



25 Fragen zu Trailerbooten

Unterwegs mit dem Kajütkreuzer:
Damit der Urlaub ohne Hindernisse
verläuft, haben wir die wich-
tigsten Informationen zum
Trailern zusammengestellt



Mit dem Trailerboot ins
Ausland – was muss
man dabei beachten?



Trailer ankuppeln, los geht's: Urlaube mit Trailerbooten sind ein schönes Abenteuer. Man kann sich seinen Urlaubsort nahezu frei auswählen, reist schnell und komfortabel mit dem Auto in entlegene Revier, hat trotzdem sein eigenes Boot (und den Schlafplatz) dabei. Wir haben uns die 25 (vermeintlich) wichtigsten Fragen gestellt und auch gleich beantwortet:

1 Brauche ich eigentlich auch für ein Trailerboot Antifouling, und wenn ja, welches?

Bewuchs bildet sich am Rumpf nur, wenn ein Boot nicht durch das Wasser bewegt wird. Deshalb haben zum Beispiel Regattajollen prinzipiell kein Antifouling, weil sie direkt nach einem Rennen sofort wieder an Land geslippt werden. Aber auch andere Boote, die länger im Wasser liegen, sind nicht immer mit Antifouling ausgestattet. Als Faustregel gilt, dass bis zu vier Wochen der Bewuchs am Unterwasserschiff kein Problem darstellt, da er sich noch nicht verfestigt hat. Wer in diesem Zeitraum gänzlich auf Unterbodenschutz verzichtet, muss sofort mit der Reinigung des Unterwasserschiffes beginnen, wenn das Boot aus dem Wasser kommt. Ein Hochdruckreiniger mit Kreiseldüse ist hier die erste Wahl, solange der Rumpf noch feucht ist. Sollte wirklich mal etwas haften bleiben, dann lässt sich der Bewuchs mit einem rauen Schwamm, oder im schwierigen Fall, mit einem Pfannenreiniger aus dem Haushalt leicht beseitigen, ohne dass dabei Gelcoat beschädigt wird. Ist jedoch

der Bewuchs angetrocknet, lässt er sich nur noch schwer (Schleifpapier) beseitigen. Für Eigner, die den Rumpf schützen wollen, empfiehlt sich ein Unterwasserwachs oder billiges Wasserpumpenfett aus dem Baumarkt



Benötigt man für ein Trailerboot wirklich Antifouling? Die Antwort liefert Frage 1

sowie ein Melkfett. Die vor Bewuchs schützenden Wachs- oder Fettschichten lassen sich auch einfach wieder abwaschen bzw. erneuern. Wem das zu wenig Schutz ist, der wählt ein Hartantifouling mit Teflon, und ist bestens vor Bewuchs gerüstet. Osmoseschutz mit einem Epoxysperrgrund ist bei den meisten Trailerbooten nicht notwendig, wenn sie nur kurz im Wasser verbleiben und nicht die ganze Saison.

für etwaige polizeiliche Kontrollen die Betriebserlaubnis des Hängers, in der alle für die Nutzung wichtigen Größen, wie zum Beispiel das zulässige Gesamtgewicht, die zulässige Stützlast an der Kupplung, die zulässige Achslast oder die Spurbreite und andere Maße des Hängers aufgeführt sind. Außerdem muss die Zulassung der Zulassungsstelle mitgeführt werden, in der die technischen Daten der Betriebserlaubnis übertragen sind.

2 Welche Papiere benötige ich für meinen Trailer?

Wann immer Wassersportler einen Trailer hinter ihrem Wagen herziehen, benötigen sie

3 Wie viel darf mein Zugfahrzeug ziehen?

Normalerweise gibt der Fahrzeugbrief vor, wie viel ein Fahrzeug ziehen darf. Sind dort keine genauen Angaben zu finden, gelten folgende Regeln: Ein ungebremster Hänger darf maximal die Hälfte des zulässigen Gesamtgewichts des Zugfahrzeugs, jedoch höchstens 750 Kilogramm, wiegen. Ein Trailer, der über ein Bremssystem verfügt, darf immerhin dem Gewicht der Zugmaschine entsprechen. Eine Ausnahme machen an dieser Stelle Geländewagen, die maximal das 1,5-fache ihres zulässigen Gesamtgewichts ziehen dürfen.

Insgesamt darf die Anhängelast bei PKW (inklusive Geländewagen) nicht mehr als 3.500 Kilogramm überschreiten.

Ein Fahrzeug mit Heckantrieb kann überdies mehr ziehen als eines mit Frontantrieb. Noch einmal mehr können Allrad betriebene Fahrzeuge ziehen.

Es macht im übrigen Sinn, die zulässige Stützlast (die Last, die an der Kupplung wirkt) weitestgehend auszunutzen, um das Fahrverhalten des Gespanns positiv zu beeinflussen. Die anliegende Stützlast können Sie übrigens mit einer einfachen Badezimmerwaage und einem Stück Holz zwischen Kupplung und Waage selbst messen.

