar of meer, althans zo oud zijn mijn eigen ervaringen met 'vieze beestjes'. Bij Cummins-motoren werd veel diesel door de cilinderkop gepompt en weer teruggevoerd naar de brandstoftank. Dat geeft een aangenaam klimaat voor bacteriën, en dat waarderen ze. Voeg daarbij het bio-aspect van de huidige brandstof en een dreigend probleem leidt maar al te vaak tot een serieuze en kostbare reparatie.

Bacteriën en hun gevolgen hebben in diverse branches al heel veel leergeld gekost. Voor mijn gevoel als eerste bij agrarische- en grondverzetbedrijven met 'eigen' brandstofinstallaties, gevolgd door transportbedrijven met een eigen tankstation. Het afgelopen jaar lijkt het weer frequenter voor te komen, en merkwaardig genoeg met name bij relatief jonge auto's in dealerbedrijven. Dat geeft de indruk dat sommige dealers nog steeds denken dat een brandstoffilter bedoeld is om 'bakstenen' uit de diesel te zeven. Mijn advies is dan om bij het onderhoud altijd conform de voorschriften een kwaliteits- of origineel filter te monteren en het oude filter niet 'rücksichtslos' weg te gooien. Laat het eerst leeglopen in een doorzichtig of wit bakje. Het is dan eenvoudig om te zien of er naast de bekende dieselkleur ook een zwartachtige troep meekomt. Is dat het geval, informeer dan de auto-eigenaar en adviseer een dieseladditief.

