



Allradler als Zugwagen

ADAC-Test Zugwagen: SUV in der Mittelklasse

Sie scheinen geradezu geschaffen fürs Ziehen schwerer Anhänger: Komfort betonte Geländewagen, gemeinhin als "SUV" bekannt. Aus dem großen Angebot dieser "Sport Utility Vehicles" haben wir für unseren Zugwagentest sechs gängige Mittelklasse-Modelle deutscher und asiatischer Hersteller ausgewählt. Resultat: Mit zwei Kandidaten kann man richtig entspannt in den Urlaub fahren, der Rest war Mittelmaß.

	Kofferraum/ Zuladung	Verbrauch	Anhänge- vorrichtung	Steigungen durchfahren	Anfahren am Berg	Feststell- bremse	Motorbrems- wirkung	Fahrkomfort	Fahrstabilität	ADAC-Urteil
Gewichtung	10%	15%	10%	5%	5%	5%	5%	20%	25%	100%
<u>VW Tiguan 2.0 TDI</u>	2,5	3,2	1,3	1,9	1,7	1,0	1,3	1,8	1,8	+
<u>BMW X3 2.0d Automatik</u>	2,7	3,4	1,8	1,3	1,0	1,9	1,5	1,9	2,3	+
<u>Mitsubishi Outlander 2.0 D-ID</u>	1,0	3,1	1,7	1,8	2,9	1,9	1,8	3,0	3,4	+
<u>Opel Antara 2.0 CDTI Automatik</u>	2,1	5,5	2,8	2,2	1,0	1,4	2,0	2,8	1,9	o
<u>Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD Automatik</u>	0,8	4,8	3,7	2,4	1,0	2,1	2,5	2,6	3,2	o
<u>Honda CR-V 2.2 iCTDi</u>	3,1	3,5	4,1	2,0	2,7	2,3	1,2	3,2	2,8	o

ADAC-Bewertung

++ sehr gut (Note 0,6 - 1,5)	+ gut (Note 1,6 - 2,5)	o befriedigend (Note 2,6 - 3,5)	o ausreichend (Note 3,6 - 4,5)	- mangelhaft (Note 4,6 - 5,5)
--	----------------------------------	---	--	---

Fazit:

SUVs sind beliebt – Vernunft hin, CO2-Debatte her. Das Angebot wächst, bei den kleinen, mittleren und großen Geländegängern gleichermaßen. Höhere Sitzposition, gefühlte Sicherheit, viel Platz, der Hauch von Abenteuer – Käufer finden sich viele. Und als Zugwagen scheinen SUVs ohnehin die Idealbesetzung zu sein.

Ob das wirklich stimmt, untersuchten wir an sechs Modellen der Mittelklasse. Zum Vergleich angetreten waren BMW X3, Honda CR-V, Hyundai Santa Fe Allrad, Mitsubishi Outlander, Opel Antara und VW Tiguan. Alles Diesel, in der Leistungsklasse von 95 kW bis 130 kW, darunter drei mit Automatikgetriebe.

Erfreulich: Bis auf den Hyundai Santa Fe und den Mitsubishi Outlander verfügen alle über ESP mit speziellem Anhängerprogramm. Dies ist ein echter Fortschritt in Sachen Fahrsicherheit. Und dies machte sich im Test bei der Fahrstabilität auch deutlich bemerkbar.

Wolfsburg punktet - zumindest in der Zugwagen-Liga: Der Tiguan von VW ließ die Konkurrenz hinter sich. Bei Fahrkomfort und -stabilität liegt er ebenso vorne wie mit seiner Anhängervorrichtung. Sein Verbrauch

ist noch moderat. Knapp geschlagen muss sich der BMW X3 geben - für das ADAC-Urteil "gut" reicht es aber bei beiden.

Der Rest der Mitspieler musste sich mit einem "befriedigend" begnügen. Konzeptionelle Schwächen schlagen hier voll durch, wie beim Honda CR-V: Unserer vierköpfigen Testfamilie blieben gerade mal 64 kg Zuladung, wenn der Anhänger am Haken hängt, obwohl das Modell den größten Kofferraum von allen hat.

