



Peecon Gull Wing

Op de kofferbak

Voor transport over de weg is dubbellucht op de trekker vaak net te breed. Maar demonteren is ook zo wat. Peecon bedacht Gull Wing, een systeem dat het (de)monteren van de dubbele montage sterk vereenvoudigt. De dubbele wielen gaan – net als het reservewiel op een ouderwetse sportwagen – mee op de kofferbak.



Gull Wing

Peecon is niet de eerste die zich bij de naamgeving laat inspireren door de vleugels van de zeemeeuw. In de auto-industrie wordt de term sinds de jaren vijftig gebruikt voor een deurconstructie van hippe sportwagens waarvan de portieren aan de bovenkant scharnieren. Legendarisch is de Mercedes-Benz 300 SL coupé Gullwing uit 1954. Toch was het de Fransman Jean Bugatti die deze deurtechniek voor het eerst toepaste. Hij noemde in 1939 zijn naar boven scharnierende portieren echter geen *gull wing doors* maar *vliinderdeuren*.

Veel akkerbouwers monteren in het voorjaar dubbellucht om de kwetsbare bodemstructuur bij het land klaarmaken te ontzien. Meer rubber aan de grond en een lagere bandenspanning betekenen immers minder druk per vierkante centimeter en dus minder schade aan de grond. Over de weg is een trekker met dubbele montage al snel behoorlijk breed. In Nederland, waar de regels vaag zijn en de handhaving oepel, maken akkerbouwers en loonwerkers zich nog niet al te veel zorgen. Maar Duitsland en België zijn veel strenger. En dat betekent dat de dubbele montage op de weg al snel gedemonteerd moet worden. En dat vreet tijd. Bovendien mis je – eenmaal aangekomen op het volgende perceel – de dubbele montage.

Het Peecon Gull Wing-systeem is voor beide problemen een oplossing: je kunt het dubbellucht snel (de)monteren en je neemt de dubbele wielen eenvoudig mee naar het volgende perceel.

Innovatieprijs

Het idee voor het Gull Wing-systeem komt van Peecon-directeur Dannie Peeters zelf. Peeters geeft senior engineer Arno Brosens in de zomer van 2014 opdracht om een zelfgemaakte grove schets uit te werken tot een wat meer gedetailleerde tekening die Peeters opstuurt naar de organisatie van de Sima. Deze vakbeurs in Parijs staat in het voorjaar van 2015 op het programma. Maar de organisatie geeft geen sjoegoed en de tekeningen belanden in de ijskast.

Afgelopen zomer werd het patent toegekend en doet Peeters een tweede poging. In tegenstelling tot de Sima-mensen, is de organisatie van Agritechnica wel enthousiast en belooft de vondst van Peeters met een zilveren medaille. En dan moeten Arno Brosens en zijn team als de wiedeweerga aan de slag om de tekeningen om te zetten in een werkend Gull Wing-systeem vóórdat de deuren van de landbouwvakbeurs in Hannover begin november opengaan.

Het Gull Wing-systeem stelt, zoals gezegd, de gebruiker in staat om bij transport over de weg de dubbelluchtwielen snel te demonteren en achter de cabine op te bergen. Als de trekker zijn vleugels uitklapt, snap je ineens waar de

naam vandaan komt: met een beetje fantasie zie je de trekker zichzelf warmklappen om zo dadelijk op te stijgen. Zover komt het uiteraard niet. De hydraulische arm brengt het dubbelluchtwiel voor het standaardwiel. Een verendend gemonteerd flens tussen de arm en het wiel moet het aankoppelen vereenvoudigen. Helemaal perfect werkt dit nog niet in combinatie met het gebruikte

Met een beetje fantasie zie je de trekker opstijgen

Molcon-bevestigingssysteem, erkent Brosens. Hij broedt nog op een meer conische verbindingconstructie, zodat het aan te koppelen wiel automatisch in de juiste richting wordt geduwd. Verder is het noodzakelijk dat je – net als normaal bij montage van dubbellucht – de trekker op een verhoging rijdt. Als het dubbelluchtwiel eenmaal goed voor het standaardwiel zit, moet je het wiel handmatig met de bevestigingsbout vastzetten.

