

Om de oorspronkelijke afleverkwaliteit, ook tijdens de opslag van DAF-trucks en buschassis te behouden, is het noodzakelijk dat deze degelijk worden onderhouden en dit zeker wanneer de opslag in de open lucht geschiedt.

Te meer is dit onderhoud zo belangrijk, omdat bij de aflevering een hopenlijk langdurig contact met een tevreden client „de klantenbinding“ ontstaat.

Uit de overtuiging dat de vorengenoemde argumenten ook voor U van groot belang zijn, biedt DAF U de gelegenheid de voertuigen af fabriek en op bestelling te preserven. Dit zodra tevoren bekend is dat de voertuigen niet binnen vier maanden via productie worden afgeleverd. Mocht de aflevering oorspronkelijk binnen vier maanden zijn verwacht, maar door bijzondere omstandigheden aanzienlijk later gaan plaatsvinden, dan is het raadzaam de volgende richtlijnen aan te houden, dit indien U de voertuigen alsnog zelf dient te preserven tot behoud van de eerder genoemde afleverkwaliteit.

Tijdens de periode dat de voertuigen in opslag staan, moeten afhankelijk van de opslagtijd de volgende procedures worden gevolgd:

0-2 weken

Procedure I

1. Ramen portieren en ventilatieluiken goed sluiten. Bij buschassis, hoezen aanbrengen over het instrumentenbord, stuurwiel, enz.
2. Olieniveau's controleren en zonodig bijvullen.
3. Bandenspanning controleren.
4. Accu's controleren. Wanneer de zuurgraad lager is dan 1,23, de accu's verwijderen, opladen en terugplaatsen.
5. Antivries in koelsysteem meten en zonodig concentratie op peil brengen voor de laagst te verwachten temperatuur.
6. Lak- en verfbeschadigingen herstellen.
7. Tap het water van de luchtketels en waterafscheimers af.

2-3 weken

Procedure II

1. Procedure I uitvoeren.
2. Maak een korte rit met het voertuig.
Gebruik de koppeling en de remmen en zorg dat de motor op bedrijfstemperatuur komt.
Een motor die niet op temperatuur komt, leidt meer schade dan wanneer deze helemaal niet draait.
3. Sluit bij terugkomst alle ramen, portieren en ventilatieluiken.
4. Controleer de banden (spanning).
5. Maak de massakabel van de accu's los.

5—6 weken

Procedure III

1. Herhaal de procedures II en I.
2. Neem de accu's van het voertuig en sla deze op.
Zie opslagvoorschrift voor accu's.
3. Koppeling vrijzetten d.m.v. het plaatsen van een blokje tussen de koppelingshefboom en de steun van de hulpcilinder (zie afb.)

De afmetingen van het blokje moeten zijn :

DKS 1160 motor: 110 x 90 x 4 mm

Andere 1160 motoren 110 x 82 x 4 mm

Overige motoren: 48 x 20 x 4 mm

4. Plaats blokken voor de wielen en los de handrem door de losbouten in de veerremcilinders zover mogelijk uit te draaien.

Procedure IV Indien het voertuig langere tijd in opslag blijft, moeten iedere vier weken de volgende procedure's worden uitgevoerd:

1. Breng de handrem en de koppeling in bedrijfstoestand.
2. Plaats noodaccu's.
3. Voer de procedure's II en I uit.
4. Verwijder de noodaccu's
5. Zet de koppeling en de handrem weer vrij.

Opslagvoorschrift voor accu's.

1. Opslagtijd.

Wanneer een accu gevuld en geladen is, dient deze onmiddellijk te worden gebruikt. Mocht dit bij uitzondering niet mogelijk zijn, dan dient zo'n accu iedere 4 weken te worden herladen.

Wanneer het voertuig niet langer dan 6 weken opslag behoeft dan moeten de accuklemmen worden losgemaakt en de polen ingevet; de hierboven genoemde 4-weekse periode dient in acht te worden genomen. Is de opslag langer dan 6 weken, dan moeten de accu's van het voertuig worden genomen en opgeslagen.

