

Pflicht und Kür für Pferdeanhänger

Die wichtigsten Aspekte für den Kauf

Text und Fotos von Doris Jessen

Wer sein Pferd transportieren möchte, sieht als wichtigstes Ziel hoffentlich die Sicherheit seiner kostbaren Fracht. Aber auch darüber hinaus gibt es viele größere und kleinere Merkmale, die praktisch oder einfach nur schön sind. Um die Qual der Wahl zu erleichtern, beschreibt dieser Beitrag die wichtigsten Aspekte für den Kauf eines Anhängers.

Von der Basisausführung aus Holz mit Plane oder Polyhaube über Aluminium bis hin zum individuell gestylten Polyester-Luxusgefährt mit Wohnabteil reicht die Auswahl. Die Frage nach „Pflicht“ und „Kür“ sollte man in erster Linie nach Sicherheitsaspekten, dann nach der Praktikabilität und schließlich nach Geschmack und luxuriösen Details beantworten.

Stabilität ist das A & O

Klaus Böckmann, Geschäftsführer der Böckmann Fahrzeugwerke im oldenburgischen Lastrup empfiehlt, in erster Linie auf das Fahrwerk und den Aufbau zu achten: „Es gibt

verschraubte und genietete Aufbauelemente, wobei Schraubverbindungen etwas mehr Stabilität bieten und in Reparaturfällen servicefreundlicher sind“. Für ausreichend Stabilität sind drei Verstrebungen an der Seite und vier an der Heckklappe erforderlich, die besser aus Stahl als aus Aluminium sein sollten. Ansonsten ist die Wahl, ob Holz mit Polyhaube, Polyester oder Aluminium nicht sicherheitskritisch, sondern vom Geschmack und Budget abhängig.

Fragt man Gebrauchtwagenanbieter nach dem am ehesten sicherheitskritischen Element eines Pferdetransporters, so nennen sie immer den Boden: Er ist üblicherweise aus 19 bis 21 mm dickem Holz gefertigt, das wahlweise mit fest verklebter oder loser Gummimatte ausgestattet wird. Mittlerweile bieten aber auch zahlreiche andere Hersteller Aluminium- oder so genannte Alukunststoffböden als Sonderausstattung oder sogar serienmäßig an. So wirbt zum Beispiel die Firma Thiel mit ihrem „Aluplast-Boden“, einer Kombination aus Aluminium und Kunststoff, auf den es 15 Jahre Garantie gibt.

Sicher gefedert

Alle modernen Anhänger haben heute Doppelachsen, die gut auf der Straße liegen. Radstoßdämpfer sind grundsätzlich zu empfehlen, für die so genannte „100 km/h-Zulassung“ sind sie Vorschrift. Nach Auskunft der Zulassungsstelle ist es allerdings nur die halbe Wahrheit, wenn eine Produktbeschreibung eines Anhängers von 100 km/h-Zulassung spricht. Diese gilt immer nur für das individuelle Gespann, das bei der Zulassungsstelle vorgestellt werden muss. Wechselt man das Auto, muss eine neue Erlaubnis beantragt werden – Kosten insgesamt an die 60 Euro.

Für Erteilung gilt folgende Faustregel:

$\text{Leergewicht des Zugfahrzeugs} \times 1,1 = \text{zulässiges Gesamtgewicht des Anhängers}$

Wiegt also zum Beispiel ein BMW 530 rund 1600 kg, dann darf das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers nicht mehr als 1760 kg betragen. Da die meisten Doppelanhänger ein zulässiges Gesamtgewicht von mindestens 1800 bis 2000 kg haben, erreicht man die 100 km/h-Zulassung nur mit einem großen Geländewagen. „Persönlich halten wir von dieser Erhöhung gar nichts, weil die Reaktionszeit und der Bremsweg mit erhöhter Geschwindigkeit stark zunehmen und sich dies gerade bei Bergabfahrten bemerkbar macht und das Unfallrisiko steigt“, so Klaus Böckmann.

Für den optimalen Fahrkomfort, der nicht nur den Pferden, sondern auch dem Zugfahrzeug zugute kommt, sind alle Modelle der Traditionsmarke „Westfalia“, serienmäßig mit einem dem Automobilbau ähnlichen Fahrgestell mit gegenläufig angeordneten Dreieckslenkern und Schraubenfedern

Die einfache Lösung:
Holz mit „Spriegel“
und Plane.

