

Om te laten zien hoe goed het kan, hadden we fabrikant Jan Veenhuis gevraagd voor de remmentest een goed geprepareerde combinatie aan te leveren met uitstekende remmen. De testwaarde viel met een vertraging van 3,3 m/s² ronduit tegen. Reden voor Marc Veenhuis om de jacht naar de waarheid te openen. We volgden dit spraakmakende avontuur.

Op remmenjacht

Fabrikant Jan Veenhuis wil de waarheid boven tafel

“Of de Wabco-berekening klopt niet, of de assenleverancier geeft geen goede waarden op, of het testkastje deugt niet of er is iets helemaal misgegaan. Zeg nooit ‘nooit’, maar ik denk dat deze waarde niet klopt. Als dit niet remt, dan remt er niets.” Marc Veenhuis moppert. Een begrijpelijke reactie, want de kipper heeft grote 420x200-remtrommels, de maximale remhevellengte van 21 centimeter, is luchtgeremd met de grootste remboosters (maat 30), de remmen zijn vooraf gecontroleerd en de voorste as is voorzien van nieuwe remschoenen. Volgens Wabco’s berekeningen moest dat bij 27 ton aslast een remvertraging van 5,4 m/s² geven. Het mag iets lager zijn, omdat de remmen van de voorste as nog moesten inlopen, maar rond de 5,0 m/s² zou haalbaar moeten zijn. Maar in de test halen we die normen niet. Dus is Veenhuis los; “Nu wil ik ook weten hoe het zit. Ik wil mijn klanten eerlijk informeren. Daar heb ik de goede waarden voor nodig. Je hoort van ons.”

Volgende dag telefoon. “We staan morgenochtend bij TÜV Nord in Meppen op de remmentestbank. We laten hem gewoon TÜV-keuren, dan weten we het”, klinkt het. Dus kipper op de vrachtwagen en daarheen. De tester stuurt remdruk de leiding in, kijkt op de

meters en schrijft. Wij snappen er niets van. Een lege kipper op de rollenbank. Moet dat het worden? In het kantoortje verschijnt even later het resultaat op het scherm. “Hij heeft een remvertraging van 5 m/s². In orde, TÜV-goedgekeurd.”

“Ja, maar u heeft een lege kipper met circa één bar remdruk gemeten. Is dat representatief? De man verontschuldigt zich. “Zo doen we het. Maar de regels worden veranderd. Vanaf de zomer moet het voertuig met een percentage last worden aangeleverd. Dan kunnen we beter meten.” Tja, het is dan wel het grote TÜV, maar dit kan gewoon de prullenbak in. TÜV gekeurd heeft opeens veel minder waarde.T

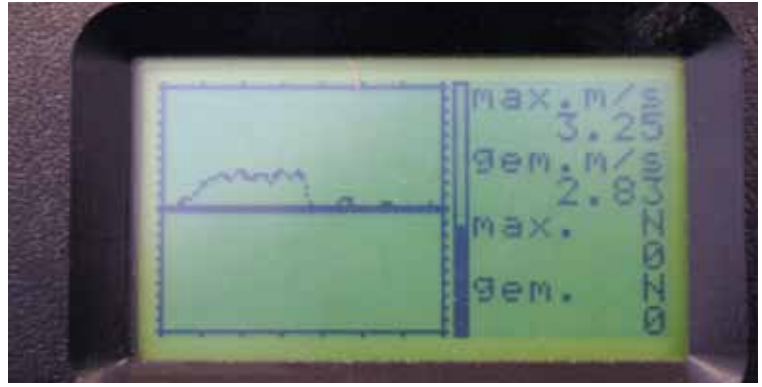
Vrachtwagenbank

“Jammer, weten we dan ook weer. We laden hem vanmiddag af en dan gaat hij rechtstreeks naar Beers in Deventer op de vrachtwagentestbank. Daar trekken ze hem met kettingen aan, zodat ze onder last kunnen meten. Heb ik meteen geregeld”, aldus Marc Veenhuis. Klinkt beter. Ook daar stopt de meting echter bij drie bar remdruk. Meer remkracht kan de remmentestbank niet trekken. De waarden zijn hoopgevend: omgerekend een gemiddelde





Met kettingen de kipper strak op de rollenbank trekken bij Scania Beers in Deventer gaf al meer remdruk voordat de banden slipten.