Betreffend der Befähigung zum Fahren eines Trailerspanns ist anzumerken, dass diese von dem Führerschein der jeweiligen Fahrer abhängt. Personen mit der alten Führerscheinklasse 3 dürfen alle einachsigen Anhänger (auch Tandemachsen) mit einem Zugfahrzeug von bis zu 7,5 Tonnen Gesamtgewicht ziehen. Das zulässige Gesamtgewicht des Hängers darf dabei nicht das Leergewicht ►



des Zugfahrzeugs überschreiten. Darüber hinaus darf das Gesamtgewicht des Gespanns nicht mehr als zwölf Tonnen auf die Waage bringen.

Abstufungen gibt es bei der Führerscheinklasse B: Deren Halter dürfen mit Zugfahrzeugen von bis zu 3,5 Tonnen Gesamtgewicht uneingeschränkt Anhänger ziehen, die bis 750 Kilogramm wiegen. Anhänger, die mehr als 750 Kilogramm schwer sind, dürfen noch gezogen werden, wenn das Gesamtgewicht des Hängers nicht größer ist als das Leergewicht des Zugfahrzeugs und das Gewicht des Gespanns nicht schwerer als 3,5 Tonnen wiegt. Weitere Abstufungen gibt es für die Führerscheinklasse BE.

Noch ein kleiner Tipp: Bei Zuladung von viel Ausrüstung packen Sie diese immer in Achsnähe, das verbessert das Fahrverhalten.

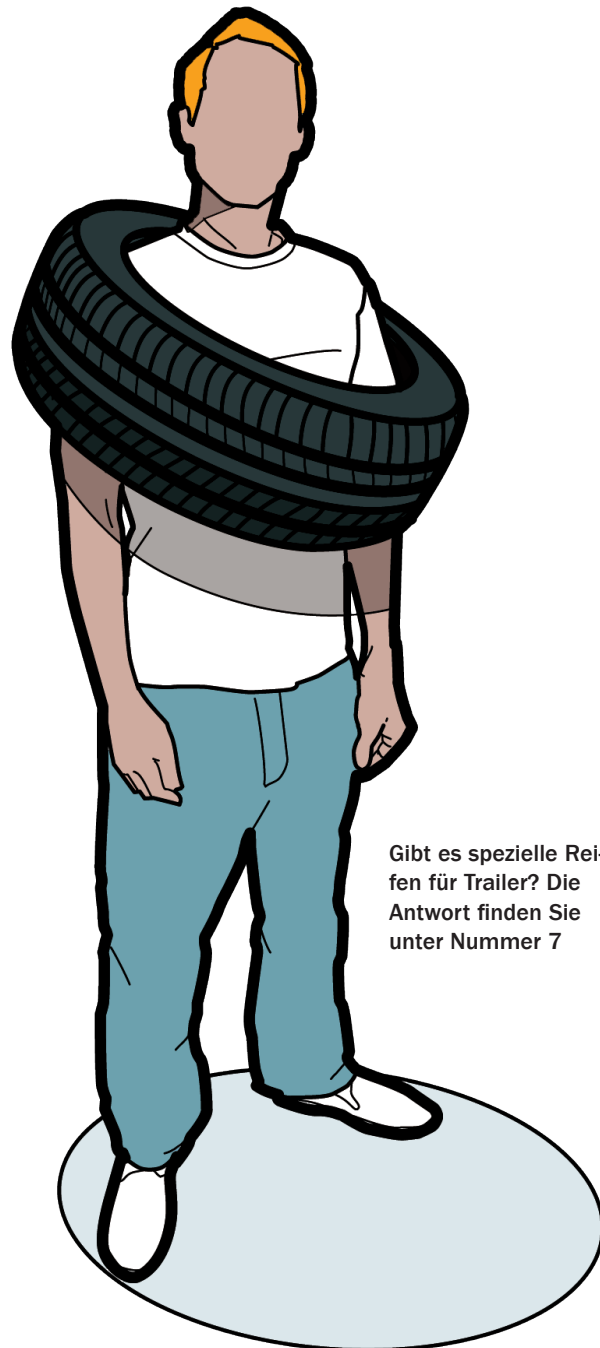
4 Welcher Kleinkreuzer eignet sich für Einsteiger?

Schwierige Frage, aber eine der häufigsten, die uns in der Redaktion erreicht: Welches Boot soll ich mir kaufen? Ein limitierender Faktor für Trailerboote ist das vorhandene Zugfahrzeug – das „Henne-Ei-Problem“... Generell gilt: Je kleiner das Boot, desto mehr macht ein Fuß Länge zusätzlich aus. Trailerboote sind in der Breite fast immer auf 2,50 Meter begrenzt, damit sie ohne Ausnahmegenehmigung auf der Straße gezogen werden können. Auch 20-Fuß-Boote nutzen diese Maximalbreite meist komplett, so dass es bezüglich Breite kaum Diskussionen geben dürfte. Größere Breiten sind möglich mit einem Spezial-Trailer, auf dem das Boot leicht gekippt liegt. Die Auswahl an neugebauten

