

# Vorbildliche Ladungssicherung

Post by "Stefan300TD" of Oct 22nd 2021, 6:57 pm

Ohne Worte.

Copyright liegt bei der MAZ



---

Post by "mseba72" of Oct 22nd 2021, 9:02 pm

Sieht doch gut aus, wer ist MAZ??? 😊

---

Post by "ausbesserungswerker" of Oct 22nd 2021, 9:26 pm

Märkische allgemeine Zeitung, wenn ich mich nicht irre.

Wieso sieht das gut aus?

Die Ladung ist nicht richtig auf der Ladefläche fest positioniert , seitlich verrutscht. ein Rad über den Boden der Ladenfläche hängend wäre wohl nicht richtig gewesen.

Grüße Volkmar

---

**Post by “Stefan300TD” of Oct 22nd 2021, 9:36 pm**

[Quote from ausbesserungswerker](#)

Märkische allgemeine Zeitung, wenn ich mich nicht irre.

Wieso sieht das gut aus?

Die Ladung ist nicht richtig auf der Ladefläche fest positioniert , seitlich verrutscht. ein Rad über den Boden der Ladenfläche hängend wäre wohl nicht richtig gewesen.

Grüße Volkmar

MAZ ist richtig.

Aber HALLO...die Ladung hängt noch am Anhänger, also gut verzurrt gewesen.

---

**Post by “ausbesserungswerker” of Oct 22nd 2021, 9:45 pm**

[Quote from Stefan300TD](#)

MAZ ist richtig.

Aber HALLO...die Ladung hängt noch am Anhänger, also gut verzurrt gewesen.

Hallo Stefan,

gut verzurrt weil noch am Anhänger OK.

Aber auf dem Anhänger verrutscht, also nicht gut genug.

Ja sicher meist ist bei so einer Belastung nichts mehr auch nur annähernd an der Sollposition. Im Vergleich dann also gut.

Grüße Volkmar 11

---

**Post by “mseba72” of Oct 22nd 2021, 10:30 pm**

Ahhh danke für die Aufklärung, Stephan schreibt manchmal recht knackig knapp 😊

---

**Post by “lesroutiers” of Oct 23rd 2021, 1:59 am**

So hatte meine Befestigungsverzerrung



sbaden, den

190er D hatte ich gerade erst gekauft 😊

## Post by “bacigalupo” of Oct 23rd 2021, 9:32 am

Reifenplatzer hinten am L300? Das glaub ich gern, daß es dann dahin geht. Anhängelast war auch wohl auch leicht überschritten, oder? Geschätzt 1800 kg zieht doch der L300 nicht. Aber top gesichert!

Grüße

bacigalupo (auch mal ein ähnliches Erlebnis gehabt habend)

---

## Post by “Insulaner” of Oct 23rd 2021, 10:48 am

[Quote from Stefan300TD](#)

MAZ ist richtig.

Aber HALLO...die Ladung hängt noch am Anhänger, also gut verzurrt gewesen.

Also ich haette wohl eher den Haenger nach unten und das Auto oben positioniert. Und auf den Raedern zieht es sich leichter als auf dem Dach.

Ansonsten stimme ich zu, war gut verzurrt.

---

## Post by “Martink” of Oct 23rd 2021, 2:43 pm

Hallo, ohne hier jemanden zu beschuldigen oder schlau wirken zu wollen, sind die meisten dieser Unfälle auf zu wenig Stützlast, zu wenig Reifendruck und zu hohe Geschwindigkeit zurück zu führen.

Der Einfluss der Stützlast ist enorm!

Ich habe mal einen Anhänger geliehen und den Verleiher extra noch gefragt, ob alles in Ordnung ist. "Ja klar" . Irgendwie fuhr die Chose komisch. Ich habe dann an der Tanke angehalten und den Luftdruck geprüft. Und siehe: statt der vorgeschriebenen 6.25 ATM waren nur drei drauf. Nach dem Aufpumpen war alles gut.

<https://youtu.be/18-eXStOQDw>

Gruß, Martin

---

### **Post by "lesroutiers" of Oct 23rd 2021, 2:55 pm**

So hatte meine Befestigungsverzerrung gehalten! Spurrillen bei Rastplatz Wiesbaden, den 190er D hatte ich gerade erst gekauft 😊

#### [Quote from bacigalupo](#)

Reifenplatzer hinten am L300? Das glaub ich gern, daß es dann dahin geht. Anhängelast war auch wohl auch leicht überschritten, oder? Geschätzt 1800 kg zieht doch der L300 nicht. Aber top gesichert!

Grüße

bacigalupo (auch mal ein ähnliches Erlebnis gehabt habend)

Das Proplehm waren die Spurrillen, 1300kg der Benz plus 500 der Hänger waren grenzwertig, aber korrekt. Nur nicht empfehlenswert!!!

---

### **Post by "RoterBaron" of Oct 23rd 2021, 3:36 pm**

[Quote from lesroutiers](#)

hatte ich gerade erst gekauft

naja, damit sparst Du dir das Lackschleifen rechts.  
Ich hätte es vielleicht anders gemacht, aber mei, jedem das seine.

---

**Post by “RoterBaron” of Oct 23rd 2021, 3:44 pm**

[Quote from MartinK](#)

Der Einfluss der Stützlast ist enorm!

Dieses Exempel war in meinem Studium eine Pflichtrechnung in der Regelungstechnik.  
Reglersynthese für Anhänger, 1 achsig und 2 achsig

Ich verstehe bis heute nicht, warum das kein Pflichtbauteil bei Anhängerkupplungen ist.  
Das ist Pillepalle an Hardware, schützt vor solchen Unfällen und rettet im schlimmsten Fall auch Leben.

Wenn sich das Ding mal aufgeschaukelt hat kann man das nicht mehr abfangen.

---

**Post by “lesroutiers” of Oct 23rd 2021, 6:19 pm**

[Quote from RoterBaron](#)

Dieses Exempel war in meinem Studium eine Pflichtrechnung in der Regelungstechnik.  
Reglersynthese für Anhänger, 1 achsig und 2 achsig

Ich verstehe bis heute nicht, warum das kein Pflichtbauteil bei Anhängerkupplungen ist.  
Das ist Pillepalle an Hardware, schützt vor solchen Unfällen und rettet im schlimmsten Fall auch Leben.

Wenn sich das Ding mal aufgeschaukelt hat kann man das nicht mehr abfangen.

Display More

Au ja, wie wahr! Meinst Du damit eine Antischlingerkupplung und eine Stützlastfederwaage mit Warnmelder? In jedem Fall ratsam, solche Sachen!

---

### **Post by “RoterBaron” of Oct 24th 2021, 9:28 am**

Ja, ich meinte die Antischlinger-Regelung.

das war keine komplizierte Differentialgleichung und kann von jedem Studenten gelöst werden. Letztendlich nichts anders wie die Segway-Steuerung, um den Fahrer stabil auf dem Teil zu halten.

Das Ganze wurde in FPGA gegossen ist schnell gemacht.

Das sollte, insbesondere für die "ich ziehe einmal im Jahr meinen Caravan nach Italien"-Fahrer, Standard sein.

Ich weiß gar nichtn wie das mit den neuen LKWs ist, die Teile kosten mittlerweile ja ein Vermögen.

Das sollte sich hoffentlich dort auch durchsetzen.

Grüße

Michael

---

### **Post by “bacigalupo” of Oct 24th 2021, 11:10 am**

wenn die Schaukelei beginnt, hilft mit Glück nur noch ein brutales Zusammenbremsen des Gespanns. Ansonsten: Antischlingerkupplung hilft wirklich. Und die Stützlast spürt man doch schon beim Ankuppeln.

