



## Babbels 2012-2 Renovatie Alde 2910 in een SMV440

Wij dachten in het voorjaar lekker van de Alde 2910 in onze SMV 440 te kunnen genieten. Helaas geeft de kachel geen sjoege en zo iets gebeurt natuurlijk altijd als je in het buitenland verblijft, ver van de Nederlandse experts.

Dit jaar zijn we wat aan de vroege kant met de vakantie. Na ruim 350 kilometer stoppen we in Arlon, waar het koud blijkt. Dus wordt de kachel, een Alde 2910, opgestart. Het blijft bij diverse pogingen, maar hij valt niet aan de praat te krijgen. Ik krijg de indruk dat er geen gas naar de waakvlam gaat. Een paar dagen later zijn we aan de Middellandse Zee en zet ik een andere drukregelaar op de gasfles; je weet tenslotte maar nooit. Ook deze poging blijkt tevergeefs. De volgende stap is demontage van de brander, dus de gasaansluiting losnemen en de tien parkers waarmee de brander aan de kachel zit losdraaien. Ik trek het hele zaakje voorzichtig naar beneden, in verband met het thermokoppel.

### Vruchteloze pogingen

Nu stel ik de waakvlam iets hoger af - in eerste instantie natuurlijk te hoog - en bouw alles daarna weer in. Inmiddels heb ik behoorlijke spierpijn van het lange tijd in een onnatuurlijke houding te zitten. De kachel doet het. Omdat er overdag een lekkere temperatuur heerst zetten we hem uit. Ik vul nog wat water aan; je wilt de zaak tenslotte niet laten droogkoken. Dat was tenminste de gedachte die ik toen had. Het wordt 's avonds fris, dus de kachel maar opgestart. Het blijft bij een groot aantal vruchteloze pogingen. De volgende dag neem ik de brander weer los en doe de nare ontdekking dat deze nat blijkt. Ik heb wel eens eerder gehoord dat deze kachel op den duur kan gaan lekken, doordat de zaak is doorgeroest.

### Veel troep

In mijn optimisme van het moment denk ik: 'dat laat ik gewoon even repareren.' Die Fransen hebben tenslotte de Concorde gebouwd en laten al jaren een TGV rijden; vaklui genoeg, dus. Ik haal de kachel compleet uit de caravan en maak de bekleding los door de popnageltjes te doorboren met een boortje van 3 mm. Nu begrijp ik voor het eerst waar de naam Lange Jan vandaan komt, maar - belangrijker nog - ook hoe het systeem in elkaar zit en werkt. Aan de bovenzijde van de branderruimte ontdek ik dat de binnenzijde van de pijp nat is en dat er geen reparatie mogelijk blijkt. Alleen een kabouter met lasapparatuur zou de lekkageplek kunnen vinden en herstellen. Wanneer ik de pomp met elektromotor aan de bovenzijde uitneem, worden de problemen in hun volle omvang duidelijk. Ik zie veel troep; het rasterwerk rond het pompje is compleet verstopt. De vlotter met de daarvan losgeraakte peilstaaf zit vast om de roestvrijstalen buis. Mijn pogingen de afgelopen jaren om het systeem bij te vullen waren kansloos, omdat ik eigenlijk niet kon zien wat ik deed. Dit terwijl de peilstaaf gewoon loszat. De aanvoerleiding aan de onderzijde blijkt voor driekwart verstopt. Kortom, de ketel is aan het einde van zijn Latijn.