De maximale opslagtijd voor gevulde en geladen accu's bedraagt 3 maanden.

2. Opslagfaciliteiten.

Accu's moeten in een koele doch droge en goed geventileerde ruimte worden opgeslagen.

Voor accu's welke voorzien zijn van een zodanige verpakking dat er bij stapelen geen druk op de polen optreedt, zijn de volgende maximale stapelhoogten toegelaten:

- bij opslag : 3 stuks
- bij vervoer : 2 stuks

3. First in – first out.

Wanneer zich meerdere accu's in opslag bevinden, is het raadzaam de accu's welke het eerste in opslag gaan, weer als eerste op voertuigen te plaatsen. Hierdoor wordt de opslagtijd van de accu's zo kort mogelijk gehouden.

Onderhouden van accu's

In de accu vindt een chemisch proces plaats waarbij elektrische stroom ontstaat welke in de accu-platen wordt opgeslagen.

De ladingstoestand van de accu hangt af van een aantal omstandigheden zoals de conditie van de accu zelf tengevolge van het gebruik, maar ook van de accu- en omgevingstemperatuur, als ook de opslagduur van een niet in gebruik zijnde accu. Met name dit laatste aspect is zeer belangrijk zodra en voertuig voorzien van accu's wordt opgeslagen.

Uit het hierna geplaatste overzicht blijkt hoe de ladingstoestand verslechterd naarmate een accu langer buiten bedrijf is en welke invloed de temperatuur heeft op het vermogen tot afgifte van elektrische stroom.

Het verband tussen bevroeringsgevaar en de ladingstoestand van "loodaccu's".

Dagen buiten gebruik	Ladingstoestand*	Zuurgraad aflezing** bij		Kans op bevroren bij de grens vanC°
		ideale be- drijfstempera- tuur (27°C)	bevroerings- gevaar (0°C)	
0	100	1.280	1.300	no
25	75	1.230	1.250	no
50	50	1.180	1.200	-25 tot -26
75	25	1.130	1.145	-17 tot -18
100	ledig	1.080	1.090	- 7 tot - 8