Grüße

bacigalupo

---

**Post by “Insulaner” of Oct 24th 2021, 6:14 pm**

[Quote from RoterBaron](#)

Letztendlich nichts anders wie die **Segway-Steuerung, um den Fahrer stabil auf dem Teil zu halten.**

Ach, die Regelung!

Ja, daran erinnere ich mich noch:

[Segway-Eigentümer stürzt in den Tod](#)

---

**Post by “MartinK” of Oct 24th 2021, 7:56 pm**

Hallo, diese Antischlingerkupplung kann man an jede Deichsel nachrüsten, ich muss mal die Deichsel meines Autotransporters messen, dann rüste ich das nach. Allerdings so wie das aussieht ist das bis 3500kg zGg nicht billig.... Hat jemand Tipps dazu? Aber ein Auto auf der Autobahn verlieren ist noch teurer.

Gruß, Martin

---

**Post by “Wuff\_6.3” of Oct 24th 2021, 8:05 pm**

Mehr zu dem Thema, aus meiner Unfallbilder-Sammlung:



Auf dass uns das nie passieren möge. Meine Olive hat damals auf der Überführung auch plötzlich geschaukelt, ging aber alles gut dank sanftem Bremsen + Gegenlenken



---

### Post by “RoterBaron” of Oct 25th 2021, 7:09 am

Wer's kann, kann auch das

<https://www.youtube.com/watch?v=IGWeRD85SPQ>

Viel Erfolg! 😊

---

### Post by “RoterBaron” of Oct 25th 2021, 7:25 am

[Quote from MartinK](#)

dann rüste ich das nach.

Hat der Tansporter ESP?

Bei manchen ESPs kann man ein Software-Modell nachladen, dass den Hänger berücksichtigt.  
Frag mal deinen Hersteller.

Grüße

Michael

---

### **Post by “EberhardWeilke” of Oct 25th 2021, 10:47 am**

Der L300 ist so ziemlich das untauglichste Zugfahrzeug unter der Sonne mit seinem Motor vor der Vorderachse. Der ist schon ohne Anhänger ziemlich unfahrbar und versetzt, wenn leer, bei starken Bremsungen mit der Hinterachse. Wenn da hinten dran ein Anhänger jetzt auch noch eine Meinung hat, wird es schnell sehr sportlich. Das Konvolut an Momenten, dass sich aufbaut, kriegt auch ESP nicht in den Griff.

Ähnliches gilt auch für den MB100, der ja deshalb auch eine recht mickrige Anhängelast hat.

Beide sollte man, meiner Erfahrung nach, für den Anhängerbetrieb auf der Hinterachse mit 300 kg aufballastieren, Die Ballast aber bitte auch ordentlich ladungssichern, sonst hat man das nächste Problem.

---

### **Post by “RoterBaron” of Oct 25th 2021, 10:58 am**

Ein ESP bekommt nur ein System in den Griff was sich prinzipiell im stabilisierbaren Raum befinden.

Physik bleibt aber Physik. Das ESP schaltet die Grenzen nicht aus und hilft nur aus den kritischen Bereichen wieder rauszukommen und es, da oft nicht-lineare Probleme, durch den Fahrer nicht auch noch zu verschlimmern.

---

### **Post by “EberhardWeilke” of Oct 25th 2021, 11:58 am**

Dem möchte ich in keinsten Weise widersprechen.

Mir hat das das Anhänger-ESP im S212 schon mal echt den Hals gerettet. A8 bei Ulm, Kofferranhänger am S212. Sturm, Schneetreiben. Lärmschutzwall, der aber irgendwann aufhörte. Der plötzliche Seitenwind brachte ziemlich Leben in die Bude. Und während mein Kopf noch zwischen "uiuiui" und "mismismist" hin und her schaltete, hat das ESP alles beruhigt.

Nur zur Einordnung: Es war die Sorte von Wetter, die südosteuropäische Fernbusfahrer das Smartphone zur Seite legen lassen.

---

### Post by "lesroutiers" of Oct 25th 2021, 3:53 pm

[Quote from Wuff 6.3](#)



<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/23166-vorbildliche-ladungssicherung/>



Auf dass uns das nie passieren möge. Meine Olive hat damals auf der Überführung auch plötzlich geschaukelt, ging aber alles gut dank sanftem Bremsen + Gegenlenken



Wow, grande massacre sozusagen...

---

**Post by "Wuff\_6.3" of Oct 25th 2021, 5:33 pm**

c'est vrai

---

**Post by "lesroutiers" of Oct 25th 2021, 6:08 pm**

[Quote from Wuff 6.3](#)

c'est vrai

oui, mon dieu

---

**Post by “RoterBaron” of Oct 25th 2021, 6:13 pm**

la vie n'est pas un pique-nique

---

**Post by “lesroutiers” of Oct 25th 2021, 6:27 pm**

oh no, sometimes it`s the hell on earth, halleluja...

---

**Post by “bacigalupo” of Oct 25th 2021, 7:59 pm**

ein MB100 zieht immerhin 1800kg, für den OM616 ist das doch ganz ordentlich. Ja, einen Hänger unfreiwillig abzuladen ist nie schön, und die geladenen Autos fallen fast immer auf die Butterseite...

Grüße

bacigalupo

---

**Post by “Mathieu” of Oct 25th 2021, 8:34 pm**

Damalshaben wir den 230S in Sued Frankreich abgeholt, auf den Haenger hinter einen Dodge Ram-van. Nach der Abfahr fing das Gespann gleich an zu schaukeln ueber 70 km/h (und da mussten wir noch 1500 km... 😭)

Dann habe ich den Wagen gaaaaanz vorne auf den Haenger gezogen damit er mehr auf die AHK gadrueckt hat. Dann alles lose vom Wagen hinten in den Dodge geladen. Danach hat er einwandfrei gefahren 😊

Letztes Mal war ich mich auch nicht so sicher mit den W124er 300D, hat aber geklappt... Leider muessen die Autos immer (unsicher) auf den Haenger und werden nicht gefahren (wofuer sie gebaut sind...). Sogar in der EU darf ich nicht einmal ein Deutsches oder Ostenreichisches Auto fahren und muss mich mit die Bloede Haenger herumirren 😡

Mathieu



---

**Post by "11100" of Oct 25th 2021, 9:45 pm**

Hallo,

die Schmalspur-Anhänger haben mich auch nie behagt. Bin eher für die Hänger mit den aussenliegenden Achsen:



---

**Post by “Stefan300TD” of Oct 25th 2021, 9:48 pm**

[Quote from 11100](#)

Hallo,

die Schmalspur-Anhänger haben mich auch nie behagt. Bin eher für die Hänger mit den aussenliegenden Achsen:



Eher Rädern...oder?

Wenn die Achsen außen liegen wird es komisch.

### **Post by “EberhardWeilke” of Oct 26th 2021, 8:38 am**

außenliegende Achsen im Ben Hur-Style wiederum haben ja auch was.

Was bei den Fotosammlungen auffällig ist: Was da im Dreck liegt, sind eigentlich alles Hochlader.

---

### **Post by “11100” of Oct 26th 2021, 9:31 am**

Hallo,

ich meinte schon breitere Achsen mit aussenliegendenenennnn Rädern. -;)

Den Tatortbildern nach schon, typisches Hochladerproblem.

Gruss Hannes

---

### **Post by “T-Modell” of Oct 26th 2021, 10:30 am**

Hallo,

mal eine Frage an die Experten, die das öfters machen: Was macht man eigentlich, wenn das Ding ins Schlingern kommt? Ich wurde 1999 in England mal Zeuge, als ein Wohnwagen vor mir ins Schlingern geriet, dann umkippte und das Zugfahrzeug hochnahm.

Ich bin gestern das erste Mal in meinem Leben mit Anhänger gefahren; Zugfahrzeug S212 350d und ca. 1.5 Tonnen auf einem - wie oben benamst - Hochlader. Gut gegangen (110km), aber ich bin wie auf Eiern gefahren (und max. 85km/h).

