

CARGO FLOOR®

Trouble shooter Aandrijfunit zonder druk besturingsventiel 02

Cargo Floor B.V.
is de wereldwijd toonaangevende fabrikant en leverancier van horizontaal werkende laad- en los transportsystemen.

TROUBLE SHOOTER

Om de trouble shooting van een aandrijfunit zonder druk zo snel mogelijk - en zonder problemen - te laten verlopen, verzoeken wij u deze instructie nauwkeurig op te volgen.

Drukloos houdt in dat tijdens het inschakelen van de aandrijfeenheid met de elektrische schakelaar geen enkele reactie optreedt van de unit zelf en er geen hoorbare (voelbare) verandering van de olie-stroom optreedt. Indien er hydraulische drukmeters zijn aangesloten, treed geen verandering van drukken op.

Lees vooral ook het hoofdstuk "Belangrijke adviezen en richtlijnen" aandachtig door!

INHOUDSOPGAVE

Inhoudsopgave.....	2
Belangrijke adviezen en richtlijnen voor de ingebruikname	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Instructie voor de Diagnose stelling.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Onderdelen genoemd in deze instructie	7
Elektrische storing.....	8
Bedienplunjer in de middenstand	9
Oorzaken bedienplunjer in de middenstand	10
Vervuiling drukbegrenzingsventiel.....	11

BELANGRIJKE ADVIEZEN EN RICHTLIJNEN VOOR DE INGEBRUIKNAME

Voordat u het Cargo Floor laad- en lossysteem in gebruik gaat nemen, dient u de volgende adviezen op te volgen en de aangegeven controlepunten te controleren zodat er geen schade aan het Cargo Floor systeem en het voertuig kan ontstaan.

Het is noodzakelijk dat u alle aandachtspunten doorneemt voordat u het Cargo Floor systeem in gebruik neemt en er geen lading in het voertuig zit. Ook dient de werking van de verschillende bedienerschakelaars/ventielen vooraf zonder lading te worden uitgevoerd zodat men goed weet hoe het systeem werkt. Ons primaire advies is dit te doen tijdens het ophalen van het voertuig bij uw leverancier zodat uw deskundige leverancier eventuele vragen kan beantwoorden en u adequaat kan begeleiden.

Belangrijk:

- Controleer altijd of de door u gewenste en geselecteerde transportrichting (lossen/laden) daadwerkelijk is geactiveerd en plaatsvindt!!
- Indien het systeem niet in werking treedt zet u het Cargo Floor systeem en de hydraulische pomp uit daarna dient u altijd onderstaande adviezen en richtlijnen op te volgen. Blijf nooit onnodig lang proberen dit kan tot grote schade aan uw Cargo Floor systeem en/of voertuig leiden.
- Na gebruik van het Cargo Floor systeem dient deze en de hydrauliekpomp altijd volledig te worden uitgezet. Schakelaars in de "0" positie, hendel in de neutrale stand.

Bij twijfel of onduidelijkheid rondom deze adviezen en richtlijnen dient u altijd contact op te nemen met uw leverancier of een officiële werkplaats.

Ieder Cargo Floor systeem wordt standaard geleverd met een bedieningshandleiding, indien deze niet aanwezig is dient u contact op te nemen met uw leverancier of deze te downloaden via de officiële website van Cargo Floor: www.cargofloor.com

- A) Open altijd eerst de deuren van het voertuig voordat de hydraulische pomp wordt aangezet. Let op! Drukopbouw tegen de deuren kan ervoor zorgen dat deze met kracht vanzelf openschieten. Daarnaast bestaat de mogelijkheid dat een deel van de lading bij het openen er vanzelf uitvalt, zorg er daarom voor dat u te allen tijde **UIT DE BUURT BLIJFT**, het product zou op u kunnen vallen! Beide kan leiden tot schade en/of verwondingen! Gebruik daarom altijd, indien aanwezig, de pneumatische deurvergrendeling
- B) 1. Controleer of de (snel) koppelingen van het voertuig correct zijn aangesloten op de P (Pers) en de T (Tank/retour). Let er ook op of de koppelingen volledig tot het eind zijn aangedraaid dan wel de volledige weg in elkaar zijn geschoven.
BELANGRIJK: de pers- en retouraansluitingen mogen nooit omgedraaid of verwisseld worden voorkom bij het aansluiten dat er vuil of water in de leidingen komt!
2. Controleer voor het aankoppelen of de aanwezige terugslagkleppen eenvoudig open kunnen (controle; de terugslagkleppen moeten te allen tijde met de vinger kunnen worden opgedrukt, indien dit niet het geval is bestaat de kans dat er opgebouwde druk zit in de hydrauliek leidingen waardoor het systeem niet in werking zal treden).
LET OP: Fout aangesloten of niet geopende hydraulische koppelingen zullen tot ernstige schade aan het Cargo Floor systeem alsmede het voertuig leiden.
- C) Het voertuig (pomp) dient te zijn voorzien van haar eigen drukveiligheidsventiel welke dient te zijn afgesteld op de maximum druk voor het systeem (zie technische specificaties). Controleer bij een eventueel aanwezige dubbele functie- hendel (functie; kipper/Cargo Floor) dat deze in de stand Cargo Floor staat- Een niet juist afgesteld drukveiligheidsventiel op het voertuig kan tot schade leiden aan het Cargo Floor systeem, de oplegger alsmede het voertuig.
- D) Het voertuig dient tijdens de werking altijd op de (hand) rem staan. U dient echter tijdig het voertuig naar voren te bewegen waardoor het voertuig sneller gelost kan worden tevens wordt hierdoor een onnodige overbelasting en slijtage aan de vloer alsmede aan het voertuig voorkomen.
- E) Het gebruik van een draadloze afstandsbediening is alleen toegestaan indien de volledige werking is getest voor ieder begin van het laden of lossen. Er dient altijd te worden gecontroleerd of men de functie die men heeft gekozen ook daadwerkelijk in werking is gezet. Als men bijvoorbeeld per abuis de laadfunctie heeft ingedrukt terwijl men wil lossen dan zal er onherroepelijk schade kunnen ontstaan aan het Cargo Floor systeem alsmede het voertuig.

