

«Ist bei einem Gespann bestehend aus Zugfahrzeug und Wohnwagen der Bremsweg länger oder kürzer als beim Auto allein?» Thomas Schuler, Instruktor am TCS-Verkehrssicherheitszentrum (VSZ) Betzholz bei Hinwil/ZH schaut in die Runde. Sofort kommen von den Teilnehmern des Anhänger-Intensivtrainings von «Test & Training tcs» erste Äusserungen. Doch das Spektrum der Antworten im Theoriesaal am Morgen dieses Apriltages ist breit gefächert.

Bevor die Debatte zu lebhaft wird, löst der TCS-Experte das Rätsel auf. Schuler: «Obschon man vermuten könnte, dass der Bremsweg eines Gespanns wegen der schiebenden Masse grösser wird, ist effektiv eher das Gegenteil der Fall.» Thomas Schuler weist auf das Gewicht hin, welches via die Anhängerkupplung auf die Hinterräder einwirkt und so ermöglicht, dass diese im Normalfall sogar eine bessere Bremswirkung aufzubauen vermögen.

Für den Ernstfall wappnen

Wieder etwas gelernt – die Teilnehmenden des Anhänger-Fahrtrainings nicken anerkennend. Eine typische Situation in einem TCS-Trainingskurs. Oft hat man mangels praktischer Erfahrung von bestimmten Vorgängen eine falsche Vorstellung. Und dies ist der grosse Vorteil solcher Kurse: man kann sich auf abgesichertem Terrain und unter kundiger Anleitung für Situationen rüsten, die im Ernstfall gravierende Folgen haben können.

«Ich fahre mit meinem Mann zwar schon seit Jahren mit dem Wohnwagen in die Ferien, doch bislang sass nur er am Steuer», sagt Erika Grupe aus Trasadingen im Kanton Schaffhausen. Weil sie auf der nächsten Ferienreise ebenfalls das Gespann lenken möchte, habe sie sich zu diesem Kurs angemeldet. Erika Grupe

Für entspannte Gespann-Fahrten

Jahr für Jahr reisen Tausende mit dem Wohnwagen in die Ferien. Doch angesichts der üblichen Fahrpraxis mit Personenwagen werden mit dem Gespann nur wenige Kilometer gefahren. Deshalb ist es wichtig, sich auf Notsituationen vorzubereiten.

will nun als Novizin gefahrlos erste Erfahrungen sammeln.

Auch für «Profis» lehrreich

Egal, was die Schaffhauserin sich vom Kurs alles einzuprägen vermag, ist klar: ein solches Training tut jedem gut. In diese Kerbe schlägt Daniel Zimmermann, Leiter des VSZ Betzholz: «Auch wer glaubt, ein geübter Gespann-Fahrer zu sein, kann bei uns dazu lernen.» Zimmermann verweist auf den Umstand, dass viele Camper ihren Wohnwagen nur für die grossen Ferien anspannten, aber dann gleich mehrere tausend Kilometer am Stück herunterspulten.

Gleiches gelte übrigens auch für den technischen Zustand des Anhängers. «Etwa Pferdesportler sind viel häufiger mit ihrem Anhänger unterwegs, weshalb diese meist auch besser gewartet sind», erklärt Zimmermann. Er verweist speziell auf die nicht selten veralteten Reifen an Wohnwagen, welche das Fahrverhalten desselben nachhaltig negativ zu beeinflussen vermögen.

Korrekt sitzen – und bremsen

«Anhänger-Fahrtraining», ein dehnbarer Begriff. Bei «Test & Training tcs» bedeutet dies, dass dem Kursteilnehmer der Stoff so umfassend und gründlich wie möglich vermittelt wird. Es ist deshalb nahe lie-



Gewichtslimits beachten und korrekt laden

Kritischen Situationen kann mit korrektem Verhalten vorgebeugt werden. Mit dem Einhalten der definierten Gewichtslimits sowie einer richtig verstaute Ladung ist bereits viel für die Sicherheit getan.

Zum Thema Gewichte bzw. Lasten ist zu beachten:

- Stützlast (wirkt auf die Anhängerkupplung)
 - Achslasten (Belastungen auf die Achsen von Zugfahrzeug/Anhänger)
 - Anhängelast (was das Zugfahrzeug zu ziehen vermag)
 - Gesamtzugsgewicht (Summe des Gewichts beim gesamten Gespann)
- Informationen zu den Limiten liefern zum einen die Fahrzeugpapiere sowie Plaketten am Zugfahrzeug (z.B. im Motorraum) und am Caravan (z.B. bei der Anhängerkupplung).

Beim Beladen und der Gewichtsverteilung ist zu beachten:

- Schweres kommt so tief wie möglich und über die Achsen
- Leichte Utensilien wie Kleider kommen in die oberen Schränke
- Gummieinlagen gegen rutschendes Geschirr und ähnliches
- Zusätzliche Ladung wie z.B. Velos oder Boote sichern.

mmm



Wo gehts lang? Auch korrektes Einweisen wird im Fahrtraining geübt.



Auf der rutschigen Kreisbahn die Grenzen der Fahrphysik kennen lernen.

gend, dass Kursleiter Thomas Schuler seinen Schützlingen – gestandene Autofahrer und keine Fahranfänger – zu Beginn seiner Instruktionen das korrekte Sitzen im Auto näher bringt. «Ganz wichtig für die perfekte Sitzposition ist eine senkrecht stehende und eng anliegende Rückenlehne», erklärt Thomas Schuler und demonstriert dies sogleich im parkierten Auto. Diese Haltung hat laut dem Kursleiter der Vorteil, dass man so «das Auto am besten spürt». Ein wichtiger Umstand, wenn der Anhänger zu schleudern beginnt.

