

# WINTERKRANT

EEN UITGAVE VAN DE GEZAMENLIJKE VOLVO-DEALERS - WINTER 1996-1997

Bertus Jansen rijdt 28 jaar schadevrij. Het merendeel van de kilometers zijn gemaakt op het gladde en slechte Oostblok-asfalt. Preventief onderhoud en een goede dagelijkse controle voorkomt ellende.

pagina 2

Chauffeur heeft touwtjes in handen. Dagelijks onderhoud moet.



pagina 3

Diesel met water is een bedreiging voor transport op het oosten. Volvo heeft een adequate oplossing.

pagina 4

Onderzoek geeft aan dat 60% van de ongeplande stilstand makkelijk voorkomen kan worden.



pagina 5

Zomaar een accu is geen accu. Een accu moet maatwerk zijn, afgestemd op het transport.

pagina 6

## De voorbereiding op de winter in een notendop

Wie zich aan het onderhoudsschema houdt, hoeft zich geen zorgen te maken over een winterbeurt.





e Volvo-dealer is als geen ander in staat problemen te voorkomen. Het belangrijkste van de winterbeurt is dus op tijd, volgens het normale schema, onderhoud te laten plegen. Deze stelling wordt nog eens onderstreept door de ervaring van Action Service Europe: 60% van de ongeplande stilstand kan voorkomen worden.

Er is echter een aantal zaken dat extra aandacht verdiend. De westerse oliemaatschappijen brengen uitstekende winterbrandstof in de handel. Het gebruik van goede dieselolie voorkomt veel ellende. Tank altijd direct na het einde van de dagtaak, in een volle tank kan geen condens ontstaan.

Ook belangrijk is het koelmiddel. Water is het beste koelmiddel, zolang het geen ijs is geworden. Water mist echter een aantal eigenschappen die koelvloeistof wel moet hebben. Goede koelvloeistof is dus niet alleen antivries, het beschermt het koper, aluminium en staal in het koelsysteem, en het smeert de waterpomp. Meng nooit verschillende soorten antivries, door het mengen van verschillende stoffen kunnen onverwachte chemische reacties ontstaan, met alle gevolgen van dien. Of de werkzame stoffen van de verschillende soorten werken elkaar tegen, waardoor het gecombineerde effect negatief is.

### Accu's

Accu's worden 's winters veel zwaarder belast dan 's zomers. Enerzijds wordt er meer stroom verbruikt, anderzijds neemt de capaciteit van de accu af als het kouder wordt. Controleer het vloeistofpeil in de accu regelmatig, en vul alleen bij met gedestilleerd water. Slecht geladen accu's kunnen gemakkelijk kapot vriezen. In deze Volvo Winterkrant tal van tips en aandachtspunten voor een warme en veilige winter.



# VOLVO WINTERKRANT

*Bertus Jansen rijdt 28 jaar zonder problemen*

## Goede voorbereiding is het halve werk

Bertus Jansen rijdt al 28 jaar voor de firma Mandersloot, waarvan 26 jaar op een Volvo. Lange afstand transport naar landen als Polen, Rusland en Kroatië. Bertus is gespecialiseerd in Polen, hij kent er de weg beter dan in Nederland.

Zijn eerste Volvo was een F88, nu rijdt hij op een Volvo

FH12 380 Globetrotter. Action Service Europe kent hij alleen van horen zeggen, want hij heeft nog nooit onverwacht stilgestaan. Een ervaren chauffeur aan het woord.

*Uitladen in de sneeuw van Lodz.*



lechte auto's worden niet meer gemaakt, en zeker niet door Volvo. Als ik wel eens verhalen hoor van jonge chauffeurs, wat die allemaal

heb je wel luchtdrogers, maar zeker als het vriest, moet je toch elke dag de luchtketels aftappen. Accu's blijven ook een zwak punt als het koud is. Voor de winter goed laten

pet bij me. En voor als er wat gebeurt een stofjas, zodat mijn kleding schoon blijft. Uiteraard heb ik een parkeerachel, maar voor alle zekerheid ook een extra slanzak

was hij er niet met wat kneuzingen vanaf gekomen. Nog een jaartje, dan ga ik met de VUT, dat wil ik graag heel halen."

met hun wagen meemaken, dan vraag ik mij af..... Ik heb nog nooit ernstig pech gehad (even afkloppen). Mijn wagen krijgt voor de winter een speciale onderhoudsbeurt, en ik heb altijd zelf V-snaren, filters enzo bij me. Met natuurlijk een grote zaklantaarn en wat gereedschap. Dus als er onderweg wat gebeurt, kan ik het zelf oplossen. Ik rijd veel verse groente en fruit naar gebieden waar het tot 30° vriest. In dat soort streken heb je natuurlijk snel last van bevroering, maar dat kan je voor zijn.

