

Der ultimative Einpark-Tipp: Die Lücke sollte auf der Seite des Fahrers sein. So hat man beim Rückwärtsfahren den Anhänger und die Lücke im „inneren“ Außenspiegel.

„Erst blicken, dann blinken“

Fotos: Laurentz

Sanft anfahren und abbremsen, Kurven in großem Bogen nehmen – das sind die Eckdaten für das Fahren mit dem Anhänger. Was es sonst noch zu beachten gibt beim Pferdetransport ...

Seit mehr als zehn Jahren gilt inzwischen die EU-Fahrerlaubnisverordnung, die die alte „Klasse III“ ersetzt hat durch den Führerschein „B“ für Zugfahrzeuge bis 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse (zGM) und den Anhängerführerschein „BE“ für den Transport von Pferden. Für beides muss man vorher Pflichtfahrstunden genommen haben. Reinhard Spreen, Dozent am Verkehrs-Institut Bielefeld, rät bei Fahrten mit dem Pferd: „Sanft fahren, vorausschauend sein wie ein Busfahrer.“

Tempo 80 oder 100?

Ist der Anhänger für Tempo 100 km/h auf Autobahnen und Autobahn-ähnlichen Kraftfahrstraßen geeignet, erhält dieser einen entsprechenden Aufkleber am Heck. Bei erstmaliger Beantragung eines amtlichen Kennzeichens wird der bei der Anmeldung aufgeklebt, sonst ist die Überprüfung durch TÜV oder

Dekra vorgeschrieben. Tempo 100 km/h darf nur mit Zugfahrzeugen bis zu 3,5t zGM gefahren werden, die mit ABS ausgerüstet sind. Verfügt das Zugfahrzeug über eine elektronische Stabilisierungseinrichtung oder der Anhänger über eine Schlingerkupplung, darf die zGM des Anhängers bis zu 120 Prozent der Leermasse des Zugfahrzeugs betragen.

Die Fahrtechnik

- **Anfahren:** Auf große Lücken achten, frühzeitig anfahren. Weiches Beschleunigen erfordert mehr Zeit und Nachfolgende sollten nicht behindert werden.
- **Bremsen:** Hektische Bremsmanöver sind zu vermeiden, also frühzeitig den Fuß vom Gas!
- **Geschwindigkeit:** Zu hohe Geschwindigkeit kann den gesamten Anhänger zum Kippen bringen, weil sein Schwerpunkt sehr hoch ist und die Pferde sich nur begrenzt „in die Kurve legen“ können.

- **Kurven:** Nimmt man eine Linkskurve von außen nach innen, und die Rechtskurve von der Fahrbahnmitte nach innen, wird die Kurve „weicher“.
- **Autobahnfahren:** Das Fahrwerk des Anhängers entwickelt bei höheren Geschwindigkeiten ein Eigenleben, wenn der Reifenfülldruck zu gering ist oder die Stoßdämpfer in ihrer Wirkung nachlassen. Kommt der Anhän-

ger ins Schleudern, gilt: Sofort den Fuß vom Gas! Der auflaufende Anhänger bremst dann und der Zug stabilisiert sich. Nachrüstung einer Schlingerkupplung, die jeder Anhängerhersteller als Zubehörteil anbietet, ist dringend empfohlen. Auf der Autobahn verliert man sehr schnell das Gefühl für die Geschwindigkeit. Deshalb: Regelmäßig auf den Tacho schauen!



Wenn ein Pferd so brav auf den Anhänger geht wie El Cid, kann man es auch alleine verladen.

• Steigung und Gefälle: In der Steigung braucht man eine höhere Drehzahl, deshalb: Vor dem Berg denjenigen Gang wählen, der ein Schalten in der Steigung überflüssig macht.

Im Gefälle wiederum sind die Bremsen gefordert. Hier gilt grundsätzlich: Hoch mit der Drehzahl, also zurückschalten, um die Bremswirkung des Motors zu nutzen.

• Rückwärtsfahren: Das lernt man nur durch Üben. Hier einige Tipps vom Fahrlehrer:

1. Möglichst langsam und mit wenig Lenkeinschlag fahren. Ist der Anhänger erst einmal eingeknickt, kann man nur durch Vorfahren korrigieren.

2. Zuschauer erhöhen den Stressfaktor für den Fahrer.

3. Trainieren Sie das Fahren nach Spiegel geradeaus rückwärts. Sehen Sie die rechte Seite des Anhängers im rechten Außenspiegel, lenken Sie ein wenig nach rechts und die linke Seite taucht im linken Außenspiegel auf. Mit minimalen Lenkbewegungen können Sie den Anhänger auf diese Weise auf Kurs halten.

4. Wenn möglich, sollte man lieber nach links als nach rechts um die Ecke fahren. Nach links ist der Bogen größer und Sie können besser in die Einfahrt zielen, da diese, im Gegensatz zur rechten Seite, auch zu sehen ist.

