

# Ab in den Urlaub...



...ABER WIE KOMMEN WIR MIT UNSEREM GELIEBTEM TRIKE ENTSPANNT UND KOMFORTABEL ZUM OFT WEIT ENTFERNTEN URLAUBS-ORT? VIELE HUNDERT KILOMETER AUF DER AUTOBAHN SIND KEIN VERGNÜGEN, UND WENN ES DANN NOCH REGNET, IST DIE FREUDE AUF DIE SCHÖNSTEN TAGE IM JAHR SCHNELL DAHIN.

ALSO: TRIKE AUF DEN HÄNGER HINTER DEN PKW, UND AB DAFÜR.



**N**erkömmliche PKW-Anhänger sind, bedingt durch den ungünstigen Schwerpunkt unserer Trikes, nur eingeschränkt geeignet. Zahlreiche andere Probleme wie hohes Eigengewicht des Anhängers, geringe Breite der Plattform oder der Fahrschienen, eventuell fehlende Auflage für das Vorderrad oder zu kurze Auffahrschienen für die Verladung von modernen Trikes mit geringer Bodenfreiheit füllen die Liste der Probleme. Tandem-Achsen erschweren zusätzlich das Rangieren des Anhängers per Hand. Hoher Kraftstoffverbrauch durch unnötiges Eigengewicht und Gesamtbreite des PKW-Anhängers kommt hinzu. Wer einmal ein Trike auf einem PKW-Anhänger transportiert hat, kennt alle Schwierigkeiten. Nur ein speziell für den Trike-Transport konstruierter Trailer erfüllt optimal alle Anforderungen. Das ist bei Bike- und Bootsanhängern auch nicht anders. Die eierlegende Wollmilchsau bleibt ein Wunschtraum.

Das war auch Jürgen Schröder bekannt, unter anderem Geschäftsführer der JSS Automotive Ltd. im sauerländischen Herscheid. Über 18 Jahre Erfahrung aus dem Transport von Trikes vieler Hersteller auf Trailern durch halb Europa sind eine solide Basis für die Lösung: Wie muss ein spezieller Trike-Trailer konzipiert sein? Also machte sich der Herscheider an die Arbeit. Zuerst wurde ein Pflichtenheft mit Schwerpunkten erstellt:

- Passend für alle bekannten Trikes und Bikeconversions bei einer Stützlast von 25 bis 40 Kilogramm.
- Minimales Eigengewicht, minimale Breite, Höhe und Länge.
- Zulassung für 100 km/h.
- Kippbar für Trikes mit geringer Bodenfreiheit.
- Perfekter pendelfreier Geradeauslauf auch hinter Kleinwagen.
- Möglichkeit der Unterbringung außerhalb der Nutzungszeit in normaler Garage.
- Hochwertige Achse und Zugrohr mit Auflaufbremse.
- Komplett feuerverzinkt.

Das Ergebnis kann man sehen und vor allem fahren lassen. Alle Anforderungen des Pflichtenheftes wurden erfüllt. Das Beladen des 240 Kilo leichten Trailers ist vollkommen problemlos, und die Anordnung der Räder am Ende des Trailers führt zu einem perfekten, pendelfreien Geradeauslauf.

Bedingt durch die geringe Gesamtbreite von 212 und eine Länge von 460 Zentimeter kann der Anhänger während der nutzungsfreien Zeit in jeder normalen Garage abgestellt werden. Nach Demontage der Räder liegt das Chassis auf dem Garagenboden, und das Trike wird einfach auf dem nur etwa 40 Zentimeter hohen Chassis abgestellt. Mit dem Trailer kann man dann entspannt in den Urlaub

fahren. Das Gepäck in beliebiger Menge reist ohne Probleme im Kofferraum des Zugfahrzeuges, mit der 100-km/h-Zulassung kommt man zügig voran.

Da sich der schmale leichte Trailer mit dem Trike im Windschatten hinter dem Zugfahrzeug versteckt, kann der geringe Mehrverbrauch des Zugfahrzeuges vernachlässigt werden. Aber Vorsicht: Durch die perfekten Fahreigenschaften des Hängers vergisst man nach einiger Zeit das Anhängsel. Bei Geschwindigkeiten deutlich über 100 km/h wird es dann schnell teuer.

Am Urlaubsort angekommen, haben wir nun Zeit für ausgedehnte Touren mit dem geliebten Dreirad. Und sollte dabei ein Souvenir wie ein Teppich oder eine Amphore erstanden werden – kein Problem: Im Kofferraum des Zugfahrzeuges ist genügend Platz, und das Trike reist komfortabel auf dem Trailer in Richtung heimatlicher Garage.

Anhängerbau findet im übrigen, von wenigen Ausnahmen abgesehen, in kleinen Handwerksbetrieben statt. Es lohnt sich, Firmen in der Nähe auf die Möglichkeit anzusprechen, Spezial-Hänger für Trikes nach eigenen Vorstellungen zu bauen.

Weitere Infos, auch zur Vermietung des Trike-Trailers, auf [www.js-spezial.com](http://www.js-spezial.com). ❖

red.