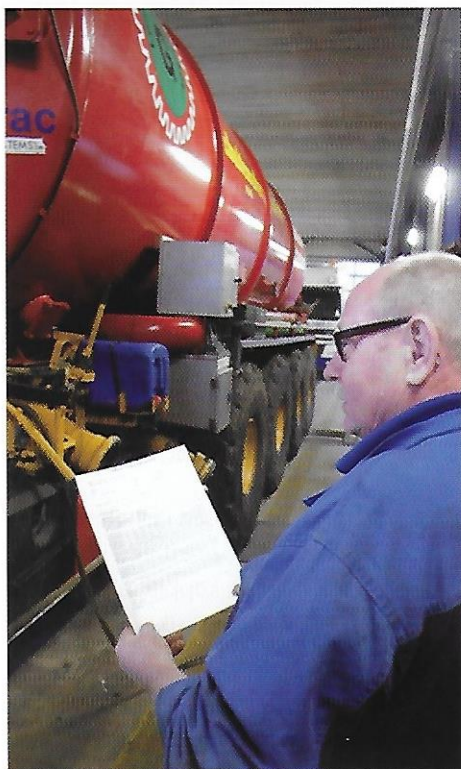




Met een rem-apk sta je sterker

Praktijkproef: periodieke remmentest bij Rekos in Almelo

Net als bij de jaarlijkse vrachtwagenkeuring wordt een Schuitemaker-vierasser op de remmentestbank van Rekos in Almelo gezet. Deze vrijwillige rem-apk geeft inzicht in de remkracht én wordt gevolgd door een deskundig advies. De check heeft ook een preventief karakter. We bespraken met Rekos de remmenpraktijk en bekeken wat er komt kijken bij een remrevisie.



Technisch manager Johan van de Maat benadrukt de meerwaarde van een officieel bewijs van de goede remtestwaarden bij eventuele calamiteiten.

Rekos in Almelo is een bedrijf dat onder andere vrachtwagenkeuringen, remmentesten en remrevisies uitvoert voor bedrijven en fabrikanten. Omdat de luchtdrukgeremde vierasser niet goed remde, heeft loonbedrijf Grefelman Luttenberg twee jaar geleden bij Rekos het onderstel grondig laten inspecteren. Daaruit bleek dat de assen aan revisie toe waren. Rekos heeft de assen gereviseerd, de remmen vernieuwd en het remsysteem ingeregeld zoals het behoort. Rekos is erkend reminstallateur, met als huismerk Wabco, en bouwt ook complete assen en remsystemen op. Grefelman heeft daarna in twee seizoenen circa 1600 uur gedraaid met de tank. Aan remonderhoud is niets gedaan omdat de tank volgens Grefelman nog steeds naar behoren remt. Een check stond voor komende winter op het programma, ware het niet dat de tank wordt ingeruild. Een mooie aanleiding voor ons om te kijken hoe de remmen na twee seizoenen presteren. Met daarbij de opmerking dat chauffeur Johan Kok als vrachtwagenchauffeur met beleid rijdt. Grefelman wilde wel meewerken aan deze proef.

Bewijsstuk

Een remmencheck bij Rekos is heel simpel. Je gaat over de testbank en alle wielen worden afzonderlijk gemeten. De testers bekijken meteen de uitslagen van de remcilinders om vast te stellen of de remmen moeten worden bijgesteld en inspecteren de conditie van de totale installatie. Na het bijstellen wordt de test nog een keer uitgevoerd en ten slotte krijgt de klant een c

officiële uitdraai en worden de resultaten besproken. Voor circa € 100,- is zo'n vierasser gemeten, inclusief de officiële uitdraai en een professioneel advies. Technisch manager Johan van de Maat van Rekos: "Dit is een officieel document van een erkende proefbank. Een prima bewijsstuk om mee te nemen om aan te tonen dat de remkracht (na eventueel herstel) in orde is en de remmen zijn gecheckt. Bij calamiteiten sta je er dan sterker", aldus Van de Maat. Hij vertelt dat Rekos dikwijls via de politie opleggers aangeboden krijgt om remmen te controleren na een calamiteit of ongeluk.

Remkracht begrensd

De resultaten van deze tank na twee jaar (circa 1600 uur) geven aan dat bij enkele trommels de speling moet worden bijgesteld. Na bijstelling komt de gemiddelde statische remkracht uit op een remvertraging van 2,7 m/s² bij niet volle belasting. Alleen as 3 remt nog nagenoeg 100 procent. As 2 en as 4 hebben te grote remkrachtverschillen tussen links en rechts (30 en 33 procent, terwijl dit maximaal 20 procent mag zijn). As 1 zit op de grens van 20 procent verschil. De totale remvertraging is nog lang niet de vereiste 4 m/s². Johan geeft aan dat voor deze test onder deellast is geremd. "De last is voor ons hoog genoeg om de remkracht om te rekenen. Op rollast komt deze combinatie net boven een remvertraging van 3 m/s² uit. Veel beter is niet mogelijk bij deze remmen. Verder onderhoud is dus niet nodig."

