

Aanhanger op maat

Een aanhanger kun je optuigen met een hoop opties. De keuze is reuze. Welke opties zijn interessant voor de hovenier of groenaannemer? Tuin en Park Techniek laat zich adviseren door Arjan Wiggelinkhuijsen, eigenaar van Jozua Aanhangwagens.



Het Hardewijkse familiebedrijf houdt zich al ruim 30 jaar bezig met de verkoop van en het onderhoud aan aanhangers. Wiggelinkhuijsen verkoopt meerdere merken, zoals Hapert, Ifor Williams, Anssems en Saris. Directeur Arjan Wiggelinkhuijsen kent de wensen en eisen van zijn klanten. “De hovenier wil een kieper.” Welke afmetingen deze kieper heeft, is uiteraard afhankelijk van het gewicht dat de auto mag trekken. Dit trekgewicht is terug te vinden op het kentekenbewijs. Wiggelinkhuijsen: “Voor de gemiddelde bestelbus is een aanhanger met een afmeting van 3,0 bij 1,8 meter geschikt. Een minikraan past er net op. Maar voor het transport van een minishovel is een iets langere kar met lengte van 3,35 meter beter.”

De voorkeur van de hovenier gaat meestal uit naar een tandemasser. Voor een drieasser moet de lengte boven de 4 meter uitkomen. “Een drieasser met kleinere afmetingen rijdt oncomfortabel omdat de banden dan erg wringen op het wegdek. Bovendien mag je een drieasser niet zwaarder belasten dan een tandemasser: 3.500 kilo is en blijft het maximale gewicht. Wil je meer laden dan moeten de aanhanger en auto luchtremmen hebben”, weet Wiggelinkhuijsen.

Constructie

Tussen de aanhangermerken zitten er verschillen in de constructie. Er zijn karren met een driehoekige V-dissel en wagens met een zogeheten pijpdissel. De V-dissel kan dankzij zijn vorm grotere krachten aan. Aanhangwagens met deze dissel worden dan ook meer verkocht.

Grote verschillen zitten ook in het materiaal van de bodemplaat. Plateauwagens zijn vaak voorzien van een houten bodemplaat. Voor een kieper is zo'n plaat onhandig omdat de bodem glad moet zijn zodat je makkelijk kunt lossen. Daarom heeft een kieper vaak een houten bodemplaat met daarop een dunne staalplaat als bovenlaag. Er zijn ook aanhangers met alleen een dikke staalplaat. Wiggelinkhuijsen: “Het nadeel daarvan is dat er bij het laden van puin of stenen vaak

deuken en butsen in de plaat ontstaan. Bij een houten onderplaat gebeurt dit minder snel." Een ander aandachtspunt is de hoogte van de laadvloer. De standaard laadvloerhoogte is gemiddeld 74 cm. Bij een verlaagde aanhanger, met opbergruimte voor de rijplaten, is dat ongeveer 10 cm lager. Hoe lager de laadvloer, hoe minder steil de oprijhoek van de rijplaten. Bij een te steile oprijhoek kan het gebeuren dat bijvoorbeeld het maaidek van een zitmaaier de bodemplaat raakt.

Steunpoten

Als je machines op en van de kar rijdt, is het gebruik van de steunpoten noodzakelijk. Door tijdsdruk wordt dit vaak niet gedaan. Het gevolg is dat bij het oprijden van de rijplaten het volledige gewicht van de machine op de achteras van de kar drukt, met het risico dat de as doorzakt. Wiggelinkhuijsen: "De fabrikant maakt de steunpoten steeds gebruiksvriendelijker. Tegenwoordig loop je niet meer te klooiën met borgpinnen en slingers."

Overigens krijgen de assen het niet alleen tijdens het laden en lossen zwaar te verduren. Bij de verlaagde aanhangers zitten er hogedrukbanden onder de bak. Rijd je met een volle kar tegen een stoep, dan vangen deze banden amper de klap op en bestaat het gevaar dat je de as krom rijdt. Dit is een veelvoorkomend probleem bij aanhangers met een torsieas. Een oplossing zijn parabool- ofwel bladveren. Wiggelinkhuijsen: "Een aanhanger met paraboolvering is duurder, maar als je veel met zware ladingen rijdt, raad ik het zeker aan."