Kleinkreuzern ist heute rar. Kleine Kreuzer aus deutscher Produktion gibt es nur noch recht wenige (ohne Anspruch auf Vollständigkeit): ARP Yachtbau mit der Hai-760-Serie (www.arp-yachtbau.de), die Sailart-Serie beginnend ab 17 Fuß (www.sailart.de), Gruben Bootsbau mit dem Dauerbrenner Fam (www.grubenbootsbau.de), die Rügenjolle (www.wiekerboote.de), Nep-

tun-Yachten (www.n-yachten.de), Fricke & Dannhus mit den HD-Booten (www.fricke-dannhus.com), Bicker Bootsbau mit der Biga-Serie (www.biga-yachten.de), die Bootswerft Funger mit der Västbris-Serie (www.bootswerft-funger.de) sowie Gade Boote mit den Lis-Jollenkreuzern. Aus Österreich kommt die Sunbeam 24.2. (www.sunbeam.at). Die überwiegende Mehrzahl aller

Kleinkreuzer wird dagegen heute in Polen produziert, meist auch die Exemplare französischer Großserienwerften; auch Etap will künftig in Polen bauen. Einige polnische Typen: Sportina, Fan (www.inter-yachtwest.de), Arion (www.nordsail.de), Skippi (www.chartertransparenz.de), Haber (www.schrader-marina.de), Tes oder Pegaz. Suchen Sie ein gebrauchtes Boot, helfen Ihnen unsere „25 Fragen zum Gebrauch-Boot“ – den Artikel können Sie kostenlos im Internet unter www.segelmagazin.de herunterladen.



Gibt es spezielle Reifen für Trailer? Die Antwort finden Sie unter Nummer 7

5 Kiel oder Schwert? Was ist besser?

Nicht einfach zu entscheiden und zuvorderst eine Frage des Reviers. Doch zuerst: Welche Möglichkeiten gibt es eigentlich? Da wäre das normale Schwert beispielsweise aus Holz, dies möglicherweise kombiniert mit Innenballast. Dann das Ballastschwert sowie der Kielschwerter, bei dem das Schwert im Kielstummel verschwindet. Außerdem der Hubkiel, der Kimmkiel sowie der klassische Festkiel. Als Exot aber durchaus mit Vorteilen: Der Parallel-Schwingkiel PSK, der auf Kleinkreuzern vom Typ Hai verbaut wird. Generell gilt: Alles, was nach hinten schwenkt, hat tendenziell Vorteile beim Auflaufen und beim Slippen. Ein Kielschwerter schafft mehr Platz unter Deck, weil kein Kiel- oder Schwertkasten in der Kajüte erforderlich ist. Hubkieler sorgen in den meisten Fällen für das beste Verhältnis zwischen aufrichtendem Moment und Ballast – viel Tiefgang, dank Bombe ein tiefliegender Schwerpunkt, trotzdem variabel im Tiefgang, aber mühsam beim Auffahren und mit Kielkasten in der Ka-



jüte. Ein Festkiel lässt sich am schwierigsten slippen, verfügt aber über die höchsten Sicherheitsreserven. Ein Kimmkieler eignet sich gut zum Trockenfallen und hat einen geringen Tiefgang – die Segeleigenschaften leiden allerdings meistens. Eine ganz persönliche Wunschliste könnte wie folgt aussehen: 1. Sicherheit, 2. Tiefgang, 3. gute Segeleigenschaften, 4. einfaches Slippen. Die beste Kombination dafür bietet aus unserer Sicht ein Kielschwerter. Stellen Sie einfach Ihre eigene Prioritätenliste auf und entscheiden Sie dann – mit Kompromissen müssen Sie sowieso leben...

6 Welche Mindestausrüstung sollte man beim Trailern an Bord haben?

Auch schon mal die Höhe eines aufgebockten Bootes unterschätzt? Dann wissen Sie, dass eine kleine Trittleiter auf jeden Fall dabei sein sollte. So kommt man am einfachsten von oder an Bord. Wenn Sie einen der Radkästen zum Aufentern nutzen, bekleben Sie diesen mit Anti-Rutschfolie. Zum Slippen sollten vier längere Stöcke bereit sein, die man beidseits vorne und hinten am Trailer als Markierung anbringen und zwischen die man das Boot einfach dirigieren kann. Hier eignen sich vor allem biegsame Weidenruten. Wassertiefen können auf diesen Ruten mit einem Stück Tape gekennzeichnet werden, so sieht man gleichzeitig, wie weit der Trailer auf der Slipbahn eingetaucht ist. Wenn der Trailer vom Zugfahrzeug abgekoppelt wird und sich ein Mensch hinten an Bord bewegt (z.B. beim Mastsetzen), kann der Trailer kippen. Selbstverständlich sollten große Holzkeile oder Steine achtern un-



ter den Trailerlängstraversen das Boot sichern. Natürlich gehören auch Reifenkeile zur Ausrüstung. Außer einem Trailerschloss eignet sich auch eine Reifenklammer zur Diebstahlsicherung, wenn der Trailer längere Zeit unbeaufsichtigt steht. Auch gut: ein stärkerer Wagenheber. Kaum ein normaler PKW-Heber schafft es, die gesamte Anhängerlast aufzubocken. Und dann muss doch mal der

