

De handgeschakelde versnellingsbak komt meestal niet voor in het onderhoudsschema. De automaat wel. De ATF-olie veroudert en raakt vervuild met slijpsel. Dat zorgt voor extra slijtage en allerlei storingen in de mechatronica. En dus schrijven meer en meer fabrikanten verversen voor. Zou je bij die gelegenheid de automaat moeten spoelen? Of is spoelen alleen nodig bij problemen? En wat als spoelen niet helpt?



Wat doe je met de automatische transmissie in de werkplaats? Laat je de 'life-time' ATF levenslang zitten zolang er geen problemen zijn? En wat doe je als die wel komen?

Foto Ganzeboom

WELK ONDERHOUD VRAAGT DE AUTOMATISCHE TRANSMISSIE?

Automaat in de werkplaats

DOOR ERWIN DEN HOED / FOTO'S LEVERANCIERS

We legden deze vragen voor aan zes deskundigen: Tom Bruggeman van Kroon Oil, leverancier van de veelgebruikte Powerflush-spoelmachine voor automaten, aan Carolin Hejzmanek van Wynn's dat het TranServe flushapparaat le-

vert, aan Peter de Leeuw van reinigingsspecialist Forté, en aan drie vertegenwoordigers van revisiespecialisten. Dat zijn Jeroen Trapman van Autrans, Mark Ganzeboom van het gelijknamige bedrijf uit Almelo en Pieter Bos van Automotive Ronald Morien. Lees hun antwoorden op deze pagina's.

Kroon-Oil: spoelen als kans

"Er zijn autofabrikanten die aangeven dat de af-fabriek gevulde longlife ATF in principe nooit vervangen hoeft te worden", zegt Tom Bruggeman. Hij vindt dat bedenkelijk: "Bij een sportieve rijstijl met veel kick-downgebruik of bij zware belasting door rijden met beladen aanhanger of caravan kan de thermische belasting op de ATF hoog oplopen." Hij legt uit dat er onder zulke omstandigheden door de pompverliezen in de koppelmvormer veel warmte ontwikkeld wordt. En dat als de olie maar vaak genoeg echt heet wordt er een afbraakproces op gang komt. "Gevormde zuren tasten diverse metalen aan, de verminderde smeurende capaciteiten van de ATF bevorderen het slijtageproces en geoxideerde moleculen vormen een donkerkleurig kool- of laklaagje op kritische onderdelen in de automaat. Dat kan leiden tot een hele reeks klachten die zelfs bij vrij nieuwe auto's met lage kilometerstanden al voorkomen. Denk aan: slecht schakelen, bonken, slippen, schommelend toerental, verhoogd brandstofverbruik, het niet meer functioneren van de kick-down of in uiterste gevallen zelfs het volledig dienst weigeren van de automaat."

Klachten verhelpen

Ondertussen groeit het marktaandeel van de automatische transmissie al jaren. Dus: "Wordt het autobedrijf steeds vaker geconfronteerd met problemen en klachten aan automaten. Daarom bieden wij garagisten met onze Powerflush-spoelautomaat een uitgelezen kans om klanten met die problemen de helpende hand te bieden. Met die spoelautomaat kan het autobedrijf door dynamisch spoelen, reinigen en volledig verversen van de automatische transmissie snel en effectief de meeste door vervuiling veroorzaakte schakelklachten verhelpen."

Om daar een succes van te maken, ondersteunt Kroon Oil zijn spoelautomaat met: "Afleverdemonstraties op locatie, een goed bereikbare helpdesk en een online ATF- en adapteradvies op voertuigniveau."

Einde aan de levensduurvulling

Overigens adviseert Bruggeman niet te wachten met spoelen tot er problemen zijn: "Neem de spelbeurt in het reguliere onderhoudsprogramma op. Ook bij autofabrikanten die aangeven dat de ATF nooit vervangen hoeft te worden adviseren wij, mede afhankelijk van type en gebruik, de ATF tussen de 60.000 en 120.000 km preventief te spoelen. Daarbij zullen klanten in veel gevallen, ook al hadden zij geen klachten, een verbetering in het schakelgedrag bespeuren. Niet voor niets komen autofabrikanten zelf ook steeds vaker terug van levensduurvulling voor automatische transmissies. Als we de smeeradvisen van nieuwe auto's bekijken, zien we een tendens naar verversingstermijnen voor automatische transmissies in plaats van levensduurvulling. Kortom, regelmatig en preventief onderhoud is bevorderlijk voor de levensduur en kan in veel gevallen dure reparaties voorkomen."