- F) Tijdens de werking van het Cargo Floor systeem dienen alle aanwezige STOP- en bedienknoppen/hendels vrij toegankelijk te zijn.
- G) Het persfilterelement dient tenminste 1 keer per jaar te worden vervangen. Indien de koppelingen tussen het voertuig en het Cargo Floor systeem regelmatig worden losgemaakt is het raadzaam regelmatig het persfilter te controleren op aanwezige vervuiling en het persfilterelement vaker te vervangen. Controleer ook het eventueel aanwezige retourfilter (geen levering Cargo Floor) Bij het niet tijdig vervangen van een filterelement bestaat de mogelijkheid dat er schade dan wel storingen ontstaan aan het Cargo Floor systeem alsmede aan het voertuig.
- H) Alle bewegende delen van het Cargo Floor systeem dienen te zijn afgeschermd. Daarnaast mag men zich nooit bevinden binnen 10 meter van een in werking zijnd Cargo Floor systeem.
- I) Bij storingen/werkzaamheden mag het Cargo Floor systeem alleen benaderd worden nadat alle apparatuur, waaronder de hydraulische pomp, is uitgeschakeld. En het Cargo Floor systeem elektrisch en hydraulisch is losgekoppeld van voeding en pomp.
- J) De boutbevestigingen van de aluminium vloerprofielen aan het Cargo Floor systeem dienen regelmatig te worden gecontroleerd op het eventueel loszitten. Controle kan eenvoudig geschieden in het voertuig op de vloer door vakbekwaam personeel. Hierbij dient het Cargo Floor systeem in onbeladen toestand ingeschakeld te worden en dient de persoon zijn vinger half op de vloerplank en de aanwezige schroef te leggen. Er mag hierbij geen onderlinge beweging/speling tussen vloerprofiel en schroef merkbaar zijn. Het niet controleren van deze bevestigingen kan eventueel tot schade leiden aan het Cargo Floor systeem. Tijdens deze controle dient er een tweede persoon aanwezig te zijn om het Cargo Floor systeem uit te kunnen schakelen.
- K) Controleer of de minimaal voorgeschreven oliehoeveelheid aanwezig is (150 ltr.). Te weinig olie in de hydrauliektank zal tot schade leiden aan zowel de pomp alsmede het Cargo Floor systeem.
- L) Sta niet toe dat er meer dan 16 slagen per minuut gemaakt worden. Alleen een CF500 SLC Power Speed Cargo Floor systeem kan 23 slagen per minuut maken. Meer slagen kan schade aan de oplegger en trekker veroorzaken.
- M) Het gebruik van te kleine diameters van de hydrauliekleidingen, koppelingen en slangen zal tot schade leiden.
- N) Bij het niet in werking komen of bij de constatering van een onjuiste werking van het Cargo Floor systeem dient het Cargo Floor systeem en de hydrauliekpomp direct te worden uitgezet. Hierna zal men eerst alle controlepunten moeten doorlopen voordat men de pomp en het Cargo Floor systeem weer mag inschakelen. Om oververhitting van de olie te voorkomen dient u regelmatig de olietemperatuur te controleren door VOORZICHTIG en BEHOEDZAAM met uw hand aan de leiding en of olietank te voelen. Indien u uw hand hier niet op kan houden dient u direct te stoppen **WAARSCHUWING: AANRAKING VAN OVERVERHITTE OLIE EN ONDERDELEN KAN TOT BRANDWONDEN LEIDEN!**
- O) De oorzaak van het niet werken of in werking komen van het Cargo Floor systeem kan ook liggen aan eventueel andere aanwezige hydraulische componenten die al dan niet op hetzelfde hydraulische circuit van het Cargo Floor systeem zijn aangesloten.
- P) Het eventueel vastklemmen van de vloerprofielen door het vervoer van verkeerde niet toegestane lading alsmede het eventueel vastvriezen van de vloer of het product aan de vloer kan eventueel tot schade leiden aan het Cargo Floor systeem alsmede aan het voertuig. Advies: bij bevriezing stop het systeem en probeer een hal (verwarmde ruimte) te vinden om het product te laten ontdooien.
- Q) Omdat de elektrische stroomvoorziening van het Cargo Floor systeem vaak wordt aangesloten op het licht circuit van het voertuig is het raadzaam de verlichting tijdens de werking van het systeem in te schakelen en ingeschakeld te houden.
- R) Onderhoud van en reparatie aan het Cargo Floor systeem mag alleen door bekwaam personeel worden uitgevoerd. Er dienen te allen tijde originele Cargo Floor onderdelen te worden ingezet om een toekomstige goede en lange levensduur van het Cargo Floor systeem te kunnen garanderen.
- S) Met betrekking tot het maximaal gewicht dat u mag laden op uw voertuig dienen te allen tijde de richtlijnen van de wet gevolgd te worden. Ook als het systeem meer kan transporteren, bepaalt de wet de maximale limiet. Veel te zware belading kan eventueel ook tot schade leiden aan het Cargo Floor systeem alsmede aan het voertuig.
- T) Controleer of de juiste type en kwaliteit hydrauliek olie is toegepast Het gebruik van verkeerde olie kan eventueel tot schade leiden aan het Cargo Floor systeem alsmede aan de pomp.