### **Geheugensteuntje**

Als ik onderweg iets merk waar naar gekeken moet worden schrijf ik het op. De wagens van Mandersloot zijn in onderhoud bij GTS in Barneveld, die zorgt ervoor dat ik altijd kan rijden. Door de bijzondere dingen op te schrijven weet ik zeker dat het gebeurt, want ik vergeet ook wel eens wat.

### **Let op stroomverbruik bij stilstand**

Je ziet wel eens wagens die als een kerstboom zijn opgetuigd. Dat vind ik minder mooi. Het is allemaal extra verbruik, en het kan allemaal stuk. Dat wil ik dus niet. Ik heb wel een koelkast, maar dan een met een compressor. Die verbruikt bijna geen stroom, kan dus gewoon het hele weekend aan blijven staan. Laadbakverlichting wordt automatisch uitgeschakeld als ik de sleutel uit het contact haal. Ik controleer mijn controlelampjes regelmatig, maar het is toch een prettig idee.

### **Controleren is goedkoper dan stilstaan**

Het meeste last heb je van bevroren condens. Vroeger had je nog geen luchtdrogers, dan moest je elke dag het kraantje aftappen om de condens er uit te laten. Tegenwoordig

controleren is veel goedkoper dan ergens in de sneeuw staan en niet kunnen starten. Reken er maar op dat zoiets altijd op een moment en plaats voorkomt waar je het niet verwacht.

### **Neem altijd warme kleding mee**

Kleding is ook zo iets. Wanneer je in Nederland nog zonder jas buiten loopt, vriest het al in Polen. In een moderne goed verwarmde en airconditioned wagen merk je daar niet veel van. Tot je uitstapt. Ik heb dus altijd mijn warme Volvo-jack en een molton

Ik heb meer aan een slaapzak in de truck, dan thuis in de kast.

### **Rijden is vooruit zien**

Goed rijden is vooral ver vooruit kijken. Niet alleen voor wat betreft het onderhoud, ook op de weg. Afstand houden dus. In Polen hebben ze ander asfalt dan hier, het is daar spiegelglad als het een beetje regent, dus daar is kort op elkaar rijden helemaal levensgevaarlijk. Sinds ik de wagen van een gecrashte collega heb gezien, draag ik ook altijd gordels. Als hij ze niet had gebruikt,



*Bertus Jansen, 26 jaar Volvo.*

*Wachten bij de grens van Swiecko, 15 uur is geen uitzondering.*



# Goede dagelijkse controle helpt stilstand voorkomen

In het instructieboekje staat nauwkeurig beschreven welk klein onderhoud de chauffeur zelf hoort te doen om zijn truck in de beste conditie te houden.

**L**oop voor de rit om de wagen heen om alle lampen te controleren. Als oom agent komt melden dat niet alle lampen branden kost dat tijd en geld. Het luikje bij de eerste trede van de instap van de FH12 geeft toegang tot de koplamp. Een set reservelampjes is verplicht.

**Gebruik nooit koud water om warme koplampglazen schoon te maken. Door het temperatuurverschil kan het glas barsten.**

**Ontluchten lucht-**

## Accu

De accu's van Volvo hebben eigenlijk geen onderhoud nodig. Even controleren of de vloeistof boven de platen staat is voldoende. Controleer altijd alle cellen, er kunnen verschillen zijn. Bijvullen met gedestilleerd water.



**Water uit de**



## Ruitenwissers

Een hele week naar strepen op de voorruit kijken is heel irritant. Ruitenwissers vervangen is een sluitje van een cent, en in de gereedschapsvakken is plaats genoeg.



## tanks

Elke dag, alle tanks. Zeker in de winter, zeker bij zware belasting. Ontluchten is meer dan een rituele handeling, 'pscht, pscht, klaar' is niet genoeg. Stop pas als de uitstromende lucht droog aanvoelt. Als er elke dag veel vocht uit de tanks komt moet



het luchtdrogerfilter vervangen worden.