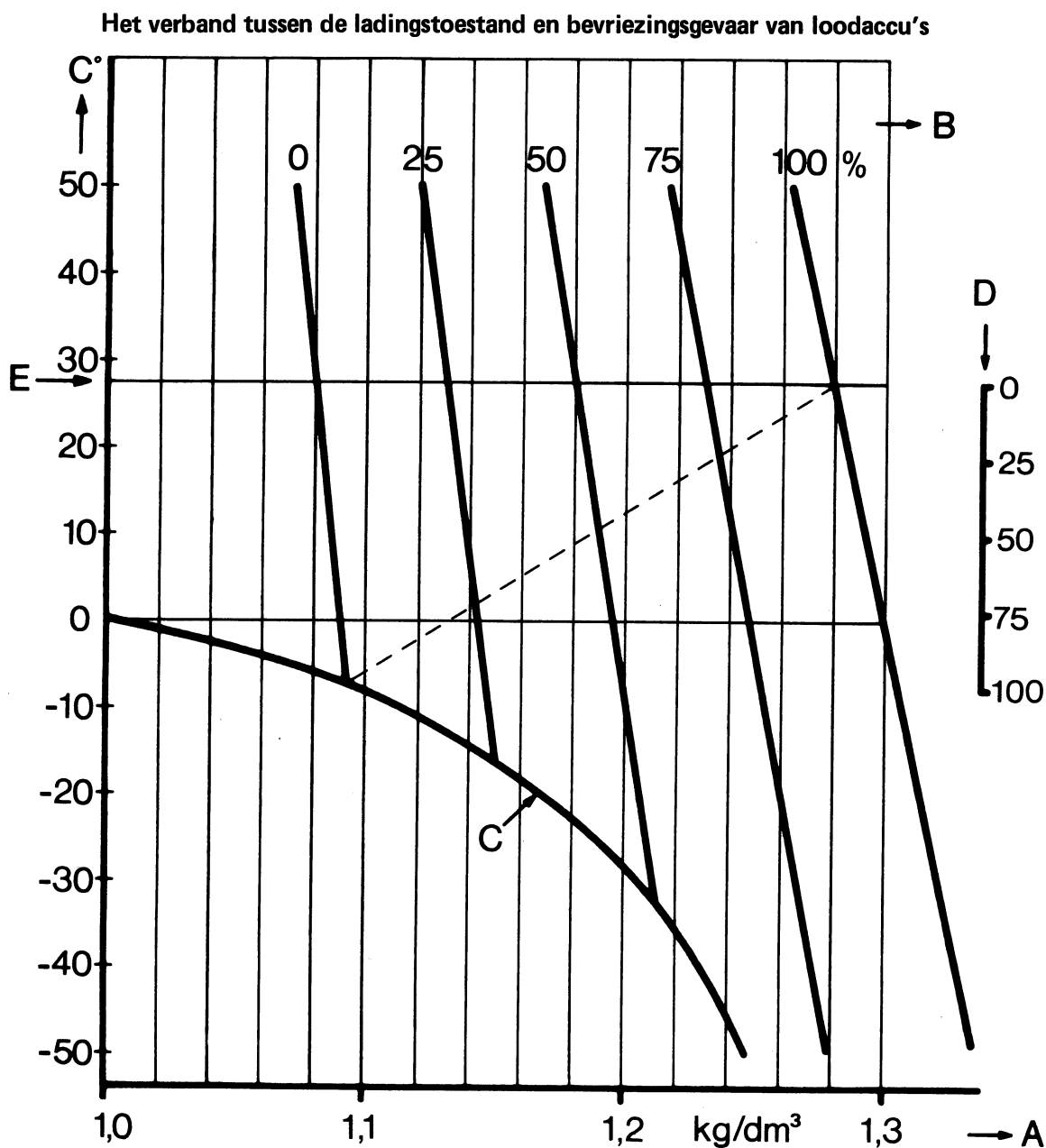
* Veroorzaakt door zelfontlading van ca. 1% van de capaciteit per dag indien een accu niet wordt bijgeladen.

** Waarden in kg/dm³

De zuurgraad van niet gegeven temperaturen is af te lezen in de hierbijgevoegde grafiek.

Het is U wel duidelijk dat een accu onderhoud behoeft om bij het starten of anderszins voldoende stroom te kunnen afnemen en daartoe is het noodzakelijk een buiten bedrijf zijnde accu regelmatig te herladen. Dit bij voorkeur voordat de ladingstoestand is teruggelopen tot 50%, teneinde over een goed funktionerende accu te kunnen beschikken.

Het afgedrukte schema is afgeleid van de volgende grafiek waarin het verband tussen de ladingstoestand en de temperatuur is aangegeven. Uit de grafiek blijkt dat naarmate de ladingstoestand door stilstand slechter wordt de kans op bevriezing bij temperaturen vlak onder het vriespunt toeneemt. De kans op blijvende schade aan de accu neemt dan sterk toe.



A – zuurgraad van het electrolyet
 B – Ladingstoestand in %
 C – curve van bevroeringsgevaar

C⁰ – temperaturen van het electrolyet
 E – ideale bedrijfstemperaturen

CONSEQUENTIES VAN HET AL DAN NIET PRESERVEREN VAN DAF PRODUCTEN TIJDENS OPSLAG IN DE OPEN LUCHT OF IN VOCHTIGE RUIMTEN.**Definities :**

Preserveren, dient tot additionele uitwendige bescherming van de productiekwaliteit van gelakte DAF Producten. Dit tegen de krassende en bijtende werking van schadelijke deeltjes die in het opslagmilieu kunnen voorkomen zoals: stof, zand en overige uit de lucht vallende schadelijke stoffen. De additionele uitwendige bescherming wordt bereikt door het overspuiten van de laklaag met was. Op niet gelakte delen geeft was geen bescherming tegen corrosie. Voorts is de beschermde werking, in tijd en afhankelijk van weersinvloeden, beperkt tot maximale zes maanden. Bij schadelijke weers- en overige invloed zelfs maar tot vier maanden.

