

# Ohlmeier

## Bootsanhänger

- Testsieger -

2  
07  
boote

H 4862 Deutschland 4,20 € Österreich € 4,75 • Schweiz sfr 8,20

4 190486 204200 02

# boote

EUROPAS GRÖSSTES MOTORBOOT-MAGAZIN

40 SEITEN

## TEST-SPEZIAL

- 25-PS-Außenborder
- 1,5-t-Trailer
- Menorquin 160
- Zodiac Mark 2
- Sarnico 60
- Vri Jon 36
- Flug-Tube

SEA RAY SS 240

**BOOTE PLUS**  
8 SEITEN GROSSE YACHTEN

**KANAL-TOUR**  
Von der Elbe zur Ems

**CHARTERMARKT**  
Rheinstromgebiet,  
Bodensee,  
Trailer & Boot





# Auf dem Weg der Besserung

**Trailertest zum Dritten: Die Hersteller haben bis auf wenige Ausnahmen aus früheren Fehlern gelernt.**

**G**laubt man den Trailerherstellern, dann haben Bootseigner beim Kauf ihres Bootsanhängers Stacheldraht im Portemonnaie. Da wird das Gewicht des Bootes

nach unten korrigiert. Dabei weiß jeder, dass ein Boot durch Ausrüstung und Sprit eher schwerer als leichter wird. Auch die Auswirkungen, die ein überladener Trailer auf das

Fahrverhalten des Gespanns hat, sind bekannt. Wer nicht beim zulässigen Gesamtgewicht spart, tritt bei der Ausstattung auf die Kostenbremse. Und zwar kräftig. Nicht selten, so die Hersteller, geben 100 Euro mehr oder weniger den Ausschlag für die Kaufentscheidung. Angesichts der weit verbreiteten „Geiz-ist-Geil“-Mentalität verlieren Sicherheit und Qualität immer mehr an Bedeutung. Für BOOTE ein Grund mehr, einen weiteren Trailertest zu starten.

Nach den 3- und 2-t-Trailern stehen im dritten Akt des Schauspiels die 1500er auf der Bühne. „Die Bretter, die die Welt bedeuten“ sind wie gehabt der

beim Bremsen- und Achsenhersteller AL-KO installierte Prüfstand, dessen 2-m-Rollen sechs 21 mm hohe Hindernisse (aufgeschraubte Leisten) besitzen. Auf dem „Spielplan“ steht das von Dipl.-Ing. Robert Köhler, bei AL-KO für die Abteilung „Versuch Fahrzeugtechnik“ verantwortlich, inszenierte Testprogramm. Im Klartext: Jeder Trailer muss, aufgeteilt in fünf gleich lange Zyklen, auf dem Prüfstand 50 km zurücklegen. So werden im Zeitraffer-Verfahren 5000 durchschnittliche Straßenkilometer simuliert. Zwischen den einzelnen Zyklen, die in unterschiedlichen Geschwindigkeitsbereichen gefahren werden, gibt es Pausen, in denen Achsen, Stoßdämpfer und Reifen abkühlen können. Obwohl Gebläse für „Fahrtwind“ sorgen, werden gerade diese Bauteile richtig warm.

## Lautstarke Kritik

Heiß waren auch die Diskussionen, die dieser Testaufbau in der Vergangenheit auslöste. „Unrealistisch, viel zu hart“, und „so würden Trailer in der Praxis nie belastet“, war die lautstark geäußerte Kritik. Erst der Hinweis darauf, dass es renommierte Wohnwagenhersteller gibt, die ihre Neuheiten erst in den Verkauf geben, nachdem sie einen Härtetest (simulierte 10 000 km) auf dem AL-KO-Prüfstand bestanden haben, stimmte die Trailerbauer nachdenklich. Das Ergebnis der Überzeugungsarbeit: fünf



**So tun als ob: Jeder Trailer muss auf dem Rollenprüfstand 50 km zurücklegen. So werden im Zeitraffer-Verfahren 5000 durchschnittliche Straßenkilometer simuliert.**

angesehene Hersteller wollen die Möglichkeit nutzen, an einem Vergleichstest teilzunehmen. Und das, obwohl in der Vergangenheit mit defekten Stoßdämpfern, gerissenen Schweißnähten und abgebrochenen Kotflügeln, Windenständen und Bremsseilen einiges danebging.

