

PRESSEINFORMATION KW 39/I

**Weil die Anreise oft „schleppend“ verläuft
Rameder gibt Tipps zum Trailern von Motorsport-Fahrzeugen**

Nur wenige Rennwagen reisen auf eigener Achse an die Rennstrecke. Gerade in den höheren Klassen ist dies aufgrund der fehlenden Straßenzulassung auch gar nicht möglich. Also muss ein passendes Transportmittel her. Da größere LKW aufgrund hoher Kosten und der Führerscheinproblematik bei kleineren Teams oft ausscheiden, läuft es meist auf einen normalen Anhänger hinaus, der bequem mit einem PKW oder Transporter gezogen werden kann. Rameder, mit www.kupplung.de Europas führender Anbieter von Anhängerkupplungen und Transportlösungen, erläutert, worauf man bei der Zusammenstellung seines individuellen Gespanns achten sollte. Wichtige Weichen stellt zunächst die konkrete Transportaufgabe: Welches Fahrzeug soll aufgeladen werden? Ein leichtgewichtiges Kart oder ein schwerer Tourenwagen? Ein oder zwei Boliden?

Zwar kann die überwiegende Mehrheit aller PKW mit einer Anhängerkupplung nachgerüstet werden, doch die Anhängelast unterscheidet sich teilweise erheblich. Ein Blick in die umfangreiche Modell-Datenbank von www.kupplung.de klärt auf: Während mancher Kleinstwagen lediglich einen Fahrradträger auf dem Kugelkopf verkraftet, schleppen schwere Geländewagen oder große Transporter auch schon mal bis zu 3,5 Tonnen. Und die werden für einen Highend-Rennanhänger auch schon mal ausgereizt. Spezialisierte Anhängerbauer wie die Firma Moetefindt aus Buchholz (www.moetefindt.de) bieten auf Wunsch alle nur erdenklichen Features an: bis hin zum Doppeltransporter mit Kofferaufbau, Werkbank und Schlafkabine. Neben dem Budget müssen bei der Auswahl auch die vorliegenden Führerscheinklassen aller potenziellen Fahrer des Gespanns berücksichtigt werden.

Seit der Reform 1999 dürfen mit dem PKW-Führerschein der Klasse B nur noch Gespanne mit einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 Tonnen bewegt werden, wobei der Anhänger selbst maximal eine zulässige Gesamtmasse von 750 kg aufweisen darf. Der „kleine“ Hängerführerschein (B96), Klasse B mit Schlüsselzahl 96, endete bei 4,25 Tonnen für die zulässige Gesamtmasse des Gespanns, was auch nicht gerade üppig ist. Meist lohnt es sich deshalb, besser gleich die Klasse BE zu machen, die Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 Tonnen erlaubt. Fein raus ist, wer noch einen alten Führerschein der Klasse 3 besitzt oder diesen auf das neue Scheckkartenformat umschreiben lassen hat. Er darf ebenfalls Anhänger bis 3,5 Tonnen ziehen.

Als nächstes gilt es, sich Gedanken über das zur Verfügung stehende Budget und das passende Anhängermodell zu machen. Für Hobbyracer, Einsteiger und Preisbewusste können offene Autotransportanhänger eine interessante Alternative sein. Allerdings gilt es hier einige Besonderheiten im Hinblick auf den Rennsport zu beachten. Da die Bodenfreiheit im Motorsport meist äußerst knapp bemessen ist, sollte etwa der Winkel der Auffahrrampe möglichst flach sein. Rampenverlängerungen zum Anlegen können hier eine kostengünstige Hilfe sein, teurer sind pneumatisch absenkbare Trailerachsen oder eine integrierte Kipp- bzw. Neigungskinematik der Anhängerfläche.

Spätestens wenn ein Bolide manövrierunfähig ist, macht sich eine integrierte Seilwinde auf dem Anhänger bezahlt. Diese gibt es manuell mit Kurbelantrieb oder elektrisch angetrieben, wobei der Strom über eine Batterie eingespeist wird. Um diese zu laden, muss die Anhängersteckdose unter Umständen entsprechend umgebaut werden. Doch egal ob automatisch oder manuell: In jedem Fall sollte die Zuglast ausreichend hoch bemessen sein, denn bedingt durch die Rampensteigung und einen oft nicht optimalen Winkel muss die Seilwinde nicht selten kräftig arbeiten. Sind die Räder blockiert, steigt die Belastung noch einmal deutlich an.

Ein weiterer Aspekt beim Trailern eines Rennwagens ist das Thema Sicherheit in all seinen Facetten. Damit die Ladung nicht aus dem Lot gerät, sollte der Anhänger integrierte Sicherungsmöglichkeiten besitzen – etwa Befestigungspunkte für Zurrgurte und einen geriffelten Anti-Rutsch-Boden. Eine Anti-Schlinger-Dämpfung, wie sie unter anderem auch **Rameder** als Ersatz für das serienmäßige Zugmaul für 379 Euro anbietet, stabilisiert das Gespann selbst bei Seitenwind und schlechtem Straßenbelag und sorgt so für eine höhere Fahrsicherheit.

Da ein Rennfahrzeug einen erheblichen Wert darstellt und auch ein guter Trailer preislich nicht ohne ist, sollte man aber auch an die Diebstahlsicherheit denken. Kastenschlösser und ähnliche Systeme sind nicht teuer, verhindern aber effektiv, dass der Anhänger an ein fremdes Fahrzeug angekuppelt wird. Im Gegensatz zu offenen Modellen sind Koffer- oder Planenaufbauten zudem deutlich besser dazu geeignet, die Ladung vor Gelegenheitsdieben zu verbergen – dies gilt auch für Werkzeuge, Ersatzteile und andere Gegenstände, die stets zur Hand sein müssen. Allerdings sollten geschlossene Anhänger so beschaffen sein, dass man durch Klappen oder ähnliche Vorrichtungen auch von der Seite leicht an das Fahrzeug kommt.

Wer all diese Tipps berücksichtigt, kann dem nächsten Motorsport-Event ganz gelassen entgegensehen. Anders als beim Transport sollte der eigene Bolide aber im eigentlichen Rennen dann nicht mehr nur hinterherfahren.

Besuchen Sie auch unseren neuen Blog unter: www.kupplung.de/magazin

... oder unsere Facebook-Seite: www.facebook.com/rameder.de

... oder schauen Sie auf Google+ vorbei: plus.google.com/+rameder

Presse-Kontakt: Rameder; Jens Waldmann, Am Eichberg Flauer 1; D-07338 Leutenberg OT Munschwitz
Tel.: +49-36734/35-750; Fax: +49-36734/35-753; Email: j.waldmann@kupplung.de

Presse-Kontakt: IKmedia GmbH; Oliver Schielein; Andreas Hempfling; Friedenstraße 33;
D-90571 Schwaig b. Nürnberg Tel.: +49-911/570320-0; Fax: +49-911/570320-69; Email: ah@ikmedia.de