
Ratgeber leichte Anhänger: Nur mit Vorsicht zu genießen

Sie sind praktisch, sie sind klein und sie gelten als leicht beherrschbar: die Autoanhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 750 kg. Mit diesen sogenannten Baumarkt-Anhängern lassen sich voluminösere Güter bequemer transportieren als im eigenen Pkw. Gartenabfälle kommen auf die Deponie, ohne Spuren im Auto zu hinterlassen. Und das Urlaubsgepäck quillt nicht mehr aus allen Ecken, weil es im Hänger Platz findet. Einen Anhänger-Führerschein braucht man auch nicht und der Einachser verschwindet hochkant in einer Ecke der Garage.

Es gibt also gute Gründe, sich solch einen kleinen Anhänger zuzulegen, zumal die ab Frühjahr häufiger als Angebot in Einkaufsmärkten auftauchen. Und wer einen solchen Anhänger nur im Bedarfsfall nutzen will, kann sich im Baumarkt um die Ecke einen leihen. An einen kleinen, leichten Anhänger ist somit leicht zu kommen. Aber sind die Gefährte während der Fahrt auch ebenso leicht zu handhaben?

Nicht unbedingt, wie Tests ergaben. Dabei wurde speziell auch untersucht, wie die kleinen Anhänger reagieren, wenn man es mit der Beladung nicht so genau nimmt, was dann beim Bremsen oder bei Ausweichmanövern passiert. Die Testergebnisse veranlassten anschließend unter anderem den ADAC, darauf hinzuweisen, dass solche Anhänger der „Baumarkt-Klasse“ nicht ganz so harmlos seien, wie mancher meint.

Besonders die richtige Beladung ist demnach für die Fahrsicherheit mit leichten Anhängern „unbedingt notwendig“. So absolvierten Gespanne mit unbeladenen Anhängern Bremsstests ohne Probleme. Mit voll beladenen Anhängern verlängerte sich dagegen der Anhalteweg bei einer Notbremsung aus 80 km/h von 26,5 Metern (leer) auf 33,8 Meter.

Beim schnellen Ausweichen mit voll beladenem Anhänger wechseln Gespanne mit Fronttrieblern vom Schiebetrieb des Untersteuerns ins Übersteuern. Das Heck kommt herum. Fahrzeuge mit Heckantrieb verhalten sich auf einmal neutraler. Scheren die Anhänger wegen der heftigen Spurwechselreaktionen aus, wird das Gespann vom Elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) stabilisiert. Das gilt auch für Vollbremsungen. ESP verhindert ein Ausbrechen des Zugfahrzeugs, weil die Gewichtsverteilung beim Auto stimmt.

Anders hingegen bei einem Anhänger mit Übergewicht: Schon eine Überladung um 5 Prozent – also 30 kg – kann sich demnach bei den leichten Anhängern gefährlich auswirken. Dadurch verschlechtert sich das Fahrverhalten bereits deutlich, wie die Tests zeigen. Diese Probleme nehmen durch eine ungünstige Gewichtsverteilung auf dem Hänger noch zu. Denn wenn die Hinterachse des Zugfahrzeugs entlastet wird, Experten sprechen dabei von einer negativen Stützlast, stimmt die Achslastverteilung des Autos nicht mehr und das ESP verliert an Wirkung. Das hat zur Folge, dass sich der Anhänger bei Ausweichmanövern schneller querstellen kann. Mangels ausreichender Unterstützung durch das ESP bricht dann möglicherweise auch das Auto aus. Zu schwere Beladung des Anhängers bewirkt zudem bei einer Vollbremsung aus 80 km/h eine Verlängerung des Anhaltewegs auf 35,7 Meter.

Deshalb raten Experten dringend dazu, unbedingt auf das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers zu achten, das aus dessen Papieren hervorgeht. Außerdem sollte das Gewicht des Transportguts möglichst gleichmäßig über die Achse des Anhängers verteilt und vor einem Verrutschen gesichert werden. Wichtig ist zudem, die Stützlast des Anhängers und des Zugfahrzeugs nicht zu überschreiten sowie die Geschwindigkeitsbegrenzung bei Anhängerbetrieb von 80 km/h bzw. bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen von 100

km/h einzuhalten.

Außerdem gilt für kleine Anhänger ebenso wie für große Wohnwagen: Die Qualität eines Autos als Zugfahrzeug entscheidet sich über das Verhältnis des Radstands zur Länge der Anhängerkupplung, gemessen von Mitte Hinterachse bis Mitte Kugelkopf. Je kürzer der hintere Überhang (Hinterachse bis Kugelkopf) im Verhältnis zum Radstand, desto stabiler rollt das Gespann. Das Verhältnis spielt bei den leichten Anhängern auch wegen des ESP eine kleinere Rolle als bei schweren Anhängern. Da hat es der lange Hebel des Überhangs leichter, den Anhänger zu gefährlichem Aufschwingen bei hoher Geschwindigkeit zu veranlassen oder bei Spurwechseln und Vollbremsungen seine guten Manieren vergessen zu lassen.

Aber eines ist immer richtig: Auf keinen Fall vor der ersten Fahrt probieren, das Gespann rückwärts zu dirigieren. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Foto: Auto-Medienportal.Net/Goslar Institut