

Motorrem voor berg- en pasritten.

Als Nederlander houd ik van de bergen, de prachtige panoramablik enz, zodat onze eerste campervakantie in 1983 begrijpelijk een vakantie met onze kinderen dwars door het prachtige Alpenlandschap ging met diversen bergpassen.

Van o.a. Salzburg over St. Moritz, Lenzerheide, Chur naar Lausanne en verder.

Bij St. Moritz zijn we dan de route naar Chur gereden over de Lenzerheide. Dat is ongeveer 70 km. Ik heb geremd, zoals gebruikelijk, in de 2^e gang. Met 40 tot 50 km per uur kun je geen serpentine naar beneden rijden zonder problemen en in de 1^e gang met ongeveer 18 á 20 km per uur verzamel je een file achter je van minimaal 25 auto's en meer.

Toen ik Chur binnenin reed, moest ik voor een rood stoplicht remmen en was er opeens geen druk meer op de rem. Grote schrik natuurlijk! Wat nu? Rechts een trottoirrand van zeker 15 tot 20 cm en daardoor kiep gevaar voor de camper en er stonden al verschillende auto's voor het verkeerslicht te wachten.

Mijn reactie was; armen op de claxon en naar links op de linker rijbaan en als een slang tussen de verkeerslichten door. Mijn situatie inschatting is gelukt. Iedereen bleef staan. Dit waarschijnlijk onder het motto: wat is hier aan de hand?

Ik heb de camper laten uitlopen met behulp van de handrem. Ik stapte krijtuit uit. Je kon de remmen al ruiken. Na het laten afkoelen van de remmen en een garage inspectie zijn we dan via de Susterpas (9%) naar Grindelwald gereden.

Daar op de camping besloten we dat het rijden van passen wel voldoende was geweest. We hebben de autotrein in Kandersteg genomen. Dit keer zonder de Grimselpas die ook nog op het programma stond.

Tijdens de laatste vakantiedagen in Parijs ontmoetten we een vroegere buschauffeur uit onze tijd als reisorganisator en vertelden hem het verhaal. Hij vertelde ons dat er twee dingen ontbraken. Ten eerste ervaring en ten tweede een motorrem. Hij zei dat het maar goed was dat we de Grimselpas niet meer gereden hebben.

Bij onze Laika hebben we meteen een motorrem laten inbouwen en genieten nu van bergritten, bergpassen en het panorama in alle rust.

Om het functioneren van een motorrem wat te verduidelijken, heb ik een algemene productbeschrijving van de firma Goldschmitt en een montage aanwijzing in dit ervaringsbericht opgenomen.

Plusminus

+ Beter verdeling van de rembelasting, waardoor de slijtage van de standaard rem ook wordt gereduceerd. Het is ook mogelijk om gelijktijdig te remmen!

+ Onderhoud- en slijtagevrij

+ Inbouw bij iedere erkende vrachtwagen garage is mogelijk.

- ca 5 Kg minder laadvermogen.

- Iets gewenningsgeduld moet wel aanwezig zijn.

Aanbevelingen enz.:

Voor personen die regelmatig en over langere tijd in de bergen rijden is het een must. Het is beter om na de montage eerst in de Ardennen, Sauerland en de Eifel iets te oefenen.

Je moet er wel even aan wennen om naast de handrem nog twee remmen te hebben.

Voor campers met achterwiel aandrijving is een Tetarder misschien ook interessant.

Persoonlijk ben ik na twee jaar en haast 20.000 Km meer als tevreden.

Het inbouwpakket ligt bij ca. € 950,- en de montage bij € 100 tot € 200,-

Eigenlijk niet veel geld voor je eigen zekerheid in de bergen!

Goldschmitt techmobil AG

De remmen van de meeste transporter zijn niet gemaakt voor continu gebruik. Met volle belading of een zware camperopbouw kunnen zware bergritten tot een thermische overbelasting leiden of in extreme gevallen tot een totale uitval van het remsysteem.

In het bijzonder bij campers met een hoog eigen gewicht is het aan te bevelen om een derde (slijtage vrije) motorrem als extra rem te monteren.

Het functioneert precies als de motorrem van vrachtwagens en touringcars.

Een luchtdruk gestuurde klep sluit de knal pijp af, na een gedoseerde hoeveelheid, zodat een tegendruk ontstaat in de motor. Deze hierdoor ontwikkelde vertraging werkt direct op de aandrijfstang. Doordat de gebruikelijke standaard rem hierdoor ontzien wordt, kan de slijtage van de standaard rem ook verminderen.

Door druk op de voetschakelaar voor bij de chauffeursstoel wordt de motorrem in werking gezet en werkt zolang de schakelaar gedeeltelijk of helemaal ingedrukt gehouden wordt.



Verdere Infos:

KLS Dipl.-Ing. W. Krause GmbH, D-47509 Rheurdt
Tel. +49 (0) 2845 – 3 75 45 oder www.kls-motorenbau.de
Goldschmitt techmobil AG, D-74746 Höpfingen
Tel. +49 (0) 6283 – 22 29 0 oder www.goldschmitt.de
Papsmahl Automobiltechnik GmbH, D-85122 Hofstetten
Tel. +49 (0) 8406 – 1355 oder www.papmahl.de

Retarder Systeme;

Kloft Retarder GmbH, D-6551 Limburg-Lindenholzhausen
Tel. +49 (0) 6431 – 97 860 oder www.kloft-retarder.de
Voith AG, D-89510 Heidenheim
Tel. +49 (0) 7321 – 370 oder www.voith.com

[Einbauanleitung für Motorbremse](#)