- U) Controleer het voertuig op de juiste spanning / voltage. Alsmede of er geen open elektrische verbindingen zijn. Een ondeugdelijke elektrische installatie kan eventueel tot schade leiden aan het Cargo Floor systeem alsmede aan het voertuig.
- V) Controleer of het eventueel aanwezige kopschot soepel en goed functioneert. Een goed functionerend kopschot zorgt voor een schone en snelle lossing van het product. Een niet goed functionerend kopschot kan tot verlenging van de lostijd en schade aan het voertuig leiden.
- W) Gebruik van het Cargo Floor systeem door een onbekwaam persoon kan eventueel tot schade leiden aan het Cargo Floor systeem alsmede aan het voertuig.
- X) Een te hoge olietemperatuur zal absoluut leiden tot schade aan het Cargo Floor systeem alsmede aan de overige hydraulische componenten waaronder de pomp.
- Y) Het is te allen tijde raadzaam om ervoor te zorgen dat het Cargo Floor systeem wordt gestopt op het moment dat alle zuigerstangen ingetrokken staan. (Dit is normaliter het geval als alle vloerprofielen in z'n geheel richting de loskant (deuren van het voertuig) staat. Indien de zuigerstangen niet zijn ingetrokken kan dit tot schade leiden aan het Cargo Floor systeem.
- Z) Om schade aan de vloerprofielen te voorkomen dient men voorzichtig te zijn en de storthoogte zoveel mogelijk te beperken. Daarnaast bestaat de mogelijkheid dat door het toch transporteren van niet toegestane agressieve, corrosieve, hete, harde, scherpe en kleverige materialen schade kan ontstaan aan het Cargo Floor systeem alsmede aan het voertuig. Vermijd altijd het laden en lossen van scherpe producten U bent hierbij altijd zeker indien de lading zachter is dan de hardheid van de vloerprofielen, gebruik bij twijfel een beschermkleed of raadpleeg uw leverancier.
- AA) Heftruckoverrijdbaarheid. In principe zijn alle vloeren overrijdbaar met een heftruck maar raadpleeg altijd vooraf uw leverancier welke belastingen op uw voertuig zijn toegestaan. Overbelasting kan absoluut leiden tot schade aan het Cargo Floor systeem alsmede aan het voertuig.
- BB) Indien men de noodbediening(en) heeft gebruikt dienen deze altijd weer in de oorspronkelijke niet geactiveerde stand terug te worden gezet.
- CC) Controleer tijdens het werken van het systeem of de olie niet te heet wordt. Dit kunt u eenvoudig doen door tijdens de werking met uw hand aan de zijkant van de olietank te voelen. Indien de olie zo heet is dat u uw hand niet op de tank kunt houden dient u de pomp direct uit te zetten om de olie te laten afkoelen. Daarnaast dient u te controleren waar de oorzaak van het te heet worden van de olie zou kunnen liggen. Blijf nooit doorgaan met laden of lossen als de olie te heet is dat zal onherroepelijk tot schade aan het Cargo Floor systeem alsmede aan de overige hydraulische componenten leiden.
WAARSCHUWING: AANRAKING VAN OVERVERHITTE OLIE EN ONDERDELEN KAN TOT BRANDWONDEN/LETSEL LEIDEN!
Optie: uw Cargo Floor schuifvloersysteem is mogelijk voorzien van een olietemperatuur veiligheidsschakelaar, welke het systeem automatisch zal uitschakelen als de olie begint te oververhitten.
- DD) Bij het laden en lossen van stukgoed is het van belang dat men een gelijkmatige gewichtsverdeling op de vloer realiseert. Zonder gelijkmatige gewichtsverdeling op de vloer bestaat de kans dat de lading blijft staan. Tip: plaats bij transport van pallets zo nodig zachthouten planken van ca. 300 x 18 x 2350 mm om de druk beter te verdelen.
- EE) Constante druk van de lading tegen het kopschot of de deuren kan tot extra slijtage aan het complete systeem lijden. Ook kan de constructie hierdoor beschadigd raken. Vraag uw leverancier of er mogelijkheden zijn tot optimalisatie zodat problemen voorkomen worden.
- FF) De gebruiker/operator/chauffeur die het Cargo Floor systeem bedient, is te allen tijde verplicht in de veilige nabijheid van het Cargo Floor systeem te blijven vanaf het moment van inschakelen van de hydrauliekpomp tot aan het moment van uitschakelen van de hydrauliekpomp. Hij dient erop toe te zien dat er geen gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Bij hapering van het proces of bij de aanwezigheid van derden zal hij het Cargo Floor systeem, dan wel de hydrauliekpomp, direct moeten uitschakelen.
- GG) Zonder toestemming mogen er geen wijzigingen/modificaties/veranderingen/instellingen aan welk onderdeel van het Cargo Floor systeem dan ook gedaan worden.