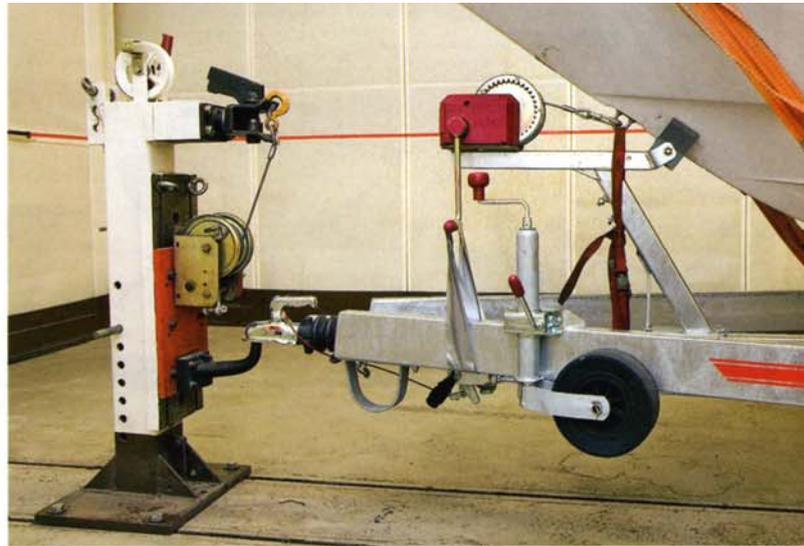
Als „Unparteiischer“ begleitet Norbert Neuer den Test. Langjährige BOOTE-Leser kennen den Sachverständigen der DEKRA von dem im November 2003 veröffentlichten Test der 2-t-Trailer.

Mehr noch als die Trailer wird die Beladung, unsere aus dem Auto-Test bekannte Four Winns 180 Horizon, strapaziert, die gleich fünfmal auf dem Prüfstand steht. Das Gewicht des innen völlig entkernten Bootes wird mithilfe von Ballastsäcken exakt auf das zulässige Gesamtgewicht und die Stützlast der jeweiligen Testtrailer abgestimmt. Bleibt für die Chronisten zu erwähnen, dass die Four Winns die Test-Tortur wie erwartet nicht ohne Blessuren (Gelcoat-Schäden

und eine ausgerissene Belegklampe) überstanden hat.

### Ein Profil für alle

Ordnet man die Testkandidaten alphabetisch, steht Harbecks B 1500 M-Eco an erster Stelle, gefolgt vom Ohlmeier M 1500, der vor dem BMT 15 Classic Line von Ruschmeier Rang 2 belegt. Steinbachers MB 1500 Basic und der TB 1800 ST von Techau, der mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 1800 kg in diesem Vergleich eine Außenseiterrolle einnimmt, komplettieren das Test-Quintett. Auf der Suche nach Gemeinsamkeiten stehen verstellbarer Windenbock, mechanische Bremse und das für den Rahmenbau verwendete Stahl-Profil (120 x 40 x 3 mm), das zum Schutz gegen Korrosion verzinkt wird, in der Liste der Fundsachen ganz oben. Deutliche Unterschiede gibt es bei der Verarbeitung des Profils, das bei Harbeck und Steinbacher zur Formgebung gebogen, bei den anderen dagegen auf Pass geschnitten und verschweißt wird. Mit dem Rahmen ver-



Am Haken: Mit dicken Bolzen in Bodenschienen fest verschraubt, übernimmt auf dem Prüfstand ein solider Bock die Rolle des Zugfahrzeugs, die in der Praxis mit einem Ford Galaxy besetzt war.



Kontrolle ist besser: Bevor es auf den Prüfstand geht, werden Achs- und Stützlast exakt auf die vorgegebenen Werte eingestellt.