### Zwarte drab

Vervolgens besluit ik naar Nederland te bellen. U raadt het al, het wordt de DSF kachel specialist. Hij blijkt een splinternieuwe roestvrijstalen ketel te hebben, waarbij ik alleen de pomp, de brander en het Mica- raampje hoeft te monteren. Gelukkig kan ik mijn SMV 440 uit 1980 weer voorzien van de vertrouwde verwarming. Het 1000 Watt-ventilatorkacheltje met thermostaat dat we voor € 17,00 hebben aangeschaft begint ons aardig te vervelen door de herrie. Gezien de vervuiling van de kachel verwacht ik ten aanzien van het leidingensysteem in de caravan ook niet veel goeds. De eerste aanwijzing daarvoor kreeg ik al eerder, bij het demonteren van de ketel, toen ik het aftapkraantje opendraaide. Er kwam zwart water uit. Ik spoel de leidingen buiten de kachel om door. Daartoe sluit ik twee dikke waterleidingslangen met klemmen aan op de buizen die aan kachel zitten. Eén ervan verbind ik met de waterkraan, de andere komt uit in een emmer. Niet te veel druk; je weet tenslotte maar nooit waar zwakke plekken zitten en je wilt niet dat je caravan aan de binnenkant blank komt te staan. Na het openzetten van de kraan raakt de emmer gevuld met zwarte drab. Na vier emmers vullen komt er schoon water uit het systeem. Kortom, de leidingen zijn mooi doorgespoeld. Een wonder trouwens dat we vorig jaar de kachel nog konden gebruiken, zonder dat we er erg in hadden in welk een slechte conditie het geheel verkeerde. Veel valt er aan het verwarmingssysteem niet meer te doen. Ik laat het water in de leidingen zitten, verbindt de kacheluiteinden met elkaar en zet de kachel los van de rest weer op zijn plek terug. Deze vakantiebesteding in Frankrijk zit er voorlopig op.



### Grote verbazing

Na onze terugkeer ga ik op een maandag naar de DSF Kachel-specialist en haal de nieuwe kachel op. Ik heb een flinke vragenlijst en krijg de nodige adviezen, zoals het leidingensysteem óók doorspoelen vanaf het aftapkraantje en een mengverhouding van 40/60 hanteren voor het afvullen met antivries (Glycol) en gedestilleerd water. Na de nodige kopjes koffie rijd ik via Zutphen (om daar een popnageltang te kopen). naar huis. Met grote verbazing heb ik gezien dat de DSF kachel-specialist over een enorme hoeveelheid onderdelen beschikt en zelfs spullen bezit om een caravanmover op een SMV aan te brengen.

### Eigenwijs

Thuisgekomen kan ik beginnen met de montage van de ketel. Allereerst breng ik de bekleding van de kachel weer aan en zet deze vast met de aangeschafte popnageltang. Ik plaats het pompje met de elektromotor. In een leeg systeem blijft de peilstaaf nog net in het gaatje zitten; daarover heeft men nagedacht. Dan breng ik de branderunit op zijn plek aan door het thermokoppel in de buis te schuiven, maar ik zet hem nog niet vast. Aan de ketel maak ik de bochtstukken vast, waaraan later de aan- en afvoerleiding komen te zitten. Eigenwijs als ik ben doe ik dat met slangklemmen in plaats van met de aanwezige klembeugels, omdat ik daarvoor geen goede tang bezit. Nadat ik de kachel in het gat in de vloer heb laten zakken, kunnen de aan- en afvoerbuizen worden aangesloten. Volgende stap is het plaatsen van de tussenbuis van de schoorsteen, door hem eerst omhoog te schuiven en dan te laten zakken. Ik moet hem overigens met 20 mm inkorten, omdat de pijp op de kachel wat langer blijkt. Als de kachel daarna met de tussenbuis rechtop is gezet kan ik deze op de vloer bevestigen en hem vullen met het glycol/watermengsel. Er blijkt iets meer dan zes liter in het systeem te gaan. Tussentijds controleer ik de zaak even op lekkage. De peilstaaf blijkt keurig te stijgen als het systeem bijna vol zit. Nu even het pompje laten draaien. Het borrelt en het klokt in de kachel en zo wordt het leidingensysteem keurig ontluicht. Logischerwijs zakt het vloeistofniveau een beetje.