Accu

Een kieper kiept met behulp van een hydraulische cilinder, soms in combinatie met een handpomp, maar in 90 procent van de gevallen met een elektrische pomp, aldus Wiggelinkhuijsen. "Elektrisch werkt sneller en je hoeft de rug niet te belasten. Let er wel op dat je de accu eens in de drie weken moet opladen. En als je dat vergeet, dan biedt een

noodhulppomp uitkomst." Qua kosten is het verschil tussen elektrisch en handbediend niet spectaculair. Een elektrische kiepfunctie is ongeveer 500 euro duurder.

De telescoopcilinder onder de bak bestaat uit meerdere trappen. Het aantal trappen bepaalt de hefhoogte en de -kracht. Hoe meer trappen, hoe langer het in- en uitschuiven duurt.

Vooral in de winter als de olie koud is duurt het kiepen langer.

Een kieper kun je verder voorzien van opzetschotten of loofrekken. "Als je veel met takken en bladeren werkt, zijn loofrekken handig. Loofrekken zijn hoger dan opzetschotten en dus kun je meer op de kar laden. Nadeel is dat takken bij het lossen blijven haken in de mazen van het rek. Om die reden worden er steeds meer aanhangers met opzetschotten verkocht", vertelt Wiggelinkhuijsen.

Sommige hoveniers voorzien hun aanhanger van een lier. Een zware trilplaat trek je via de rijplaten dan eenvoudig op de aanhanger. Een laadkraan is soms handig, maar deze staat altijd tussen het groenafval, hetgeen de kraan niet ten goede komt. Tot slot adviseert de directeur van Jozua Aanhangers te investeren in een goed slot. "Ook al staat de aanhanger achter de bus, zorg ervoor dat ze hem niet los kunnen halen."

Nieuw op de markt

Sinds enkele jaren is de TwinTrailer op de markt. Dit is een kieper en een transporttrailer in één. De achterdeuren kunnen zowel horizontaal als verticaal openen, waardoor je de deur kunt gebruiken als rijplaat. Dankzij een knikkend frame, klapt de kar hydraulisch achterover. Aan de achterkant zitten twee stempels. De kar steunt tijdens het laden en lossen op de stempels en de achteras wordt grotendeels ontlast. Daarnaast kun je er ook mee kiepen. Hiervoor hoef je alleen de oliestroom om te schakelen via de kraan aan de voorkant. De TwinTrailer is wel veel duurder. Wiggelinkhuijsen: "Een TwinTrailer kost ongeveer twee keer zoveel als een normale kieper."

Om de levensduur van de aanhanger te verlengen is goed onderhoud noodzakelijk. Wiggelinkhuijsen adviseert om de aanhanger minimaal een keer per jaar voor groot onderhoud naar de garage te brengen. Een keuring is voor aanhangers tot met een laadvermogen tot 3.500 kg niet verplicht in Nederland. Maar als je personeel in dienst hebt, is het verstandig om de aanhanger voor een Bovag- of Focwa-onderhoudsbeurt weg te brengen. Deze beurt is een combina-



De TwinTrailer is een kieper en transporttrailer in één. Tijdens het op- en afrijden van machines kantelt de wagen achterover. De oprijhoek is hierdoor maximaal 10 graden.



De paraboolvering vangt oneffenheden in het wegdek op en voorkomt kromme assen.



Een elektrische kiepfunctie werkt sneller, maar is storingsgevoelig. Een lege accu betekent niet kiepen.