Sonntags Schautag!  
12.00 - 16.00 Uhr  
bei Europe Marine/Budenheim  
\* keine Buchung, kein Verkauf



Viper

Viper 630 - ab 18.800; € ohne Motor

le 11, Stand G42 + + + Besuchen Sie uns zur „boot“ Düsseldorf Halle 11, Stand G42 + + + Besuchen Sie uns zur „



Viper 183



Viper 203



Viper 243



Viper 303



Europe Marine, Hechtenkaute 1, 55257 Budenheim, Tel. 06139/961944, Fax: 06139/8098, www.europe-marine.de, team@europe-marine.de

## AUTO & BOOT



Hersteller	Harbeck	Ohlmeier	Ruschmeier	Steinbacher	Techau
Typ	B 1500 M-Eco	M 1500	BMT 15 Classic Line	MB 1500 Basic	TB 1800 ST
Material	verzinkter Stahl	verzinkter Stahl	verzinkter Stahl	verzinkter Stahl	verzinkter Stahl
Zul. Gesamtgewicht	1500 kg	1500 kg	1500 kg	1500 kg	1800 kg
Leergewicht	312 kg	335 kg	357 kg	338 kg	373 kg
Zuladung	1188 kg	1165 kg	1143 kg	1162 kg	1427 kg
Testgewicht	1500 kg	1500 kg	1500 kg	1500 kg	1800 kg
Stützlast	75 kg	75 kg	100 kg	100 kg	100 kg
Gesamtbreite	2,10 m	2,19 m	2,17 m	2,08 m	2,08 m
Rahmenbreite	1,49 m	1,54 m	1,64 m	1,48 m	1,44 m
Achse	AL-KO	AL-KO	AL-KO	Knott	AL-KO
Stoßdämpfer	ja	ja	nein	ja	ja
Reifen	185 R14	205/65 R15	185 R14	185 R14	185 R14
Radlager	normal	wassergeschützt	wassergeschützt	wassergeschützt	normal
Bremse	Trommel/Seilzug	Trommel/Seilzug	Trommel/Seilzug	Trommel/Seilzug	Trommel/Seilzug
Auflaufeinrichtung	AL-KO	AL-KO	AL-KO	Knott	AL-KO
Bremsseile	verzinkt	Edelstahl	Edelstahl	verzinkt	verzinkt
Bremsweg aus 80 km/h	33,20 m	33,30 m	32,80 m	31,50 m	32,30 m
Windenstand	verstellbar	verstellbar	verstellbar	verstellbar	verstellbar
Winde/Seil	AL-KO 901/verzinkt	AL-KO 901/verzinkt	AL-KO 901/1000 kg Gurt	AL-KO 901/verzinkt	AL-KO 901/verzinkt
Kielrollen	4 Polyurethan	5 Polyurethan	4 Polyurethan	4 PVC	4 Polyurethan
Stützen/Auflagen	zwei 600 x 70 mm	zwei 770 x 110 mm	vier vorn 300 x 190 mm, hinten 600 x 100 mm	zwei 600 x 70 mm	vier vorn, zwei 4"-Räder hinten 610 x 70 mm
Verzurrösen	4	5	4	4	4
Stützrad	AL-KO Vollgummi	AL-KO Vollgummi	AL-KO Vollgummi	Winterhoff Vollgummi	AL-KO Vollgummi
Preis (Testtrailer)	2794 €	3350 €	2550 €	2750 €	2680 €
Händlernachweis	Harbeck Fahrzeugbau Gewerbestr. 7 83329 Waging am See	Ohlmeier Fahrzeugbau Oldentruper Str. 253 33719 Bielefeld	Ruschmeier Anhänger Klosterstr. 14 51709 Marienheide	Steinbacher Fahrzeugbau Lohrer Str. 26 97816 Lohr am Main	H. Techau GmbH Bayernstr. 28219 Bremen
Im Test aufgetretene Mängel	enormer Verschleiß an den Kielrollen	keine	leichter Abrieb auf den Kielrollen, Stützradhalterung lose, Nieten an Laufplanke ausgerissen	vordere Kielrollen zerstört, Stoßdämpfer undicht, Widerlager für Bremsseil abgebrochen	Stopplicht defekt, Nieten an Halterung für Unterlegkeil lose und ausgerissen

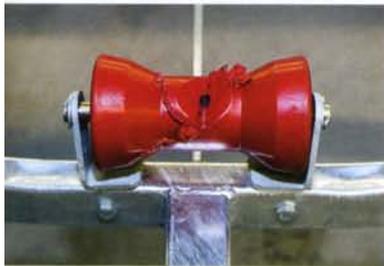
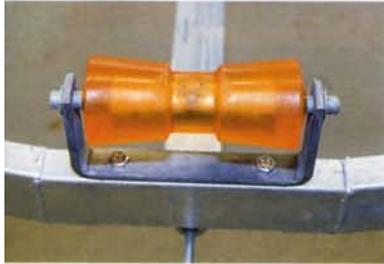
schweißt werden auch die Traversen, von denen Harbeck gleich sechs, die vier anderen immerhin fünf besitzen.