De constructie weegt afhankelijk van het trekkertype tussen de 800 en 1.000 kilo en het grootste gedeelte kun je met een hefruck of voorlader na het loshalen van een paar

Gull Wing in zes details



Flens op een veer

Het wiel hangt in een verende flens, die het aankoppelen vereenvoudigt. Helemaal perfect werkt dit nog niet.



Zicht

Opgeklapt blijft het zicht naar achteren redelijk goed. Via de spiegels en midden achter heb je geen last van de extra wielen.



Hoogte

710/70R42 is tot dusver de grootst mogelijke band, waarvoor Peecon het Gull Wing-systeem kan leveren.



Steun

Bij de Fendt 700-serie wordt de steun op het geleideframe van de trekhaak vastgezet. De hefinrichting is nog gewoon bruikbaar.



Handwerk

Het enige handwerk is de bevestiging vast of losdraaien van het extra wiel op het standaardwiel.



Ledlicht

De constructie valt over de oorspronkelijke achterlichten heen. Daarom monteert Peecon vervangende ledverlichting.

pennen eenvoudig van de achterbrug lichten. Bij het eerste model – op een New Holland-trekker – was de bok op de achteras gemonteerd. Bij de Fendt 700 Vario koos Brosens ervoor om de bok op het frame van de trekhaak vast te schroeven. Wil je die er ook afhalen dan is het een kwestie van nog eens acht bouten losschroeven. Ondanks de plek van de constructie, kun je de hef gewoon gebruiken. Uiteraard is het wel zaak dat het werktuig met het heffen niet al te hoog komt. Ook moet je ervoor zorgen dat je eerst de achterruit sluit voordat je de wielen opklapt. Vooral loonwerkers toonden op Agritechnica interesse in het Gull Wing-systeem, vertelt Brosens. “Deze loonwerkers rijden de slagekuilen het liefst aan met een trekker op

dubbellucht. Zij hebben in de frontheef een kuilverdelers en in de hef achter een zwaar gewicht om de kuil vast te rijden. In die gevallen is alleen de dubbele montage van de trekker breder dan 2,55 meter en moet de dubbellucht in Duitsland officieel gedemonteerd worden als je ermee over de weg gaat.”

Achterbrug

Dat Duitse akkerbouwers tot dusver wat afwachtender zijn, is wellicht een gevolg van het gegeven dat je met een 3 meter brede koege het dubbellucht niet hoeft te demonteren, legt Brosens uit. “Want dan is de koege breder dan de trekker met dubbellucht en mag je met de dubbele montering tot een breedte van 3 meter gewoon de weg op.”

Loonwerkers wilden op Agritechnica ook weten of het Gull Wing-systeem ook gemonteerd kan worden op grotere trekkers. “Maar dat is nog een flinke uitdaging”, zegt Brosens. Grotere trekkers staan op grotere banden en ook de dubbelluchtbanden zijn dan natuurlijk groter. Gevolg is dat de trekker dan al snel boven een hoogte van 4 meter uitkomt. Het opklapmechanisme zal bij grotere trekkers daarom verder naar achteren moeten kantelen om de hoogte te reduceren. En bij een getrokken opklapbaar werktuig zou je ook nog de dissel kunnen verlengen, merkt hij op. Tevens acht Brosens het mogelijk om een constructie te ontwerpen voor op de hakselaar. ◀

Gull Wing Standaard

Bandenmaat	650/65R38
Eigen gewicht	800 kg
Maximumvermogen	146 kW (200 pk)
Prijs	8.000 euro

Gull Wing XL

Bandenmaat	710/70R42
Eigen gewicht	900 kg
Maximumvermogen	205 kW (280 pk)
Prijs	9.900 euro