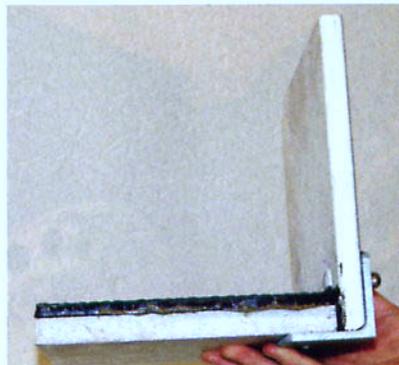




Chassis mit serienmäßigem Holzboden.



Aluminium-Boden bei Blomert gegen Aufpreis.



Alu-Plastboden, serienmäßig bei Vollpolyester-Anhängern der Marke Thiel.

ren. Stimmt die Angabe nicht, so hat er einen Reklamationsanspruch. Ist das Gewicht zu hoch, birgt dies Sicherheitsrisiken beim Betrieb und kann bei einem Unfall Probleme mit der Versicherungsdeckung geben.

Bequem rein und raus

Die Sicherheit für die Pferde beim Einsteigen und Aussteigen ist ein weiteres, wichtiges Thema. Die Laderampe sollte mindestens 1,50 m lang und dadurch nicht zu steil und mit rutschfestem Trittleistenbelag ausgestattet sein. Beim Belag gibt es unterschiedliche Varianten – vom Hart- über Recyclinggummi bis hin zu Kokosteppichartigen Stoffen. Allerdings gibt es auch die anderen Konstruktionen: Hier wird die Rampe in zwei Flügeltüren geteilt oder als ganze Tür aufgeklappt und die Pferde steigen über die Stufe ein. Beim Aussteigen kann man die Tür wieder als Rampe oder den Vorderausstieg nutzen. Am bekanntesten sind die Fahrzeuge des britischen Herstellers Ifor Williams sowie die „Franzosen“ Jean-Luc Fautras, aber auch andere Marken bieten mittlerweile diese Variante an – zum Beispiel Böckmann unter dem Namen „Duo Porta“ oder die Firma Cheval Liberté. Erfahrungsgemäß nehmen die Pferde diesen Stufeneinstieg gerne an, auch das Aussteigen klappt nach kurzem Zögern problemlos. Pferdebesitzer, die den Anhänger für andere Zwecke nutzen, können an dieses Fahrzeug zum Beladen mit einem Gabelstapler bequem heranfahren.

ausgestattet. Diese so genannte „echte Einzelradaufhängung“ bewirkt, dass sich beim Überfahren von Unebenheiten nicht die ganze – z. B. linke – Seite, sondern jedes einzelne Rad hebt und senkt. Fahrzeuge mit dieser Technik werden heute als „Westfalia XL“ von der Firma Böckmann und als „Jupiter XL“ von der Eohippus Horse Trailer GmbH angeboten.

Andere Hersteller bieten dies als Sonderausstattung. Böckmann hat das tiefer gelegte „Comfort-Federungs-Fahrgestell“ CFFplus entwickelt, das vergleichbar gute technische Eigenschaften bietet.

Als Deichseln sind heute nur noch V-Deichseln im Handel, die für ein sicheres und stabiles Kurvenverhalten sorgen. Die Anbringungen an der Anhängerkupplung des Zugfahrzeuges sind unterschiedlich. Hier sollte man auf schnelle und leichtgängige Handhabung achten. Nahezu alle Kupplungen verfügen heute über eine „Einrastkontrolle“. Das Alko-System zum Beispiel hat einen roten Sicherungsknopf, der das korrekte Einrasten der Kupplung in den Zugkopf durch einen grünen Kreis anzeigt.

Das Gewicht: Nicht auf die leichte Schulter nehmen

Ein wichtiger Sicherheitsfaktor ist das Gewicht des Anhängers in Relation zur Anhängelast des Zugfahrzeugs. Zwar sind die Gewichte in den Prospekten angegeben, nach der Erfahrung aus der Praxis kann man sich darauf aber nicht immer verlassen, weil oft Sonderausstattungen nicht mit eingerechnet sind.