GARANTIE

Eventuele garantie wordt alleen toegekend mits vooraf toestemming door Cargo Floor B.V. is verleend! Bij garantie aanvragen dient u altijd vooraf een garantieaanvraagformulier in te vullen en Cargo Floor B.V. toe te sturen. Het garantieaanvraagformulier kunt u eenvoudig via het internet vinden op www.cargofloor.com. Het is hierbij altijd belangrijk het Cargo Floor systeemnummer op te geven.

NOODSTOP

In NOODGEVALLEN kan het Cargo Floor systeem op de volgende manieren worden stopgezet:

- Door het indrukken van de rode stopknop op een van de bedieningen;
- Door alle schakelaars in positie "0" te zetten;
- Door de hendel van het besturingsventiel in de midden "0" stand te zetten (alleen A of B bediening)
- Door de PTO pomp/motor uit te zetten;
- De hoofdstroomvoorziening uitzetten;
- Motor of het elektro-hydraulische aggregaat uitzetten.

De WAARSCHUWINGSSTICKER bevindt zich in de buurt van het bedieningskastje.



The sticker is yellow with black and red text and symbols. It features the word 'CAUTION' in large black letters at the top and bottom. The central text is in three languages: English, Dutch, and Dutch. The English text includes 'Important tips before the Cargo Floor system can be put into operation:' followed by a list of instructions. The Dutch text includes 'Wichtige Anweisung vor der Inbetriebnahme des Cargo Floor Systems:' followed by a list of instructions. The Dutch text includes 'Belangrijke aanwijzing voordat het Cargo Floor-systeem in gebruik mag worden genomen:' followed by a list of instructions. The sticker also features several warning symbols: a person being struck by a falling object, a hand being struck by a moving part, a person standing near a moving part, a stop sign, and a book icon. There is also a QR code and the Cargo Floor logo with the website address www.cargofloor.com.

Eng

CAUTION

Important tips before the Cargo Floor system can be put into operation:

- Always consult the operation manual first.
- Always determine and check the direction of transport.
- People must always maintain a distance of at least 10 metres from a working Cargo Floor system.
- After use, always switch the Cargo Floor system back to the non-activated neutral (0) position.
- By **maintenance work**, switch off everything and disconnect the Hydraulics.

D

Wichtige Anweisung vor der Inbetriebnahme des Cargo Floor Systems:

- Immer erst die Bedienungsanleitung lesen.
- Zuerst immer die gewünschte Transportrichtung bestimmen und kontrollieren.
- Vom aktivierten Cargo Floor System müssen Personen mindestens 10 Meter Abstand halten.
- Nach dem Einsatz das Cargo Floor System in die nicht aktivierten, neutralen Null-Stellungen (0) zurücksetzen.
- Bei **Wartungsarbeiten**, alles ausschalten und die Hydraulik abkuppeln

NL

Belangrijke aanwijzing voordat het Cargo Floor-systeem in gebruik mag worden genomen:

- altijd eerst de bedieningshandleiding raadplegen.
- altijd eerst de gewenste transport richting bepalen en controleren.
- Personen moeten altijd tenminste 10 meter afstand houden van een werkend Cargo Floor systeem.
- Na gebruik altijd het Cargo Floor systeem in de niet geactiveerde neutrale (0) posities terugzetten
- Bij **onderhoudswerkzaamheden**, alles uitschakelen en de hydrauliek loskoppelen

KEEP CLEAR AT ALL TIMES !!