Zeewaardig preserveren, dient tot bescherming tegen corrosie van kritische plaatsen en van niet gelakte delen zoals aandrijf-as-schuifstukken, wielbouten en moeren etc. De bescherming tegen corrosie wordt bereikt door het aanbrengen van een laag Rustban op de kritische plaatsen en de blanke delen.

M-L behandeling (soms ook M-L' en of tectyleren genoemd), dient als additionele inwendige bescherming van kokers en andere holle ruimte, om daarin corrosie tegen te gaan. D.w.z. dat op plaatdikten van 2 mm of minder binnen een tijdvak van drie jaren niet meer dan tien procent reductie van de oorspronkelijke plaatdikte mag optreden.

Leveranciers van ML-producten garanderen de laatstgenoemde eis over 't algemeen mits binnen de termijn van een half jaar tot een jaar een nabehandeling met ML plaatstvindt.

Voor de goede zorg zij vermeld dat de nabehandeling slechts noodzakelijk is t.g.v. "het zetten van de constructie" waarop de bescherming is aangebracht en waardoor kleine onderbrekingen in de laag kunnen ontstaan. Zulke binnen de gebruiksduur van het voertuig van een half jaar tot een jaar na de oorspronkelijke behandeling. Door de finale behandeling zijn dergelijke geringe onderbrekingen te corrigeren via in de kokers aanwezige openingen.

Een nadeel van de M-L- behandelde voertuigen is, dat de temperatuurgrens van het moffelproces te weten meer dan "60° C plaattemperatuur", niet meer is toegestaan. Dit omdat ML boven deze temperatuur zacht wordt en kan uitdruipen. Overigens zijn met ML behandelde cabines zeer goed te spuiten met een luchtdrogend laksysteem. Zelfs zijn tot versnelling van de droogtijd metaal temperaturen tot 60° C toegestaan zonder de bovenstaande nadelige gevolgen.

De overspuitbaarheid van DAF chassis en cabines

Het degelijk en met succes overspuiten van DAF Producten zoals chassis en cabines is steeds mogelijk mits goed wordt ontvet en enige later te beschrijven handelingen zorgvuldig worden uitgevoerd. Dit alles om goede hechting met de onderlagen te verkrijgen en te voorkomen dat later tijdrovende en kostbare herstellingen noodzakelijk zijn.

Goed ontvetten, kan geschieden met de hier te beschrijven middelen en methode, binnen een te verwarmen ruimte met goede stroom- en leidingwatervoorzieningen. Uiteraard dient er met het oog op milieu-eisen een geschikte riolering te zijn en verdient een roostervloer aanbeveling. Omdat ontvetters brandgevaarlijk zijn dient de inrichting van de ruimte daarop berekend te zijn.

Ontvetten dient te geschieden met een hogedrukreiniger,
-a omdat daarvan de temperatuur, de druk en de toevoeging van reinigingsmiddelen regelbaar is;
-b in een steamcleaner deze mogelijkheden niet bestaan op de doseerbaarheid van reinigingsmiddelen na. Bovendien zijn anti-kalkafzettingen nodig om de stoomspiraal inwendig schoon te houden. De droogresten van dergelijke producten zijn nauwelijks te verwijderen en zij hebben zeer nadelige gevolgen op de houdbaarheid van het lakwerk (blistering).

Zorgvuldig werken, maar vooral ook zeer gelijkmatig werken is vereist, omdat de lak door relatief hoge druk en -temperatuur beschadigd kan geraken.
Na afspoelen van stof en loszittend vuil, moet het additionele beschermingsmiddel (was en soms ook rustban) ineens en met een vloeiende beweging worden verwijderd.

