

Praktisch mit großer Klappe: Böckmann Portax

Mit dem neuen Modell Portax hat Böckmann seinen bewährten Duo Porta mit Vorderausstieg komplett in Design und Funktion überarbeitet und bietet ihn seit Mitte 2007 als Aluminium-Fahrzeug an. Das garantiert hohe Stabilität und vor allem lange Haltbarkeit. Wie bei allen „Böckmännern“ fiel auch hier bei den Testfahrten die absolute Laufruhe auf jedem Straßenbelag auf.

Anhänger mit Vorderausstieg erfreuen sich zunehmend großer Beliebtheit, weil sie für Mensch und Tier die natürliche Bewegungsrichtung nach vorn ermöglichen. Besonders für im Ein- und Aussteigen unerfahrene Pferde ist das Ausladen nach vorn über eine Rampe deutlich angenehmer als der Schritt nach hinten, der schon ein gewisses Maß an Vertrauen zum Menschen und auch Übung erfordert. So mögen gerade Züchter, die viel mit Fohlen und Youngstern unterwegs sind, diesen Vorteil schätzen, ebenso wie so manche Reiter, die es ihren Pferden einfach bequem machen wollen – und sich selbst: Vor allem Hochgewachsene gehen leichter ohne Kopfstoßen durch den hohen und breiten Ausgang. Die Konstruktion mit der extrem hoch angesetzten Dachhaube ermöglicht zudem eine entsprechende Seitentür, die Böckmann mit einem leichtgängigen, stabilen und verschließbaren Drehgriff ausgestattet hat.

Sind beide Eingänge beim Parken geöffnet, genießen die Pferde beiderseits immer genügend frische Luft und zudem einen abwechslungsreichen Blick ins Freie. Bei der Auswahl des Stellplatzes ist allerdings zu bedenken, dass man nach rechts genug Platz braucht, um die Pferde gefahrlos auszuladen. Alternativ ist das Fahrzeug auch ohne Ablaufklappe lieferbar dafür mit einer oder zwei großen vorderen Einstiegstüren.

Option Flügeltür

Wer es „amerikanisch“ möchte, kann das Fahrzeug für 225 Euro Mehrpreis auch mit einer zweigeteilten Flügeltür bestellen. Diese bewährt sich vor allem für Nutzer, die das Fahrzeug auch für andere Zwecke verwenden und mit einem Stapler dicht ans Heck heranfahren möchten. Auch beim Ausfegen bewährt sich die Flügeltür, weil der übliche Mist direkt in eine Schubkarre gekehrt werden kann und sich nicht auf der Rampe und in deren Rillen verfängt.

Man kann die Pferde auch gefahrlos ohne Rampe einsteigen lassen. Nach Aussage des Quarter-Horse-Züchters Volker Laves von der Circle L Ranch macht man dem Pferd den Einstieg über die Stufe sogar einfacher: „Wenn man sie nah genug ans Fahrzeug führt, stehen sie mit dem Kopf schon drin und müssen nur noch eine Stufe steigen. Das ist stressfreier als die manchmal klappernde Rampe“, so seine langjährige Erfahrung mit dieser Verladetechnik.

Da das Testmodell nicht mit dieser Variante ausgestattet war,



konnten wir diese hier nicht überprüfen. Die beiden Testkandidaten hatten eine ähnliche Probe aber schon früher bei einem anderen Modell bestanden – und zwar nicht nur nach vorn, sondern auch rückwärts wieder über die Stufe hinaus. Da der Portax mit einem tiefgelegten Fahrwerk ausgestattet ist, wäre das sicherlich auch hier problemlos verlaufen.