Die ideale Haltung ist Voraussetzung für den «Bremsschlag». So wird das reflexartig zu erfolgende Notbrems-Manöver bezeichnet, mit dem ein schlingernes Gespann auch ohne ESP (s. unten) abgefangen und stabilisiert werden kann. «Treten Sie so schnell wie möglich und so hart wie es geht auf die Bremse», mahnt Schuler. Dabei sei die Wucht besonders wichtig, denn für eine erfolgreiche «Rettungsaktion» brauche es einen Pedaldruck der mindestens um die 75 Kilo betrage. «Der beste Zeitpunkt für das Manöver ist dann, wenn sich der Anhänger für einen Moment gerade hinter dem Auto befindet, was man im Rückspiegel gut erkennen kann», gibt Schuler mit auf den Weg.

Erst Übung macht den Meister

«Ich besuche diesen Kurs, um mehr Sicherheit für die Fahrt mit dem angespannten Wohnwagen zu erhalten», sagt Thomas Moser aus Uznach/SG, der pro Jahr rund 3500 Kilometer mit dem Caravan zurücklegt. Speziell grossen Respekt habe er vor Notbremssituationen gehabt, erklärt der Fahrer eines Suzuki Grand Vitara V6. Nun lernt Thomas Moser in Betzhof zuerst ohne Risiko sein riesiges SUV abzufangen, danach wird das Ganze mit dem Gespann –

er reiste mit einem Wohnwagen des Typs «Hobby de Luxe easy» an – eingehend und einprägsam geübt. Zwar erklärt Moser, dass sich im Ernstfall noch Frau und Kinder sowie einige Kilo Ballast an Bord befinden würden – und er nicht wisse wie sich dies auf das Manöver auswirke – doch jetzt kenne er bereits das entsprechende Gefühl.

Marcel Fuchs aus Wollerau/SZ absolvierte Fahrtrainings im Militär und auf Lastwagen. Einer seiner Rückschlüsse aus dem TCS-Kurs ist, dass man am Steuer «das Gewicht des Wohnwagens beim Notbremsmanöver erstaunlich wenig merkt». Wie Moser würdigte auch Fuchs – sein Gespann bildet ein Mercedes T E230 sowie ein «Eriba Nova»-Wohnwagen – am Kurs, dass der Instruktor auf die jeweiligen Bedürfnisse und sogar die technischen Umstände der Kursteilnehmer eingeht.

Knifflige Sache: das Einparken

Ein Programmpunkt des Kurses war auf den ersten Blick unspektakulär. Doch wenn man bedenkt, wie viel finanzieller Schaden beim Manövrieren mit einem Gespann entstehen kann, leuchtet ein, dass auch dieser Disziplin ein prominenter Teil des Kurses in Betzhof gewidmet wird.

Sei es das Zurücksetzen (Verschränkung!), alle Arten von Einpark-Manövern oder auch das Abschätzen der Gesamthöhe (z.B. Tankstelle, Torbogen etc.), das Spektrum ist umfassend. Speziell bei der letztgenannten Übung weiss Erika Grupe zu brillieren. Gerade sie, die Unerfahrenste in dieser Gruppe.

Martin Michel Mäder

Wohnwagenkurse von «Test & Training tcs» führt auch das VSZ Stockental/BE durch. Trainings veranstalten ebenfalls TCS-Regionalsektionen, über die Ausschreibungen informieren das «CampCar» oder auch die Sektionssekretariate. Internet: www.test-und-trainingtcs.ch, www.tcs.ch-Sektionen.

Elektronische Helfer für Stabilität

Dass ein Anhänger ins Schlingern kommt, kann auch dem besten Gespannfahrer passieren. Doch immerhin bieten für den Notfall elektronische Helfer wie Stabilitätsprogramme einen gewissen Schutz.

Zwar wird das von der Robert Bosch GmbH und Mercedes gemeinsam entwickelte elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) schon seit 1995 serienmässig in Fahrzeuge verbaut, doch die Gefahr, die durch schlingernde Anhänger entsteht, war noch nicht genügend eliminiert.

Ein hoch aufbauender Anhänger wie ein Pferdetransporter oder ein

Wohnwagen kann besonders bei höheren Geschwindigkeiten und bei starkem Seitenwind rasch zu Schlingern beginnen. Berüchtigt sind ebenfalls die entstehenden Luftwirbel beim Passieren von grossen Lastwagen.

Spezielles ESP für Gespanne

Im Jahre 2001 präsentierte Bosch eine gemeinsam mit BMW entwickelte ausgereifere ESP-Version (für den BMW X5, ESP wird dort DSC genannt). Dieses «ESP plus» ist in der Lage, das Gespann mit gezielten Massnahmen zu stabilisieren. So werden automatisch alle vier Räder

eingebremst und über einen Eingriff in die Motor-Antriebskraft die Geschwindigkeit auf ein unkritisches Niveau reduziert.

Die Zusatzfunktion der Fahrhilfe im Zugfahrzeug wird aktiviert, wenn man den Anhänger über den Stecker der Stromversorgung verbindet. Das System gibt es unter anderem für Autos der Marken Audi, BMW, Opel, Land-Rover, Porsche oder Volkswagen. Je nach Hersteller kann die Bezeichnung variieren, so hat etwa bei Opel das Anhänger-Stabilitätsprogramm das Kürzel TSP (Trailer Stability Program).

mmm



Caravan-Ballett im Übungs-Slalom.