Indien plaatselijk het additionele beschermingsmiddel niet is verdwenen, verdient het aanbeveling zulke plaatsen i.v.m. afkoelingsstijd later nogmaals op dezelfde wijze te behandelen.

De resterende vetwaas is na ontvetten en eventueel ontroesten met wasbenzine weg te nemen. Hiermede wordt tevens bereikt dat nog aanwezige waterresten verdwijnen en dat vliegroest niet kan ontstaan. Voorts dat lakproducten goed zullen hechten en om eventueel later optredende defecten in de lak te voorkomen (blistering en kraters).

Na uitgebreide onderzoeken is gebleken dat voertuigen die geruime tijd in opslag hebben gestaan (meer dan 5 à 6 maanden) slechts dan met succes zijn te ontvetten, indien de hogedrukreiniger wordt afgesteld op het leveren van 10 procent ontvetter in water met een temperatuur van 90-95° C en 100 bar druk aan de uitmonding van de lans.

Op dergelijke voertuigen is het beste resultaat verkregen door tien procent petroleum aan het water toe te voegen. Vanzelfsprekend is het toegestaan soortgelijke aromaathoudende of alifatische koolwaterstoffen zoals terpetina te gebruiken. Indien petroleum of andere aromaathoudende koolwaterstoffen worden gebruikt, is het beslist noodzakelijk alle plaatsen waar niet-oliebestendige rubbers door de ontvetter worden geraakt, direct daarna en overvloedig met water te spoelen. Dit omdat het rubber anders gaat zwellen.

Bij gebruik van alifaathoudende ontvetters bestaat dit zwellgevaar niet, maar daarvan is de ontvettende werking geringer.

Overigens dient U het gehele voertuig na de behandeling grondig met water te spoelen en zeer speciaal de eerder genoemde plaatsen. Maar ook die plaatsen waar vet- en vuilresten zich kunnen verzamelen zoals in de hoeken bij de dwarsliggers en bij de aansluitingen van leidingen en dergelijke.

Om zekerheid te hebben dat alle resten verdwijnen, is het raadzaam om bij dit spoelen aan het spoelwater een "neutraal-reiniger" toe te voegen die als zodanig door verschillende leveranciers leverbaar zijn. U dient dan wel een product te vragen waarvan de droogresten een blijvend neutraal karakter hebben t.a.v. de later aan te brengen lagen.

Tijdens het onderzoek bleek tevens dat de metaaltemperatuur van het voertuig van invloed is op het onvettingsresultaat. Hoe kouder een voertuig is, des te moeilijker wordt het ontvetten en zoveel te meer tijd kost de behandeling. Normaliter verloopt het ontvettingsproces het beste bij een omgevingstemperatuur van 20° C of hoger waarbij de metaaltemperatuur van het voertuig afhankelijk van de kleur kan oplopen tot boven 40° C en dit als gevolg van zon-instraling.

Door te ontvetten voertuigen enige uren in de zon te plaatsen of des winters in een verwarmde ruimte, kan het resultaat gunstig worden beïnvloed. Het normaal verlopend proces vraagt aan ontvettingstijd 2-2 1/2 uur per chassis hetgeen afhangt van de bouwwijze en de lengte van het chassis. Bij temperaturen beneden de gegeven waarden kan de ontvettingstijd oplopen tot 3 1/2 à 4 uur. Het is normaal dat met 40 liter onverdunde ontvetter vier tot zes chassis zijn te behandelen en dit afhankelijk van de bouwwijze, de lengte van het chassis en van de mate van vervuiling.

Tot slot zij nog vermeld dat het nabehandelen van geschuurde ontvette en ontroeste delen met een zgn. "anti-siliconen thinner", eventuele vetsporen doet verdwijnen uit de schuurkrassen en van hoogglans gelakte over-te-spuiten vlakken. Door deze behandeling wordt een zeer goede hechting verkregen. Het is gewenst met uw lak-leverancier te overleggen welke "anti-siliconen thinner" het best past, om zijn producten op onze onderlagen te gebruiken.