CAUTION

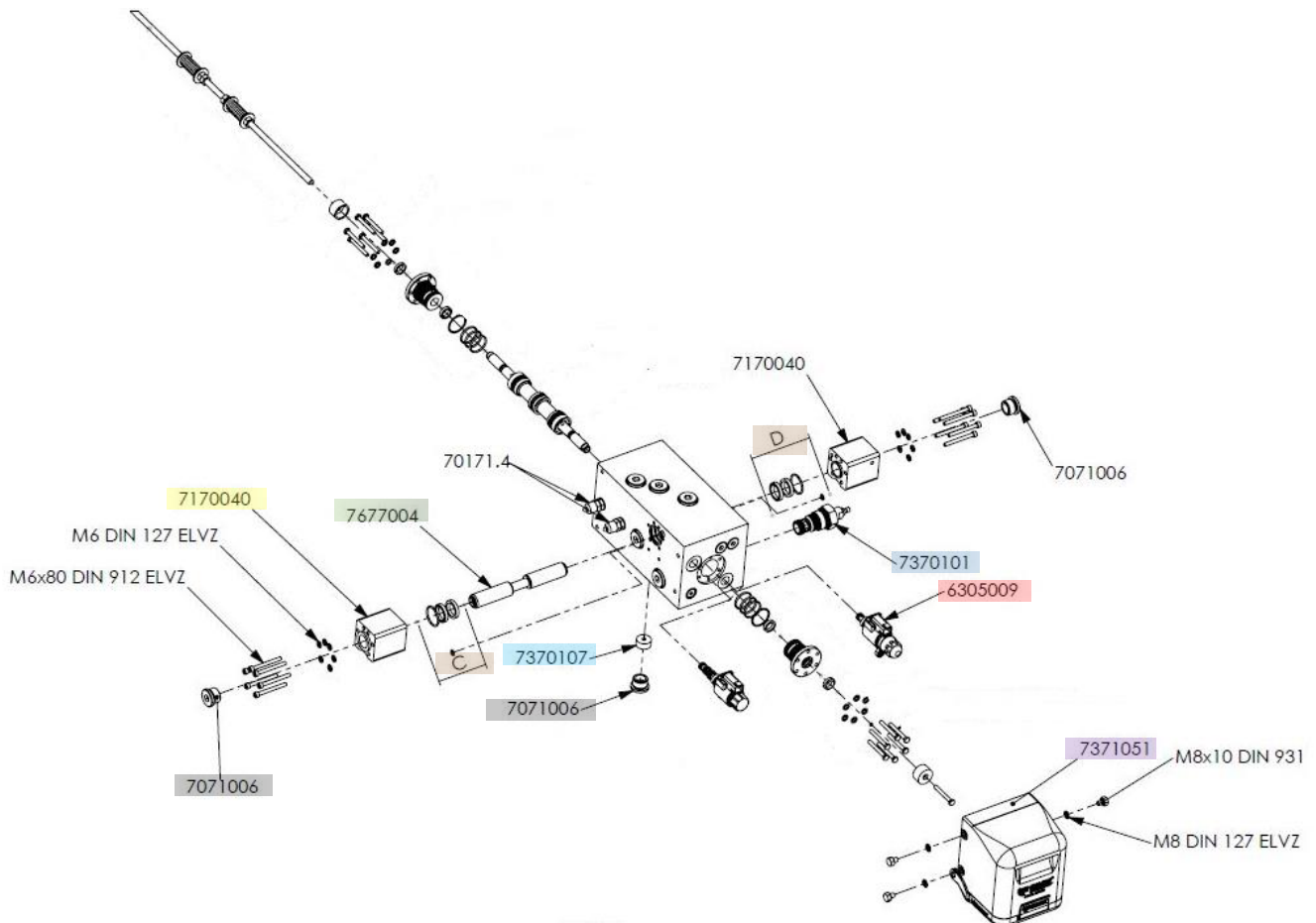
CAUTION

CARGO FLOOR®
HORIZONTAL LOADING-/UNLOADING SYSTEM
www.cargofloor.com

5.0316.05-13

Met deze instructie bent u in staat om snel - en op de juiste wijze – het probleem van een Cargo Floor aandrijfeenheid die geen druk heeft is op te lossen. Wij gaan hierbij wel vanuit dat de pomp juist functioneert en de hydraulische aansluitingen goed en correct zijn aangekoppeld.

ONDERDELEN GENOEMD IN DEZE INSTRUCTIE



7677004 Bedienplunjer L.= 195 mm. / D.= 25 mm. compleet

6305009 Magneet + stift 24V Cargo Floor (GS02) (incl. rode noodbediening)

7370101 Drukstift drukbegrenzingsventiel

7371051 Beschermkap besturingsventiel 02

7370107 Drossel Ø 6,5 mm (besturingsventiel 02)

7071006 Inbus kraagplug 3/4 incl. dichting

7170040 Deksel bedienplunjer besturingsventiel 02

C + D Afdichtingen bedienplunjer en deksel bedienplunjer

Benodigde gereedschappen:

- Steekring sleutels 13, 32
- Inbus sleutel 12 mm
- Rolmaat
- Blaaspistool
- Olie opvangbak

REDEN 1: EEN ELEKTRISCHE STORING

Om te kijken of er sprake is van een elektrische of hydraulische storing van de aandrijfunit zonder druk, dient eerst de noodbediening van de GS02 geactiveerd te worden.

Verwijder de deksel die zich onderaan de beschermkap van het besturingsventiel bevindt.

LET OP DAT DE DEUREN GEOPEND ZIJN!

U dient bij gebruik van deze handbediening er altijd voor te zorgen dat deze na gebruik weer in de oude NIET-geactiveerde stand worden gezet.

Activeren noodbediening: AAN/UIT (=AAN)

Verwijder de gele borgklip, vervolgens de rode knop bovenop de aan/uit GS02 spoel indraaien (met de klok mee), tot aan de blokkade.

Deactiveren noodbedieningen: AAN/UIT (=UIT)

De rode knop bovenop de aan/uit GS02 spoel uitdraaien (tegen de klok in) tot aan de klik en plaats de gele borgklip terug. Het systeem gaat "uit".



Indien de aandrijfunit aangaat bij het bedienen van de noodbediening is er sprake van een elektrische storing.

Mogelijke elektrische storingen kunnen zijn:

- Storing in de verlichting, waardoor zekering van de verlichting doorgebrand is en de stroomvoorziening naar de aandrijfunit is onderbroken
- Storing in stroomverdeeldoos van de oplegger of de stroomvoorziening naar de aandrijfunit is te zwak of onderbroken
- Storing in de bedrading van de aandrijfunit
- Storing in de elektrische magneet (spoel) van GS02 AAN/UIT.