Beste Grüße

Thomas

---

### **Post by “EberhardWeilke” of Oct 26th 2021, 10:35 am**

aus der Resonanzfrequenz rauskommen. Da gibt es zwei Glaubensrichtungen:

Kurz stark einbremsen (meine Konfession)

Durch Beschleunigen ausrichten (Konfession der Mutigen)

Beim S 212: Dem ESP nicht ins Handwerk pfuschen 😊

Ich muss allerdings sagen, dass mir, trotz viel Hängerfahrerei, erst einmal zu einer brenzlichen Situation kam. A8, Sturm, Schnee auf der Fahrbahn, Ende vom Lärmschutzwall und dann plötzlich Seitenwind. Tempo war da aber eh reduziert.

---

### **Post by “T-Modell” of Oct 26th 2021, 12:34 pm**

Hallo Eberhard,

ich werde dann in der Situation die Entscheidung treffen 😊 ... allerdings hat der S212 die ESP Stabilisierung erst ab MOPF; ich hatte gestern einen VorMOPF.

Beste Grüße

Thomas

---

**Post by “EberhardWeilke” of Oct 26th 2021, 12:45 pm**

Hä?

Unserer ist mit 2011 weit Vormopf und der stabilisiert schon ganz prächtig. Wir haben die AHK ab Werk, soweit ich weiß, war das Anhänger ESP dann einprogrammiert (was die Nachrüstung ja so teuer macht)

---

**Post by “T-Modell” of Oct 26th 2021, 12:48 pm**

Hallo Eberhard,

ich habe die Preislisten von damals gecheckt; bei den Vormopf war das nicht erwähnt, bei den Mopf schon ... vielleicht war's auch nur spätes Marketing; wollte mich gestern nicht darauf verlassen 😊

Thomas

---

**Post by “EberhardWeilke” of Oct 26th 2021, 12:52 pm**

bei Motortalk geguttenbergt:

alle W/S212 haben die Gespannstabilisierung, nachzulesen ebenfalls unter Daimler Global Media:

## **Die neue Mercedes-Benz E-Klasse**

**Stuttgart, 03.03.2009**

### **Fahrwerk:**

#### **Komfortabel fahren und sicher bremsen:**

#### **Fahrwerkstechnik mit situationsgerechter Regelung**

*... Die ESP®-Gespannstabilisierung, die bei Ausstattung der E-Klasse mit Anhängerkupplung aktiviert ist, erkennt gefährliche Pendelschwingungen des Anhängers und bringt ihn durch gezielte Brems-Impulse an den Vorderrädern des Zugwagens automatisch wieder auf sicheren Kurs. Bei größerer Gefahr verringert das System durch Bremsung automatisch das Fahrtempo und reduziert zusätzlich das Motordrehmoment, bevor die gezielten Brems-Impulse für die Stabilisierung des Anhängers sorgen. ...*

---

### **Post by "T-Modell" of Oct 26th 2021, 1:13 pm**

Danke für die Info,

dann bin ich beruhigt, falls ich das Fahrzeug nochmal ausleihen werde!

Thomas

---

### **Post by "RoterBaron" of Oct 27th 2021, 12:15 pm**

#### [Quote from EberhardWeilke](#)

Durch Beschleunigen ausrichten (Konfession der Mutigen)

Auf keinen Fall.

Es gibt eine kritische Geschwindigkeit.

Darüber ist kein Halten mehr möglich.

Ob man diese erreicht hat weiß man erst nach dem Beschleunigen, dann ist es aber zu spät.

Immer bremsen, bremsen, bremsen und falls noch geht gegenlenken.

---

### **Post by “EberhardWeilke” of Oct 27th 2021, 12:19 pm**

wie gesagt, gibt halt diese Glaubensrichtung. So wie man als Katholischer ja auch zur Kenntnis nehmen muss, dass es Evangelische gibt 😊

Das Rausbeschleunigen hat den Nachteil, dass man zum Abbremsen wieder durch den kritischen Geschwindigkeitsbereich durch muss. Im Prinzip hat man dann die Situation aus dem Film "Speed". Nur ohne Sandra Bullock...

---

### **Post by “RoterBaron” of Oct 27th 2021, 1:03 pm**

Glauben ist das eine, Physik ist das andere.

Ich glaube an die Physik 😊 und an die Grenzen des ESPs, sofern überhaupt vorhanden.

Wer beschleunigt, um zu stabilisieren legt das Gespann auf die Seite oder auf den Kopf.

Das geht in ganz wenigen Situationen und mit viel Erfahrung,

z.B. beim Impuls wenn man unterhalb der kritischen Geschwindigkeit aus dem Windschatten eines LKWs kommt.

Da kann man den kritischen Ort evtl. durch Beschleunigen schneller verlassen. Wer hier schon oberhalb der kritischen Geschwindigkeit war

hat verloren.

Auch hier gilt besser: Gas weg und oder bremsen.

Beschleunigen ist ein va banque Spiel.

---

## **Post by "bacigalupo" of Oct 27th 2021, 2:26 pm**

außerdem bräuchte man da zum Herausbeschleunigen die Motorleistung eines ICE... Stark und schnell herunterbremsen, Lenkrad festhalten und hoffen, daß der Hintermann seinen Abstand eingehalten hat und nicht schläft.

Im Zweifelsfall lieber brav 80 fahren, außerdem keine hektischen Lenkbewegungen, auf Spurrillen von LKWs achten, nicht zu schnell in Autobahnabfahrten rein... Und wenn man beim Kauf des Ladeguts noch unbedingt den zweiten Satz Räder mitnehmen muß, dann bitte hinten in den Zugwagen damit.

Unser "Rekord" war mal der Transport eines 280SE W108. Zum Kauf gab es als "Zugabe" noch einen M129, diverse Stahlfelgen und anderen Kram. Zuerst wurde der Motor in den S210 gehievt, dann die Felgen und der Kleinkram (sicherheitshalber ließen wir den Motor des S210 beim Beladen laufen...), dann kam der Hänger wieder dran und der W108 wurde hochgezerrt und verzurrt. Zum Glück war er ohne Reserverad und ohne Batterie, der Tank war auch leer. Fuhr sich einwandfrei auch mit 100... Von Kärnten bis nach Oberfranken. Der 2,4-Liter-M112 hatte gut zu tun, brauchte halt öfters mal den 3.Gang bergauf, um die 100 halten zu können. Zog sich aber nur 14 Liter auf 100 km rein.

Grüße

bacigalupo

---

## **Post by "Harald OM621" of Oct 27th 2021, 2:40 pm**

Moin Trailer-Philosophen,

die Bilder der zerstörten Oldtimer lassen mein Herz bluten - und erahnen, wie den Eignern dieser Schätzges zumute war,

die ja in der Regel auch die Fahrer der Gespanne waren.

Ich möchte mich hier aber nicht an der Diskussion beteiligen, **wie** ein schlingernder Trailer wieder eingefangen werden kann,

sondern (aus eigener Erfahrung!) das Augenmerk darauf lenken, warum ein Oldtimer-beladener Trailer ins Schlingern kommt:

**Es sind (so gut wie) immer unsere eigenen Fehler,  
die zu einem solch fatalen Aufschaukelmanöver führen!**

Haupt-Ursache ist m. E. ganz klar überhöhte Geschwindigkeit - auch wenn dies eine sehr relative Größe ist.

Die weiteren Ursachen z. B. durch falsche Beladung sind im Kontext vermutlich samt und sonders aufgezählt; zusammengefasst:

- falsche Lastverteilung: Keine exakte Fahrzeug-Positionierung über dem Trailer-Fahrwerk, zu wenig/zu viel Stützlast
- nicht exakt mittige Position des Fahrzeugs in der Trailer-Achse
- nicht fachgerechte Fixierung: Unzureichende Gurte, falsche Befestigungs-Punkte, nicht fest genug gezurrt
- usw.