Reifen gewechselt werden... Um den Mast bereits an Land setzen zu können, eignet sich ein Jütbaum. Alternativ tut es bei kleineren Riggs auch ein Spinnakerbaum

7 Gibt es spezielle Trailerreifen?

Ja, als solche gelten meist sogenannte „Sekunda-Reifen“ mit einer niedrigen Ge-

schwindigkeitsbeschränkung. Oft sind diese allerdings von schlechterer Qualität. Es empfiehlt sich daher, die üblichen PKW-Reifen zu verwenden. Achten Sie hierbei auf die Traglast. Diese wird durch eine Tragfähigkeitskennzahl, auch Load-Index (LI) genannt, angegeben und bezeichnet die maximale Dauerbelastung eines Reifens. Reifen für Trailer mit einer 100 km/h-Zulassung dürfen nicht älter als sechs Jahre sein (das Produktionsdatum verrät die vierstellige Dot-Nummer, die in die Reifenwand eingebraunt ist). Trailerreifen sind oft übermäßig lange der Sonne ausgesetzt, wenn der Trailer unbenutzt auf dem Mittelmeer-Parkplatz steht – daher gilt ein Anhänger als „Standfahrzeug“. Schwarze Reifenfarbe verlängert die Lebensdauer der teuren Pneus, sie schützt vor schnellem Porös werden. Noch besser: Schutzhüllen, die über die Reifen gezogen werden. Übrigens: Der häufigste Grund für Reifenschäden ist zu niedriger Luftdruck.

8 Darf ich meinen Trailer an der Straße parken?

In der Straßenverkehrsordnung (StVO) § 12 Abs. 3 b steht: „Mit Kraftfahrzeuganhängern ohne Zugfahrzeug darf nicht länger als zwei Wochen geparkt werden. Das gilt nicht auf entsprechend gekennzeichneten Parkplätzen.“ Das heißt, dass ein Anhänger alle zwei Wochen umgeparkt werden sollte, um auf Nummer sicher zu gehen. Wo allerdings entsprechend gekennzeichnete Parkflächen für Trailer zu finden sind, ist uns nicht bekannt.



9 Wie sichere ich die Last auf dem Trailer am besten?

Grundsätzlich gilt: Einem Boot kann bei einer Trailerfahrt mehr Schaden zugefügt werden als in einer ganzen Saison segelnd. Schlecht gesicherte Boote, die bei jedem Schlagloch in den Pratzen auf und ab wippen, schaukeln sich so schneller weicher als nach einer harten Sturmfahrt. Ungesicherte Ausrüstung unter Deck kann bei hartem Bremsen durch die Kajüte fliegen und tiefe Spuren hinterlassen. Gesichert werden sollte mit vier ausreichend dimensionierten Spanngurten beidseits vorn und achtern, am Bug im 45 Grad Winkel nach hinten verlaufend. Ein besonderes Problem beim Stauen sind oft Außenborder. Am besten staut man sie in der Kajüte, so verteilt sich das Gewicht besser mittschiffs. Müssen Sie doch am Heck hängen, sollten Sie auf jeden Fall den Propeller schützen bzw. Mitmenschen vor dem Propeller. Bewährt hat sich z.B. ein Eimer, der über den Propeller gestülpt wird.

10 Wo finde ich den besten Platz zum Slippen?

Am Urlaubsort angekommen, möchte man eigentlich sofort ins Wasser. Gut, wenn man sich den Slipplatz bereits vor der Abreise ausgesucht hat. Die meisten großen Marinas bieten gegen geringe Gebühr eine komfortable Slipbahn. Auf Google Earth oder Google Maps kann man sich im Internet zuhause die Örtlichkeiten schon mal ansehen und die wichtigste Frage beantworten: Bleibt mir dort ausreichend Platz zum Ma-

növrieren? Wie klappt die Anreise zur Marina, ist es eng in den Einfahrten etc. ? Die Satellitenbilder im Internet geben hier gut Aufschluss. Wenn Sie in eine Region mit schwacher Infrastruktur fahren, bleibt vielleicht nur noch der Strand zum Slippen. Hier lohnt ein Blick in die Seekarte zuhause. Wie schnell wird es tief, laufen Strömungen, die für Abbruchkanten am ausgesuchten Strand sorgen könnten? Dann besser an einen anderen Strandabschnitt fahren! Bevor Sie slippen, bereiten

Sie das Boot gut vor, damit Sie nicht zulange den Platz für den Nächsten blockieren. Wenn das Boot aus dem Wasser ist, spritzen Sie Trailer und Boot kurz mit Süßwasser ab.

11 Wie sichere ich die Energieversorgung an Bord?

Ein Albtraum für jeden Wassersportler: Voller Vorfrende tagelang alles vorbereitet,

Boot endlich in das Wasser gebracht, und bei dem Startversuch antwortet der Anlasser mit einem deutlichem „Klick“, weil sich die Batterie über die wochenlange Nichtbenutzung entladen hat. Abhilfe schaffen hier einfache Solarpaneele, die mobil einsetzbar sind. Selbst bei normaler Witterung bringen sie genug Strom, um die Batterie des Bootes immer einsatzbereit zu halten. Für unter 100 Euro sind im Elektronikfachhandel wetterfeste Einheiten zu bekommen die per „plug & play“ sofort ihren Dienst aufnehmen.