## V-snaar

Controleer de spanning door op het langste vrije stuk de snaar naar achteren te drukken. 10 mm mag, als de snaar meer ingedrukt kan worden is de spanning te laag. Slijtage aan snaren is zichtbaar aan de rafels. Met een gerafelde snaar kan gereden worden, maar niemand kan voorspellen hoe lang. Zo snel mogelijk vervangen is het parool.



## brandstoftank

Zeker na het tanken van een 'onbekend merk' in een ver land het water uit de tank laten lopen. Water is zwaarder dan olie, dus de aftapplug zit aan de onderkant van de tank. Het smerige water opvangen in een oude jerrycan. Het milieu is al vuil genoeg.

## Cabineluchtfilter

De cabineluchtfilter filtert de buitenlucht voordat deze naar de kachel of de ventilatie gaat. De stoffigheid van de buitenlucht bepaalt hoe vaak het filter vervangen moet worden. Let op: voor het losdraaien van de torx-bouten is een torx-sleutel nodig. Met een kruiskopschroevendraaier lukt het niet.



## Motorolie

Peil dagelijks voor de dagtaak als de motor koud is. In een motor die net gedraaid heeft, is nog niet alle olie naar beneden gestroomd. Eventueel bijvullen tot halverwege de streepjes min en max is het beste.



Vervangen voor de winter is nog beter.

De ruitensproeijs zijn bij Volvo onderdeel van de ruitenwissers. Als de sproei-openingen dichtgevroren zijn, ontdooien met een beetje ruitontdooier.



## Ruitenwisservloeistof

De tank zit bij verschillende types op verschillende plaatsen. 's Winters wordt er veel meer ruiten-gesproeid dan 's zomers, kijk dus elke ochtend of er genoeg in zit. De mengverhouding water/vloeistof staat op de fles. Bij een verhouding 1:1 ligt het vriespunt op  $-28^{\circ}\text{C}$ .



## Parkeerkachel en airco

Rust roest. In lente, zomer, herfst en winter, altijd dus, zowel de airco als de kachel een kwartiertje aanzetten. Ook als het erg warm of erg koud is. Regelmatig gebruik voorkomt storing op het moment dat ze wel nodig zijn.

## Koelvloeistof

Uitsluitend bijvullen met vloeistof die al in het systeem zit. De chemische componenten in de koelvloeistof smeren de waterpomp en beschermen het koper, aluminium en staal van het koelsysteem. Verschillende koelvloeistoffen bij elkaar kunnen tot onverwachte en vervelende chemische reactie leiden.



## Ontluchten op het motorblok

Alleen in bijzondere gevallen, na het vervangen van filters of na bevroren van filters. Van beide nippels dopje afnemen (niet weg laten waaien), met sleutel 11 nippel losdraaien, kraantje op het brandstoffilter in de stand 'vent' zetten. Pas weer sluiten en vastdraaien als alle lucht er uit is.

# VOLVO

# WINTERKRANT

## **Parkeerkachel veiligheids controle**

Op dringend verzoek van Volvo Truck Corporation adviseren wij u zo spoedig mogelijk uw Volvo-trucks waarin een parkeerkachel is gemonteerd, voor inspectie bij uw Volvo-bedrijfswagendealer aan te bieden. Uw Volvo-dealer voert een gratis controle uit van de standkachel in uw Volvo-truck, ongeacht het merk en ongeacht wie de kachel gemonteerd heeft.

Bij de inspectie worden, afhankelijk van het type kachel, onder meer het elektrische circuit, de brandstoftoevoer, de koeling, het gloei-element alsmede de CO<sub>2</sub>-uitstoot gecontroleerd. De inspectie op zich is gratis. Eventuele tekortkomingen kunnen op uw verzoek en tegen de gangbare tarieven worden gerepareerd.

Deze controle is noodzakelijk, omdat is gebleken dat onoordeelkundig gemonteerde, ofwel slecht functionerende kachels ernstige consequenties kunnen hebben voor de veiligheid van de chauffeur. Het aanbod van deze kosteloze controle is geldig tot 28 februari 1997. Uw Volvo-bedrijfswagendealer is geheel op de hoogte van de te volgen procedure.

