

Kunststoffdesign versus Startfessel

Schlaflose Nächte, lange Diskussionen in der Familie über das Für und Wider von heizbaren Lenkrädern und automatisch öffnende Heckklappen. Dann ist es endlich soweit. Das neue Gefährt steht auf dem Hof. Nun noch schnell den Ballonanhänger angekuppelt und los geht's zur ersten Ballonfahrt. Uups! Was ist das denn, der hat ja gar keine Abschleppöse mehr! Kommt Ihnen das Szenario bekannt vor?

In einer lebhaften Diskussion bei unserer letzten Lehrerfortbildung und wenige Tage später auf dem Ballon-Seminar der Berufsgenossenschaft kam mehrfach die Frage auf den Tisch, wie denn an modernen Fahrzeugen die Startfessel und damit natürlich der Ballon sicher zu befestigen wären. Selbst wenn eine Abschleppöse eingeschraubt werden könnte, ist diese nur für einen horizontalen Abschleppvorgang ausgelegt. Wenn wir – wie es die Standardisierung vorsieht – nur noch aus der gespannten Startfessel mit deutlich erkennbarer Steigkraft starten (um das Phänomen des Scheinauftriebs zu umgehen), dann stehen einige Probleme ins Haus. Zunächst einmal verbiegen wir die Schrauböse:



Diese wird sich etwas Platz im Stoßfänger schaffen und dieser richtet dann den Grill und die Scheinwerfer neu aus. Nach einem solchen Start steht einem Termin in der Karosseriewerkstatt nichts mehr im Wege. Quer zur Fahrtrichtung die Anhängerkupplung zu nutzen, kann bei einem modernen Fahrzeug noch größeren Schaden anrichten. Die Heckpartien und auch die Zugvorrichtungen sind nicht für diese Querbelastungen ausgelegt.



Den Anhänger in irgendeiner Weise in die Bemühungen mit einzubeziehen, scheidet komplett aus. Zu viele Anhänger haben schon auf der Seite gelegen oder wurden mit nach oben gezogen. Blicke der Vorschlag eines Teilnehmers, den Anhänger abzuhängen und das Zugfahrzeug rückwärts zum Korb zu positionieren. Das Fesselseil an der fettigen Kugel der AHK zu befestigen, könnte das erste Problem sein. Wirkt bei Ihrem Fahrzeug die Hand-

bremse auf die Hinterräder, dann kommt bei angehobenem Heck das Fahrzeug hinter Ihnen her. Auch keine gute Idee.

Was gibt es also für Lösungen? Für einige Fahrzeuge werden Frontbügel (Kuhfänger) angeboten. Diese werden meist unter dem Fahrzeug verschraubt und bieten ein wenig mehr Halt als die Kunststoffverkleidungen.



Fotos: Tanja und Ingo Lorenz, Firma Terranger

Achten Sie beim Kauf auf eine ABE oder ein Mustergutachten zur TÜVEintragung dieser Bügel.

Bei meinen Recherchen zu dieser Problematik bin ich neben zahlreichen Anbietern von speziellen Abschleppösen aus dem Rennsport auch auf einen Anbieter gestoßen,

der zumindest bei VW T5 und T6 Modellen sowie bei Vito und Viano aus dem Hause Mercedes Benz helfen kann. Die Firma Terranger hat sich auf die Umrüstung moderner »Straßenfahrzeuge« spezialisiert. Hier hat man verstärkte Bergeösen im Angebot. In einem Längsträger wird das vorhandene Seriengewinde der Abschleppöse entfernt und durch ein verstärktes Gewinde ersetzt. Im zweiten Längsträger wird ein komplett neues Gewinde installiert. Somit stehen zukünftig zwei Anlenkpunkte zur Verfügung.



Einem einseitigen Verzug des Vorderwagens wird so schon einmal nachhaltig entgegengewirkt. Zum Vergleich, die originale Öse ist für 30 kN (rund 3 t) ausgelegt. Die verstärkten Ösen können pro Stück 90 kN vertragen. Der Preis liegt zum Beispiel für die T5 Version bei 380 Euro

pro Paar, zuzüglich 195 Euro Montage. Die Ösen lassen sich bei einem Verkauf des Fahrzeuges (fast) spurlos wieder entfernen. ■

Ingo Lorenz
Deutscher Freiballonsport-
Verband e.V.
Referat Sicherheit & Technik