

De Europese wetgeving bepaalt dat aanhangwagens met draaikrans (schommelwagens) niet meer mogen worden uitgerust met een oplooprem. De pneumatische rembediening vormt een oplossing, maar nieuw voor Europa is de elektrische rembediening. De firma LMJ uit Turnhout bouwt aanhangers op maat en werkt met de elektrische remmen van Knott. Eveneens innovatief is de zwanenhalsaanhangwagen die als Gooseneck BE wordt geïntroduceerd. Deze wordt door LMJ gebouwd om het hogere laadvermogen, maar ontwijkt toevallig ook de nakende kilometerheffing.

Elektrische rem

In Amerika maakt men al langer gebruik van elektrisch aangestuurde remmen. Ook meerdere Europese merken van personenauto's zijn uitgerust met een elektrische handrem. Is dit een groeiend fenomeen?

Bij de trommelremmen kunnen de remschoenen inwendig met mechanische, hydraulische of elektrische manier tegen de remtrommel worden geduwd. Bij de meeste getrokken aanhangwagens is dit een mechanische nok die met een uitwendige kracht wordt verdraaid. Hoe deze uitwendige kracht wordt overgebracht, bepaalt de naam van de rem. Zo spreekt men van mechanische, hydraulische of luchtremmen.

De oplooprem is een typische mechanische krachtoverbrenging die veel gebruikt wordt op lichte aanhangwagens. Nu is de EU-wetgeving aangepast waardoor de oplooprem niet meer mag gebouwd worden op een nieuwe dollywagen. Daarom besloot de firma LMJ om deze aanhangwagens te voorzien van een elektrisch bediende remtrommel. Hiervoor wordt de aanhanger voorzien van een batterij die de remkracht aanlevert. De sturing gebeurt door sensoren aangesloten op het rempedaal van het trekkende voertuig, sensoren op de aanhangwagen om het gewicht in te schatten en sensoren in de wielen om de rijsnelheid te controleren. Dit geeft een gedoseerde remkracht en remvermogen aangepast aan de situatie. Om een bestaande aanhangwagen voor snelverkeer om te vormen naar een uitvoering met elektrische remmen moet er rekening worden gehouden met een prijskaartje van ruim 2000 euro. Dit kan enkel verantwoord zijn voor duurdere aanhangers zoals paardentrailers, koelwagens en marktkraamwagens. LMJ voegde hier een reeks aan toe: de Gooseneck BE-wagens.



WORDT AMERIKAANS SYSTEEM SUCCEES IN EUROPA?

Wanneer toeval en vindingrijkheid samenvallen, komt men wel eens tot nuttige oplossingen. Dat zien we bij de Gooseneck BE, de zwanenhalswagen van LMJ in Turnhout. – *Maarten Huybrechts, landbouwconsulent Boerenbond*

Zwanenhals

We kennen dit type van wagens vooral bij dieplader-opleggers, maar ook Amerikaanse 4 x 4-pick-ups trekken een zware trailer in opleggeruitvoering. Het is nog een vreemd gezicht voor kleinere aanhangwagens, maar wat maakt deze bouwwijze nu interessant? Voor deze aanhangers heb je een rijbewijs CE nodig indien de pick-up een maximaal toegelaten massa (MTM) heeft van < 3500 kg. Het totale gewicht van de volledige sleep kan echter 7 ton zijn en toch vrijgesteld blijven van de nakende kilometerheffing die vanaf 1 april van start gaat. Dit heeft administratieve en financiële voordelen. De technische voordelen vinden we in het nuttige laadvermogen en de rijstabiliteit op de weg. De sleutel van dit verhaal ligt in de oplegdruk. De totale MTM van het trekkende voertuig kan nu benut worden omdat de zwanenhals van de LMJ-wagen een oplegdruk krijgt van 900 kg. Dit gewicht komt dus bovenop de toegelaten trekmasse. Bijgevolg kan de Gooseneck BE van LMJ nog ruim 3200 kg netto

.....
Met de Gooseneck BE-aanhangwagen kan je de volle 7 ton nuttig maken.
.....

laden. Voor tuinaannemers is dit vaak net voldoende om een graafkraan of wiellader te vervoeren.

De rijstabiliteit is duidelijk beter dan met een gewone aanhangwagen omdat het trekpunt niet achter de achteras maar voor of op de achteras ligt. Hierdoor heeft de aanhanger veel minder invloed op de stuurstabiliteit van de pick-up. De vooras blijft zijn volle gewicht behouden. In de bochten zal de hefboomwerking van de aanhanger veel kleiner zijn.

De draaischotel van de Gooseneck BE bestaat uit een bol van 100 mm die aan de zwanenhals is gemonteerd. In de laadbak is de holle kom ingebouwd. Op een zeer eenvoudige manier wordt de bodemplaat na het afkoppelen weer

dichtgelegd. Zo kan je de pick-up weer in zijn originele toestand gebruiken. Deze bouwwijze laat toe om zeer kort te draaien, anderzijds moet er wel voorzichtig gereden worden bij het nemen van bochten omdat de aanhangwagen assen heeft die ver naar achteren staan. Dit houdt in dat de aanhanger sterk naar binnen afwijkt ten opzichte van de draaicirkel van het trekkende voertuig.

De Gooseneck BE heeft geen oploopprem en moet dus hydraulisch, pneumatisch of elektrisch geremd worden. LMJ kiest duidelijk voor elektrisch aangestuurde remmen wegens de efficiëntie en het comfort.

Met de Gooseneck BE-aanhangwagen kan je de volle 7 ton nuttig maken. Kunnen we nu ook uitkijken naar zwanenhals-aanhangwagens voor zware tractoren? Onder meer JCB en Claas Xerion zijn er klaar voor en Kaweco speelde er al op in met zijn mesttanks. Het voordeel van wegstabiliteit en het achterwege laten van een frontgewicht mag overwogen worden. ■