In schakelaar CF7 (of CF3) zit een zekering; deze kan als gevolg van een kortsluiting doorgebrand zijn.

Een elektrische storing moet verholpen worden zodat de aandrijfunit weer normaal functioneert.

De noodbediening mag **nooit** continu bediend zijn omdat dit schade kan toebrengen aan de oplegger en levensgevaar kan veroorzaken.

Mocht de aandrijfunit met de noodbediening **niet aan** gaan, dan is er sprake van een hydraulische storing. Ga dan verder in de volge hoofdstukken.

REDEN 2: DE BEDIENPLUNJER STAAT IN DE MIDDENSTAND

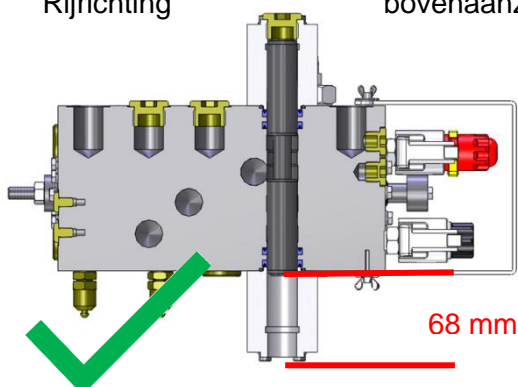
Als eerste moet gekeken worden in welke stand de bedienplunjer (welke verantwoordelijk is voor de functies laden/lossen) staat. Indien deze in de middenpositie is blijven staan dan is er een drukloze verbinding tussen de pers en de retour.

Om de positie van de bedienplunjer te bepalen moet de 3/4 inbuskraagplug (7071006) uit de bedienplunjerdeksel (7170040) geschroefd worden met een inbusleutel 12 mm. Hierbij zal een klein beetje olie uit de opening stromen, vang deze olie op in een opvangbak. Vervolgens kan de stand van de bedienplunjer gemeten worden door met rolmaat van de buitenzijde van de bedienplunjerdeksel tot aan de bedienplunjer te gaan. (Attentie: gebruik geen schuifmaat voor het meten.)



Rijrichting

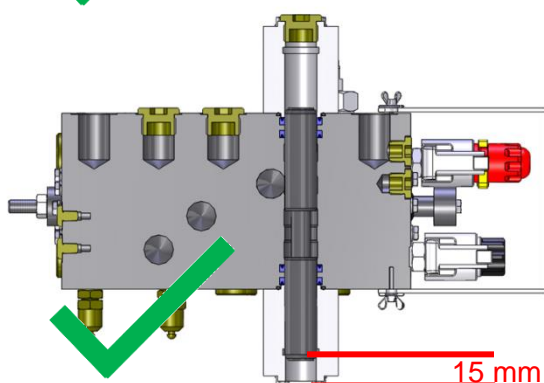
bovenaanzicht



Meet de diepte van de bedienplunjer met een rolmaat. Is de diepte 68 mm, dan staat de plunjer in de stand lossen.

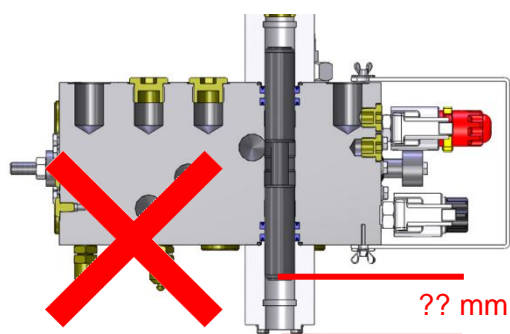
Deze positie is niet de oorzaak van de drukloze aandrijfunit.

Ga naar hoofdstuk: [vervuiling druckbegrenzingsventiel](#)



Meet de diepte van de bedienplunjer met een rolmaat. Is de diepte 15 mm, dan staat de plunjer in de stand laden. Deze positie is niet de oorzaak van de drukloze aandrijfunit.

Ga naar hoofdstuk: [vervuiling druckbegrenzingsventiel](#)



Meet de diepte van de bedienplunjer met een rolmaat. Is de diepte een andere waarde dan 15 of 68 mm, dan staat de bedienplunjer in de middenstand.

Deze stand zorgt voor aandrijfunit zonder druk waardoor deze niet aangaat.

Ga naar hoofdstuk: [orzaken bedienplunjer in de middenstand.](#)

OORZAKEN BEDIENPLUNJER IN DE MIDDENSTAND

De plunjer kan na het meten in de eindpositie gedrukt worden, dit wil zeggen: in de richting van de dwarstraversen. Daarna kunt u het ventiel weer in elkaar zetten. Als u nu met de schakelaar de functie lossen kiest zal de aandrijfunit gaan lossen. Om toekomstige storingen van deze aard te voorkomen, raden wij u aan om te onderzoeken waarom de plunjer in de middenstand is blijven staan. U kunt dit doen aan de hand van de volgende aanwijzingen, waarna u de reden van de storing weg kunt nemen.