Bei den Achsen – und damit zwangsläufig auch bei den Bremsen – vertrauen außer Steinbacher, der eine Knott-Achse unter seinen Rahmen schraubt, alle Testkandidaten auf die Produkte unseres Gast-

gebers, soll heißen, auf die mit Sechskant-Gummifederung ausgestatteten Achsen von AL-KO. Dass selbst hier Achse nicht gleich Achse ist, zeigt die Tabelle. Lediglich Ohlmeier und Ruschmeier besitzen wassergeschützte Radlager und Bremsseile aus Edelstahl, die nicht nur für Trailerkapitäne, die häufig slippen und dazu mit



Ein-Mann-Show: Das Testprogramm wird elektronisch gesteuert.



**Rollen-Verteilung: Überbreite und Abrutschkante führen und schützen den Rumpf beim Slippen (oben). Die Fotos darunter zeigen in der Reihenfolge Techau, Harbeck, Steinbacher deutlich den Unterschied zwischen Polyurethan und PVC.**

dem Trailer ins Wasser fahren, zu empfehlen sind. Steinbachers Knott-Achse hat ebenfalls geschützte Radlager, Harbeck und Techau installieren Bremsseile aus verzinktem Stahl.

Verzinkter Stahl dominiert auch bei der Ausstattung der Winden, allein Ruschmeier spendiert seinen Kunden einen 1000-kg-Gurt und als Bonbon

eine praktische Laufplanke. Einziger Nachteil der Gurt-Lösung: Man bekommt mehr Sicherheit, aber weniger Länge auf die Windentrommel.

Die Winde (alle Testtrailer besitzen die gleiche) ist beim Slippen das eine, leichtgängige und robuste Kielrollen das andere. Die beste Lösung findet man bei Ohlmeier, Ruschmeier und Techau. Hier sind die Rollen aus stabilem Polyurethan extrem leichtgängig und höhen-

## Kielrollen aus Polyurethan sind erste Wahl

verstellbar. Auch besitzt die Rolle am Heck Überbreite und eine „Abrutschkante“, die den Bug des Bootes beim Auf- und Ab-slippen führt und schützt. Harbeck hat im Test ebenfalls Polyurethan-Rollen, verzichtet aber auf Überbreite. Bleibt Steinbacher, der mit preiswerten PVC-Rollen die Sparerfraktion ansprechen will.

### Jeder will flexibel sein

Maßanzüge sind teuer, deshalb sollen Bootstrailer in ihrem Zuschnitt möglichst flexibel sein, was alle Hersteller mit verstellbaren Stützen und Auflagen realisieren. Standard ist dabei die Sicherung der „Stellschrauben“ mit Splinten oder Kontermuttern. Unterschiede gibt es bei der Anzahl der Stützen – Ruschmeier und Techau installieren am Bug ein zusätzliches Paar – und bei der Größe (siehe Tabelle) der Auflagen.

Bei den Stützrädern setzen alle Hersteller auf robuste Vollgummibereifung. Hervorzuheben ist hier Ohlmeier, der sein Stützrad mit einer doppelten Klemmvorrichtung ausstattet. Das gibt beim Rangieren von

Hand ein Plus an Stabilität und auf der Straße die Sicherheit, das Stützrad nicht zu verlieren.

Sicherheit und Komfort stehen auch bei der Wahl der Reifen und bei der Ausstattung mit Stoßdämpfern im Vordergrund. Einzelgänger sind hier Ohlmeier, der 205er- statt der üblichen 185er-Reifen aufzieht, und Ruschmeier, der im Test als Einziger auf den Einbau von Stoßdämpfern verzichtet.

## Sicherheit und Komfort

Bei der Installation der Beleuchtung schreibt der Gesetzgeber, was Anzahl, Größe und Platzierung der Leuchten betrifft, den Standard vor. Wichtig ist, dass die Lichtleiste samt Gestänge weit genug herausgezogen und allein ohne Werkzeug abgebaut werden kann.