Auch angesprochen ist das Problem nicht geeigneter Zugfahrzeuge - m. E. ebenfalls eine wesentliche und ebenso vermeidbare

Ursache für Trailer-Unfälle oder auch "nur" gefährliche Schaukelmanöver.

Von den Versicherungs-technischen Konsequenzen bei der Verwendung eines für die Anhänger-Last nicht zulässigen Fahrzeugs

im Falle eines Unfalles brauche ich hier sicher nicht zu schreiben.

**Mein Fehler, der zum Beinahe-Unfall mit dem 560 SEL führte, den ich stolz mit frischem Gutachten und TÜV zu seiner Garage**

**kutscherte, war, dass ich dem - übrigens ebenfalls mit neuer TÜV-Plakette versehenen - Trailer, den ich mir bei einer seriösen**

**KFZ-Werkstatt zum Zwecke des Fahrzeug-Transports gemietet hatte, blind vertraute, ihn also nicht sorgfältig überprüfte!**

Nach Abschluss des Transportes, der auf der Autobahn zwischen Rendsburg und Bordesholm bei ziemlich genau 80 km/h

auf absolut gerader und Spurrillen-freier Strecke beinahe abrupt geendet hätte, stellten Markus\*\*\* und ich diverse, teils

gravierende Mängel fest:

- viel zu wenig Luft in den 4 Reifen
- lose und ausgeschlagene Kupplungsklaue
- erhebliches Spiel zwischen dem Fahrgestell und der Transportplattform
- usw.

Was ich damit betonen möchte:

**Prüft vor dem Beladen die Autotrailer akribisch durch!**

**Sind diese nicht einwandfrei, wird es gefährlich - egal wie sorgfältig ihr ladet und fahrt!**

Und fahrt im Anhängerbetrieb nicht ans Limit heran - also bis der Trailer "leicht" pendelt - sondern lasst es einfach,

entschleunigt euch und freut euch auf euer neues, unbeschädigtes Euro-Grab!

Harald

\*\*\* Markus fuhr beim Transport hinter mir und konnte/musste das Schlingermanöver und dessen glückliches Ende beobachten.

---

### **Post by “RoterBaron” of Oct 27th 2021, 2:41 pm**

Niedrigere Geschwindigkeit hilft natürlich immer, aber auch 80 km/h können über der kritischen Geschwindigkeit liegen.

Die kritische Geschwindigkeit bestimmt sich durch viele Faktoren. Lastverteilung, Gewicht, Länge, Reifendruck, ...

Wenn man die Regeln befolgt, optimaler Reifendruck, ausgeglichene Lastverteilung, ..., sollte man mit der angegebenen Geschwindigkeit des Hängers auf der sicheren Seite sein.

Die kritische Geschwindigkeit ist definiert als die Grenzggeschwindigkeit, ab der der sogenannten Gierverstärkungsfaktor kein Maximum mehr besitzt.

Ist sie überschritten und das Fahrzeug fängt das Gieren an, ist es aus, da sich der Wert ins theoretisch unendliche bewegt.

Da gibt es kein rausholen mehr.

Je niedriger die Geschwindigkeit -> um so höher die Wahrscheinlichkeit, dass man sich unter der kritischen Geschwindigkeit befindet.

Wer sich für die Theorie der ESPs interessiert, dem kann ich eine Dissertation dazu anbeiten.

In dieser wird das Thema nahezu komplett abgedeckt.

Allerdings muss man tieferers Verständnis für Differentialgleichungssysteme besitzen und z.B. keinen Respekt vor pxp Hesse Differentialmatritzen oder ähnlichem haben.

---

### **Post by “MartinK” of Oct 28th 2021, 1:06 am**

Hallo, das kann ich nahezu alles bestätigen. Unangepasste Geschwindigkeit und fehlerhafte Beladung sind der Killer. Ich habe mir früher immer Autotransportanhänger geliehen und war vor dem eigentlichen Transport immer erst mal mit Inspektion und Mängelbeseitigung beschäftigt, bevor ich eins meiner Autos damit kutschieren konnte. Das hat mich dazu bewogen einen eigenen Anhänger zu kaufen. Die Diskussion hat mir sehr geholfen, denn ich weiß jetzt, dass ich bei meinem W251 Mopf vermutlich ein Gespann-ESP habe, ich das aber wegen nachgerüsteter AHK noch beim Daimler aktivieren lassen muss.

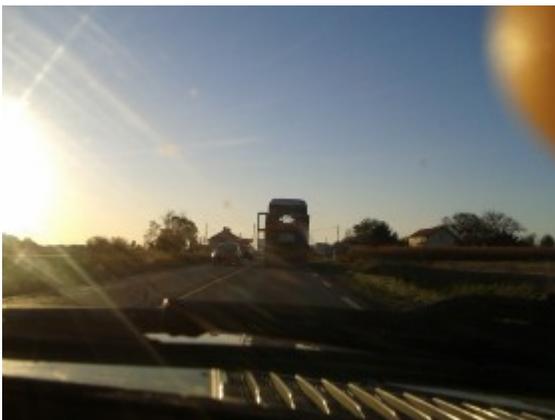
Gruß, Martin

---

### **Post by “Insulaner” of Nov 1st 2021, 11:48 am**

Hallo zusammen,

anbei noch ein paar Bilder eines anderen Beispiels vorbildlicher Ladungssicherung. Ein (verunfallter) Bus auf einem Tieflader. Mit zwei Spanngurten gesichert die wohl auch die Türen halten sollten; beide verrutscht; einer davon hinten ganz abgerutscht. Fahrtwind hat beide Türen geöffnet. Fahrer war sich der Tatsache offensichtlich bewusst da er bei Gegenverkehr immer extrem weit rechts gefahren ist. War aber zu faul das Problem zu beheben. Gesehen auf der RN4 nach Paris.





Viele Grüße,

Hagen

.

---

**Post by “RoterBaron” of Nov 1st 2021, 11:49 am**

Ich denke das gehört zum Bremsmechnismus.

---

## Post by "Insulaner" of Nov 1st 2021, 11:55 am

### [Quote from RoterBaron](#)

Ich denke das gehört zum Bremsmechnismus.

Kann gut sein. Es gibt ja auch historische Vorbilder zur Luftbremse:

### Quote from Wikipeda Artikel Gotthardpass

Die Zeit des Autos war angebrochen: Bereits 1895 soll ein erstes Automobil den Gotthardpass erreicht haben.<sup>[8]</sup> Der französische Ingenieur I. Arraou rapportierte 1901 seine rund 3000 Kilometer lange Rundreise mit der Überquerung des Gotthards als Höhepunkt. Er fuhr einen 350 Kilogramm schweren [De Dion-Bouton](#) mit 3,5 PS. In Luzern beschaffte er sich vier 10-Liter-Kanister Benzin, da er befürchtete, bis nach Italien weder Benzin noch Mechaniker für allfällige Reparaturen zu finden. Von Göschenen aus expedierte er das meiste Gepäck per Bahn an die italienische Grenze, um Gewicht für den Aufstieg zu sparen. Über die Teufelsbrücke wurde das Auto wegen dichten Nebels geschoben, nach Hospental ging ein Mitreisender mit einer Laterne vor dem Auto her. Wegen des zu schwachen Motors musste das Fahrzeug in den steilsten Passagen geschoben werden. Andererseits waren auf der Abfahrt in Richtung Airolo die ledernen Bremsbeläge schon nach wenigen Minuten verbrannt. **Der Fahrer unternahm alles mögliche, um die Bremskraft zu verstärken: Ein mit Draht befestigter Baumstamm sollte die Fahrt genauso verlangsamten wie das bei Gegenwind als „Bremssegel“ geöffnete Verdeck.** Die Talfahrt nach Airolo dauerte acht Stunden.