De Powerflush-spoelmachine in. nieuwste gedaan Kroon-Oil ondersteunt het apparaat met: "Afleverdemonstraties op locatie, een goed bereikbare helpdesk en een online ATF- en adapteradvies op voertuigniveau."

Ganzeboom: verversen of spoelen?



Ganzeboom neemt autobedrijven de revisie van een automatische transmissie, maar ook het spoelen, graag uit handen. Voor autobedrijven die het onderhoud liever zelf doen, levert Ganzeboom onderhoudspakketten met filters, pakkingen en olie.

"Autofabrikanten weten inmiddels dat ook 'lifetime olie op termijn toch zijn eigenschappen verliest en teveel verontreinigt", zegt Mark Ganzeboom. "Bovendien worden de bakken met steeds meer versnellingen gevoeliger voor verontreinigde olie. Veel fabrikanten hebben daarom inmiddels de verversingstermijn op 60.000 km gezet. Door onze ervaring weten wij dat ook als er geen termijn is voorgeschreven, het aan te bevelen is om de olie te vervangen met intervallen van 60.000 tot 80.000 km." Maar wat is verversen? "Door de opbouw van een automatische versnellingsbak wordt bij gewoon verversen ongeveer 60 procent van de olie vervangen. Er blijft oude olie achter, vooral in het hydraulische kleppenhuus en in de koppelmvormer. Door de versnellingsbak te 'spoelen' wordt tot 90 procent van de oude olie vervangen. Het spreekt voor zich wat beter is." En: "Bij Ganzeboom vervangen we bij het spoelen, als dat mogelijk is, ook het oliefilter. Voor autobedrijven die dat liever zelf doen, biedt Ganzeboom onderhoudspakketten met filters, pakkingen en olie."

Koelcapaciteit herstellen

Als het nodig is, gaat Ganzeboom ook graag een stapje verder: "Te hoge temperatuur is vaak oorzaak van het voortijdig - kapot gaan van een versnellingsbak. Dat kan komen door te weinig of slechte olie, door een vervuilde oliekoeler of door te hoge belasting bij hoge buitentemperaturen. Bijvoorbeeld door het trekken van een caravan in de bergen. Vaak kunnen wij vervuilde koelers reinigen of vervangen. Of we kunnen de koelcapaciteit vergroten door een extra koeler bij te plaatsen."

Heel nuttig dus, spoelen en zorgen voor goede koeling, maar geen wondermiddelen: "Als er al schade of overmatige slijtage is, kan dit soms tijdelijk voor verbetering zorgen, maar dan is dit geen oplossing. In deze gevallen kan revisie nodig zijn. Voeren wij die uit, dan geven we daar een jaar garantie op."

Autrans: eerst een goede diagnose

Jeroen Trapman ziet dat autobedrijven graag zelf diagnosestellen aan automatische transmissies. Maar: "Dit lukt niet altijd. Veel klachten komen maar sporadisch voor. Met onze ervaring weten wij hoe wij een klacht 'erin' kunnen krijgen. Er wordt nog te vaak gezegd dat spoelen misschien wel helpt, terwijl het gruis in de olie te vinden is. Klanten betalen zo onnodig honderden euro's."

Dat moet dus anders: "Wij delen graag onze kennis via onze gratis technische helpdesk. Komen we er aan de telefoon niet uit, dan nodigen wij onze klanten uit voor een diagnose. In principe is die gratis. Als er kosten worden gemaakt, dan worden die gecrediteerd als de auto daarna



bij ons ter reparatie aangeboden wordt. Wij zijn transparant in prijzen en werkzaamheden. Daarmee ondersteunen wij onze klanten, zodat zij hun klanten ook weer snel en goed kunnen bedienen."

Duidelijk, eerlijk en transparant wil Jeroen Trapman zijn: "Er wordt nog te vaak gezegd dat spoelen misschien wel helpt, terwijl het gruis in de olie te vinden is. Klanten betalen zo onnodig honderden euro's."

Ronald Morien: bij twijfel naar de expert

"Het belangrijkste bij een transmissie, zowel handgeschakeld als automatisch, is dat er voldoende olie in zit", vindt Pieter Bos van Automotive Ronald Morien. "Bij een onderhoudsbeurt worden alle vloeistoffen op niveau gecontroleerd, alleen wordt de transmissie vaak vergeten. Bij sommige automatische versnellingsbakken is controle ook lastig. In zo'n geval zou ik de olie ververset, eens in de twee grote beurten bijvoorbeeld."

