

Ratgeber: Tipps für die Fahrt mit dem Anhänger

Wer eine Anhängerkupplung aber keinen Hänger hat, kann in den meisten Baumärkten den Anhänger gleich mieten. Für die zu ziehende Fracht am Heck gibt es jedoch Einiges zu beachten. Gesamtgewicht, Fahrerlaubnis, Geschwindigkeit: ein Überblick von den TÜV SÜD-Experten.

Was soll wie weit transportiert werden? Wie groß und schwer ist die Last? Wie ist sie am besten gesichert? Ein Fahrzeug mit Anhänger zu steuern, ist alles andere als trivial. Der Gesetzgeber hat daher die Auswahl der Anhänger begrenzt, die mit Standard-Führerschein gezogen werden dürfen. So darf, wer den gängigen Führerschein Klasse B besitzt, zwar ein Fahrzeug mit bis zu 3,5 Tonnen steuern, aber nicht jeden dafür zugelassenen Anhänger. Obergrenze für das Gesamtgewicht von ungebremsten Hängern ist 750 Kilogramm. Solche Modelle, die auch die meisten Baumärkte zum Verleih anbieten, dürfen in der Regel von allen mit normalem Führerschein gezogen werden.

Modelle mit Bremse dürfen das Leergewicht des Zugfahrzeugs nicht übersteigen. Auto und Anhang zusammen dürfen nicht mehr als 3,5 Tonnen auf die Waage bringen. Unkomplizierter ist es für Inhaber des alten Führscheins Klasse 3: Er darf Anhänger bis zu 3,5 Tonnen lenken, wenn sonst alle Voraussetzungen erfüllt sind.

Anhängelast, zulässiges Gesamtgewicht, Stützlast – vor der Auswahl steht auf jeden Fall das Studium der Fahrzeugpapiere. Wichtigster Eintrag ist die Anhängelast, die beschreibt, was tatsächlich am Haken hängen darf. Sie ist in der neuen Zulassungsbescheinigung im Feld O.1 oder O.2 und im alten Fahrzeugschein unter Ziffer 28 oder 29 zu finden, je nachdem, ob der Tender gebremst ist oder ungebremst. Achslasten und zulässiges Gesamtgewicht stimmen beim Anhänger oft überein. Gespannfahrer sind immer sicher unterwegs, wenn die Anhängelast des Autos über dem zulässigen Gesamtgewicht des Anhängers liegt.

Die Stützlast passt, wenn Zugfahrzeug und Anhänger im beladenen Zustand eine gerade Linie bilden. Zeigt die Seitenansicht einen Knick, kann das Gespann leicht ins Schleudern kommen, der Bremsweg verlängert sich. Der Anhänger muss mit mindestens

vier Prozent seines Gesamtgewichts und mit wenigstens 25 Kilogramm auf die Kupplung drücken.

Bei plötzlichen Bremsmanövern kann auch ein leichter Plastikstuhl zu einem gefährlichen Geschoss werden. Deshalb gilt für Anhänger: Alle Teile mit Sicherungsgurten festzurren und Leerräume ringsherum ausfüllen. Leichtes und kleinteiliges Ladegut muss durch Netze oder Planen gesichert werden. Beim Beladen von Hängern gilt es schwere Teile immer in Achsnähe platzieren und dafür sorgen, dass sie während der Fahrt auch dort bleiben. Weil die Hinterachse des Pkw die zusätzliche Stützlast des Anhängers verkraften muss, nicht die Hinterachse des Autos zusätzlich beladen. Schwere Gegenstände besser vor die Hinterachse, also dicht hinter die Rückbank, stellen. Den Kofferraum in einem solchen Fall nur mit leichten Gegenständen beladen.

Anhängerkupplungen gehören zu den „bauartgenehmigungspflichtigen Teilen“, die ein entsprechendes nationales oder europäisches Prüfzeichen tragen müssen.

Gespanne haben einen deutlich längeren Bremsweg und eine geringere Beschleunigung. Das heißt als erstes: mit viel mehr Abstand unterwegs sein. Das gilt nach vorne genauso wie zur Seite: Beim Überholmanöver auch auf ausreichend Luft zum Nebenmann achten, sonst entsteht ein Sog und der Hänger gerät ins Schlingern. Dem Schlingern auf freier Strecke geht meist ein Prozess voraus, den man durchaus frühzeitig wahrnehmen kann. Die Alarmlampen sollten leuchten, wenn der Hänger leicht schlingert, obwohl es keine Lenkbewegungen gibt. Dann heißt es Tempo reduzieren, damit sich das Gespann wieder beruhigt. Kritischer wird es, wenn sich die Schlingerimpulse vom Anhänger auf das Zugfahrzeug übertragen. Dann muss das Lenkrad gehalten werden und kurz, aber kräftig auf die Bremse getreten werden.
(ampnet/nic)

Bilder zum Artikel:



Anhänger vor der Fahrt überprüfen.