Das mit dem Baumstamm könnte man auch mal probieren 😊

---

## Post by "Winkler W109" of Nov 2nd 2021, 5:24 pm

Alles was Rech



höhe WL habe ich diesen Bus überholt

einen Sprinter "gesichert" wurde. Er wurde 1 min danach von zuständiger Streife aus dem Verkehr gezogen (wollte so noch bis Kiel fahren!!!!.....).

Ich dachte, ich gucke nicht richtig.....

BG

---

### **Post by "RoterBaron" of Nov 2nd 2021, 5:30 pm**

Also aus meiner Sicht kann da niggs passieren.

Ich fahre nie nach Kiel.

---

### **Post by "Winkler W109" of Nov 2nd 2021, 5:39 pm**

Na ja, ich hatte das auch nur im Augenwinkel im aktuellen Auto mit etwas höherer Geschwindigkeit auf der linken Spur wahrgenommen und dachte erst, ich hätte mich verguckt! Das sah so abgefahren aus (und ich habe einiges gesehen). Vor allem machte ich mir Gedanken, was da denn kaputt sein muss, dass es so aussieht....fahren fuhr der TOP, bis er zeitnah rausgeholt wurde.....

---

### **Post by "Schwarze Tulpe" of Nov 2nd 2021, 7:07 pm**

[Quote from Winkler W109](#)

Alles was Recht ist, aber



habe ich diesen Bus

überholt (fuhr gut 80),

der von hinten

pseudomäßig durch einen Sprinter "gesichert" wurde. Er wurde 1 min danach von zuständiger Streife aus dem Verkehr gezogen (wollte so noch bis Kiel fahren!!!!.....).

Ich dachte, ich gucke nicht richtig.....

BG

Wo ist das Problem? Eine Citroën DS kann doch auch auf drei Rädern fahren....

Beste Grüße

Rüdiger

---

**Post by "Breiti" of Nov 3rd 2021, 8:55 am**

Hispanic Lowrider?

---

**Post by "winfried" of Nov 3rd 2021, 10:22 am**

Zuerst war noch alles gut



80 km/h auf der Autobahn und gerader Strecke, ...ein bisschen hin- und ein bisschen hergeschlenkert, und schon ging die Post ab.



Da hilft die beste Ladungssicherung nichts, wenn der Hänger stehen bleibt und das Zugfahrzeug liegt.



Und jetzt ratet mal wer auf der Beifahrerseite sass und auf wen der Doofkopf von nichtangeschnalltem Fahrer raufpumste. Meinen Manta-Ellenbogen habe ich ziemlich schnell eingezogen.

---

**Post by “RoterBaron” of Nov 3rd 2021, 10:27 am**

Autsch!  
Ist das gerade erst passiert?

---

**Post by “winfried” of Nov 3rd 2021, 10:30 am**

Nö, das 2016, aber ich dachte das passt zum Thema. Ladung war gut gesichert, der Fahrer nicht. Dem ist nichts passiert, denn er fiel auf mich runter, ich war sein Airbag. Vier Wochen tat mir meine linke Schulter weh. Seither überlege ich sehr gut, mit wem ich fahre. Mit Hänger gar nicht mehr.

---

**Post by “RoterBaron” of Nov 3rd 2021, 10:32 am**

Kann Dir bei mir nicht passieren.  
Ich habe gar keine Gurte 😊

---

### **Post by “winfried” of Nov 3rd 2021, 10:52 am**

Dann würde ich bei Dir nicht mitfahren, obwohl Du ein so netter Mensch bist.

Aber an dem Beispiel sieht man wie schnell es gehen kann. Kein anderes Fahrzeug war beteiligt. Es ging nur geradeaus. Ein Technischer Mangel lag nicht vor, der Fahrer hat einfach irgend einen Fahrfehler gemacht. Jeder von uns hat schon Fahrfehler begangen. Ich war angeschnallt. Und wäre mir der nicht angeschnallte Trottel nicht draufgeknallt, wäre mir in diesem einen Fall nichts weiter passiert. Aber es geht ja um Ladungssicherung und nicht ums Gurtthema. Sorry Stefan. Wieder mal ein Thema gekapert.

---

### **Post by “Winkler W109” of Nov 3rd 2021, 10:53 am**

#### [Quote from Schwarze Tulpe](#)

Wo ist das Problem? Eine Citroën DS kann doch auch auf drei Rädern fahren....

Beste Grüße

Rüdiger

....ich glaube Ihr nehmt mich gar nicht richtig ernst, wenn ich mir Sorgen mache oder nicht weiss, wo ein Problem bei einem Mitbenutzer der BAB 7 liegt....

Besorgte Grüße Oliver

---

### **Post by “HaWa” of Nov 3rd 2021, 11:04 am**

Hallo Oliver,

das blöde bei so nem Bus ist halt:

Motor hinten links,

wenn da die (Luftfederung) streikt sieht das eben so aus.

Kraft mit Neuwagen ist ähnlich Asymetrisch und nur mit einem Rad gelenkt.

[winfried](#),

BMW geht bei der Motorpositionierung etwas sehr in Richtung Mittelmotor.

Da muss man halt mit den Vorderrädern bis an die Reeling, je tiefer desto blöd beim Trailern.

Gruß HaWA

---

### **Post by “RoterBaron” of Nov 3rd 2021, 11:29 am**

Hallo Winfried,

das Gute ist, ich habe auch keine Hängerkupplung 😊

#### [Quote from winfried](#)

Aber an dem Beispiel sieht man wie schnell es gehen kann. Kein anderes Fahrzeug war beteiligt. Es ging nur geradeaus.

Tja, das mit der kritischen Geschwindigkeit ist eben nur das physikalische Limit.

Hinzukommt das menschliche Unvermögen in diese Situationen nicht richtig zu reagieren, wobei richtig reagieren tendentiell schwierig wird, wenn man nicht mehr auf dem Fahrersitz sitzt 😊

Aber gut das nicht noch mehr passiert ist!

---

### **Post by “Winkler W109” of Nov 3rd 2021, 6:23 pm**

Hans-Werner, danke für die Info. Ich wusste nichts über die Motorenlage bei Bussen, das erklärt Einiges. Sowas kommt also von sowas.

Mit Luftfedern habe ich mehr Erfahrung.

Charmante Restwoche!

BG Oliver

---

### **Post by “EberhardWeilke” of Nov 4th 2021, 8:07 pm**

Huhu.

Was ich sehe, ist ein falsch herum aufgeladener BMW. Ich schreibe es noch einmal, auch wenn es mir wieder niemand glaubt: Die meisten Kombis mit Heckantrieb sind hinten schwerer als vorne, vor allem, wenn die Basis-Limousine ein ausgeglichenes Gewichtsverhältnis haben, wie halt die meisten BMW und auch der W 124 so ausgelegt sind.

Beim W 124 beispielsweise wiegt das T ca. 150 - 180 kg mehr und da sich das im Motorraum auf die Duopumpe beschränkt, braucht man nicht lange suchen, wo der Rest vom Fett gelandet ist.

Deshalb: Rückwärts aufladen, dann braucht man keine Reserveräder rausnehmen und ähnliches.

Nach mutmaßlich mehr als 100 tkm un- und umfallfreien Anhängerbetrieb hier noch mein Kommentar zu den optimalen Fahrzeugen

Anhänger:

Tieflader besser als Hochlader, lange Deichsel besser als kurze Deichsel, Tandemachser besser als Einzelachser. Schwerpunkt immer vor der Achse, negative Stützlast ist die Stützlast des

Todes.