Hij raadt verder aan om van de afgetapte olie een monster te nemen om de kwaliteit te bepalen, en om automatische transmissies met enige regelmaat te spoelen met een spoelmachine. "Als onderhoud, niet om problemen op te lossen", zegt hij erbij. "Vaak wordt dit hierdoor niet opgelost, want schade in een versnellingsbak repareer je niet met een spoelbeurt." Hoe dan wel? "Het begint met een duidelijke klachtomschrijving, de vaststelling om welk type transmissie het precies gaat en een goede diagnose. Die moet duidelijk maken wat er in en om de transmissie mis is. Bij twijfel over schade van een automatische transmissie raad ik aan naar een expert te gaan." Wie dat zou kunnen zijn? "Wij van Automotive Ronald Morien zijn hierin gespecialiseerd..."

Forté: spoelen zonder apparaat

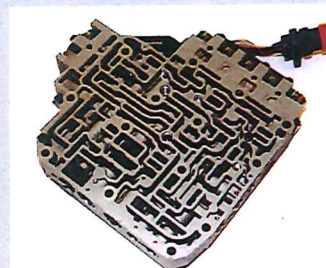
"Met de producten van Forté spoel je een automatische transmissie zonder een spoelapparaat te gebruiken", zegt Peter de Leeuw. En niet alleen voorkom je zo storingen in de toekomst: "Je stelt er ook diagnose mee en je lost er storingen mee op." De Leeuw belooft nogal wat. Hij licht die beloftes graag toe: "Tijdens het flushen met een spoelapparaat gebruikt de automatische versnellingsbak vaak niet alle functies en dus worden niet alle delen van de automaat gereinigd. Bovendien kun je afzien van een flinke investering omdat je geen spoelapparaat nodig hebt."

Hoe dan wel? "Na het toevoegen van Forté Automatic Transmission Treatment aan de bestaande ATF-olie kan de monteur tijdens een proefrit wel alle functies gebruiken, zodat de hele automatische versnellingsbak, inclusief wrijvingsmateriaal op de frictieplaten, koppelvormer en alle olikanaaltjes en de elektro-hydraulische bediening gereinigd worden. De auto een week of 100 km meegeven aan de klant kan ook."

Reinigen tijdens het rijden

De Leeuw ziet een groot voordeel in 'flushen' tijdens het rijden: "De reiniging vindt plaats op bedrijfstemperatuur, bij de juiste frictie en slip van de frictieplaten, en bij de werkelijke stuur- en werkdrukken. Het overgrote deel van de afzettingen lost nu eenmaal makkelijker op bij hogere temperatuur. Tevens worden door de conditionerende werking van ons product de seals en oliekeerringen weer soepel. Dat stopt eventuele lekkage."

Zo'n behandeling kan de oplossing zijn voor een reeks van klachten: "Door veroudering en oxidatie van de ATF ontstaan lakafzettingen en geoxideerde bestanddelen die in de bak achterblijven. Vervang je alleen olie en filter, dan tap je vervuiling in de ATF mee af, maar vervuiling en lakafzettingen in kleine kanaaltjes, in ventielen, op kleppen, op pluizers, op frictiemateriaal en op inwendige oppervlakken niet. Uiteindelijk zorgen deze afzettingen voor functieverstoringen zoals niet meer vloeiend overschakelen, kick-downvertraging, bijgeluiden, bonken, schokkend schakelen en storingsmeldingen." Blijft over de diagnose: "Bekijk daarvoor onze Technische Bulletins (zie: Meer weten?). Daarin zie je precies welke problemen je met onze producten kunt aanpakken."



"Wijken de drukken in dit elektrohydraulisch stuurgedeelte van de automatische transmissie af, dan verstoort dat de schakeling of aansturing van bepaalde functies", zegt Peter de Leeuw. "Die afwijkingen ontstaan door lekkage door uitgeharde O- of keerringen, schuimvorming of lakafzettingen. Door preventief te spoelen met ons product voorkom je dat."



En de handbak?

Natuurlijk is ook de handbak niet helemaal vrij van problemen. Welk onderhoud vraagt die in de werkplaats? En welke reparatiemogelijkheden zijn er? Je vindt de antwoorden op www.amt.nl/11-2018.