So können Holzanhänger je nach Aufbau (Plane oder Poly-Haube) mindestens zwischen 720 und knapp 900 kg, Polyester- und Aluminiumanhänger von 850 bis zu 1 200 kg wiegen. Wer also sicher gehen will, sollte sich das Gewicht vom Verkäufer zusichern lassen und anschließend auf eine Waage fah-

Darfs ein bisschen besser sein?
Vollpolyester-Anhänger
Westfalia XL



Der Vorderausstieg ist in jedem Fall sehr bequem. Sein Vorteil ist vor allem für Turnierreiter, dass die Pferde auch am Turnierplatz einige Zeit auf dem Anhänger stehen bleiben können und dabei nach vorne durch zwei große Türen – den Ausstieg und die Inspektionstür für den Menschen – nicht nur den Blick nach draußen haben, sondern vor allem frische Luft. Allerdings besteht die Gefahr, dass mit dem Transport unerfahrene Pferde versuchen, vorne wieder hinauszustürmen, wenn die Türen offen sind. Zudem benötigt man zum Aussteigen über die vordere Rampe seitlich etwas mehr Platz. Pflicht vor allem für körperlich schwächere Frauen ist die hydraulische Hebehilfe an der Rampe, die vor allem bei gebrauchten Anhängern im Niedrigpreissegment nicht Standard ist. Fällt nämlich eine zu schwere Klappe, weil man sie nicht halten kann, zurück, kann dies zu schweren Verletzungen führen. Sobald die Rampe herabgelassen ist, müssen sich alle Hebel so verschieben lassen, damit die Pferde nicht darauf treten und sich verletzen können.

Sicherheit an Heck- und Bruststangen

Ein weiteres Kriterium für ein schnelles und damit sicheres Verladen sind hängende Boxenstangen, die mit einem Ende in der Halterung verbleiben und am anderen Ende leicht einzuhängen sind. Bei älteren Modellen muss die Stange komplett aus- und wieder eingehängt werden, was vor allem bei Pferden gefährlich ist, die gerne schnell wieder nach hinten laufen. In Extremfällen kommt es vor, dass ein Pferd im Anhänger steigt und mit den Vorderbeinen über der Bruststange hängen bleibt. Unabdingbar ist daher ein „Panikgestänge“ oder Sicherheitssystem, das seinerzeit von Böckmann entwickelt und von den meisten Herstellern übernommen wurde. Es lässt sich von außen ohne Verletzungsgefahr für den Menschen lösen. Diese Technik ist heute bei allen komfortableren Modellen in der Grundausstattung enthalten und kann bei billigeren als Sonderausstattung gewählt werden.

Helle Innenräume

Angenehm für das Fluchttier Pferd, das nicht gerne in dunkle, begrenzte Räume geht, ist eine helle Innenausstattung. Für das Verladen im Dunklen wichtig ist eine Innenbeleuchtung, die sich automatisch mit der Fahrzeugbeleuchtung einschaltet. Prinzipiell scheinen die seitlichen Fenster der Blickrichtung des Pferdes entgegenzukommen, allerdings können Pferde im hektischen Verkehr auch erschrecken, wenn sie einen Lkw vorbeifahren sehen. Daher statten manche Hersteller ihre Fenster mit Tönung oder ein-

gelegten Folien aus. Wichtig sind in jedem Fall Gitter vor dem Fenster und die Möglichkeit, sie nach verschiedenen Richtungen zur Lüftung öffnen zu können. Um den Anhänger hinten zu verschließen, gibt es Planen, die manuell oder mit einem Planenlift aufgerollt werden, oder feste Klappen. Letztere sind mit einem Griff abzusenken und können auch – zumindest als Sonderausstattung – mit Schloss geliefert werden.

Praktisches und Schnickschnack

Abgesehen von grundlegenden Sicherheitsaspekten findet man ein breites Spektrum an praktischen

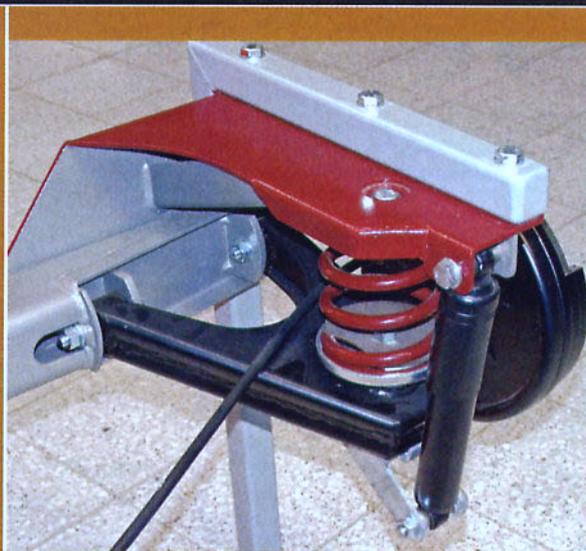


Verkleben des Gummibodens.