JOZUA AANHANGWAGENS



Arjan Wiggelinkhuijsen is de eigenaar van Jozua Aanhangwagens in Harderwijk. Het bedrijf werd in 1985 opgericht door zijn vader Piet Wiggelinkhuijsen. Tegenwoordig verkoopt het bedrijf onder andere kiepers, paardentrailers, veewagens, autotransporters en boottrailers. Naast de verkoop van aanhangwagens verhuurt het bedrijf ook mobiele verkoop- en snackwagens, zoals patatkramen.

tie van een keuring en onderhoud. De resultaten worden vastgelegd in een rapport. Zodra de kar door de keuring komt, krijgt de aanhanger een keuringsticker. Een goedkeuring is het bewijs dat je met de aanhanger veilig de weg op kunt. Bij ongelukken is het keuringsrapport het bewijs dat de aanhanger technisch in orde was. De kosten van een Bovag-onderhoudsbeurt bedragen gemiddeld 175 euro.

Rijbewijs

Om met een aanhanger te rijden heb je niet altijd een BE-rijbewijs nodig. Zolang de totaal toegestane massa van auto en aanhangwagen inclusief belading niet meer dan 3.500 kg bedraagt, kun je met alleen een B-rijbewijs toe. Is de combinatie auto en aanhanger tussen 3.500 en 4.250 kilo, dan moet je een rijbewijs B+ hebben. Is de combinatie zwaarder, dan is een BE-rijbewijs verplicht. Een aanhanger met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg moet een eigen kenteken en kentekenbewijs hebben. Voor lichtere wagens is een kentekenbewijs niet verplicht. Een goedkeuring is wel vereist. Op het kentekenbewijs staan de trekgewichten vermeld. Deze gegevens kunnen ook opgevraagd worden door het kenteken in te voeren op de website van de RDW. Een aanhangwagen boven de 3.500 kg moet APK gekeurd worden.

De fabrikant van de aanhanger bepaalt het technische maximummassa. Dit is het gewicht van het lege voertuig plus de maximale belading. De toegestane maximummassa verschilt per land en komt meestal overeen met de technische maximummassa. Om

meer laadvermogen te krijgen, kan de toegestane maximummassa worden verhoogd. Hiervoor moet de aanhanger opnieuw gekeurd worden bij de RDW.

De aanschaf van een tweedehands aanhanger is voordeliger dan die van een nieuwe. Belangrijk is dan wel om de kar goed te controleren. De meeste mankementen kun je op het oog zien. Defecte verlichting, een

'Niet meer klooiën met borgpinnen en slingers'

kapotte bodemplaat of beschadigde banden vallen direct op. De staat van de torsieas is wat moeilijker te controleren. Normaal gesproken wijst het subframe, waaraan het wiel zit, met een hoek van 20 tot 30 graden naar beneden. Zodra deze hoek afwijkt, moet er een specialist naar kijken. Een ander aandachtspunt bij tweedehands aanhangwagens zijn de lasnaden op de chassisbalken. Deuken of scheuren wijzen erop dat de vorige eigenaar de kar regelmatig zwaar-

der heeft beladen dan toegestaan. De wiellagers zijn te controleren door het wiel vrij van de grond te laten draaien. Het wiel moet soepel draaien. Door het wiel heen en weer te bewegen kun je controleren of er speling op de lagers zit. Soms kun je het lager nog bijstellen. Op de banden moet wettelijk minimaal 1,6 mm profiel zitten, maar de meeste leveranciers adviseren de banden te vervangen bij minder dan 2,5 mm profiel.

Oplooprem

Tot slot is het van belang om de remmen te controleren. Door de aanhangwagen achteruit te rijden tegen een kleine helling kun je de werking van de oplooprem controleren. De aanhanger mag dan niet remmen. Maar zodra je de aanhanger tegen een stoeprand probeert op te rijden, moet de oplooprem wel inschakelen. De handrem is eenvoudig te controleren door hem te vergrendelen en vervolgens te kijken of je de aanhanger van de plaats kunt duwen. ■

BOVAG-ONDERHOUDSBEURT

Aandachtspunten tijdens onderhoudsbeurt	
- Remmen	- Dissel
- Koppeling	- Schokdempers
- Breekkabel	- Banden
- As	- Wielen
- Chassisbouten	- Opbouw
- Chassisraambanden	- Verlichting