

# Zo tem je tonnen

Ook in noodsituaties moet de combinatie van trekker en aanhanger snel stilstaan. Dan krijgen de remmen het zwaar te verduren. Een goed onderhouden remsysteem is pure noodzaak.

**T**ransport binnen de akkerbouw is niet meer beperkt tot de oogstperiode. Veel bedrijven hebben meerdere locaties en ook de percelen liggen vaak op afstand van het bedrijf. Daarnaast wordt meer en meer gebruik gemaakt van kistenbewaring. Bij het transporteren van agrarische producten over middellange afstand, worden niet alleen vrachtwagens gebruikt, maar ook trekkers met aanhangers. Die moeten veilig zijn. Door de toename van het totaal treingewicht wordt er veel van de remmen gevraagd. Bij onverwachte verkeerssituaties moet je binnen fracties van seconden handelen. Dan moet je blindelings op een goed remsysteem kunnen vertrouwen. De meeste landbouwaanhangers hadden en hebben hydraulische remmen. Maar rij-snelheden en tonnages zijn toegenomen. Het eenvoudige en goedkope hydraulische

remsysteem is echter niet veel veranderd. Het heeft als nadeel dat het maar één leiding heeft en bij een noodstop abrupt aangrijpt. Bij slangbreuk slaat de aanhanger niet automatisch op de rem, tenzij een losbreekvoorziening is opgebouwd. Luchtdrukberemming daarentegen is voorzien van twee leidingen, waarbij de ene leiding gebruikt wordt voor de vulling van het systeem en de andere voor het aansturen van het remsignaal. Bij slangbreuk en drukverlies valt het systeem automatisch op de rem en komt een losgeraakte aanhanger direct tot stilstand. Als gebruiker kun je de remmen zelf onderhouden. Dat hoeft geen tijdrovende klus te zijn. En als je toch bezig bent met het onderhoud, controleer dan ook het leidingensysteem. Bekijk de slangen, koppelingen en leidingen. Vooral lekkende koppelingen komen vaak voor en kunnen leiden tot drukval. **LM**

▼ In de landbouw vindt meer en meer transport over de weg plaats. Akkerbouwers kiezen vaak uit kostenoverwegingen voor de aanschaf van een vrachtwagaanahanger.



1



▲ Wielbouten losdraaien is een tijdrovende klus. Je kunt ook het complete wiel met remtrommel en al demonteren. Verwijder dan de naafdop met een sleutel en neem vervolgens de kroonmoer los. Een palletkar als lift is een eenvoudig hulpmiddel om het wiel te verwijderen.

2



▲ Bekijk de remtrommel van binnen goed. De trommel dient volledig vlak te zijn om het maximale contactoppervlak van de remschoen te benutten. Er mogen dus geen opstaande groeven langs de rand staan. Met een schuur-schijf kun je de trommel vlakken. Dicht wel eerst het lager af.

3



▲ Remschoenen kunnen 'verglazen' en de groeven kunnen vollopen met stof. Daardoor kan de effectiviteit van het remoppervlak sterk teruglopen. Met een staalborstel kun je het oppervlak weer opruwen en de groeven weer openborstelen. Draag daarbij wel beschermende kleding en een mondkapje.

4



▲ De remschoen wordt bewogen door een S-nok die over een rol loopt. Die nok moet goed gangbaar zijn. Dat test je door met een bandenlichter te controleren of de rol vrijloopt. De rol moet ook nog goed rond zijn. Smeer de rol niet, want daarmee kan deze vast komen te zitten door remstof. Vergeet niet de smeernippel van de rem-as te smeren.

5



▲ Als de remtrommel gedemonteerd is, kun je de lagers ook meteen controleren en invetten. Daarvoor heeft SKF een handig hulpmiddel dat het hele lager goed doorsmeert en het oude vet uit het lager drukt. Er zijn ook speciale naalden voor de vetspuit te koop die dit effect benaderen.

6



▲ Na montage van het wiel moet de remschoen opnieuw worden afgesteld. Draai de verstelbout op de remarm in zijn geheel vast, zodat het wiel op de rem staat. Draai de bout vervolgens een halve slag los, zodat het wiel vrij loopt. Dit is de basisafstelling. Twijfel? Raadpleeg dan een specialist.