### Krap

Tot dit moment heeft de branderunit steeds los in de kachel gezeten. Als je deze meteen bevestigt, krijg je problemen met de gasaansluiting. Het is daar allemaal zo krap en je wilt voorkomen dat je de schroefdraad van de aansluiting op de kachel vernielt. Nadat het monteren van de gasleiding gaat de gaskraan voor het eerst weer open. Het is erg belangrijk dat het geheel meteen te controleren op lekkage. Daarvoor zit in de disselbak een prima gaslekdetectiebuisje van Primus. Als dit in orde blijkt, zet je de branderunit vast met de tien parkers. Daarna controleer je voor de zekerheid alles nog een keer op lekkage, want als je gas ruikt, kan het te laat zijn voor jou en je caravan. Inmiddels leven we al wel weer een flink aantal uurtjes later. Het fonteintje mag nu aan de bekleding van de kachel worden vastgemaakt. Ik doe dit met behulp van parkerschroefjes en een hoeklijnstripje. Eindelijk kan ik de kachel aanzetten en het vormt een kwestie van geduld tot er gas bij de branderunit komt. Vonkje maken, startknop even vasthouden en daarna loslaten. Wat je hoopt, dat gebeurt dan ook nog. Hij doet het! Ik wil de DSF kachel-specialist bedanken voor zijn adviezen en het feit dat ik een kachel bij hem kon kopen.

Moraal van het verhaal:

- Vervang de vloeistof in het systeem elke vier jaar.
- Spoel de leidingen door buiten de kachel om. De kachel moet eruit.
- Als er veel troep in de leidingen zit, dan ook in de kachel. Het is uiterst dubieus of je die schoon kunt krijgen.
- Als je het pompje uit de ketel haalt, dan zie je snel hoe het ervoor staat.
- Als een kachel 32 jaar oud is en gemaakt van gewoon staal, mag het een wonder heten dat hij dán pas gaat lekken door het uiterst corrosieve mengsel van glycol en water.

Hierboven heb ik mijn belevissen zo nauwkeurig mogelijk beschreven. Misschien doet u uw voordeel ermee, maar bedenk: het kost veel tijd en nauwkeurigheid. Als je het zelf kunt uitvoeren, geeft het echter wel veel voldoening.



## **Reinigen en vervangen van vloeistof in Alde-kachel**

Voor het goed functioneren van de Alde-kachel in een SMV is het belangrijk dat u eenmaal in de vier of vijf jaar het centrale verwarmingssysteem grondig schoonmaakt. Dit dient als volgt uitgevoerd te worden:

### **1. Aftappen van de vloeistof uit het systeem:**

- Draai het aftapkraantje rechts van de deur aan de onderkant van de caravan open en geheel uit. Bij oudere SMV's is dit afgedekt met een aluminium plaatje.
- Verwijder de vulplug boven op de kachel.
- Steek de waterslang in de vulopening en draai en de waterkraan open. Spoel net zo lang tot er schoon water uit de aftapplug komt. Pas op dat het niet over stroomt, dus werk met twee personen.
- Neem de waterslang uit de vulopening en schuif hem over de aftapplug heen.
- Open de kraan en laat van onderen water in het systeem lopen. Als het vol is, doe de kraan dan dicht en voer het water af.
- Herhaal dit tot er alleen maar schoon water uit de kachel loopt. Denk aan het overstromen van de kachel, dus werk met twee personen.
- Als het systeem schoon en leeg is, breng het aftapkraantje dan voorzichtig aan en draai het dicht.

### **2. Vullen van het systeem:**

- Voer via de vulopening een mengsel van 40% antivries en 60% gedestilleerd water toe. Bij de SMV 440 bevat het systeem ca. 6 liter, bij de grotere modellen ca. 8 liter.
- Draai de vulplug in de opening en ontlucht het systeem.
- Ontlucht de zaak door de circulatiepomp te laten draaien en de kachel te laten branden. De kachel op stand 3 zetten is voldoende.
- Breng na een halfuur de caravan aan de achterkant omlaag door het neuswiel uit te draaien. Doe hetzelfde na weer een halfuur aan de voorzijde, eveneens met behulp van het wiel aan de dissel.
- Plaats de caravan na nog eens een halfuur waterpas en zet de kachel uit, maar laat het circulatiepompje nog een paar uur draaien.
- Vul na het uitschakelen van de circulatiepomp het systeem bij met het antivriesmengsel tot het gewenste niveau.

### **3. Controleren van het systeem:**

- Het is verstandig om altijd een klein flesje met antivriesmengsel bij u te hebben, dit om een te laag vloeistofniveau te verhelpen.
- Controleer minimaal twee keer per jaar het vloeistofniveau.