Die Gleichung "SUV gleich Spritfresser" geht übrigens in unserem Test, zumindest im Solobetrieb, nicht auf. Die Kandidaten lagen hier im ADAC-Messzyklus zwischen 7,0 l (Mitsubishi) und 8,5 l (Santa Fé). Mit dem 1600 kg - Wohnanhänger am Haken trennte sich allerdings deutlicher die Spreu vom Weizen: Bei Tempo 100 auf der Autobahn konsumierte der Mitsubishi 11,7l, der Antara dagegen 15,2 l. Je nach Häufigkeit der Anhänger-Nutzung kann das ein gewichtiges Kaufargument sein.

Nach wie vor ärgerlich ist die bei den meisten Modellen unzureichende elektrische Belegung der Anhängersteckdose. Es werden zwar die Grundfunktionen erfüllt, aber bei fehlendem Dauerplus funktioniert auch ein ATC (Stabilisierungssystem von ALKO im Anhängerfahrwerk) nicht. Für Aufpreise von 800 Euro und mehr für eine Anhängerkupplung kann man eine komplette Verkabelung wohl erwarten.

Wegen Foul vom Platz gestellt würde übrigens der Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS: Bei Besetzung mit unserer Testfamilie war die Zuladung bereits erschöpft, mit der Stützlast von 75 kg auf dem Haken wäre das zulässige Gesamtgewicht dann vollends überschritten worden. Ein weiteres Mitspielen im Zugwagentest erübrigte sich damit...

VW Tiguan 2.0 TDI

ADAC-Urteil: GUT



Der Tiguan ist derzeit – zumindest in Deutschland – der wohl meistgefragte SUV. Auch als Zugwagen beweist er, was er kann. Hervorzuheben sind eine Reihe Gespann orientierter Ausstattungen wie die sehr gute Lösung der Anhängervorrichtung (wegklappbar) mit guter (aber nicht vollständiger) elektrischer Belegung. Dazu kommen das Anhänger erkennende ESP, die Hill Hold-Funktion (Berganfahr-Hilfe) und die elektromechanische Feststellbremse. Er punktet zudem mit seinem durchzugsstarken Dieselmotor (Partikelfilter serienmäßig), der beim Verbrauch noch akzeptabel ist, sowie mit seinem sicheren Fahrverhalten bei gutem Komfort.

Der Tiguan ist ein ausgereifter und hochwertiger Kompakt-Allradler. Auf Anhieb überzeugen kann er mit seiner guten Verarbeitungsqualität und seiner einfachen Bedienbarkeit, auch das Raumangebot ist für seine Klasse großzügig bemessen. Nur der Kofferraum wird deutlich kleiner, wenn man das Notrad aus der Aufpreisliste wählt. Im Bereich Sicherheit kann der Tiguan klar punkten. Er bringt ein sicheres Fahrwerk, standfeste Bremsen und für den Notfall sehr gute Crash-Ergebnisse mit. Als einziger der sechs Kandidaten erreicht er fünf Sterne im EuroNCAP-Crashtest. Im Solo-Betrieb konsumierte er 7,4l, mit Anhänger auf der Autobahn 11,0l und auf der Landstraße 11,4l /100 km.

BMW X3 2.0d Automatik

ADAC-Urteil: GUT



Knapp hinter dem Tiguan wird der BMW X3 zweiter im Test – auch bei ihm reicht es zum Urteil „gut“. Die Zuladung ist nicht üppig, der Kofferraum mittelmäßig groß. Angesichts des starken 130-kW-Motors mit Automatikgetriebe ist der Verbrauch noch moderat. Die Anhängervorrichtung ist gut, die Unterbringung im Fahrzeug in Ordnung, ebenso die elektrische Verkabelung. Eine Ladeleitung fehlt dennoch. Die Fahrstabilität könnte noch besser sein, sofern das ESP bei pendelndem Anhänger früher eingreifen würde. Insgesamt zeigt er sich aber völlig unproblematisch. Der Komfort ist auf allen Plätzen gut.

Mit seinem sportlich abgestimmten Fahrwerk fährt sich der SUV solo fast so dynamisch wie ein PKW, der Komfort bleibt dabei jedoch ein wenig auf der Strecke. Das Platzangebot ist vorne üppig, hinten in Ordnung. Insgesamt ein sehr hochwertiges, sehr gut verarbeitetes und rundum gelungenes Fahrzeug mit gutem Sicherheitsniveau (im EuroNCAP-Crashtest: 4 Sterne).

Die Verbrauchswerte: Solo 7,5l, mit der 1600 kg-Last am Haken 12,5 l (Autobahn) bzw. 13,2 l (Landstraße).