Op een hierbij gevoegd overzicht zijn gegevens vermeld inzake:

- de verpakkingeenheid waarin de genoemde producten bij DAF worden gebruikt,
- het nummer waaronder DAF trucks zgn. "niet productie goederen" kent,
- de leveranciersbenamingen en eventueel de nadere leveranciers aanduidingen,
- het specifieke toepassingsgebied van het product,
- de eventuele mengverhouding waarin het product is te gebruiken.

Alle hiervoor gegeven aanwijzingen dienen er slechts toe om U of de specialist die namens U af te leveren voertuigen gaat bewerken tot steun te zijn en als "specifieke" aanvulling op bij de vakman bekende behandelingsmethoden.

ADDITIONELE BESCHERMING OFWEL PRESERVEREN VAN GELAKTE EN ANDERE VLAKKEN VAN DAF VOERTUIGEN TIJDENS BUITENOPSLAG OF BIJ OPSLAG IN VOCHTIGE RUIMTEN

Preserveren is benodigd zodra een nieuw voertuig langer dan 4 maanden wordt opgeslagen.				
Verpakkingseenheid	productie nummer	Benaming "algemeen" of "spec.+ lev."	Toepassingsgebied	Mengverhouding
vat 200 l	142-02020	beschermingswas "wash 82015" voorheen "wash S 42/16 Lev. Sikkens.	<p>Additionele bescherming van lak tegen de bijtende en krassende invloed van uit de lucht vallend of opwaaiend stof, zand of andere schadelijke stoffen; terwijl voertuigen buiten of in vochtige ruimten zijn opgeslagen.</p> <p>Voorts bescherming tegen ongunstige invloed op lak door zonlichtinstraling.</p>	onverdund
<p>Werkmethode: alvorens de waslaag aan te brengen, eerst de glasdelen van de cabine en de vóór- en achterverlichting afdekken. Vervolgens eventueel aanwezige stof- en vuildelen verwijderen door het afblazen van te behandelen vlakken. De was met een spuitpistool vernevelen over alle gelakte plaatdelen het chassisraam en de daaraan bevestigde delen en alle delen in de "motorruimte". Vooral dient U kritische plaatsen zoals het dak en dit met gekantelde cabine goed te raken, maar vooral ook plaatranden en sierlijsten met de "volle straal" te bespuiten. Zie voor verwijderen onder ontvetten.</p> <p>Opmerking: het voormalige bestelnummer "S 42/16" is op verzoek van de leverancier om administratieve redenen gewijzigd.</p>				

<p>Zeewaardig conserveren is benodigd zodra een nieuw voertuig overzee wordt vervoerd, dan wel wordt opgeslagen in een milieu waar sterk bijtende invloeden op het voertuig inwerken.</p>				
Verpakkingseenheid	productie nummer	Benaming "algemeen of"specifiek + lev".	Toepassingsgebied	Mengverhouding
vat 200 l	214-18572	anti-corrosie beschermingsmiddel "Rustban 395" lev. Esso	Beschermingsmiddel tegen corrosie van met lak behandelde en van wash voorziene vlakken en van door hun gebruiksaard niet te lakken delen, zoals wielbouten en moeren. Voorts idem schuifstukken van de aandrijf-as en dergelijke.	onverdund
<p>Werkmethode: het anti-corrosie beschermingsmiddel met een spuitpistool met de volle straal aanbrengen op tevoren met wash bespoten en voor corrosie kritische plaatsen en op de door hun gebruiksaard uitwendig "blank" gehouden delen. Eventueel kan Rustban met een kwast worden aangebracht en dit meer speciaal op wielbouten en -moeren omdat het eventueel in de remtrommels gespoten product de remmende werking nadelig zal beïnvloeden !</p>				