**Oostblok-set**

## ***Bij strenge vorst bevriest het water in de brandstof***

# **Dieselkwaliteit is in de winter bepalend**

**E**én van de grootste problemen vormt het waterbestanddeel van de diesel. Dit is normaal hoogstens 5%. De constructeurs weten dat, en houden daar dus rekening mee. In Oost-Europese landen kan er wel eens wat meer water uit de pomp komen. De oliemaatschappijen hebben daar nog niet allemaal de kwaliteitscontroles die hier normaal zijn.

### **Regelmatig aftappen**

Water is zwaarder dan dieselolie, en zal dus in de brandstoftank naar beneden zakken. Onderaan de brandstoftank is een aftapnippel gemonteerd. Opendraaien (niet helemaal los) zodat de drabbige vloeistof er uit stroomt. Dichtdraaien zodra er zuivere dieselolie uit de nippel stroomt. Bij de nieuwere Volvo's is de aftapplug zo geconstrueerd dat het straaltje uit de tank niet in de mouw van de chauffeur terecht komt. Overigens

hebben enkele gerenomeerde oliemaatschappijen laten weten dat zij de kwaliteit van de dieselolie ook in de Oostbloklanden garanderen.

### **Beneden min 15 gaat diesel vlokken**

De winterbrandstof die de grote maatschappijen aan de tankstations leveren, zijn tot ongeveer -18°C beveiligd. Winterbrandstoffen zijn vluchtiger en hierdoor vermindert de kans op stollen van de paraffine. Als het kouder wordt kristalliseert (stolt) de paraffine in de olie. De vlokken gestolde paraffine kunnen de brandstoftoevoer blokkeren.

### **Voor de winter**

Schone filters zijn een belangrijke bijdrage aan een ongestoorde brandstoftoevoer. Een goed voorbereide chauffeur heeft de wagen voor de winter een servicebeurt laten geven,

en heeft 's winters altijd een set reservefilters bij zich. Om ondanks alle voorzorgsmaatregelen het vlokken te voorkomen, kan bij extreme koude 25 tot 40% gezuiverde petroleum aan de brandstof worden toegevoegd. Meer petroleum vermindert de smeerende werking van de brandstof en heeft dus grotere slijtage tot gevolg.

### **Stolpuntverlager goed mengen**

In landen waar het wettelijk verboden is petroleum aan de dieselolie toe te voegen, kan een stolpuntverlager gebruikt worden. Informeer bij uw brandstofleverancier welke stolpuntverlager voor uw motor het beste is. Om goed te mengen moet altijd eerst de stolpuntverlager in de tank, dan de brandstof. Benzine aan dieselolie toevoegen wordt door Volvo afgeraden vanwege explosiegevaar en verschraling van de brandstof.

De brandstofkwaliteit in een aantal Oost-Europese landen laat te wensen over. Voor trucks die regelmatig in deze landen brandstof tanken heeft Volvo een speciale waterafscheider/brandstofvoorverwarmer ontwikkeld. De combinatie voorkomt vlokken van de dieselolie en voorkomt bevriezen van het water in de brandstof.

De sets zijn bij de Volvo-dealers in voorraad en kunnen op verzoek snel gemonteerd worden.

---

## Rij-Tips

### Sper

Bij een Volvo mag de sper ingeschakeld worden tijdens het rijden. Gebruik de sper alleen als het echt nodig is, en schakel dan iets daarvoor in. Gebruik de sper nooit langer dan nodig is, zeker niet in bochten, en nooit in combinatie met sneeuwkettingen. Elk jaar staat ergens in Europa een truck met een vastgesmolten steekas door verkeerd gebruik van de sper.

### Banden

Klapbanden ontstaan door te lage spanning, te zware belading en te hard rijden. Anders gezegd: klapbanden zijn te voorkomen. Het allerbelangrijkste is de banden op de voorgeschreven spanning houden, de enige juiste is de spanning die er op staat. Controleer die elke week.

Beoordelen van de staat van de band, en voorspellen van de verwachte levensduur is specialistenwerk. De specialist kijkt naar het profiel, de manier van afslijten, etc. Wie een goed contact met de weg wil houden, houdt regelmatig contact met zijn Volvo-bedrijfswagendealer.



# Volvo Action Service Europe altijd bereikbaar

Ongeplande stilstand is  
altijd een calamiteit.  
Volvo Action Service  
Europe (ASE) is zeven  
dagen per week en 24 uur  
per dag actief om  
gestrande trucks en hun  
lading zo snel mogelijk  
weer op de weg te krijgen.



