



Urlaubsstimmung

Mit dem Trike in den Urlaub fahren? Klar! Aber wie die Anreise gestalten? Überlegungen, Tipps und ein neuer Trike-Anhänger.

Nicht jedes Urlaubsziel ist mit dem Trike bequem zu erreichen. Die schönen und auch vor Regen sicheren Gebiete liegen leider nicht immer vor der Haustür. Wie kommen wir also mit unserem Trike und Urlaubsgepäck für ein oder zwei Wochen zu unserem Urlaubsziel?

Möglichkeit 1:

Ab auf die Autobahn und mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 90-100 km/h den schönsten Tagen des Jahres entgegen. Aber wehe es regnet, da können 600 oder mehr Kilometer Regenfahrt auf der Autobahn zwischen Lkw zum Horrortrip werden, von der eingeschränkten Mitnahmemöglichkeit des Gepäcks ganz zu schweigen.

Möglichkeit 2:

Mit dem Autoreisezug bleibt uns zumindest die Regenfahrt erspart. Zeitlich ist der Autoreisezug nicht unbedingt schneller als eine Anfahrt mit dem Trike und das Gepäckproblem reduziert sich auch nicht wirklich. Wir kommen aber trocken und ausgeruht ans Ziel. Leider wird die Anzahl

der angebotenen Verladestationen und Ziele immer geringer und die Kosten für zwei Personen und Trike sind auch nicht von Pappe. Außerdem fahren die Autoreisezüge nur an bestimmten Tagen, so dass der Urlaub nicht flexibel verlängert oder verkürzt werden kann.

Möglichkeit 3:

Mit dem Trailer hinter dem Pkw kann uns der Regen nichts anhaben und auch die Mitnahme des Urlaubsgepäcks ist nicht eingeschränkt. Man kann die An- und Abfahrt individuell gestalten und selbst während des Aufenthaltes am Reiseziel kann man, falls gewünscht, auch

Zuerst wird das Vorderrad auf den Anhänger gefahren...



einmal eine Ausfahrt mit dem Pkw unternehmen, um vielleicht ein größeres Souvenir abzuholen.

Aber wie sollte so ein Trailer für das Trike aussehen? Sofern eine Mittelschiene für das Vorderrad oder eine geschlossene Ladefläche vorhanden ist, funktioniert das Ganze sogar mit einem normalen Autoanhänger. Da unsere Trikes aber alle enorm hecklastig sind, stellt sich bei einem normalen Autoanhänger folgende Problematik. Fährt man das Trike vorwärts auf den Anhänger, fehlt es vorne an der vorgeschriebenen Stützlast; stellt man das Trike rückwärts auf den Anhänger ist die Stützlast entschieden zu hoch. Um die Stützlast optimal in den vorgeschriebenen Grenzen zu

...oder das Trike wird mit der angeflanschten Winde auf den Anhänger gezogen.



halten, muss das Trike auf dem Anhänger so platziert werden, dass der Schwerpunkt der gesamten Fuhre stimmt. Dies ist aber aufgrund der Hebelverhältnisse eines serienmäßigen Autoanhängers nur möglich, wenn der Autoanhänger wesentlich länger sein müsste. Autoanhänger dieser Größe haben immer eine Doppelachse. Diese erschwert das Rangieren erheblich. Auch das Eigengewicht des Anhängers erreicht schnell das Gewicht des Trikes. Da die modernen Trikes immer weniger Bodenfrieheit haben, ist auch das Auffahren auf den Anhänger oft nur mit sehr langen Schienen möglich, um den Knickpunkt zwischen Schienen und Ladefläche gering zu halten.

Wie sollte also ein für den Trikefahrer optimaler Trailer konstruiert sein? Das Team von JS-Spezialfahrzeuge GmbH im sauerländischen Herscheid hat sich der Aufgabenstellung angenommen und folgende Punkte ins Pflichtenheft geschrieben.

- Geringes Eigengewicht
- Perfekter Schwerpunkt bei minimaler Gesamtlänge
- Verwendung kurzer, leichter Auffahrschienen
- Keine Einschränkung durch die Bodenfrieheit des Trikes
- Universell nutzbar für alle Trike-Fabrikate
- Nutzlast über 740 kg (optional 1.000 kg)
- 100 km/h-Zulassung
- Zulässiges Gesamtgewicht 1.000 kg (optional 1.300 kg)

- Einachsige Ausführung
- Be- und Entladen und Rangieren ohne Zugfahrzeug von einer Person möglich
- Platzsparende, einfache Unterbringung des Trailers außerhalb der Nutzungszeit.

Das Ergebnis ist auf den Abbildungen zu sehen. Der Anhänger ist mit allem ausgestattet, was das Handling für den Triker leicht und einfach gestaltet. Die Auffahrschienen, die während des Transportes auf dem Trailer unterhalb des Trikes mitgeführt werden, sind aus leichtem und stabilem Aluminiumprofil. Optional ist auch eine elektrische Seilwinde mit Funkfernbedienung erhältlich. Ebenso ist eine Version mit Plane und/oder geschlossenem Boden lieferbar.

Der Trailer ist konstruktiv so ausgelegt, dass sowohl Trikes mit geringer vorderer Achslast (z. B. Rewaco), als auch hoher Achslast (z. B. Boom) so platziert werden können, dass die Stützlast immer im Bereich von etwa 30 Kilogramm liegt. Dadurch und durch die einachsige Ausführung ist das Be- und Entladen sowie das Rangieren des Trailers von einer Person problemlos möglich. Durch die vorne am Trailer angebrachte schwenkbare Stütze ist auch das Verladen von Trikes mit extrem geringer Bodenfrieheit easy.

Bedingt durch die Anbringung der Achse fast am Ende des Trailers und der erheblichen Länge von der Achse bis zur Zugkupplung zeichnet sich der Trailer durch einen guten Geradeauslauf aus. Bei einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ist der Anhänger im



Anhänger mit Trike haben auch in kleinen Garagen Platz.

Fahrbetrieb mit einem normalen Pkw so gut wie nicht wahrnehmbar. Der Anhänger hat nur eine geringe Breite und kann dadurch während der nutzungsfreien Zeit in der Garage abgestellt werden. Die Räder werden demontiert und der Rahmen des Anhängers steht dann in geringer Höhe auf dem Garagenboden. Das Trike kann dann in der Garage einfach auf dem Rahmen des Trailers geparkt werden.

Bei JS-Spezialfahrzeuge in Herscheid steht nach Terminvereinbarung immer ein Anhänger zur Besichtigung und Probefahrt zur Verfügung. Für die Urlaubsfahrt ist auch eine Vermietung des Trailers geplant. ✖

Infos zum Trailer

JS-Spezialfahrzeuge GmbH
58849 Herscheid
Tel. 02357-906677
www.js-spezial.com
info@js-spezial.com