



**N**ieuwsgierigheid hoort zo'n beetje tot de natuur van een journalist te horen. We konden ons dan ook nauwelijks bedwingen toen we een persbericht kregen over de Genco aanhangers voor motoren. Geen aanhanger voor de auto om motoren op te vervoeren, maar eentje om achter de motor te hangen. Wij dus meteen contact opgenomen met de importeur of we een tijdje mochten rondtoeren met de motor/aanhangercombinatie. We hebben zelf al meerdere malen met de handen in het haar gezeten toen we met de motor op vakantie wilden vertrekken en vaststelden dat we toch het een en ander thuis moesten laten óf bijzonder oncomfortabel op de motor zouden zitten. En zo'n aanhanger, daar raak je toch een pak spullen in kwijt, niet? Maar beïnvloedt dat de rijeigenschappen van de motorfiets niet teveel? Het persbericht vermeldde stabiliteit aan +200 km/u, maar het leukste aan motorrijden is uiteraard het niet-rechtdoorrijden.

Dat deze aanhangwagens een ontwerp zijn van een motorrijdende ingenieur, is al een hele opluchting in dat opzicht. André Genique is zaakvoerder van een bedrijf dat precisieonderdelen maakt voor de vliegtuigindustrie en daarnaast ook een gepassioneerd motorrijder. Hij ging vaak met de motor op reis, maar ondervond vaak problemen met bagagemogelijkheden. Het idee voor een aanhanger ontstond zo'n vijf jaar geleden en hij experimenteerde met heel wat ophangings- en bevestigingssysteem vooraleer hij tot het uiteindelijke ontwerp kwam. De gecommmercialiseerde versie kwam uiteindelijk zo'n twee jaar geleden tot stand. Er is keuze tussen een aanhanger met 150 of 260

liter inhoud, de laatste meer specifiek bedoeld voor de grotere toerbuffers.

#### KINDERSPEL

De aanhanger zelf is voorzien van drie veerpunten. Een centrale veer zorgt ervoor dat de twee wieltjes stevig op de weg geplant blijven. De veerelementen opzij van de centrale veer zorgen ervoor dat de aanhanger mooi volgt op hellingshoek. De wielen blijven dus steeds op de grond, terwijl de laadruimte de hellingshoek van de motor volgt. De aanhanger is voorzien van verlichting die mee gaat met de motor; zowel een remlicht als knipperlichten zijn voorzien. Voor de 150 l modellen is de arm van de

aanhanger bevestigd aan de achterbrug, bij de 260 l versie werd gekozen voor een centrale bevestiging. Aan- of afkoppelen is kinderspel en gebeurt in minder dan 30 seconden: je koppelt de elektriciteit af, verwijderd het veiligheidsslot en je kunt de aanhanger zonder enige moeite van de bevestigingsas halen. Met een leeggewicht van 48 kg kan dat in principe voor niemand problemen opleveren.

De eerste kilometers die we met de motor/aanhangercombinatie afmaalden, kwam het regelmatig voor dat we even achterom keken om te zien of alles er nog wel aanhing, omdat je al rijdend niet gewaar wordt dat er iets aan de motor hangt.

# TRUCKKIN!



buurt van de redactie, waarbij we een staalkaart van Belgische wegbedekkingen onder de neus geduwd kregen. We waren ruimschoots tevreden over het resultaat: zelf bij een behoorlijk sportieve rijstijl legde de aanhanger het rijplezier geen strobreed in de weg. Ook in linkerbochten (waar de bevestigingsarm zit) heb je genoeg grondspeling om ongehinderd je gang te gaan. Eén van de ijkpunten tijdens onze testsessies is een bocht met een vreselijk slecht 'MacAdam' of betonplatenwegdek, waar het kaf van het koren gescheiden wordt. Ook daar hadden we geen reden tot klagen. De enkele keren dat we hinder ondervonden was bij korte flik-flakbewegingen, zoals bij het verlaten van een rond punt. Dan krijg je het gevoel dat je een duo zitten hebt die 'meebewegen' niet gesnapt heeft en tegen wringt. Van onrust in het rijwielgedeelte konden we ook dan nog niet spreken.

#### NOODSTOP

De tweede grote vraag die we ons stelden had betrekking tot het remgedrag. We voerden een paar noodstops uit, met en zonder gebruik van de achterrem. De remweg verlengt een fractie met de aanhanger erbij, maar er treedt geen verontrustend gedrag op. De achterrem achterwege laten leverde geen probleem op, maar het remmen voelt nét dat ietsje beter aan als je de achterrem eerst aanspreekt. De voorzienigheid had echter een verrassing voor ons in petto, onder de vorm van een bejaarde man die voor onze neus van z'n fiets op de rijbaan donderde; een échte noodstop dus. Op zo'n moment flitsen een hele hoop beelden door je heen: een gehalveerde bejaarde, een aanhanger die ons inhaalt en in één beweging de motor onderuit haalt,... Niks van dat alles echter. Alles bleef overeind.

De constructeur schrijft een maximaal laadvermogen van 20 kg voor de 150 l versie voor en 30 kg voor de 260 l versie. Dit om

zich in te dekken bij aansprakelijkheidsclaims, maar we denken dat de Genco-aanhanger toch wat kilootjes meer kan verdragen. Deze aanhangers vallen onder dezelfde categorie als auto-aanhangers en moeten dus voorzien zijn van verlichting en van een driehoekige reflector. De afwerking is in elk geval van een hoog niveau: de naden sluiten mooi op elkaar aan en ook de binnenafwerking is mooi uitgevoerd. Zoals te zien op de foto's is die ruim genoeg om er ook de boodschappen mee te doen en onhandige voorwerpen zoals een bak drank in op te bergen. Bij de Belgische importeur komen trouwens veel vragen binnen of de aanhangers kunnen aangepast worden om de hond des huizes mee te vervoeren.

Voorlopig beslist Genco zelf of een motor al dan niet geschikt is voor de 150 of 260 l versie van de aanhangwagen. Op de lijst van motoren komen in elk geval heel uiteenlopende types motoren voor: de Aprilia Falco, Suzuki Burgman 650, GSX-R 750 en de Intruder 1500, de Honda Varadero 125, CBR600RR, de Yamaha Wild Star 1600, om er maar enkele te noemen. Goedkoop zijn de aanhangers niet, maar er staat wel een goede afwerking tegenover: de 150 l versie kost 2.680 euro en 3.065 euro voor de 260 l versie. Die prijzen zijn btw. inclusief, voor een rijkklare versie in wit polyester. Wie z'n aanhanger in de zelfde kleur als z'n motor wil, zoals ons testexemplaar, ziet daar nog enkele honderden euro's bovenop komen.

**Tekst: Ruben Van Den Bossche**  
**Foto's: Dirk Bosselaers**

#### TECHNISCHE GEGEVENS

	150 Liter	260 Liter
Volume	150 l	260 l
Leeggewicht	48 kg	58 kg
Max. Laadvermogen	20 kg	30 kg
Lengte (zonder arm)	1.320 mm	1.590 mm
Breedte	580 mm	740 mm
Hoogte	820 mm	940 mm
Prijs	2.680 euro	3.065 euro

Importeur:  
Taveirnemobil, C. Van der Crussenstraat 31,  
9850 Nevele Tel. 0472/70.51.56 of  
[www.taveirnemobil.be](http://www.taveirnemobil.be)