Mitsubishi Outlander 2.0 D-ID**ADAC-Urteil: BEFRIEDIGEND**

Der Outlander zeigt sich im diesjährigen Zugwagen-Test als der beste von den schlechteren. Seine Stärken sind die hohe Zuladung und der große Kofferraum. Der Verbrauch ist moderat, die Anhängervorrichtung in Ordnung und sehr gut verkabelt (Dauerplus und Ladeleitung). Dagegen gehört das Anfahren am Berg nicht zu den Parade-Disziplinen des Outlanders. Am schwächsten im Testfeld schneidet er bei der Fahrstabilität ab. Zwar ist er noch unkritisch, kommt aber bei 110 km/h schon nahe an die Grenzen. Sein ESP hat kein Anhängerprogramm, könnte es aber gut gebrauchen. Auch beim Fahrkomfort setzt er keine Maßstäbe. Die Fond-Passagiere können sich für lange Urlaubsfahrten sicher nicht begeistern.

Das Raumangebot ist vorne wie hinten in Ordnung, die Verarbeitung gut. Im Crashtest schneidet der Mitsubishi mit 4 Sternen ab.

Spitze ist er beim Verbrauch: In dieser Fahrzeug-Kategorie sind 7,0 l (Solo) sowie 11,5 l (Autobahn) bzw. 11,7 l (Landstraße) recht gute Werte.

Opel Antara 2.0 CDTI Automatik**ADAC-Urteil: BEFRIEDIGEND**

Der Antara ist mit Abstand der durstigste Testkandidat – nicht zuletzt aufgrund seines Automatikgetriebes. Dafür erlaubt er eine hohe Zuladung, allerdings nur bei mäßiger Kofferraumgröße. Die Anhängervorrichtung ist Mittelmaß, jedoch elektrisch passabel ausgestattet. In den Bergen fühlt er sich mit Anhänger wohl, bietet aber auch auf längeren Strecken vertretbaren Fahrkomfort. Sehr erfreulich ist die gute Fahrstabilität mit Caravan. Hier schlägt er – nicht zuletzt auch wegen des Anhänger-Programms im ESP – bis auf den VW alle Kandidaten deutlich.

Der Antara wurde unter GM-Regie zusammen mit dem koreanischen Hersteller Chevrolet entwickelt und ist mit dem Captiva praktisch baugleich. Entsprechend findet man hier und da Mängel in der Verarbeitung, alles in allem macht der Wagen aber einen soliden Eindruck. Der Zweiliter-Dieselmotor läuft recht ordentlich, ein Partikelfilter ist Serie. Aktive und passive Sicherheit entsprechen dem Stand der Technik, im EuroNCAP-Crashtest musste er sich bislang noch nicht beweisen.

Somit ein relativ preiswerter, bedingt geländetauglicher SUV mit recht hohem Verbrauch: Solo 8,5l, mit Anhänger auf der Autobahn 15,2l und auf der Landstraße 16,3l.

Hyundai Santa Fe 2.2. CRDi 4 WD Automatik**ADAC-Urteil: BEFRIEDIGEND**

Der Santa Fe war unser längster und schwerster Testkandidat. Insgesamt bietet er die beste Transportmöglichkeit - der sehr große Kofferraum darf auch entsprechend schwer beladen werden. Das alles sorgt aber auch für großen Durst. Allradantrieb – den Santa Fe gibt es auch mit Zweiradantrieb – und Automatikgetriebe tun ihr übriges und sorgen für 8,5 l/100 km solo und 13,8 l/100 km auf dem ADAC-Zugwagenrundkurs. Dass bei Hyundai das Herz nicht gerade für Camper schlägt, zeigt sich bei der Anhängervorrichtung: Optik sehr gut, Montage und Unterbringung im Fahrzeug geht noch, Elektrik: dürftig. Weder Ladeleitung noch Dauerplus, das sorgt für Frust und Zusatzkosten. Beim Fahrkomfort liegt der Koreaner im Mittelfeld. Die Fahrstabilität ist nicht kritisch, aber kann auch nicht überzeugen und liegt nur knapp vor dem Outlander. ESP ist vorhanden, aber ohne Anhänger spezifische Funktion.

Die Neuauflage des Santa Fe überragt seinen Vorgänger in allen Dimensionen. Größer, eleganter, komfortabler und mit hochwertiger Technik erfüllt der SUV viele europäische Tugenden. Die passive Sicherheit liegt auf 4-Sterne (Crashtest-)Niveau.