Van de Maat geeft aan dat een dergelijke situatie - onder de norm - in de offroadsector geen uitzondering is. "Omdat voor langzaam verkeer de eisen lager zijn, komen we nog van alles tegen. Deze Colaert-assen hebben te smalle remtrommels", aldus de technisch manager. Hij zegt dat in onze sector heel wat voertuigen rondrijden met exotische assen, die de rem-

normen niet halen en waarvoor het heel lastig is om aan onderdelen te komen, die dan meestal veel geld kosten. "Koop bekende, erkende vrachtwagen-snelverkeerassen met circa twintig centimeter brede remtrommels, dan weet je dat het goed zit en dat onderdelen overal voor een redelijke prijs en snel te verkrijgen zijn", adviseert hij. Grefelman zit niet in over het resultaat. Het bedrijf heeft dit leertraject al doorlopen en heeft ervoor gezorgd dat er onder zijn nieuwe tank betere assen komen.

Niet zelf experimenteren

Zelf sleutelen om de remkracht te vergroten, gaat niet zomaar. Eigenlijk moeten er volgens Van de Maat grotere remboosters op deze Schuitemaker, maar daar is geen ruimte voor. Verandering van remcilinders (dikkere) of hefboom (langer maken) voor meer remkracht is volgens de technisch manager wat dan vaak wordt gedaan, maar dat is riskant. "Je moet daarvoor weten wat de remmen aankunnen. Bij deze kan dat niet, want die zitten al aan hun max."

Hij geeft aan dat ze na dergelijke 'thuismaatregelen' dikwijls worden geconfronteerd met grote schade aan de remmen: ovale remtrommels, met als gevolg puntbelasting op de remschoenen, oververhitting, gebarsten remtrommels en remvoering die er vanwege de te grote krachten compleet af komt. De beoordeling, de opbouw, de revisie en het afstellen van remmen vormen volgens hem specialistisch werk, dat moet worden uitgevoerd door specialisten. "Wij zien wel wat in een jaarlijkse remmencheck van € 100,- met daarbij een passend advies. Dan kan het bedrijf beslissen wat het zelf in de werkplaats wil doen of aan ons wil overlaten."

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

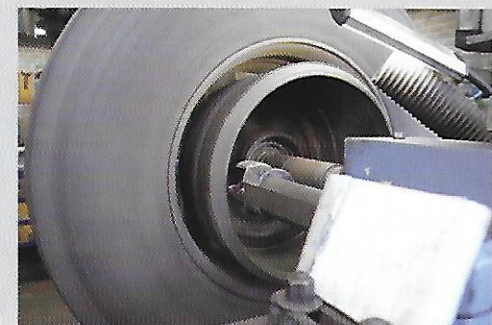
Remrevisie is maatwerk

Werkplaatschef Gertjan Brink van de revisieafdeling: "We hebben het liefst dat de trommel met gemonteerde velg en band wordt aangeleverd, zodat we die als geheel strak rond kunnen draaien. Bij het uitdraaien van de losse trommel bestaat de kans dat bij montage van het wiel de trommel iets kromtrekt."

Rekos gebruikt bij revisie overmaatse remvoering, die precies op de juiste radius wordt afgedraaid. "Eén millimeter speling voor hitteafvoer en verder helemaal precies aanliggen van de voering", vertelt

Brinks. Rekos klinkt de verlijmde remschoenen meestal ook. "De meest voorkomende schade aan remschoenen in de cumelasector is afgebroken, verbrokkelde of compleet afgeschoven remvoering door een te hoge remdruk. Met klinken voorkom je het laatste en bovendien is er dan een betere hitteafvoer."

Gertjan wijst ook op het belang van mee reviseren van de assen en de bronzen bussen. "Het geheel moet spelingvrij zijn, anders lopen de schoenen al aan voordat ze hebben geremd", weet hij.



Rekos draait de trommels het liefst uit met gemonteerde wiel om kromtrekken bij montage van het wiel te ondervangen.



Dit is wat Rekos het meest tegenkomt in de offroad-sector. Afgebrokkelde of compleet afgeschoven remschoenen.



Bij remrevisie wordt de remvoering gelijmd plus geklonken. Daarna wordt de voering op maat afgedraaid voor een precieze aansluiting.