én telefoontje (vanuit alle West-Europese en de meeste Oost-Europese landen gratis) van de gestrande chauffeur naar Volvo Action Service is genoeg. Via een slimme telefooncentrale komt het gesprek direct binnen bij een coördinator die de taal van de chauffeur spreekt. Van elke melding wordt in de computer een logboek bijgehouden. De belangrijkste gegevens die ASE aan de chauffeur vraagt zijn de locatie van het voertuig, het



**Action Service  
Europe**

24 uur per dag, 7 dagen per week

Bij de opdracht aan de reparerende dealer wordt gevraagd hoe laat de monteur ter plaatse kan zijn, wat de geschatte reparatietijd is, en de interventie ook bij ASE af te melden. Gebeurt dat niet, dan doet ASE

tarief, de reistijd naar de gestrande wagen moet betaald worden, en het gebruik van de service-wagen. Bovendien kan de reparatie zelf in een goed geoutilleerde werkplaats sneller worden uitgevoerd dan op een regen-

type, het kenteken en de aard van de storing. Via een directe datalijn wordt uit de centrale database in Zweden de complete specificatie van het voertuig opgehaald. De typenummers van alle onderdelen en accessoires zijn binnen enkele seconden bekend.

### "Hij doet het niet" is niet genoeg

Doordat de coördinator de taal van de chauffeur spreekt, en een gedegen technische opleiding heeft, kan hij met de chauffeur nauwkeurig de aard van de storing en de benodigde vervangende onderdelen bepalen. Met zijn ervaring kan hij uitstekend inschatten hoe lang het zal duren voor de wagen weer op de weg is. Op basis daarvan, en van de soort lading, wordt besloten of er op locatie gerepareerd kan worden en of er vervangend vervoer geregeld moet worden. Al tijdens het gesprek wordt al deze informatie in het computer-logboek vastgelegd.

#### Twaalf talen

Bij Action Service Europe worden 12 talen vloeiend gesproken, maar niet door iedereen allemaal. Degene die de melding in het Nederlands aanneemt kan een ander zijn dan de degene die de Italiaanse dealer informeert. De computer houdt beiden geheel op de hoogte.

### Waar staat u precies?

Met behulp van een zeer geavanceerd computer-kaartsysteem wordt de exacte plaats van het gestrande voertuig bepaald. Kaarten van alle wegen in Europa, en stadsplattegronden van de belangrijkste steden, komen met één druk op de knop op het beeld-

scherm. De plek des onheils wordt zo nauwkeurig mogelijk bepaald, zodat de service-monteur geen tijd verliest met zoeken. De computer laat zien waar de dichtstbijzijnde dealer is, of die dealer 24 uur service biedt, en de afstand naar de plaats waar de wagen staat.

### Iedereen blijft op de hoogte

Alle relevante gegevens worden al tijdens het gesprek in de computer gezet. Direct na de eerste melding belt ASE het thuisfront. Het transportbedrijf van de gestrande truck wordt geïnformeerd en er worden afspraken gemaakt over de financiële afwikkeling. Wanneer de chauffeur dat wil wordt ook zijn gezin gebeld.

### Het juiste onderdeel

De volgende stap is het inseinen van de dealer die het meest in aanmerking komt om de reparatie uit te voeren. De dealer krijgt bij de opdracht ook meteen opgegeven welke onderdelen er waarschijnlijk vervangen moeten worden. Meestal zullen die in het werkplaatsmagazijn op voorraad liggen. Als dat niet zo is, zoekt ASE naar de dichtstbijzijnde dealer die het betreffende onderdeel wel heeft. In het uiterste geval wordt het te vervangen onderdeel rechtstreeks per taxikoerier van het centrale Parts Center verstuurd.

### De vinger aan de pols

Ook deze stappen worden in het logboek vastgelegd en aan de transporteur gecommuniceerd. Juist in bijzondere situaties is het belangrijk dat alle betrokkenen continu op de hoogte zijn van alle ontwikkelingen.

telefonisch navraag naar de stand van zaken en geeft ook de uitkomsten daarvan weer door.

