

Een trekhaak met aanhanger.

Ik heb al sinds tijden een aanhanger achter de motor. Het begon toen ik 6 jaar geleden met mijn vriendin wilde camperen met de tent en de motor in Luxemburg. De tijd van het eenpits-gasstel en bivakkeren op de grond was voor mij voorbij, ik wilde nu wel eens een beetje luxe mee kunnen nemen op reis. Dat resulteerde in een aanhangertje dat ik als overjarig bouw pakket tegen een redelijk prijs kon kopen.

Maar om een aanhanger mee te nemen heb je ook een trekhaak nodig, en die dingen zijn vrij duur als je ze laat maken (± 700 piek en meer). Ik besloot om er zelf een te maken en wilde daarbij zomin mogelijk zichtbaarheid van de constructie laten zien. Dat resulteerde in een kokerprofiel-constructie die deels onder het achterspatbord schuifgaat en deels onder de kofferset. Helaas moet er toch een gedeelte zichtbaar zijn om de kogel en de stekkerdoos aan te bevestigen, zie zelf op de foto's wat er dan nog overblijft. De PAN wordt er niet mooier op maar wél functioneler!

Het rijden met een aanhanger valt heel erg mee. Je merkt hem vooral bij het remmen en in de bochten. Vanwege het hogere gewicht van de combinatie heb je een langere remweg nodig, wat enig aanpassingsvermogen vereist en daarmee een rustigere rijstijl. Bovendien kun je niet zomaar altijd voluit in de remmen gaan (behalve als je rechthout rijdt) zodat je je constant afvraagt of de huidige snelheid verantwoord is gezien de verkeerssituatie. Dat zorgt ervoor dat je nóg defensiever gaat rijden dan voorheen en is dus een pré.

Van de aanhanger heb je bij het rijden vrij weinig last, alleen in lange bochten met een slecht wegdek merk je dat de aanhanger bij iedere hobbel de motor een beetje meer of minder in de gekozen hellingshoek drukt. De combinatie wordt wat 'wiebeliger', zonder echter de gekozen koers te verliezen. In files kun je er gewoon tussendoor blijven rijden als de aanhanger tenminste niet breder is dan de motor, zodat je een van de voordelen van de motor kunt blijven benutten.

Aan ruimte heb je een kofferbak van een kleine auto extra ter beschikking, met de voordelen van een motor. Het enige waar je écht op moet letten is het fixeren van de inhoud van de aanhanger omdat anders alles door elkaar stuitert. Ik heb in mijn aanhanger diverse bevestigingspunten voor spanbanden gemaakt, alsmede een zwevend vloertje (voorzien van een vakverdeling) om kwetsbare spullen als computers en gevoelige elektrische apparatuur (microfoons, mengpanelen en effectapparatuur) in kratjes te kunnen vervoeren.

Wat maximum snelheid betreft ben je officieel gebonden aan 80 km/u, een beetje agent geeft je zo'n 10-20 km/u extra marge. Daarboven hang je voor de volle overschrijding en 50 te hard (130 km/u) kost je je rijbewijs! Technisch gezien is er veel meer mogelijk, afhankelijk van de motor, de aanhanger en de constructie van je trekhaak. Met mijn huidige combinatie (CBS-TCS-ABS) kan ik met een gerust hart 180+ rijden, zo stabiel als een veerboot! Mijn vorige PAN (normaal) was echter bij zijwind gevoelig rond 140 km/u. Een prettige bijkomstigheid is dat de radarcontroles de lengte van de combinatie niet zien als twee losse delen en dus de 80 km/u detectie niet kunnen toepassen. Conclusie: als je regelmatig veel mee moet nemen of als je bepakt en gezakt op vakantie wil is een aanhanger achter de motor een te overwegen optie. Het rijden ermee valt erg mee en je boet niet in op filerijden of snelheid. Pas echter wel op bij het passeren van politieauto's, dat kan zomaar het jachtinstinct activeren, en je weet wie dan de klos is!

Roger Leppers
Voorzitter Commissie Techniek.