Die Neuauflage des Santa Fe überragt seinen Vorgänger in allen Dimensionen. Größer, eleganter, komfortabler und mit hochwertiger Technik erfüllt der SUV viele europäische Tugenden. Die passive Sicherheit liegt auf 4-Sterne (Crashtest-)Niveau.

Honda CR-V 2.2 iCTDi**ADAC-Urteil: BEFRIEDIGEND**

Am Ende unseres Zugwagen-Tests landet der Honda CR-V. Sein Fahrkomfort ist nicht schlecht, aber die Konkurrenz ist besser. Gleiches gilt für die Feststellbremse. Der Honda verfügt – dafür muss man ihn loben – über ESP mit Anhängerprogramm. Die Fahrstabilität bleibt dennoch im Mittelfeld. Er bietet viel Platz im Kofferraum (größter aller Kandidaten) - was man damit anfangen soll, bleibt jedoch ein Rätsel. Mit Testfamilie und Anhängerstützlast bleiben gerade mal 64 kg Zuladung übrig. Also landet schweres Gepäck im Anhänger, wo es nicht hingehört, oder aber der Pkw ist schnell überladen. Dass der Honda für Caravaner nicht gedacht ist,

zeigt auch die Anhängervorrichtung. Optik bescheiden, Montage und Unterbringung im Fahrzeug auch. Und die elektrische Verkabelung ist noch nicht einmal Mindestmaß. So bleibt in diesem Test nur die rote Laterne für den Honda.

Im Crashtest liegt er mit vier EuroNCAP-Sternen auf üblichem Niveau. Der Verbrauch im Solo-Betrieb ist mit 7,1l moderat, auf Autobahn und Landstraße genehmigt er sich mit Hänger aber 13,9l bzw. 13,6l.

Methodik: So haben wir getestet

"Sport Utility Vehicles" (SUV's), komfortabel ausgelegte Allradler, bieten sich fürs Ziehen schwererer Anhänger ganz besonders an. Ob sie in der Praxis das halten, was sie versprechen, hat der ADAC anhand der hier dargestellten Kriterien untersucht. Diese sechs Kandidaten mussten sich dem Test stellen:

- BMW X3
- Opel Antara
- Hyundai Santa Fe
- Mitsubishi Outlander
- Honda CR-V
- VW Tiguan

Allen verfügten über einen Dieselmotor (2.0l bzw. 2,2 l), drei Modelle waren mit Automatikgetriebe ausgerüstet. Alle SUVs haben wir unserem seit Jahren bewährten Testverfahren unterzogen: eine selektive Mischung aus zugwagen-relevanten Prüfungen am Berg, auf Straßen-Rundkursen unterschiedlicher Qualität und auf einem abgesperrtem Testgelände.

Kofferraum/Zuladung

Bewertet werden mit jeweils 50% Anteil am Testkriterium das Kofferraum-Volumen und die tatsächliche Kofferraum-Zuladung. Die mögliche Zuladung ergibt sich aus der Differenz zwischen dem zulässigen Gesamtgewicht laut Fahrzeugschein und dem tatsächlichen Fahrzeugleergewicht des Testwagens, wobei das vom Hersteller vorgegebene Gesamt-Zuggewicht nicht überschritten werden darf.

Der Test geht von der Nutzung durch eine vierköpfige Familie aus: Fahrer und Beifahrer mit 175 kg, zwei Kinder mit jeweils 50 kg auf der Rücksitzbank. Von der möglichen Zuladung wird wurden 75 kg Stützlast abgezogen. Unter Berücksichtigung der zulässigen Achslasten wird daraus die Kofferraum-Zuladung für den Test ermittelt und bewertet.

Verbrauch

Die Benotung setzt sich aus 2/3 Solobetrieb (Werte aus dem ADAC-Fahrzyklus im Standard-Autotest) und 1/3 Gespannbetrieb zusammen. Im Gespannbetrieb wird der Testverbrauch direkt auf der Beurteilungsstrecke ermittelt – in der Regel mittels Bordcomputer.

Steigung durchfahren/ Anfahren am Berg

Subjektive Bewertung des Durchfahrens einer Steigung von 0 bis 18% mit 40 km/h (Notengewicht 40%) im 2. Gang und mit 60 km/h (60%) im 3. Gang. Subjektive Bewertung des Anfahrens bei 12% Steigung (Notengewicht 30%) sowie in Steigungen von 12% bis 18% (70%).