Er zijn maar drie redenen waarom de plunjer in de middenstand is blijven staan:

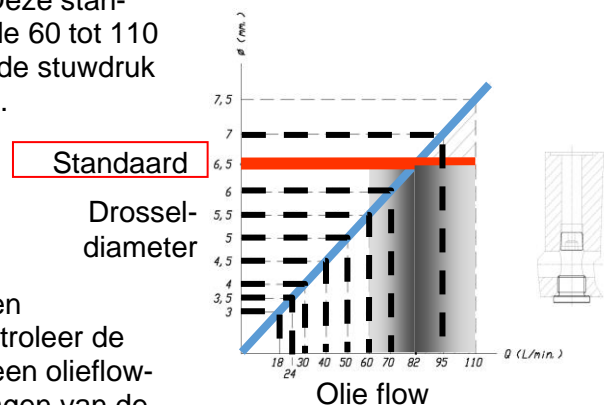
- 1. De olie flow van de pomp is te laag in vergelijking met het gaatje in de drossel (zie ook de bedieningshandleiding)**
- 2. De druk- en retouraansluitingen tussen trekker en oplegger zijn verkeerd aangesloten**
- 3. De afdichtingen van de plunjer zijn door oververhitting beschadigd.**

1. De olie flow van de pomp is te laag in vergelijking met het gaatje in de drossel

De standaard drossel bij een E-bediend systeem heeft een diameter van 6,5 mm. Deze drossel bouwt de druk op die ervoor zorgt dat de bedienplunjer door het midden tot de eindpositie wordt geduwd bij het omschakelen van laden op lossen (of omgekeerd). Deze standaard drossel is geschikt voor een olie flow van tussen de 60 tot 110 liter per minuut. Deze drossel bouwt in dit geval voldoende stuwdruk op om de bedienplunjer door de middenpositie te duwen.

Indien de olie flow van de pomp onder de 60 liter per minuut zit kan het zijn dat de plunjer niet door de middenpositie heen komt en de aandrijfunit daardoor zonder druk komt te zitten.

Een indicatie voor een te lage flow is de snelheid van het lossen. Als het lossen van een complete lading meer dan 10 minuten duurt, kan men van een te lage flow uitgaan. Als dit het geval is dan controleer de olie flow van de pomp: het beste kan men dit doen met een olieflowmeter. Het alternatief is een minuut lang de complete slagen van de drive unit te tellen en dit de vermeerderen met 8,5. De uitkomst hiervan is het aantal liter per minuut.



2. De druk- en retouraansluitingen tussen trekker en oplegger zijn verkeerd aangesloten

Als de druk- en retourleiding verkeerd is aangesloten zal dit (naast dat dit de reden kan zijn van andere problemen) ervoor zorgen dat de plunjer in het midden blijft staan als de ladingsrichting omgedraaid wordt. (Dit komt doordat de stuwdruk aan de verkeerde kant van de drossel opbouwt en daardoor is deze niet beschikbaar om de bedienplunjer door het midden te drukken.) Een indicatie dat dit het geval is: de aandrijfunit begint onmiddellijk te lopen als de pomp aangezet wordt, dit ondanks dat de schakelaar in de UIT positie staat en de noodbediening niet geactiveerd werd.

Het meten van de drukken bij het besturingsventiel kan dit ook bevestigen: de hogere druk wordt gemeten op M2 in plaats van M1.

Let op!

Controleer eerst het filterelement voordat u de leidingen juist aansluit. Bij het verkeerd aansluiten van de leidingen wordt het filterelement helemaal uit elkaar gedrukt. Als het defecte element vervolgens niet vervangen wordt, spoelen losgeraakte filterdelen in het besturingsventiel.

3. De afdichtingen van de plunjer zijn door oververhitting beschadigd

Of dit het geval is, kunt u zo vaststellen: probeer de plunjer met de hand naar de eindpositie te drukken. U zult merken dat dit bijna onmogelijk is. Stukjes van de defecte afdichtingen zijn vast gaan zitten tussen de plunjer en het ventielhuis. De plunjer heeft daardoor veel meer drukopbouw dan normaal is nodig om door de middenpositie te komen. Hierdoor is voldoende kracht voorhanden om de plunjer uit het midden door te drukken. Is het bewegen van de plunjer met de hand onmogelijk dan kunt u in het draadgat van de plunjer een M10 bout (L.= ong. 80 mm) schroeven. Hiermee kunt u dan van buiten het besturingsventiel meer kracht op de plunjer uitoefenen.

Natuurlijk dienen de afdichting vervangen te worden. Daar de reden van de defecte afdichtingen te hete olie is zullen alle afdichtingen die hiermee in contact gekomen zijn vervangen moeten worden. Eveneens moet gekeken worden naar waarom de olie oververhit is geraakt, zodat dit in de toekomst voorkomen kan worden. Om alle oorzaken hiervan door te nemen verzoeken wij u contact op te nemen met Cargo Floor B.V.

REDEN 3: VERVUILING VAN HET DRUKBEGRENZINGSVENTIEL

De 3^{de} en laatste reden: het drukbegrenzingsventiel (7370101) is vervuild. De plunjer (geel gearceerd in de afbeelding hieronder) van dit drukventiel sluit hierdoor niet meer. Dit ventiel heeft een dubbele functie, het stuurt samen met de magneet + stift 24V Cargo Floor GS02 (6305009) de aan/uit functie van de aandrijfunit aan. Daarnaast functioneert het, als de unit aanstaat, als drukbegrenzingsventiel.