Bewährte Sicherheitsmerkmale

Üblicherweise steigen die Pferde über die lange und stabile Verladerrampe ein, die über vier Scharniere mit dem Aufbau verbunden und mit einem dicken und rutschfesten Gummibelag, Querrittleisten und Seitenstopps belegt ist. Dasselbe gilt für die etwa einen Meter breite vordere Ablaufklappe. Hier verbiegt und klappert nichts, und auch bei nachströmendem Regen nassem Belag kamen die Pferde nicht ins Schleudern. Beide Rampen sind durch Hebevorrichtungen sehr leicht zu manövrieren und durch die bewährten Drehgriffe mit automatischen Sicherungskarabiner einfach und sicher zu verschließen

Der Aluminiumboden des Testfahrzeuges ist stabil und mit einer acht Millimeter dicken Gummimatte ausgestattet, die fest verklebt und versiegelt ist. Allerdings ist die Alu-Variante nicht in der Serienausstattung enthalten, sondern kostet 419 Euro ex

tra. Das ist schade, weil gerade ein Holzboden bekanntermaßen im wahrsten Sinne des Wortes einen „Knackpunkt“ darstellen kann. Im Testfahrzeug lag im Standbereich zusätzlich eine zwei Zentimeter dicke Verschleißmatte (200 Euro), um den Boden gegen Hufeisen mit frischen Nägeln, Stollen oder gegen scharrende Pferde zu schützen.

Gepolsterter Komfort

Einmal in das 2,3 Meter hohe und 1,75 Meter breite Fahrzeug eingestiegen, stehen die Pferde in einem gepolsterten Sicherheitsboxensystem mit leicht einzuhängenden Stangen, die vorn über die mittlerweile selbstver-



Ausladen nach vorn



Schöne Aussichten

ständige Panikentriegelung auch von außen zu öffnen sind. Zusätzlich gibt es zum bequemen Anlehnen serienmäßig weiche Seitenpolster. Wer auch kleinere Pferde transportieren möchte, kann die Brust- und Heckstangen 15 cm tiefer einhängen. Gegen unschöne Huftritte sind die Seitenwände zusätzlich geschützt: In unserem Testfahrzeug waren sie mit schalldämpfendem Gummi ausgeschlagen (zusätzlich 354 Euro), etwas preiswerter ist der Blechausschlag mit 162 Euro, der aber beim Kontakt mit Eisen mehr Lärm entwickelt.

Eine Besonderheit bei Vorderausstiegsmodellen ist die Mittelpfostenstrennwand, die beim Portax vorn und hinten leicht nach links und rechts schwenkbar ist. Diese Konstruktion ist erforderlich, um das links stehende Pferd ausladen zu können, bietet aber auch bei der Fahrzeugreinigung einen zusätzlichen Komfort, weil alle sonst feststehenden Teile einfach verschoben werden können.

Nicht nur praktisch, sondern auf Turnieren oder im Gelände auch ein zusätzliches Sicherheitsmerkmal sind die serienmäßigen, auf beiden Seiten über die gesamte Wand verlaufenden stabilen Anbindestangen, die das Einfädeln des Halfterstricks in kleinere Ösen überflüssig machen. Unser Testmodell war zusätzlich mit einem Ablagebügel für Sättel oder Decken ausgestattet (69 Euro).

Intelligent verstaut:

Zubehör Sattelkammer

Böckmann bietet im neuen Portax als Zubehör (579 Euro) auch eine Sattelkiste an, die im Kunststoffbug untergebracht ist. Auf den ersten Blick klein, haben wir aber im Test zwei Sättel auf den schwenkbaren Sattelhaltern, Trensen auf Haken, Gamaschen, Sporen und Helme sowie Abschwitzdecken bequem verstauen können. So bleibt der Kofferraum sauber und vor allem geruchsfrei. Die Tür ist wie alle anderen aus Aluminium, hat einen handfesten Griff und gegen Langfinger ein leichtgängiges

Schloss. Durch die obere Abdeckung entsteht eine praktische Ablagefläche, die das Staugut nach hinten durch ein etwas hochgezogenes Blech gegen Abrutschen sichert.