De Casu testkast toonde de werkelijke remvertraging van de combinatie alleen op de kipper afgeremd. De meetwaarden moesten we zelf omrekenen.

remvertraging van 4,3 m/s² bij 25 ton aslast en 6,5 bar remdruk. En de wetenschap dat drie wielen nagenoeg gelijk remmen en rechtsachter 25 procent krachtiger, als bewijs dat het nog beter kan. Hadden we dat wiel al eens zien blokkeren? Drie bar is echter nog geen zes bar. "Je moet hem meer belasten, dan kan het beter", wordt ter plekke geopperd. Dus een kar laden en opnieuw naar Beers in Deventer. Die meting op een rollentestbank bleek niet te gaan. De kipper begon te deinen en dus kon er geen officieel testrapport worden uitgedraaid. Wat nu?

Dan op de 'boerenmethode' misschien? Gewoon remmen, remafstand meten en de vertraging uitrekenen. Daar is geen speld tussen te krijgen. Dus samen met Marc Veenhuis dat geprobeerd. De weg bij de loonwerker was een tikkeltje besmeurd, dus werden met rechtsachter al snel een paar fraaie zwarte strepen getrokken. Het meten blijkt gemakkelijker gezegd dan gedaan. Op volle snelheid kijken wanneer de druk op zes bar zit, dan tegelijk de snelheid aflezen en het rembeginpunt vaststellen, blijkt niet te gaan. "Daarom hebben ze die testkastjes uitgevonden." Dan maar een ander alternatief, een opgespoord ander testkastje. Een Casu-testkast die net zo werkt als de TurnKey en samen weer aan het testen.. Een paar zwarte strepen op het asfalt van het industrieterrein van Raalte tonen aan dat de remmen steeds beter zijn ingelopen. Zeker ook al een keer opgesteld? Na wat mislukte pogingen lukt het ons waarden uit het kastje te krijgen. Marc remt en ondergetekende meet. Drie keer dezelfde maximum vertragingsspiek van 3,2 m/s² voor de totale 34,8-tons (gewogen op de weegbrug) combinatie bij zes bar remdruk. Dat geeft vertrouwen. We komen zo omgerekend op een remvertraging van uiteindelijk 4,3 m/s². Dat lijkt er meer op.

Dubbelcheck

Maar Veenhuis is nog niet helemaal overtuigd. "Volgens mij is zo'n remmentestbank eerlijker. Ik ga verder kijken of ik ergens onder hogere last kan testen." Weer een telefoontje, "Gevonden, bij ons om de hoek. Bij Reko Raalte hebben ze een gecertificeerde remmentestbank waar we onder hogere belasting kunnen testen." En dus met de volle kipper daarheen. Daar blijken ze inderdaad met hogere drukken te kunnen meten. Op de voorste as met 4,7 bar en op de achterste met 3,8 bar. Daar rolt uiteindelijk een gemiddelde remvertraging, omgerekend naar 6,0 bar en 25 ton aslast, uit van 4,8 m/s². De voorste as zat op een vertraging van 4,1 m/s², de achterste op maar liefst 5,6 m/s². "Kijk, nu hebben we het ergens over. Als die voorste is ingelopen, zitten we op een remvertraging van 5,6 m/s² bij 25 ton aslast. Gooi die mobiele testkastjes maar in de sloot. Dit klopt beter met het gevoel en de berekeningen." Marc Veenhuis is tevreden. De buit is geschoten.

Tekst & foto's: **Gert Vreemann**



Met de nodige zwarte strepen op het asfalt bij 25 ton op het tandemstel als bewijs van brute remkracht rolde er voor de kipper nog geen 5 m/s² remvertraging uit.



Bakkie laaien, weer over de weegbrug en op naar de volgende testbank. Je bent even bezig, maar als jager moet je geduld en uithoudingsvermogen hebben.



De remmentestbank van Reko Raalte kon een beladen kipper wel aan en kwam het dichtst bij de door Wabco gecalculeerde remvertraging..