Let op!

Verander nooit de instelling van dit drukbegrenzingsventiel door het inbusboutje te verdraaien.

Bij het nakijken neemt u dit ventiel in als één geheel uit het blok en moet u deze niet verder uit elkaar halen!

Als de aandrijfunit ingeschakeld wordt, wordt de plunjer in de punt van dit drukventiel aangedrukt waardoor de vrije verbinding met de olie in de tank onderbroken wordt. (De plunjer laat zich weer wegdrücken als de unit uitgeschakeld wordt of wanneer de druk 225 bar bereikt, dit is de overdrukinstelling.)

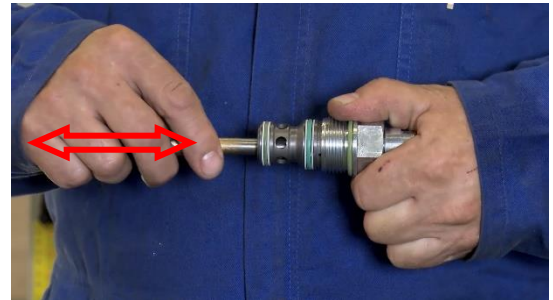
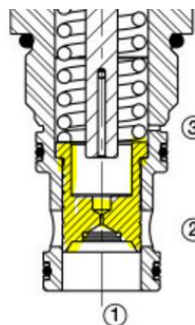
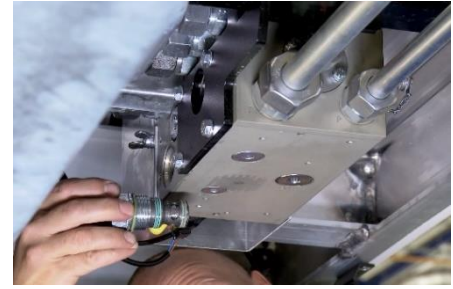
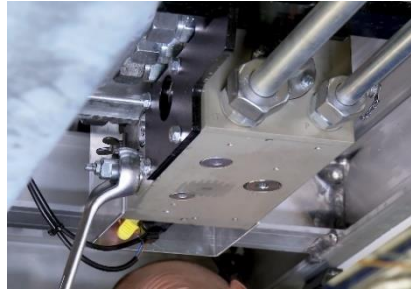
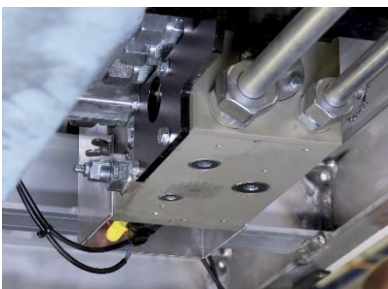
Wanneer de plunjer niet sluiten kan, dan kan de aandrijfunit niet inschakelen.

De oorzaak van het niet sluiten kan vervuiling zijn. Om dit te controleren dient u het complete ventiel uit het besturingsventiel te schroeven (sleutel 32 mm). Hierna kunt u dit ventiel onderzoeken op vervuiling.

Er zijn hierbij twee vormen van vervuiling denkbaar:

1. Zichtbare vervuiling

Deze kunt u zien en moet verwijderd worden zodat de plunjer zich weer vrij in de punt kan bewegen en zelfstandig door de veerdruk weer sluit.



2. Niet zichtbare vervuiling

Deze bevindt zich achter de zeef in de top van het drukbegrenzingsventiel. Deze vervuiling kunt u niet zien en hier kunt u ook niet bij. De reden dat hier vervuiling terecht gekomen is, is dat de persen retourleiding (P en T) tussen trekker en oplegger verkeerdom aangesloten zijn geweest. In de tijd dat deze verkeerdom aangesloten zijn geweest heeft zich het vuil hier opgehoopt. Nadat de leidingen correct zijn aangesloten is deze vervuiling in het kleine gaatje (rood gemarkeerd op de afbeelding op de vorige pagina) gespoeld. Als dit gaatje verstopt zit kan de plunjer niet sluiten en gaat de aandrijfunit niet aan. Om deze onzichtbare vervuiling te verwijderen kan met proberen deze eruit te blazen. Blaas met een luchtpistool door de zeef heen. Wat lucht/oliemengsel kan dan uit het kleine gaatje, dat zich onder de draad bevindt lopen. Mocht dit lukken dan is het mogelijk dat het ventiel zijn functie waar kan vervullen. Het wegblazen van deze vervuiling geeft helaas geen 100 % zekerheid inzake de correcte werking en wij raden aan dat u het onderdeel vervangt. Wanneer doorblazen geen effect heeft, is de enigste oplossing voor deze storing het vervangen van dit ventiel.



CONTACT GEGEVENS

Post en bezoekadres:

Cargo Floor B.V.
Byte 14
7741 MK Coevorden
Nederland

Telefoonnummer: +31 524 593 900
E-mail: info@cargofloor.com
Website: www.cargofloor.com

Bestelling van “spare parts”:

E-mail adres: sales2@cargofloor.com
Direct doorkiesnummer: +31 524 593 922

Aftersales (technische vragen en storingen)

E-mail adres: as@cargofloor.com
Direct doorkiesnummer: +31 524 593 981 / +31 524 593 991