

Zug-Fest



Endlich ist es soweit: Ein Hersteller nach dem anderen gibt Anhängelasten für seine Reisemobile auf Ducato-Basis bekannt.

Was lange währt, wird endlich gut. So hätte die Überschrift ebenfalls lauten können. Denn viel Zeit ist ins Land gegangen, bis die ersten Hersteller von Reisemobilen endlich verbindliche Anhängelasten für ihre Produkte auf Basis des neuen Fiat Ducato bekannt gegeben. Der Grund hierfür ist das aufwändige Prüfverfahren, mit dem die Anhängelast ermittelt wird. Der Ablauf dieser Prüfung war bereits Gegenstand des Artikels "Die Sache mit dem Haken" in REISEMOBIL INTERNATIONAL 12/2006.

Nun liegt es bei jedem Reisemobilhersteller, welchen Aufwand er betreiben möchte. Begnügt er sich mit dem geringen Wert, den Fiat entsprechend seiner Formel errechnet und freigibt, sind keine weiteren Prüfungen notwendig. Verwendet der Anbieter eine entsprechend geprüfte Rahmenverlängerung, liegt der erlaubte Wert schon höher. Wünscht der Reisemobilhersteller aber einen Wert, der sogar über dem der Freigabe des Rahmenherstellers liegt, so kann er selbst das fertige Fahrzeug auf die gewünschte Anhängelast hin testen lassen.

Was verändern Anhängsel?

Adria zeigt, dass es möglich ist, auch bei einem Reisemobil hohe Anhängelasten zu realisieren. So gehen bei Bedarf das Segelboot, der Kleinwagen oder so gar ein zusätzlicher Caravan mit auf die Reise. Die hohen Anhängelasten dürfen aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich das Fahrverhalten des Zugfahrzeugs mit solch einer Last verändert.

So ist der Bremsweg des Gespanns länger als der des Solo-Fahrzeugs. Das Beschleunigungsvermögen hingegen nimmt ab. Beim Durchfahren von Kurven ist zu beachten, dass ein Anhänger mit Zentralachse einen kleineren Radius beschreibt als das Reisemobil.

Neben der zulässigen Anhängelast ist die Stützlaster ein wichtiger Wert. er gibt an, mit welcher Masse die Kupplungskugel in vertikaler Richtung belastet werden darf. Diesen Wert sollte der Gespannfahrer nach Möglichkeit ausnutzen, um die Fahreigenschaften des Gespanns zu stabilisieren. Aber Vorsicht: Anhängelast und Stützlaster darf der Reisemobil- und Anhängerfahrer auf gar keinen Fall überschreiten. Und nicht nur das. Das zulässige Zugesamtgewicht des Zugfahrzeugs begrenzt unter Umständen die mögliche Anhängelast, die zulässige Hinterachslast wiederum die mögliche Stützlaster des Reisemobils. Hat das Fahrzeug beispielsweise eine zulässige Hinterachslast von 2.600 Kilogramm und eine tatsächliche Hinterachslast von 2.550 Kilogramm, so darf die Stützlaster in diesem Fall maximal 50 Kilogramm betragen, auch wenn der Hersteller des Wohnmobils die Stützlaster mit 75 Kilogramm angibt.

Aber auch innerhalb der rechnerischen Grenzen gilt, dass der Reisemobilist sich und sein Fahrzeug einen Gefallen tut, wenn er die maximal zulässigen Werte nicht voll ausschöpft.

Genau das hat Adria gemacht. Der Reisemobilhersteller aus Novo Mesto in Slowenien hat sein Modell mit dem längsten Hecküberhang durch den TÜV Rheinland auf zwei Tonnen Anhängelast hin prüfen lassen. Das Fahrzeug bestand diesen Test, und so verfügen nun alle Adriatik-Reisemobile über eine Anhängelast für gebremste Anhänger von 2.000 Kilogramm. Der Wert für Anhänger ohne eigene Bremse liegt bei 750 Kilogramm.