Eigner, die sich mit der Lösung nicht anfreunden können, sollten die Blei-Säure-Akkus gegen wartungsfreundliche und ladeerhaltungsstarke AGM-Akkus tauschen. Zur Sicherheit sollte man den Minuspol bei Nichtgebrauch abklemmen, um mit Kriechströmen innerhalb der Elektrik kein Problem zu bekommen.

12 Was zeichnet einen guten Trailer aus?

Die meisten Trailerrahmen werden aus verzinktem Stahl gebaut. Aluminium ist zwar weniger rostanfällig und im Vergleich leichter, wird aber dennoch seltener verwendet, weil das Material schneller ermüden kann. Bootstrailer sind häufigen Lastwechseln ausgesetzt, die einem Alu-Trailer schlechter bekommen als einem aus verzinktem Stahl. Der Trailer sollte einen möglichst niedrigen Schwerpunkt des Bootes ermöglichen. Einige Trailer haben daher geknickte Traversen, um den Schwerpunkt des beladenen Hängers noch tiefer zu legen. Möglichst große, höhenverstellbare und beweglich gelagerte Auflageflächen schonen das Boot. Wem die Standard-



Nein, hier wiegt sich nicht der Eigner. Es geht um die Frage: Wie schwer ist mein Boot?



Wie seetüchtig ist mein Kleinkreuzer? Fast schon eine philosophische Frage...

aufleger nicht genügen, der kann sich aus GFK auch einfach selbst der Rumpfform angepasste Schalen basteln. Die Kielrollen bzw. die Auflagefläche des Kiels sollte großzügig dimensioniert sein, schließlich lagert hier die größte Last. Viele Befestigungspunkte sind ebenfalls ein Plus, damit man die Spanngurte optimal verteilen kann. Die Anzahl der Achsen ist für die Spurtreue wichtig. Ab einem bestimmten Bootsgewicht (ca. 1.500 Kilo Gesamtgewicht) lohnt es sich, eine zweite Achse einzubauen. Diese Tandemachse verteilt das Gewicht besser

und läuft sicherer geradeaus. Dafür ist der Kurvenradius größer als bei einem Einachser. Wichtig für die Sicherheit sind eine Auflaufbremse und eine Rückfahrautomatik (löst die Bremse beim Rückwärtsfahren automatisch). Wer häufig über einen Strand slippt, für den eignet sich ein luftgefüllter Reifen am vorderen Stützrad besser, es lässt sich im Sand einfacher bewegen als die meist üblichen Hartgummireifen. Anhänger-Kupplungen mit Kugelkopfausführung sind übrigens bis 3,5 Tonnen zugelassen, darüber muss eine Maulkupplung verwendet werden.

13 Welche Tricks gibt es für die Verproviantierung/Lebensmittelkühlung?

Am liebsten hätte man ja seinen heimischen Kühlschrank dabei: Aber liegt der Reiz beim Kleinkreuzer-Urlaub nicht gerade im Verzicht auf den gewohnten Komfort? Früher hat man sich mit einem feuchten Tontopf beholfen, der durch Verdunstung kühlt. Wer eine Bilge hat, für den ist diese erste Wahl bei der Lagerung zu kühlender Lebensmittel – selbst im Hochsommer ist es hier oft erstaunlich kühl. Lebensmittel sollte man immer ungekühlt kaufen, dann halten sie länger. Isoliertaschen mit herausnehmbaren Kühlelementen sind eine gute Alternative (notfalls gehen auch Erfrischungsgetränke in einem Tetrapak). In nahezu jedem Hafen darf man diese im Tiefkühlfach des Hafenkiosks wieder einfrieren. Eine richtige Kompressorkühlbox an Bord werden sich die wenigsten gönnen – wenn, dann siehe Frage 11. Der Kompressor ist noch die sparsamste Variante elektrischer Kühlung, dafür auch die teuerste. Ein Tipp zum Kochen an Bord: Gaskocher erfordern meist eine zu umständliche Installation auf Kleinkreuzern. Unser Tipp: Spirituskocher, z.B. von Origo. Der Brennwert ist nicht ganz so hoch wie bei Gas, dafür ist der Kocher absolut sicher zu betreiben, ohne Installationsaufwand.

14 Was muss ich beachten, wenn ich ins Ausland fahre?

Wie jeder andere Autofahrer müssen sich auch Gespannfahrer mit den Verkehrsbe- ➤

1/4

55/280

59/288



Schlafen an Bord auf dem Autobahnrastplatz. Ist das eigentlich erlaubt?

stimmungen und Regeln zur jeweils geltenden Höchstgeschwindigkeiten im Ausland vertraut machen. Im Gegensatz zu Deutschland, wo einige Gespanne (mit 9. Ausnahmeverordnung zur Straßenverkehrs-Ordnung: Zugmaschine muss ABS haben, Reifen dürfen nicht älter als fünf Jahre sein, etc.) auf Autobahnen mit 100 km/h reisen dürfen, sind in vielen Ländern des europäischen Auslands nur 80 km/h erlaubt.