Zugfahrzeug:

Langer Radstand, kurzer hinterer Überhang dh. möglichst kurzer Abstand zwischen Kugelkopf und Hinterachse. Auch wenn dann das Rangieren rückwärts schwieriger wird...

Motor möglichst hinter oder auf der Vorderachse, nicht davor. Autos wie Mitsu L300 oder Mercedes MB100 lassen sich eigentlich nur sicher bewegen, wenn man das Heck aufballastiert.

Leere Pickups sind gerne zu leicht an der Hinterachse und treiben dann Faxen. Hinzu kommt die fehlende Demut der Pickup-Fahrer vor der Physik.

SUV gibt es solche und solche. Landrover Defender fuhr sich super, zentimetergenau durch Autobahnbaustellen und ließ sich durch nichts aus der Ruhe bringen. Hummer H3 fuhr ruhig, Automatik komplett überfordert, Verbrauch jenseits der 32 l/100 km. Anhängelast beim Hummer H3 ist aber eh minimal, von daher...

Grand Cherokee fuhr sich sehr, sehr bescheiden. Zu weich gefedert, zu langer Abstand Kugelkopf - Hinterachse.

Mit der richtigen Gepannskombination kann man tagelang entspannt rumreisen. Mit der falschen kostet jeder Meter Nerven.

---

**Post by "winfried" of Nov 4th 2021, 8:26 pm**

Hallo Eberhard

Da war alles falsch wie ich im nachhinein gelernt habe. W.g. ich war nur Beifahrer und Zahler der Zeche.

---

## Post by “bacigalupo” of Nov 5th 2021, 12:31 am

Mit einem Grand Cherokee 4.0 und einem Tiefladerhänger haben wir mal einen C126 getrailert, das fuhr sich unspektakulär, wir haben uns aber an die zulässigen 80 km/h im Wesentlichen gehalten. 230TE S124 Handschalter hat 1480kg Leermasse, die Limo hat 100 kg weniger. Rückwärts aufzuladen ist Frontmotorladegut eine Todsünde. Und zur Sicherheit den Laderaum auszuleeren und das Reserverad rauszunehmen kostet vielleicht 5 Minuten. Die Kombis haben zwar ein längeres Dach als die Limos, aber ansonsten hinten nur umbaute Luft. So ein Weltwunder sind Mercedes-T-Modelle nun auch wieder nicht. Außerdem kann ein Kombi rückwärts aufgeladen nicht weit genug nach vorn gefahren werden, weil das Heck dann wegen des hinteren Überhangs gegen die Winde bzw das Stützrad rempelt (hängerabhängig) und die Hinterachse nicht weit genug nach vorne kommen kann, um ausreichend Stützlast zu generieren.

Ich habe im Spätwinter einen 240D KTW hoch/lang trailern müssen, mit einem Dreichachs-9-m-Mietanhänger, den mußte ein Transit hoch/lang Hecktriebler ziehen mit 2800 kg Anhängelast, der KTW kam vorwärts auf den Hänger, etwas über die Mitte nach vorn verzurrt, sodaß sich ausreichend Stützlast für den Transit ergab, das fuhr sich dann superentspannt, außer daß das ganze Gespann die Länge eines Reisebusses hatte.

Ich bin sicher mehr als 100tkm Hänger gefahren in meinem Leben. Und was Pickups betrifft, haben sich die größeren Exemplare sehr verwandelt. Sah heute einen Hilux aus den 90ern, der ist nicht größer als der Peugeot 504 Pickup, während der aktuelle Hilux eher ein Fullsize-Geländewagen ist, dem zufällig eine Pritsche mitgegeben wurde. Da hat man heute 3500 kg Anhängelast, da kann kein Transporter mehr mitspielen und auch kein T-Modell...

Grüße

bacigalupo

---

## Post by “Wuff\_6.3” of Nov 5th 2021, 8:01 am

Motor vorn kann auch schiefgehen, wenn man beim gurten spart :



---

**Post by “RoterBaron” of Nov 5th 2021, 8:13 am**

Das war dch bei Winfried schon das Problem. Fahrer war nicht angegurtet 😂

---

**Post by “bacigalupo” of Nov 5th 2021, 9:13 am**

und die Stützlast wurde beim Volvo leicht überschritten, wenn das die VP sieht...

Grüße

bacigalupo

---

**Post by “T-Modell” of Nov 5th 2021, 9:19 am**

Könnt Ihr mal bitte aufhören, dauernd diese Horror Fotos zu posten? 😊 ... ich muß wahrscheinlich Ende des Monats das zweite Mal mit Hänger fahren und sch... mir jetzt schon in die Hose 😊

Immerhin Doppelachser und ein Auto mit ca. 1480kg drauf und der S212 vorneweg. Ich glaube ich fahr Standspur mit 40 😊

Beste Grüße

Thomas

---

### **Post by “RoterBaron” of Nov 5th 2021, 9:54 am**

Oder Du machst ein Schleifchen rum und versendest per DHL 😊

---

### **Post by “Breiti” of Nov 5th 2021, 9:57 am**

Deshalb habe ich mich für das Auto, dass ich habe, entschieden.

Hab ich eigentlich nur gekauft zum ziehen.

Vorher hatte ich einen Chevy Tahoe 2 Türer, der war auch fein zum Hänger ziehen.

Ralph

---

### **Post by “FrankKellewald” of Nov 5th 2021, 2:03 pm**

Mir war das Anfang des Jahres zu aufwändig.

Hab zwar genug Autos mit genug Anhängelast, aber deren Betrieb kostet auch Geld.

Das Monster wurde dann halt vom geeigneten Polen für ca 300 € von Düsseldorf nach Hannover gebracht.



Großer Anhänger, ausreichend große Zugmaschine, jede Menge Zurrgurte.

---

### **Post by “EberhardWeilke” of Nov 7th 2021, 11:08 am**

Mein lieber Enzo,

was Du da als "Luft" beschreibst, sind zwei zusätzliche Scheiben (mit Gummis), zwei zusätzliche Säulen aus Blech, jede Menge Ausschlag sowie ein Tank, der von seinem Platz auf der Hinterachse weit nach hinten hinter die Achse wandert und mit zusätzlicher Crashstruktur geschützt wird. Dazu die Zuziehhilfe und die beim T-Modell eigentlich gesetzlich vorgeschriebene Anhängerkupplung.

Ich habe deshalb heute auf dem Weg zum Wecken holen den Weg über die immerane Waage des Landhandels gelegt und kam bei einem handelsüblichen S 212 Vierzylinder auf folgende Werte: Gesamtgewicht: 1940 kg. Vorderachse: 940 kg. Hinterachse 1000 kg. Bei fast leerem Tank, leerem Kofferraum und Fahrer am Steuer.

Sowas lade ich stumpf rückwärts auf. Mit Reserverad ist da nämlich nicht viel zu reißen, das ist eh nur ein Notrad...

---

### **Post by “Uli aus S” of Nov 8th 2021, 3:45 pm**

Da die meisten Fahrzeuge eine Achslastverteilung von 50:50 (+/- 1-2%) haben, ist es m.E. nach Jacke wie Hose, warum das Fahrzeug auf dem Hänger steht. Wichtig ist, dass man den Schwerpunkt vor die Hängerrachse bekommt.

---

### **Post by “FrankKellewald” of Nov 8th 2021, 5:33 pm**

Muss man vielleicht auch den Luftwiderstand und die daraus folgende dynamische Gewichtsverlagerung auch berücksichtigen?

Wenn das Heck vorne steht, dann wird es wahrscheinlich mehr bremsen als wenn das Fz mit der Front nach vorne transportiert wird.