Feststellbremse

Subjektive Beurteilung der erforderlichen Handkraft zur Betätigung sowie der Handhabung (Notengewicht 35%), des LöSENS der Feststellbremse (15%), der Feststellbremswirkung bei Steigungen bis 18% Steigung (35%) sowie der Hebelwegreserve der Feststellbremse bei 12% Steigung (15%).

Motorbremswirkung

Subjektive Beurteilung der Motorbremswirkung im niedrigsten Gang in einem mit 18% beginnenden und dann geringer werdenden Gefälle.

Fahrkomfort

Subjektive Beurteilung des Federungs- und Sitzkomforts (Notengewicht 80%) sowie der Innengeräusche (20%) durch zwei Tester (Fahrer und Mitfahrer auf der Rückbank).

Fahrstabilität

Die Testanordnung entspricht dem plötzlichen Ausweichen vor einem Hindernis. Bewertet wird die Höhe des Dämpfungsmaßes (Abbau der Pendelbewegung des Gespanns), ohne Reibdämpfung der Anhängerkupplung, in diesem Test bei 90 km/h (Notengewicht 25%), 100 km/h (40%) und 110 km/h (35%).

Nachdem mittlerweile fast alle neuen Caravans über 1200 kg zulässigem Gesamtgewicht mit einem entsprechenden Kupplungs-Schlinderdämpfer ausgerüstet sind, wurde der Test auch mit dieser Ausrüstung gefahren.

Tipps: Vor dem Kauf Prioritäten setzen

Die richtige Kaufentscheidung zu treffen ist nicht immer einfach – besonders bei größeren Investitionen wie einem neuen Zugwagen. Wie wichtig sind unsere Testkriterien im Einzelfall? Folgendes ist vor dem Kauf zu bedenken:

- Wenn man mit dem Wohn-Anhänger unterwegs ist, spielen Stauraum und Gewichtskapazität des Zugwagens eine große Rolle, denn die allgemeine Beladungsempfehlung für Gespanne heißt: zuerst den Zugwagen vollständig auslasten. Verlassen Sie sich nicht auf die Herstellerangabe des Leergewichts und die davon abhängige Zuladung. Verlangen Sie stattdessen vom Händler das „echte Leergewicht“ eines Fahrzeugs mit dem gewünschten Profil. Ihr Bedarf lässt sich kalkulieren: Mit wie vielen Personen verreisen Sie im Normalfall? Wie viel Gepäck können Sie noch im Anhänger unter Beachtung der Beladungsregeln unterbringen, beispielsweise Kleidung, Wäsche, Lebensmittel? Denken Sie auch an Spielzeug und Hobby-Zubehör.
- Die Rohölpreise steigen und mit ihnen die Preise für Kraftstoffe. Daher werden sparsame Fahrzeuge meist bevorzugt. Wegen ihrer größeren Windwiderstandsfläche ist der Kraftstoffverbrauch von Minivans schon als Solowagen vergleichsweise höher als bei ähnlichen und gleich motorisierten Fahrzeugen – beispielsweise Kompaktwagen oder Kombis.
- Im Caravan-Alltag sind Steigungen häufig eine kritische Größe. Unabhängig davon, dass die lokalen Verhältnisse auf der Urlaubsrouten oft nicht im Detail bekannt sind, stellt sich die Frage, ob die Reise tendenziell eher ins Flachland oder ins Mittel- bzw. Hochgebirge führt. Grundsätzlich bildet hohes Motorpotenzial hier eine wichtige Sicherheitsreserve: Je mehr Leistung und vor allem Drehmoment zur Verfügung stehen, umso besser.
- Wenn der Zugwagen eine mechanische Kupplung hat, ist Anfahren am Berg für Gespanne eine echte Herausforderung. Automatikgetriebe sind hier prinzipiell vorteilhafter. Umso wichtiger ist bei manuellen Kupplungen die Motorcharakteristik: Optimal sind hohes Motordrehmoment bereits bei niedriger Drehzahl, flacher Drehmomentverlauf und hohe Motorleistung.
- Die Feststellbremse muss in der Lage sein, insbesondere in Steigungen das komplette Gespann sicher zu halten. Sie sollte deshalb von Anfang an kräftig zupacken sowie leicht und gut bedienbar sein.
- Bei Bergabfahrten muss ein Zugwagen eine deutlich stärkere Bremsleistung bringen, als im Solobetrieb. Um eine Überhitzung zu vermeiden, sollte die Motorbremswirkung die Betriebsbremse deutlich entlasten können.
- Sehr bedeutsam für die Reisetauglichkeit im Gespannbetrieb ist auch der Fahrkomfort. Insbesondere, weil über die Anhängerkupplung zusätzliche Schwingungen und Stöße in das Zugfahrzeug gelangen. Die Qualität der Federung und die Dämpfung der Hinterachse bestimmen deshalb den Komfort der Reisenden.
- Die Fahrstabilität eines Gespanns ist entscheidend für seine Fahrsicherheit. Wie verhält es sich bei starken Störungen, wie zum Beispiel Windböen? Zwar gilt prinzipiell „je schneller, desto instabiler“, doch im Detail zeigen die Zugwagen oftmals deutliche Unterschiede in der Dämpfung des Gespannpendelns bei gleicher Reisegeschwindigkeit.