5. An unübersichtlichen Stellen schreibt die Straßenverkehrsordnung einen Einweiser vor. Das ist auch in vielen anderen Fällen eine Erleichterung. Andernfalls lieber einmal mehr aussteigen und nachsehen, ob ausreichend Platz ist, ehe man Kollisionen riskiert.



Ist man gezwungen, den Anhänger von rechts in eine Parklücke zu bugsieren, sollte ein Helfer parat stehen, der den Fahrer einweist.

Die Last mit der Last

DIE ANHÄNGELAST ist die tatsächlich gezogene Last, abzüglich der Stützlast.

UNTER „TATSÄCHLICH GEZOGENER LAST“ versteht man die Leermasse plus Ladung.

DIE STÜTZLAST ist die Last auf der Anhängerkupplung. Vier Prozent der tatsächlichen Last muss als Stützlast wirken, 25 Kilogramm genügen. In der Betriebsanleitung des Zugfahrzeugs findet man Angaben über die Last, die auf der Kupplung ruhen darf. Sie liegen bei etwa 75 kg, bis zu 100 bei Geländewagen. Wegen der Fahrstabilität ist eine Ausnutzung der maximalen Stützlast zu empfehlen. Die Stützlast-Ermittlung ist schwierig. Werden zwei Pferde transportiert, liegt sie zwischen 60 und 80 Kilogramm. Je nach Antriebsart des Zugfahrzeugs sollte man die Stützlast verändern. Ein Fahrzeug mit Heckantrieb kann bei großer Stützlast mehr leisten als ein gleichwertiges mit Frontantrieb. Da man die Pferde auf dem Anhänger nicht punktgenau fixieren kann, ist die Stützlast-Veränderung wenig beeinflussbar, allenfalls durch Steck-Variation der vorderen und hinteren Sicherungsstangen.

TIPP für Nutzung des Pferdeanhängers zum Gütertransport, z.B. Futter, Heu, Hindernisteile: Da die Achsen nicht mittig unter dem Anhänger verbaut sind, führt eine gleichmäßige Beladung schnell zu Stützlastüberschreitung. Hier wurden schon bis zu 200 Kilogramm gemessen, Achs- oder Federbruch sind programmiert. Schwere Ladung hinter den Achsen kann die Stützlast auch unter das Minimum bringen.

6. Wer häufig bei Dunkelheit rangieren muss, sollte den Anhänger mit einem Rückfahrscheinwerfer ausrüsten.

Transportbefähigungsnachweis

Den Transport-Befähigungsnachweis brauchen eigentlich nur gewerbliche Transporteure. Private Pferdefahrer brauchen ihn bei der Fahrt zu einer „Tierschau“, die weiter als 65 Kilometer ist, nicht aber, wenn es zur Tierklinik, zu einem Ausritt, oder in den Urlaub geht. Als Tierschau gilt eine Pferdesportveranstaltung im weitesten Sinne. Die Spitzfindigkeiten in den

Interpretationshilfen sind EU-gemäß nahezu endlos. Fahre ich mit einem eigenem Pkw oder einem geliehenen Fahrzeug? Ist das Pferd im Anhänger auf meinen Namen eingetragen oder gehört es einer Freundin? Das kann entscheidend sein für die Bewertung, privat oder nicht. Die FN gibt keine Empfehlung, macht aber eine Gleichung auf: „Die Kosten für den Nachweis liegen unter 100 Euro. Ob diese Kosten in Relation zu möglichem Ärger stehen, muss jeder für sich entscheiden.“ In Holland und Ungarn ist der gordische EU-Knoten so durchgehauen: Jeder, der Pferde transportiert, muss seine Befähigung nachweisen.



www.makana.de



Muskel PRO

- mit 40% Mikroalgenanteil
- 18 wertvolle Aminosäuren
+ Vitamine E, Lysin, Methionin,
Magnesium, Tryptophan und
Calcium



1,5kg nur 45,90 €
(je kg 30,60 €)

Mineral Komplett

Das neue Makana Mineralfutter liefert lebenswichtige Mineralstoffe, Vitamine und Spurenelemente! Ein 10kg Sack reicht ca. 3 Monate, das sind tägliche Kosten von gerade mal 22 Cent!



10kg nur 19,90 €
(je kg 1,99 €)

Schwarzkümmelöl

Herstellung in unserer eigenen
Ölmühle aus ägyptischer Saat
durch erste Kaltpressung

nur 19,90 €
1 L Dosierflasche (Halbportion 100% reif)



Glucosamin 1kg 35,90 €

Chondroitin 100g 24,90 €
(aus natürlichen Quellen)

Weitere Rohstoffe und Chemikalien:

MSM 1kg 14,90 €

MAKANA Produktion und Vertrieb GmbH
76877 Offenbach a.d. Queich
E-Mail: info@makana.de

Tel.: 06348-959639-0, Fax: 06348-959639-9
Weitere Produkte und Sonderaktionen im Shop:

www.makana.de