Achtung: Viele Gespannfahrer, die in Deutschland unterwegs sind, unterliegen dem Irrglauben, dass sie

mit Sondergenehmigung für Tempo 100, erst bei Tempo 120 mit polizeilichen Konsequenzen rechnen müssen. Dies ist falsch! Überschreitet ein Gespann auch nur um einen Stundenkilometer die Sondergenehmigung, erlischt in diesem Moment eben jene Erlaubnis, 100 km/h fahren zu dürfen. Der Fahrzeughalter überschreitet also gleich um 21 Stundenkilometer seine Fahrerlaubnis von dann 80 km/h und muss mit dementsprechenden Konsequenzen rechnen.

Für Wassersportler dürften darüber hinaus vor allem die

Maße ihres Gespanns wichtig sein. In Deutschland und in den meisten europäischen Ländern gilt als Maximalwert für die Breite 2,55 Meter, für die Höhe 4 Meter, für die Länge des Anhängers 12 Meter und für die Gesamtlänge des Gespanns 18 Meter. Überschreitet ein Gespann einen dieser Werte, muss der Eigner für jedes Land, durch welches er fährt, eine Sondergenehmigung beantragen. Bei erheblicher Überbreite wird gegebenenfalls sogar ein Begleitfahrzeug angeordnet (weiterführende Infos bei www.adac.de).

15 Woher weiß ich, wie schwer mein Boot ist?

Natürlich können Eigner in ihren Schiffspapieren nachschauen, wie schwer ihr Boot ist, und dann, so sie denn gut organisiert sind, die aufgeladene Ausrüstung addieren. Über die Jahre sammelt sich jedoch einiges an, und nicht jeder kann exakt nachvollziehen, was, wo und wie schwer gestaut wurde. Wer es – eben weil er sein Schiff trailern möchte – genauer wissen muss, der sollte, um sicher zu gehen, mit Boot und Trailer auf eine LKW-Waage fahren. Anschließend muss er nur noch das Gewicht des Trailers subtrahieren und erhält so das Bootsgewicht. Eine andere Möglichkeit bietet sich in Häfen, die in ihrem Kran eine Waage integriert haben. Das genaue Gewicht ist sehr wichtig: Eine Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts führt dazu, dass die allgemeine Betriebserlaubnis erlischt – und damit auch die Versicherung nicht mehr zahlt!

16 Wie finde ich den passenden Außenborder?

Bei Verdrängern und bei Segelbooten sollten drei bis fünf PS pro Tonne Gewicht ausreichen, um die Rumpfgeschwindigkeit zu erreichen. Aber nur reine PS sind nicht so aussagekräftig, weil die Drehzahl des Motors vernünftig unterteilt sein muss, um möglichst viel Drehmoment zu bekommen. Je niedriger die Drehzahl, desto mehr Drehmoment und desto größer kann der Propeller gewählt werden. Je größer die Schraube, desto kleiner der Schlupf und somit



erhöht sich der Wirkungsgrad. Außerdem ist es immer sinnvoll, ein paar PS in „Reserve“ zu haben, um bei extremen Wetterbedingungen sicher manövrieren zu können. Auf eine gute Beratung bei einem kompetenten Ausrüster sollte trotzdem nicht verzichtet werden.

17 Was tun, wenn der Anhänger pendelt?

Die kritischste Situation beim Gespann fahren ist das Anhängerpendeln, bei dem sich der Nachläufer aufschaukelt und so das Zugfahrzeug aus der Spur heben kann. In diesem Moment kann der Fahrer schnell die Kontrolle über das Gespann verlieren und ein schwerer Unfall könnte die Folge sein. Wenn dieser gefährliche Zustand eintritt: als erstes Ruhe bewahren. Keinesfalls beschleunigen, oder, noch schlimmer, mit Gegenlenken versuchen, den Trailer einzufangen (wie es gerne an der Theke behauptet wird), sondern beherzt bremsen und Tempo reduzieren. So stabilisiert sich das Gespann am ehesten. Um ein sicheres Gespann zu fahren, kann der Fahrer im Vorfeld einige Sicherheitsmaßnahmen treffen. Das A und O für sicheres Trailern ist die richtige Gewichtsverteilung. Achs- und Deichsellasten sollten strikt eingehalten werden. Schwere Ausrüstungsgegenstände (wie Außenborder, Anker, Sprit und Tauwerk) mittig über der Achse platzieren, um so die Massen zu zentrieren. Die Deichsellast sollte möglichst nahe an der Maximallast liegen, da keine oder negative Deichsellasten das Schlingern unterstützen. Zusätzlich gibt es auch Systeme, die zur Fahrsicherheit

beitragen. Stoßdämpfer sind meistens einfach bei neueren Anhängern nachzurüsten und kosten ab 50 Euro pro Paar. Mechanische Schlingerdämpfungssysteme unterdrücken permanent kleine Schwingungen und Nickbewegungen des Anhängers und sorgen so für ein stabileres Fahrverhalten. Die Kosten für so ein System beginnen bei ca. 200 Euro. Noch effizienter sind Anhänger-Stabilitätsprogramme, die mit dem ESP des Zugfahrzeuges gekoppelt sind und auch ähnlich wie das ESP funktionieren. Opel bietet momentan als einziger Hersteller dieses System bei Neufahrzeugen für ca. 650 Euro an. Es gibt aber auch autarke Nachrüstsysteme für ca. 1.000 Euro aus dem Zubehörhandel.