Robustheit und Stabilität

Der Aufbau besteht aus 20 mm dicken eloxierten Aluminiumdoppelwandprofilen mit kompletter Edelstahlverschraubung und ist dadurch sehr robust und langlebig. Zwei umlaufende Profilbügel stützen die 2,1 Meter hohen Seitenwände, auf die eine kleine Polyesterdachhaube aufgesetzt ist. Als Dachmaterial wählte Böckmann bewusst kein Aluminium, da sich dies schnell aufheizt und sich bei niedrigeren Temperaturen leicht Kondenswasser bildet. Da die beiden großen Türen vorn keine Seitenfenster ermöglichen, gibt es zu Lüftungszwecken zwei leichtgängige seitliche Schiebefenster und gegen den Aufpreis von 204 Euro eine zusätzliche Dachentlüftung. Um diese zu bedienen, müssen sich auch größere Menschen strecken oder auf einen Schemel treten. Genügend Lichteinfall wird durch das bruch sichere Panoramafenster ermöglicht.

Um das Fahrzeug gegen Wind und Regen oberhalb der Rampe zu schließen, bietet der Portax zwei Varianten: Gegen leichten Regen hält ein Kunststoffnetz die Pferde trocken, das nach Aussage von Klaus Böckmann im Übrigen auch Verladeneulinge ruhiger hält, weil sie sich sicherer fühlen. Bei Schwerwetter zieht man die übliche Plane dicht, die auf zwei Höhen eingehängt werden kann. Beides funktioniert mit einem automatischen Liftmechanismus. Kleine Personen benötigen dafür den Auftritt an der Heckklappe – und müssen sich dennoch mächtig strecken. Hier wäre ein zusätzliches Hilfseil nicht schlecht.

Die stabile Konstruktion bringt allerdings auch Gewicht auf die Waage: Mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,4 Tonnen und einer Zuladung von 1.250 Kilogramm ist man zwar auch mit zwei schwerere Pferden auf der

sicheren Seite, benötigt aber doch ein kräftiges Zugfahrzeug.

Angenehmes Fahrverhalten

Der Komfort beginnt bereits beim Ankuppeln: Das Automatikstützrad ist beim Portax besonders lang, damit sich beim Hochdrehen die vorderen Räder leicht anheben und das Fahrzeug so auch von einer Person mit der Hand in die richtige Position hinter dem Zugfahrzeug rangiert werden kann. Das Ankuppeln selbst funktioniert leichtgängig, der korrekte Sitz des Kugelkopfes im Zugmaul ist durch ein Kontrollfenster mit einem Blick zu erkennen. Der Elektroanschluss ist mit einem 13-poligen Stecker versehen und erspart bei einem modernen Fahrzeug den Adapter. Die Anhängerkupplung ist mit einem Schlüssel leicht abschließbar, praktisch gegen Kratzer ist auch der Gummianfahrerschutz auf der Kupplung, den Böckmann exklusiv anbietet.

Das relativ hohe Gewicht mit dem tief gelegten Schwerpunkt und dem CFFplus-Fahrwerk mit hydraulischen Trommelbremsen (1.050 Euro) macht die Pferdetransporte in dem Testfahrzeug zu einem wahren Vergnügen. Das Fahrzeug liegt in jeder Situation satt hinter der Zugmaschine und kommt auch bei stärkeren Bremsmanövern nicht ins Schlingern.

Nicht ganz so einfach ist der Portax rückwärts zu rangieren. Hier darf man das Lenkrad nicht zu stark einschlagen, da man das Fahrzeug sonst sehr schnell übersteuert und es sich dann kaum wieder in die gewünschte Position zurücklenken lässt. Dann hilft nur erneutes Anfahren nach vorn und ein zweiter Versuch.

Fazit

Mit einem Normalpreis ab 9.290 und einem Aktionspreis ab 8.390 Euro für 2008 liegt das Vollaluminium-Fahrzeug mit Vorderausstieg in der Preisklasse anspruchsvoller Vollpolyester-Anhänger. Man bekommt dafür einen sehr robusten und langlebigen Anhänger mit guter Grundausstattung und anglo-amerika-



nischem Look, der ihn von der Masse durchaus abhebt. Wer es außerdem seinen Pferden und sich selbst zum Beispiel für Fohlentransporte oder auf Turnieren bequem machen möchte und dabei auf eine große Sattelkammer verzichten kann, ist mit dem Böckmann Portax gut bedient.

Doris Jessen,
Fachjournalistin in Hamburg