## Die Meinung des Sachverständigen

**Positive Entwicklung.** Wer Zeit und Kosten sparen will, verzichtet auf den Langzeittest und geht stattdessen auf den Prüfstand. Mit dem passenden Programm können dort Schwachstellen im Zeitraffer-Verfahren aufgezeigt werden. Für den Test der 1,5-t-Trailer war der Rollenprüfstand in seiner Charakteristik so ausgelegt, dass die 50-km-Fahrt auf dem Prüfstand in etwa 5000 durchschnittliche Straßenkilometer darstellen. Klar ist, dass bei dieser Art der Fehlersuche eine hohe Belastung gewollt und notwendig ist.

Bei den fünf getesteten Trailern entstanden die wenigen Probleme wie gehabt durch kritische Schwingungen, wobei man geringen Verschleiß an den Kielrollen als normal ansehen kann. Kritisch wird es, wenn Rollen enormen Verschleiß zeigen oder auseinander brechen und sich Unterlegkeil- und Stützradhalterung lösen. Hier müssen und können die Hersteller mit relativ geringem



**Norbert Neuer, Kfz-Sachverständiger bei der DEKRA, fand nur bei einem Testkandidaten erhebliche Mängel.**

Aufwand Abhilfe schaffen. Erfreulich ist, dass die bei früheren Tests häufiger aufgetretenen Schäden an Bremse und Fahrwerk zur Ausnahme geworden sind. So müssen erhebliche Mängel, wie defekte Stoßdämpfer und ein abgebrochenes Bremsseil-Widerlager, in diesem Test nur noch einem Kandidaten attestiert werden. Ein Zeichen dafür, dass die Verarbeitungsqualität zunimmt.



**Haltung bewahren: Die doppelte Stützradklemme (Ohlmeier) und eine Winde mit 1000-kg-Gurt (Ruschmeier) sind vorbildlich.**

Das können alle. Herausgezogene Lichtleisten kommen schnell ins Schwingen, deshalb ist es wichtig, dass alle Klemm- und Stellschrauben gesichert (Splint oder Kontermutter) sind. Diese Aufgabe löst allein Ruschmeier mit Auszeichnung.

Die Bilanz nach 5000 Testkilometern: Einzig der Ohlmeier-Trailer zeigt sich von den Strapazen völlig unbeeindruckt. Bei Harbeck ist nach der „Probefahrt“ der enorme Verschleiß an den Kielrollen nicht zu über-

## Die Test-Tortur hinterlässt fast immer Spuren

sehen. Dagegen sind die Rollen des Techau-Trailers, der inklusive Testboot 1800 kg auf die Waage bringt, abgesehen von ein paar kleinen Schrammen, wie neu. Anlass zur Kritik bieten bei Techau das defekte Stopplicht und die Nieten der

Unterlegkeil-Halterung, die lose, in einem Fall sogar ausgerissen sind. Ausgerissene Nieten (Laufplanke) und leichter Abrieb (Kielrollen) zeigen sich auch bei Ruschmeier, der dazu mit einer losen Stützradhalterung ins Visier der Kritiker gerät. Dem Prüfungsstress nicht gewachsen ist der Steinbacher-Trailer. Undichte Stoßdämpfer, ein an der Ankerplatte abgebrochenes Bremsseil-Lager und zerstörte Kielrollen fallen in die Rubrik „Erhebliche Mängel“.

Wer sich jetzt fragt, wie Steinbacher mit diesem Defekt bei der Vollbremsung zum besten Ergebnis kommt: Die Bremsprüfung fand vor dem Test auf dem Prüfstand statt.

**Fazit:** Nimmt man allein die Testergebnisse als Maßstab, heißt der Sieger Ohlmeier. Der

muss jedoch darauf hoffen, dass König Kunde bereit ist, für erstklassige Qualität „Aufpreis“ zu zahlen. Das kompletteste Angebot, nämlich gute Ausstattung, einen lukrativen Preis und das mit Abstand höchste Gesamtgewicht, bietet der mit kleinen Mängeln getestete Techau. Können Harbeck und Ruschmeier die aufgetretenen Mängel abstellen, gehören auch sie zu den Besten. Will man auch bei Steinbacher auf der Erfolgsspur bleiben, heißt es, den Achsenhersteller wegen der aufgetretenen Mängel an den Stoßdämpfern und dem Bremsseil in die Pflicht zu nehmen und sich von den billigen PVC-Rollen zu verabschieden.

TEXT: ERICH BOGADTKE  
FOTOS: MORTEN STRAUCH