Wenn wir das schon akademisch betrachten 😊

---

### **Post by “Insulaner” of Nov 8th 2021, 6:20 pm**

#### [Quote from Uli aus S](#)

Da die meisten Fahrzeuge eine Achslastverteilung von 50:50 (+/- 1-2%) haben, ist es m.E. nach Jacke wie Hose, warum das Fahrzeug auf dem Hänger steht.

Wenn man sich die Position der Achsen am Fahrzeug betrachtet eher nicht. Auch Kombis sollten mit Motor vorne stehen es sei denn der Hintern kann vorne über die Ladefläche überhängen.

#### [Quote from Uli aus S](#)

Wichtig ist, dass man den Schwerpunkt vor die Hängerrachse bekommt.

Genau. Aber das ist nur ein Teil des Stabilitätsproblems.

[Quote from FrankKellewald](#)

Muss man vielleicht auch den Luftwiderstand und die daraus folgende dynamische Gewichtsverlagerung auch berücksichtigen?

Auf jeden Fall geht das mit ein. Die ganzen Differentialgleichungen sind ja noch nicht kompliziert genug 😊

[Quote from FrankKellewald](#)

Wenn das Heck vorne steht, dann wird es wahrscheinlich mehr bremsen als wenn das Fz mit der Front nach vorne transportiert wird.

Könnte mir sogar vorstellen dass das anders herum ist. Ein Kombi kommt rückwärts der Tropfenform näher als vorwärts. Hat schon mal ein Autohersteller den cw Wert bei Rückwärtsfahrt gemessen?

---

**Post by “Insulaner” of Nov 8th 2021, 6:29 pm**

Hallo Mathieu,

[Quote from Mathieu](#)

Sogar in der EU darf ich nicht einmal ein Deutsches oder Österreichisches Auto fahren und muss mich mit die Bloede Haenger herumirren 😡

in Deutschland gibt es s.g. Kurzzeitkennzeichen die für 5 Tage gültig sind. Sie dienen dem Überführen eines Fahrzeugs.

Viele Grüße,

Hagen

.

## Post by "ausbesserungswerker" of Nov 8th 2021, 7:20 pm

Hallo Hagen,

[Quote from Insulaner](#)

Hallo Mathieu,

in Deutschland gibt es s.g. Kurzzeitkennzeichen die für 5 Tage gültig sind. Sie dienen dem Überführen eines Fahrzeugs.

Viele Grüße,

Hagen

.

Display More

Ich denke Deine Lösung hilft Mathieu nicht weiter, weil er keine deutsche Meldeadresse hat.

Diese ist nach meinem Wissen für ein Kurzzeitkennzeichen neben der gültigen HU des Fahrzeugs und Versicherungsbescheinigung erforderlich.

Es ist mir sogar nicht möglich gewesen ein Kurzzeitkennzeichen in einem anderen Zulassungsbezirk zu beantragen.

Vielleicht habe ich mich aber auch nur zu blöd angestellt.

Grüße Volkmar

---

## Post by "Insulaner" of Nov 8th 2021, 7:32 pm

Hallo Volkmar,

das wusste ich nicht. Aber eventuell kann Ihm da ja der Verkäufer aushelfen. Besser als Anhänger finde ich.

Hier auf der Insel genügt ein Anruf bei der Versicherung um diese kurzzeitig vom Alltagsauto zu übertragen.

Viele Grüße,

Hagen

.

---

### **Post by “EberhardWeilke” of Nov 8th 2021, 8:33 pm**

Leute, ladet so, wie Ihr wollt, ich lade so, dass nix runter fällt.

Aber vielleicht fehlt mir auch die Lebenserfahrung des abgeladenen Klassikers im Straßengraben...

---

### **Post by “Stefan300TD” of Nov 8th 2021, 9:08 pm**

[Quote from EberhardWeilke](#)

Leute, ladet so, wie Ihr wollt, ich lade so, dass nix runter fällt.

Aber vielleicht fehlt mir auch die Lebenserfahrung des abgeladenen Klassikers im Straßengraben...

Hast DU heute nix anderes zu tun, als hier zu posten? 😊

---

## **Post by “EberhardWeilke” of Nov 8th 2021, 9:13 pm**

Kinder im Bett und ansonsten recht lockerer Tag, da das Rechenzentrum der Datev seit heute morgen down ist und wir so genau nix im Büro machen konnten....

---

## **Post by “bacigalupo” of Nov 9th 2021, 9:54 am**

ich hab mal einen /8 rückwärts aufgeladen, 1993, als ich noch jung und dumm war. Kam keine 500m weit, dann stellte sich der Zug quer (Zugwagen war ein Opel Commodore C, damals ein durchaus amtliches Zugfahrzeug mit damals ausreihend großem Motor und Heckantrieb). Hatte kaum Stützlast. Der den Unfall aufnehmende Polizist sprang im Dreieck und drückte mir 3 Punkte in Flensburg rein. Den größeren Ärger bekam aber der Abschlepper, der mir den /8 verkauft und mich alleine hat verladen lassen...

Soll es jeder machen, wie er mag, ich habe meine Erfahrungen gemacht. Wichtig ist, daß immer ausreichend Stützlast erreicht wird. Rückwärts aufgeladen kommt man mit einem Mercedes Kombi nicht weit genug nach vorn, der hintere Überhang ist zu lang, dann fehlt es wieder an Stützlast. Aber wie gesagt, ich hab ja nur eine dreistellige Anzahl Autos transportiert in meinem Leben und bin kein Ingenieur.

Und immer Tieflader-Hänger nehmen, die sind zwar breit und man muß in Ortschaften elend aufpassen, aber die sind nun mal fahrstabiler, außerdem paßt im Reifenpannenfall oft ein Rad des aufgeladenen Benzes, denn der Benz-Lockkreis ist auf den Tiefladern weit verbreitet.

Grüße

bacigalupo

---

## **Post by “EberhardWeilke” of Nov 9th 2021, 10:14 am**

Generell bist Du aber schon in der Lage, einen /8 und einen S 124 bzw. S 212 zu unterscheiden?

Es steht auch nirgends geschrieben, dass das Auto bis an den Anschlag vorgezogen werden muss. Mit guten Gurten lässt sich der auch prima so verzurren, dass Stoßstange und vorderes Anhängende einen Abschluss bilden.

Auch wenn ich jetzt nicht tausende Autos transportierte habe, das Auto, von dem ich hier rede, habe ich diese Woche verwogen. Mit eigentlich eindeutigen Ergebnis.

Was ich übrigens auch rückwärts verladen würde: Suzuki Alto. Da ist zwar die Gewichtsverteilung 80% vorne und 20% hinten, dafür ist das Ding so kurz, dass rückwärts geladen der Motor in der Anhängermitte steht.

---

### **Post by "Harald OM621" of Nov 9th 2021, 12:31 pm**

Der Meister (auch) der Drehorgel schreibt - meines Erachtens richtiger Weise:

"Rückwärts aufgeladen kommt man mit einem Mercedes Kombi nicht weit genug nach vorn, der hintere Überhang ist zu lang, dann fehlt es wieder an Stützlast."

Beim Transport meines IMA Universal W 110 200 D wäre der Rückwärtstransport - jedenfalls auf diesem erstklassigen und gepflegten - Hänger nicht möglich gewesen, er ist einfach zu kurz.

Die richtige Position meiner Kombiflosse auf dem Hänger zu finden, war ziemlich banal:

Ich habe ihn so weit nach vorne bewegt, bis die Stützlast exakt 75 kg betrug - wie beim Zugfahrzeug

als ideal gefordert. Hilfreich beim Einpeilen war eine Personenwaage und ein passender Stützbock.

Bemerkenswert war, dass der Trailer bereits leer eine Stützlast von ca. 35 kg hat.