### De factuur komt via de eigen dealer

Als de spoedreparatie is uitgevoerd en iedereen weet dat de truck weer op de weg is, blijft alleen nog de financiële afwikkeling over. De dealer factureert aan Action Service Europe. Daar wordt gecontroleerd of de gebruikte materialen en de bestede uren kloppen met de omschrijvingen in het logboek. De factuur wordt vertaald in de taal van de transporteur en doorgestuurd naar de dealer die de wagen normaal in onderhoud heeft. Zo weet ook hij precies wat er gebeurd is, en kan hij aan de klant factureren volgens de afspraken die hij over onderhoud en reparatie heeft gemaakt. Om tijd te winnen kan de eigenaar via de thuis-dealer met ASE vooraf afspreken dat reparaties tot een bepaald bedrag zonder overleg uitgevoerd mogen worden. Bij bederfelijke lading is elke minuut wachten er een te veel.

### Berging

Als reparatie ter plekke niet mogelijk is, regelt ASE ook het afslepen.

### Onderhoud verdient zich terug

In moeilijke tijden wordt er wel eens op onderhoud bezuinigd door het uit te stellen. Dat lijkt voordelig, maar de gevolgen hiervan kunnen enorm zijn. Het midden in de nacht vervangen van een V-snaar is gauw drie maal duurder dan vervangen tijdens normale werktijden door de eigen garage. De meeste dealers rekenen 's nachts dubbel

achtig parkeerterrein. Goed onderhoud verdient zich altijd terug: in tevreden klanten, in minder stilstand, in een hogere inruilwaarde bij vervanging.

### 60% kan voorkomen worden

De statistieken die door ASE worden gemaakt laten duidelijk zien dat een groot aantal gevallen van stilstand niet nodig was. De meest voorkomende storingen zijn aan accu's, dynamo's, V-snaren, luchtleidingen en luchtregelaars. Ook de aansluiting van de parkeerachel levert vaak problemen op.

60%  
van de  
winterstrandingen

kan voorkomen worden



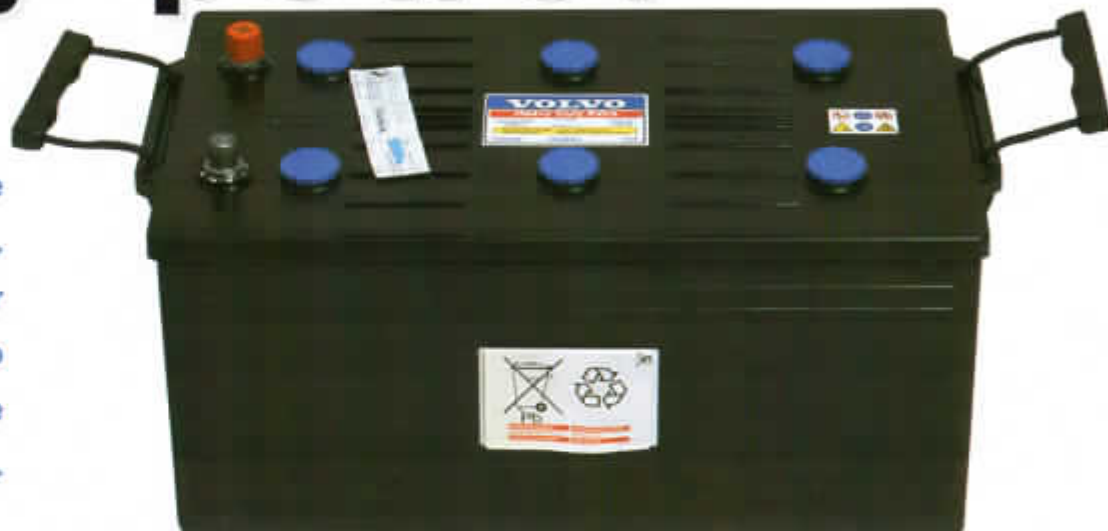
Overige landen: 32 9 2556711.

# VOLVO WINTERKRANT

## Heavy duty power

De accu is een van de kwetsbaarste onderdelen van de moderne truck.

De meeste startproblemen worden veroorzaakt door een slechte conditie van de accu. Reden voor Volvo om zelf accu's te ontwikkelen, waarbij de hoogste eisen aan de betrouwbaarheid gesteld werden.