18 Wie seetüchtig ist mein Kleinkreuzer?

Es sind schon viele Kleinkreuzer über den Atlantik gesegelt. Unser Kollege Michael Bohmann tat es mit einer Freedom 25, Kollege Hinnerk Weiler segelte mit seiner Carina 20 übers Kattegat... Kann man also alles mit einem Kajütkreuzer machen? Alle heute neu auf den Markt kommenden Boote haben eine CE-Kennzeichnung, die bestimmte Reviereempfehlungen abgibt. Die meisten Kleinkreuzer erhalten Kategorie C oder D, sind also für „Küsten-nahe Gewässer (C)“ eingestuft. Diese Einschränkung sollte man beachten, schon aus Versicherungsgründen. Gleichwohl kann man einen Kleinkreuzer auch kräftig aufrüsten und seetauglicher machen, z.B. lässt sich Unsinkbarkeit herstellen

durch das Ausschäumen von nicht genutzten Räumen. Der limitierende Faktor ist oft genug der Skipper – vielfach traut sich dieser zuviel zu. Ein schönes Beispiel für eine gelungene (gleichwohl auch heiß diskutierte) Reise mit einer Etap 21 finden Sie im Buch „Mal seh'n wie weit wir kommen“ von Hans Habeck (Deliuss Klasing).

19 Muss ich mit Boot auf dem Trailer zum TÜV? Was passiert, wenn mein TÜV im Ausland abläuft?

Ein Trailer ist zwar nicht versicherungspflichtig, sehr wohl aber benötigt er ein eigenes Kennzeichen und ist

somit auch dem TÜV in regelmäßigem Abstand von zwei Jahren vorzustellen. Grundsätzlich kann die Freigabe durch den TÜV nur in Deutschland erfolgen. Läuft diese jedoch im Ausland ab, können Eigner den Trailer dort trotzdem weiter bewegen. Reisen Wassersportler indes mit abgelaufener TÜV-Plakette auf dem Hänger zurück nach Deutschland, so müssen sie die erste Gelegenheit nach Grenzübertritt nutzen, um die technische Überprüfung zu erneuern.

Wem dies zu heikel erscheint, der kann sich bei seiner Zulassungsstelle ein Kurzzeitkennzeichen ausstellen lassen, welches fünf Tage gültig ist. In diesem Fall sind weder Fahrzeugpapiere noch Betriebserlaubnis für den Hänger notwendig, wohl aber eine Kurzzeitversicherung. ➤

1/4
90/124
107/140



20 Kann ich mein Trailerboot auch an Land als Wohnwagen nutzen?

In Deutschland sowie in den meisten Nachbarländern ist gemeinhin das Verweilen von Wohnmobilen oder -wagen auf öffentlichen (Park-)Plätzen nicht für längere Zeit gestattet. Hingegen ist es, wie jedem LKW-Fahrer, erlaubt, auf einem Parkplatz eine Rast einzulegen. Auch PKW-Fahrer können jederzeit ihre Müdigkeit mit einer Ruhepause hinterm Steuerrad bekämpfen. Dementsprechend kann auch jeder Trailerboot-Gespannfahrer eine Pause einlegen und sich für Dauer seines Schlafes in die Schiffskoje legen.

Längere Aufenthalte sind indes nur auf Campingplätzen o.ä. gestattet. Dort werden, vorausgesetzt ein Platz mit ausreichender Länge ist vorhanden, sicher auch Trailerboote willkommen geheißen.

21 Darf ich Reservekanister auf dem Trailer mitführen?

Abgesehen vom Dürfen und Können sollten Eigner bedenken, dass volle Tanks – egal ob für Wasser oder Treibstoff – das Gewicht des Bootes und somit das zulässige Gesamtgewicht des Trailers belasten. Darüber hinaus benötigt die Zugmaschine aufgrund des höheren Gewichts mehr Treibstoff.

Erlaubt ist das Mitführen von Sprit. Doch zumindest alle fest installierten Tanks dürfen auch voll sein. Reservekanister dürfen nur betankt auf dem Trailerboot transportiert werden, wenn sie den gängigen Sicherheitsnormen



Wieviel Benzin für den Außenborder darf man während des Trailerns mitführen?

entsprechen. Selbst dann darf eine Menge von 60 Litern pro Gespann (Eigennutzung) nicht überschritten werden. Für Gasflaschen gibt es ebenfalls Grenzen, hier dürfen zwei Mal 15 Kilo nicht überschritten werden.

22 Wie versichere ich die Trailerfahrt?

Innerhalb Deutschlands ist der Trailer über die Kfz-Haftpflichtversicherung mit versichert.

