

Fotos: D. Köster, Hersteller



Flach gelegter Luftikus

Auf Bodenebene laden und verzurren, danach die Ladefläche samt Motorrädern ohne Anstrengung in die Fahrposition bringen, das kann der Airtrailer. Das Heben und Federn erledigen geniale Luftbälge aus dem Lkw-Bereich.

Der Planet brennt heiß, weit und breit kein Schatten. Doch das Motorrad muss auf den Hänger. Schon das Anlegen der Auffahrschienen ist eine Plackerei, schweißtreibend wird es, wenn zwei Dickschiffe auf die Ladefläche müssen. Wie schön wäre es, wenn die

Ladung auf dem Boden bleiben könnte und weder Rampen noch Kraft vonnöten wären. Die Ladefläche flach zu legen, ist die Intention der Tüftler von Airtrailer. Nicht nur ein wenig absenken, sondern so flach machen, dass selbst das schwerste Motorrad ohne Anstrengung drauf fah-

ren kann. Das Ganze mit einer simplen Mechanik anzuheben, robust konstruiert und kinderleicht bedienbar. Die Lösung des Problems liegt in der Luft: Luftgefüllte Bälge, wie sie in Wohnmobilen und Lkw für Komfort sorgen, bieten sich zum Anheben der Ladefläche an. Am Hebelarm

der Radschwinge montiert, drücken sie beim Füllen die Anhängerachse hoch und heben sie mitsamt der Ladefläche auf Niveau. Die Hebekraft, die sich beim Füllen der Luftbälge einstellt, ist enorm und reicht aus, um mit einem Betriebsdruck zwischen 2,5 und 4 Bar selbst zwei richtig dicke Motorräder bequem zu liften.

Den nötigen Druck liefert wahlweise eine Fußpumpe oder ein mobiler Kompressor. Außerdem bieten die Bälge das, wofür sie eigentlich gedacht sind: Eine echte Luftfederung, die Ladung schwebt beim Transport weich über Unebenheiten. Die verwendeten Continental-Luftfederbälge sind für einen Betriebsdruck bis 11 bar ausgelegt und können auch Lkw abfedern, daher ist Angst vor einem Platzen völlig unbegründet.

Falls eben das, was eigentlich nicht passieren kann, doch mal passiert, hat der Airtrailer-Erfinder vorgesorgt: Ein Sperrriegel in der Anhängerschwinde verhindert den »Absturz« der Ladefläche im Falle eines Druckverlustes und erlaubt auch ohne Druck im System eine Weiterfahrt zur nächsten Werkstatt.

Genug der Theorie, wir probieren den pfiffigen Anhang selbst aus. Wir haben den Duo-Airtrailer in gebremster



Version an den Haken genommen. Macht bei zulässigen 1200 Kilo Gesamtgewicht 900 Kilo Zuladung und reicht für zwei richtig schwere Motorräder. Bevor die auf die Ladefläche kommen, legen wir diese flach. Also den Bolzen der »Absturzsicherung« ziehen

Luft hebt die Ladefläche und sorgt für enormen Transportkomfort

und Luft aus den Bälgen lassen. Die Doppellader besitzen zwei miteinander verbundene Luftbälge, durch Eindringen des Ventileinsatzes entweicht der Druck, und die Ladefläche legt sich auf den Boden. Kleiner Kritikpunkt: Es fehlt ein echtes Druckablassventil, den Hänger per Knopfdruck oder Hebelumlegung flachzulegen, wäre eleganter, als mit einem

Schraubenzieher auf dem Ventileinsatz rumzudrücken.

Die flache Ladeplattform macht das Laden und Parken leicht. Die Vorderräder ruhen in stabilen Wippständern, für die Gurte sind genügend Zurrösen vorhanden. Blitzschnell sind die Maschinen geladen und gesichert, jetzt geht es aufwärts. Die Luft liefert ein mobiler Akku-Kompressor, an das Füllventil angeschlossen baut sich rasch Druck auf. Nach rund 30 Sekunden hebt sich die Fuhre, wenig später stehen die Motorräder bei rund 3 Bar Druck in Fahrposition. Die Sicherungsbolzen eindringen, die Heckklappe arretieren, und die Fahrt kann los gehen.

Unterwegs wirken die Luftbälge als Federung und lassen die Ladung »wie auf Wolken« schweben. Die Luftfederung



verwöhnt die geladenen Maschinen mit einer von »butterweich« auf »sportlich straff« einstellbaren Federung, ganz nach Luftdruck und Belieben. Den Airtrailer gibt es in folgenden Ausführungen: für ein einzelnes Motorrad, für zwei Motorräder und als gebremsten Doppelhänger. Die Preise beginnen bei 2490 Euro. Infos: www.airtrailer.de. DK

Flachmann: Durch Luftablassen legt sich die Ladefläche flach auf den Boden. Gegen »Abstürze« hilft ein Anschlagbügel. Die Bälge sind für 11 Bar geprüft und äußerst robust. Der Mono-Hänger kommt mit einer Luftfeder aus, bei den Doppelladern stützen zwei Bälge die Achse.

Multifuncar

Kurze Pick-ups sind eng und unkomfortabel, Doppelkabiner bieten Pkw-Komfort – dafür fehlt auf der Ladefläche der Platz. Das Multifuncar auf VW-T5-Basis bietet eine patente Lösung dieser Probleme ohne lästige Geschwindigkeitsbegrenzung.

Auf den ersten Blick ist das Stockel-Multifuncar eine gute Interpretation der Idee, aus einem VW T5 einen Pick-up zu machen. Mit viel Platz und Komfort im Innenraum und einer klei-

nen Ladefläche. Mit 117 cm Länge und 153 cm Breite viel zu klein, um darauf Motorräder laden zu können. Eigentlich: Nach dem Wegschieben der oberen Abdeckung lässt sich aus dem Gepäckraum darunter eine große Ladeplattform herauszubern. Voll ausgezogen und unter Einbeziehung der Heckklappe stolze 210 cm lang, ausreichend zum Motorradtransport. Da sich die ganze Mechanik innerhalb des T5 verbirgt, ist die untere Ladebreite auf 120 cm (oben 130 cm) begrenzt. Genug für zwei normale Motorräder, bei zwei fetten Boxern neben-



einander würde es eng werden. Ein Probeladen vorm Kauf empfiehlt sich in jedem Fall.

Auf die Ladefläche kommen die Motorräder mittels Leichtmetall-Auffahrrampen. Zum Sichern gibt es reichlich Zurrösen und Befestigungspunkte nach Airline-Standard, die Vorderräder parken in Wippständern.

Jeder VW T5 mit langem Radstand lässt sich zum Multifuncar umbauen, der Schwerpunkt der Ladung ruht auf der Hinterachse, die Zuladung beträgt 650 kg. Die optionale Luftfederung erlaubt



eine Auflastung, erhöht den Komfort und ermöglicht ein Absenken der Ladefläche. Infos: www.multifuncar.de



Genie im Verborgenen: Die Ladefläche zeigt sich nur, wenn sie gebraucht wird. Leuchten und Kennzeichen an der Heckklappe erlauben ein Fahren mit offener Klappe. Der originale T5-Innenraumkomfort bleibt erhalten. Der Umbau ist ab 19.500 Euro zu haben.