**A**ls accu's koud zijn loopt de capaciteit terug. Bij  $-30^{\circ}\text{C}$  is de capaciteit nog maar de helft van de capaciteit bij  $+20^{\circ}\text{C}$ . Bovendien is bij lage temperaturen de motorolie dikker dan als het warm is en vraagt het starten dus meer vermogen. Ook is het goed er aan te denken dat koude accu's langzamer opladen dan warme. Kortom, de accu vraagt om een beetje aandacht.

Volvo accu's lekken niet, en hebben normaal geen onderhoud nodig. Maar accu's gaan niet eeuwig mee. Naarmate ze ouder worden

neemt de capaciteit af. Ze kunnen minder stroom opslaan en leveren minder vermogen als ze belast worden. De dealer kan eenvoudig meten hoe het met de accu gesteld is, en dus vervangen voordat het door startproblemen pijnlijk duidelijk wordt.

### Afstemming noodzakelijk

Plaats nooit 'zomaar een accu' in de truck. Alle onderdelen, dus ook de elektrische, moeten nauwkeurig op elkaar afgestemd worden. Het soort werk waarvoor de truck

ingezet wordt en het aantal stroomverbruikende elementen bepalen met elkaar welke combinatie van accu en dynamo voor u het beste is. Te krap bemeten geeft betrouwbaarheidsproblemen, te ruim bemeten is duurder dan nodig is.

### Nieuwe Heavy Duty Extra accu's

In het huidige internationaal transport worden er steeds zwaardere eisen aan het materieel gesteld. In veel gebieden waar deze winter op gereden werd, is het begrip 'asfalt'

nog onbekend. Slechte wegen vergen het uiterste van mens en machine. Onverlicht met hobbels en kuilen. Voor deze omstandigheden introduceert Volvo een geheel nieuwe serie Heavy Duty Extra accu's. De elektrische eigenschappen zijn hetzelfde als de bestaande serie, de mechanische eigenschappen zijn veel beter. De bak, het deksel en de schotten tussen de cellen zijn extra zwaar uitgevoerd. De nieuwe accu's worden aangeraden voor chauffeurs die het uiterste uit hun voertuig willen halen.

# Goede remmen horen bij veiligheid

Bij elke onderhoudsbeurt worden de remmen rondom gecontroleerd. De Volvo Z-kam remmen met zwevende schoenen moeten mooi gelijk aanliggen. Bij deze remmen gaat het om een gelijkmatige slijtage van voering en trommel met behoud van een maximaal remeffect, totdat de voeringen "op" zijn.

**H**et kan voorkomen dat de truck zo goed remt, dat het minder goed remmen van de oplegger of aanhangwagen niet zo gauw wordt opgemerkt. 's Winters is de remweg bijna altijd langer dan 's zomers. Laat de remmen van uw hele combinatie voor de winter goed nakijken. Want een trekker die veel sterker remt dan de oplegger of de aanhanger, loopt het risico dat het getrokken materieel tijdens het remmen uitbreekt. Over de schade die dan ontstaat hoeven we het hier niet te hebben. De kunst is het te voorkomen. Bij het onderhoud aan remmen wordt niet alleen gekeken naar voeringen en trommels,



ook de segmenten en ventielen vragen aandacht. Voor en achter moet exact tegelijk geremd worden. Een remcommando van het voetremventiel vraagt wat meer tijd om achter aan te komen, dus moet het rembericht naar achteren eerder worden doorgegeven. Daarom wordt een vóórijlingsventiel met erg veel zorg afgesteld en het is verstandig om vóór het ingaan van de winter bij de dealer langs te gaan om de juiste remverdeling tussen "voor" en "achter" te laten controleren.

Daar komt natuurlijk bij, dat alle wielen links en rechts ook met dezelfde capaciteit moeten remmen. Om dat te kunnen beoordelen, beschikt de Volvo-dealer over een remmenbank.

## Rijden en remmen tegelijk

Wie zich op glad ijs begeeft, moet remmend goed bij de tijd zijn. Beslissend is vaak het remgedrag van de chauffeur. Door een juiste

manier van handelen kan glijden op een glad wegdek vaak worden voorkomen en zit men eenmaal in een slip, dan kan het voertuig daar nooit door te remmen weer uit worden gehaald. Als je slijpt altijd onmiddellijk de koppeling intrappen en verder direct meesturen in de slijprichting. Dat klinkt simpel, maar je moet er met een truck wel de ruimte voor hebben.

Remmen