Allerdings nur so lange er an das Zugfahrzeug angekoppelt ist. Löst er sich, oder passiert ein Malheur beim Rangieren von Hand, schützt die Haftpflicht des Fahrzeugs nicht mehr. Insofern sollten Eigner sehr wohl über eine eigene Haftpflichtversicherung für den Trailer nachdenken. Bei Fahrten ins Ausland ist ein Haftpflicht-Versicherungsnachweis hingegen Pflicht. Diesen, allgemein als blauer Versicherungsschein bekannten Schein, bekommen Eigner auf Nachfrage von ihrer Kfz-Versicherung.

Diebstahl oder ein möglicher Unfallschaden am eigenen Gerät, lassen sich üblicherweise über eine eigene Teil- oder Vollkasko-Versicherung für den Trailer abdecken.

23 Wie bleiben meine Sachen unterwegs trocken?

Wasserdichte Seesäcke sollten an Bord sein, damit man bei den beengten, oft klammfeuchten Verhältnissen in der Kajüte immer trockene Kleidung verfügbar hat. Wer ganz sicher gehen will, kann seine T-Shirts und Unterhosen auch vakuum-verpackt einschweißen – hier genügt ein Gerät aus dem Haushaltsbedarf. Gut sind wasserdichte Stautonnen. Wer wenig Platz hat und unbedingt noch eine dicke Jacke unterbringen möchte, kann diese in Kompressorsäcken verstauen – knittert zwar, verkleinert aber kräftig. Außerdem sollte man versuchen, für eine optimale Luftfeuchtigkeit zu sorgen – Luftentfeuchter (siehe Test in *segeln* 12/08) machen auf einem Kleinkreuzer oft auch im Sommer Sinn, außerdem Solarlüfter.



24 Maststellen noch an Land oder erst im Wasser?

Jede Variante hat Vor- und Nachteile, und fast jeder Skipper hat seine Lieblingsmethode. Auf dem Trockenen stellt man den Mast, solange das Boot noch auf dem angekuppelten Trailer ist. Am besten noch das Spornrad am Trailer runterkurbeln, um so zusätzlich Schaukelbewegungen zu unterbinden. Über Bord fallende Splintringe, Bolzen, Wantenspanner und Schäkel sind nicht verloren, sondern lassen sich locker vom Boden aufsammeln. Außerdem hat diese Methode den Vorteil, dass man ganz in Ruhe Fallen und Wanten klarieren kann (sofern genug Platz an Land ist), und so dauert der eigentliche Kranvorgang nicht so lange, weil das aufgeriggte Boot schneller den Kranbereich verlassen kann, um dem Nächsten Platz zu machen. Als Nachteil dieser Methode sei erwähnt, dass es meist ohne Leiter oder ähnliche Hilfsmittel schwierig ist, das Boot zu besteigen. Außerdem müssen Kranführer und Skipper etwas aufmerksamer sein, um Saling und Mast beim Kranvorgang nicht zu beschädigen. Wenn die Yacht ohne Mast in das Wasser gebracht wird, ist das Handling meist einfacher, weil der Kranvorgang ein bisschen schneller geht und sich der Mast auf dem Steg einfacher klarieren lässt, bevor er gesetzt wird. Ein guter Skipper beherrscht beide Methoden und ist stets bemüht, die Krananlage so kurz wie möglich zu blockieren. Wichtig: Erst auspacken, alles vorbereiten, überlegen, wie das Kranen ablaufen soll, Ruderblatt einsetzen,

Außenborder anhängen, Benzinschlauch aufstecken, Fender anbringen, Festmacher anschlagen und erst dann unter den Kran fahren, da meist mehrere Eigner ihre Boote zeitgleich ins Wasser bringen wollen.

25 Ist bei Kleinkreuzern ein Einbaudiesel oder ein Außenborder sinnvoller?

Ein echter Segler sieht die Maschine nicht als primäre Antriebsquelle, sondern als ein notwendiges Übel. Aber die sanfte Kraft des Windes steht leider nicht immer zur Verfügung, so dass hin und wieder die Unterwasser-Genua zugeschaltet werden muss. Natürlich ist ein Einbaudiesel eleganter, weil er immer einsatzbereit ist, und optisch wird die Außenlinie des Bootes nicht durch einen hässlichen Kasten am Heck gestört. Des Weiteren ist ein Diesel deutlich sparsamer und meist auch langlebiger. Der größte Nachteil ist jedoch der Platzbedarf unter Deck. Bei größeren Booten ist dieser Punkt zu vernachlässigen, aber speziell bei Trailerbooten, wo jeder Quadratcentimeter unter Deck sinnvoll genutzt sein will, ist es schon praktisch, den Außenborder am Heck zu lassen, um mehr Stauraum im Inneren des Bootes zu haben. Ein Außenborder ist außerdem einfacher zu warten, da alle Bauteile schnell zugänglich sind. Bei dem Innenborder ist es außerdem schwieriger, einen schnellen Service zu erhalten, da immer ein Mechaniker an Bord kommen muss, während der Aufsteckmotor schnell mit dem PKW zu einem Fachhändler gebracht werden kann. ⚓

1/2
107/280
111/288