Und ebenfalls bemerkenswert ist, dass der Gewichts-Mittelpunkt der Diesel-Kombiflosse ziemlich genau

zwischen Außenspiegel und Türgriff (der Vordertür) befindet; ich hatte ihn eher auf Höhe des Spaltes

zwischen den Türen oder noch dahinter vermutet.

Dem guten Rat des Trailerzentrum-Mitarbeiters folgend, habe ich das Fahrzeug dann an allen Ecken

im Ca.-45°-Winkel verzurrt, und mir dabei sichere Achsenteile ausgesucht; dies verhindert sicher, dass

im Falle eines Not-Ausweichmanövers das Fahrzeug seitlich verrutschen kann.

Die Fahrt war 30 km lang und ereignislos - meine Lady hat sich um keinen Millimeter von den mit

Kreide markierten Anfangspositionen fortbewegt.

Trailern ist eigentlich ganz einfach:

1. ein ein



gen

Bauteilen

fest fixiert,

4. ein geeignetes Zugfahrzeug, 5. ein besonnener Fahrer - und 6. keine Chaoten um einen herum!

Gruß Harald

---

### **Post by “RoterBaron” of Nov 9th 2021, 12:40 pm**

Das ist mir viel zu praktisch 😄😄😄

Da kann ja jeder.

Ums mal wieder zu theoretisieren:

Es geht gar nicht darum den Schwerpunkt des Fahrzeugs vor die Achse des Hängers zu bringen, sondern den Gesamtschwerpunkt so weit wie möglich nach vorne zu verlagern.

Stichwort: Gierverstärkungsfaktor. je vorne -> desto klein.

Idealerweise in den Schwerpunkt des Zugfahrzeugs.

Aufs Dach aufladen wäre dann die beste Alternative.

Das hat dieser Fahrer aber wiederum falsch verstanden:



Irgendein Trottel ist halt immer dabei.

Viele Grüße

---

**Post by “Harald OM621” of Nov 9th 2021, 12:53 pm**

Der Herr von Richthofen sinniert:

"Es geht gar nicht darum, den Schwerpunkt des Fahrzeugs vor die Achse des Hängers zu bringen,

sondern den Gesamtschwerpunkt so weit wie möglich nach vorne zu verlagern.

Stichwort: Gierverstärkungsfaktor. je vorne -> desto klein."

Ich lege den Kopf schief (damit das Rest-Gehirn zusammenläuft) und überlege, ob ich denn dann

vor dem nächsten Transport nicht lieber zunächst zur Schrottpresse fahren und mir das Auto in einen

praktischen Würfel umformen lassen sollte.

Den könnte ich dann bis zur Trailer-Vorderkante schieben - und dem Zugfahrzeug etwa eine Tonne

Stützlast servieren.....

---

### **Post by "RoterBaron" of Nov 9th 2021, 1:08 pm**

Sehr geehrter Herr Harald,

sie dürfen nicht jeden Post von mir bierernst in die Praxis umsetzen.

Siehe Einleitung und Hinweis des Optimums - Aufladen aufs Dach.  
Vom Bild will ich da gar nicht mehr reden.

Wenn sie es ernst nehmen, müssten sie das Fahrzeug auch tatsächlich Huckepack nehmen.  
Dann hat sich nämlich auch das Problem mit der Stützlast erledigt. 

---

**Post by “Harald OM621” of Nov 9th 2021, 1:12 pm**

...na dann bin ich wieder halbwegs beruhigt... 👍👍👍

---

**Post by “RoterBaron” of Nov 9th 2021, 1:33 pm**

Betrachtet man den langweiligen praktischen Fall 😊

heißt Stützlast ja lediglich, dass man den Gesamtschwerpunkt vor die Hängerachse verlegt hat. Also in Richtung Optimum geschoben. 😄

Dummerweise kann man das Optimum wegen diesen blöden praktischen Grenzen, nicht ohne nicht-thermische Umstrukturierung, erreichen und dummerweise haben die Hängerkupplungen eine praktische Obergrenze. Dsefiggs, warum nur. Wenn hier mit einem Sicherheitsaufschlag von Faktor 20 gerechnet wird, müsste so ein Hängerkupplung ca. 1 bis 1,5 Tonnen abkönnen bevor sie sich, ohne Benachrichtigung an den Fahrer, von dessen Fahrzeug trennt. Seltsamerweise macht sich hier der Praktiker immer wieder einen Kopf .

Darüber muss ich jetzt nochmal sinnieren 😊

Wer nicht die Möglichkeit besitzt, das Auto Huckpack zu nehmen

und Stützlast, Reifendruck, eine gute Verzurrung und angepasste Geschwindigkeit einhält, ist nur nicht gegen andere Trottel gefeit. Der Rest sollte passen. Egal wie rum das Fahrzeug am Hänger steht.

Grüße  
Michael

---

**Post by “Breiti” of Nov 9th 2021, 2:44 pm**

Als ich meinen geholt habe:

---

### Post by "Wuff\_6.3" of Nov 9th 2021, 2:48 pm

Und weil alle hier so kreativ posten, ein weiteres Bild aus dem Web, es gibt ja nix, was es nicht gibt:

ein Unbekannter (dem Nummernschild nach Finne?) transportiert mit einem **E-Klasse Kombi** einen **grünen W108** mit **gelben Scheinwerfern**:



ein nicht ganz so unbekannter Wuff transportiert mit einem **E-Klasse Kombi** einen **grünen W108** mit **gelben Scheinwerfern**:



Sachen gibts! 😊

(der Finne hat aber den besseren Hänger)

---

### **Post by “Cephyr” of Nov 9th 2021, 6:41 pm**

[Quote from Breiti](#)

Als ich meinen geholt habe:

... was ist denn da für'n Rohrkonstrukt vorne am Sechsdreier? Fussgängerschutz aus den 60ern? 😄

---

### **Post by “Breiti” of Nov 9th 2021, 6:58 pm**

Kuh Fänger?

Keine Ahnung, hab ich aber mehrfach an US Modellen gesehen.

Hab ich sofort abgerissen.

Ralph

---

### **Post by “Winkler W109” of Nov 9th 2021, 9:35 pm**

Hallo, ich ergänze höflich, dass es eine spezielle, vom Hersteller vorgegebene, Abspannung der luftgefederten Wägen gibt (steht glaube ich auch in der Betriebsanleitung...). Dies gilt für mich auch, wenn ich die Notpuffer einsetze, wie ich das regelmäßig mache, wenn ich längere Wege(!) mit "aufgeladenem" 109 unterwegs bin .....sonst ist das mit den Luftpuffern ggfs.

problematisch.

Das betrifft Deine 108er Olive natürlich nicht, den Kapitän hingegen schon, Tom. Aber der ist ja jetzt selbstfahrend ...

BG Oliver

---

### Post by "Mathieu" of Nov 14th 2021, 12:23 pm

#### [Quote from Insulaner](#)

Hallo Mathieu,

in Deutschland gibt es s.g. Kurzzeitkennzeichen die für 5 Tage gültig sind. Sie dienen dem Überführen eines Fahrzeugs.

Viele Grüße,

Hagen

.

Display More

Hallo Hagen,

Ja ich glaube man kann auch als Ausländer ein Kurzzeitkennzeichen bekommen. In die Niederlande darf ich damit aber nicht fahren. Das kommt daher das ich dann keine Niederländische Steuer zahle fuer den Wagen. Ziemlich Bloed fuer nur die Kurze Strecke bis nach zuhause.

Beim 450SE war dann der Voreigner so freundlich mich mit den noch zugelassenen Wagen nach Hause zu fahren zu lassen 😊

Eigentlich war das ja auch nicht gestattet, wie vorher gesagt darf ich nicht mit ein Auslaendisches Auto fahren in NL... (War aber weit sicherer wie den Brocken auf einen Haenger zu laden... )



Gruesse Mathieu