Aber auch andere Hersteller waren in der Zwischenzeit nicht tatenlos. Sie geben teilweise für jedes einzelne Modell einen eigenen Wert an. So liegen zum Beispiel die Werte für die Reisemobile von Dethleffs auf der Basis des neuen Fiat Ducato zwischen 1.400 und 1.800 Kilogramm. Knaus wiederum gibt einen einheitlichen Wert 1.600 Kilogramm für die Baureihen Sun Traveller und S-Liner an. Die Meteor-Baureihe von Weinsberg darf ebenfalls bis zu 1.600 Kilogramm an den Haken nehmen.

Und auch Bürstner hat für seine Fahrzeuge die Anhängelasten ermittelt und will sie demnächst bekannt geben. Andere Hersteller wie zum Beispiel Mobilvetta und Elnagh nennen recht hohe Anhängelasten von 2.000 Kilogramm, doch sind diese im Fall von Mobilvetta schon seit Ende Juni 2006 bekannt, was die Vermutung nährt, dass es sich zum damaligen Zeitpunkt um angepeilte Werte gehandelt hat, nicht um geprüfte - wie bei Adria.

Hobby hingegen weist bisher relativ niedrige Werte aus. Das liegt daran, dass bei Drucklegung der Prospekte die endgültigen Werte noch nicht feststanden. Die Angaben sind deshalb Werte, die das jeweilige Fahrzeug mindestens haben wird. Hobby hat aber im Gespräch mit REISEMOBIL INTERNATIONAL bereits eine Korrektur der meisten Werte nach oben angekündigt. So gilt also: Mittlerweile stehen für viele Reisemobil-Modelle die Anhängelasten fest. Der Kunde sollte aber vor dem Kauf eines Fahrzeugs sicherheitshalber beim Händler die endgültige Anhängelast seines künftigen Mobils erfragen. Denn der Fachhändler ist als Vertragspartner für die Richtigkeit dieser Angabe verantwortlich und muss deshalb ein Interesse daran haben, geprüfte Werte angeben zu können statt lediglich Schätzungen.

Was verändern Anhängsel?

Adria zeigt, dass es möglich ist, auch bei einem Reisemobil hohe Anhängelasten zu realisieren. So gehen bei Bedarf das Segelboot, der Kleinwagen oder so gar ein zusätzlicher Caravan mit auf die Reise. Die hohen Anhängelasten dürfen aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich das Fahrverhalten des Zugfahrzeugs mit solch einer Last verändert.

So ist der Bremsweg des Gespanns länger als der des Solo-Fahrzeugs. Das Beschleunigungsvermögen hingegen nimmt ab. Beim Durchfahren von Kurven ist zu beachten, dass ein Anhänger mit Zentralachse einen kleineren Radius beschreibt als das Reisemobil.

Neben der zulässigen Anhängelast ist die Stützlast ein wichtiger Wert. er gibt an, mit welcher Masse die Kupplungskugel in vertikaler Richtung belastet werden darf. Diesen Wert sollte der Gespannfahrer nach Möglichkeit ausnutzen, um die Fahreigenschaften des Gespanns zu stabilisieren. Aber Vorsicht: Anhängelast und Stützlast darf der Reisemobil- und Anhängerfahrer auf gar keinen Fall überschreiten. Und nicht nur das. Das zulässige Zuggesamtgewicht des Zugfahrzeugs begrenzt unter Umständen die mögliche Anhängelast, die zulässige Hinterachslast wiederum die mögliche Stützlast des Reisemobils. Hat das Fahrzeug beispielsweise eine zulässige Hinterachslast von 2.600 Kilogramm und eine tatsächliche Hinterachslast von 2.550 Kilogramm, so darf die Stützlast in diesem Fall maximal 50 Kilogramm betragen, auch wenn der Hersteller des Wohnmobils die Stützlast mit 75 Kilogramm angibt.

Aber auch innerhalb der rechnerischen Grenzen gilt, dass der Reisemobilist sich und sein Fahrzeug einen Gefallen tut, wenn er die maximal zulässigen Werte nicht voll ausschöpft.