bis hin zu luxuriösen Ausstattungsmerkmalen. So zum Beispiel die Sattelkammer, die auch für Westerntäfel mit herausziehbaren und schwenkbaren Sattelhaltern ausgestattet werden kann. In die obere Deckplatte des Sattelkammerschrankes sind meist Futtertröge eingearbeitet, die allerdings aufwändig sauber zu halten sind. Einfacher, aber praktischer sind runde abklappbare Halterungen für handelsübliche Plastikschüsseln. Das Heunetz zur Beschäftigung der Tiere kann am Brustgestänge angebracht werden, besser ist dafür aber ein hoch angebrachter Haken. Wichtig ist, dass die Pferde nicht in das Netz treten können.

Einige Hersteller bieten an, außen eine quer verlaufende Stange mit Anbindeösen anzubringen, auf der auch der Sattel kurz abgelegt werden kann: Ein durchaus sinnvolles Feature zum Beispiel auf dem Turnierplatz.

Last, but not least können sich Farb- und Design-Verliebte Modelle in unterschiedlichen Farben und mit künstlerischen Malereien liefern lassen. Sinnvoll ist laut Böckmann nach thermischen Gesichtspunkten eine helle Grundfarbe, die nicht zu viel Sonnenlicht absorbiert und das Fahrzeug wenig aufheizt: „Sie kön-



Komfortfederung eines Blomert-Fahrzeugs (Zusatzausstattung).



Einrastkontrolle einer Al-Ko-Kupplung.



Spezielle Fensterlösung bei Böckmann.



Bettina Eistel, mehrfache Deutsche Meisterin im Behindertenreiten, demonstriert an diesem Williams-Anhänger, wie leicht eine Rampe zu bedienen sein kann (und muss ...).



Einsteigen über die Stufe ohne Rampe.



Aussteigen leicht gemacht über den Vorderausstieg.

nen selbst den Test machen und Thermometer in dunklen und hellen Fahrzeuge aufhängen. Die Idealfarbe wäre weiß, die aber schnell schmutzt. Als goldenen Mittelweg sehen wir daher silbermetallic, das schmutzunempfindlich ist, aber dennoch hitzereflektierend wirkt“.

Helle oder gar grelle Farben – Neongelb oder Orange – werden zudem im Straßenverkehr leichter wahrgenommen als das noble Anthrazit. Die Firma Twiehaus bietet für ihre auch klassische Autolackierung an, die länger farbtreu bleibt.

Denkt man an die wahrscheinlich unvermeidlichen Kratzer, so hat sich bei Vollpolyesteranhängern die Flittereinlage durchgesetzt, weil dort Schrammen nicht so sehr auffallen. Wählt man einen Anhänger mit Holzaufbau, so sind hier ebenfalls mehrere Farben verfügbar. Das Holz ist hier nicht lackiert, sondern kunststoffbeschichtet und kann auch mit einem Hochdruckreiniger vorsichtig gesäubert werden.

Tipps zur Werterhaltung

Vor allem aus Sicherheitsgründen empfiehlt Böckmann wie beim Auto eine einmal jährliche Inspektion bei einem Fachbetrieb: „Kontrolliert werden Bremsen, Beleuchtung und Boden sowie sämtliche

mechanischen Teile, die regelmäßig abgeschmiert werden müssen.“

Selbstverständlich sollte es nach Gebrauch sein, Mist und eventuellen Urin nicht einfach stehen zu lassen. Zur Reinigung sollte man innen nur ausfegen oder mit einem Wasserschlauch abspritzen. „Wenn der aggressive Wasserstrahl eines Hochdruckreinigers zu dicht an die Gummiversiegelung kommt, kann er sie beschädigen. Wichtig ist, das Fahrzeug anschließend schräg zu stellen, damit das Wasser ablaufen kann“, so Böckmann.

Um das Fahrzeug nicht ununterbrochen dem Regen und der Witterung anzusetzen, ist natürlich ein überdachter Standplatz ideal. Mittlerweile kann man Abdeckhauben für die Auflaufbremse aus dem Wohnwagenbereich kaufen.

Wenn möglich, sollte man das Fahrzeug auch nicht auf Wiesenboden abstellen, da die Feuchtigkeit von unten langfristig in den überwiegend aus Holz hergestellten Boden eindringt.

Wir danken Klaus Böckmann für den ausführlichen Einblick in die Produktion und den Firmen Bloemert, Ifor Williams und Thiel für die detaillierten Informationen über das komplexe Thema Pferdetransporter.