Forderungen an die Hersteller

- Strom auf allen Kanälen: Eingeschränkte Verkehrssicherheit wegen mangelnder Beleuchtung, fehlende Lademöglichkeiten für Caravan-Batterien, Anhänger ohne Dauerstromversorgung u. a. für elektrische Stabilisierungseinrichtungen des Caravans: Das ist nicht akzeptabel. Offenbar hat sich in der Fahrzeugindustrie die Erkenntnis noch nicht durchgesetzt, dass eine Serienausstattung mit Anhängerkupplung auch eine komplette Nutzung der in der Elektrokupplung vorgesehenen Pole beinhalten muss – volle 13 anstatt einer beliebigen Anzahl zwischen 8 und 12. Für einen Aufpreis von 800 Euro und mehr fürs Anhänger-Paket kann man eigentlich erwarten, dass alle für Caravaner erforderlichen Strippen gezogen werden.

Gefordert ist die standardmäßige Ausstattung der Anhängerkupplungen mit einer 13-poligen, komplett belegten Elektrokupplung. Egal, ob serienmäßig oder nachgerüstet, ob mit abnehmbarem oder starrem Kugelkopf. Für den Fall der Nachrüstung sind vom Hersteller zudem konkrete Anweisungen zu

geben, wie die Elektrokupplung für eine vollständige Nutzung aller vorhandenen Kontaktpins in das Bordnetz des Fahrzeugs zu integrieren ist.

- Anhänger-ESP: Elektronische Fahrstabilitäts-Systeme mit speziellen Anhänger-„Programmen“ sind seit mehreren Jahren auf dem Markt. Gerade bei beliebten Zugwagen sollte diese Kombination natürlich zum Standard gehören, wie das bei vier unserer sechs Kandidaten der Fall war. Die beiden hier negativ aufgefallenen Hersteller müssen das unbedingt nachholen.
- Die Last mit der Last: Kurios sind geringe Zuladungen wie beim Honda oder dem (deswegen aus dem Test gefallenen) Suzuki. Für Familien, insbesondere auf dem Weg in den Campingurlaub, sind sie völlig ungeeignet. Bei der Fahrzeugauswahl sollte man die Prospektangaben unter "Gewichte/Zuladung" also genau studieren. Manchmal ist auch ein maximales "Gesamtzuggewicht" angegeben, welches niedriger sein kann als die Addition von zulässigem Gesamtgewicht und max. Anhängelast. Die Konsequenz kann sein, dass man dann die Ladkapazität im Zugwagen (oder Anhänger) nicht voll nutzen kann.
- Wenn man mit dem Wohn-Anhänger unterwegs ist, spielen Stauraum und Gewichtskapazität des Zugwagens eine große Rolle, denn die allgemeine Beladungsempfehlung für Gespanne heißt: zuerst den Zugwagen vollständig auslasten. Verlassen Sie sich nicht auf die Herstellerangabe des Leergewichts und die davon abhängige Zuladung. Verlangen Sie stattdessen vom Händler das „echte Leergewicht“ eines Fahrzeugs mit dem gewünschten Profil. Ihr Bedarf lässt sich kalkulieren: Mit wie vielen Personen verreisen Sie im Normalfall? Wie viel Gepäck können Sie noch im Anhänger unter Beachtung der Beladungsregeln unterbringen, beispielsweise Kleidung, Wäsche, Lebensmittel? Denken Sie auch an Spielzeug und Hobby-Zubehör.
- Die Rohölpreise steigen und mit ihnen die Preise für Kraftstoffe. Daher werden sparsame Fahrzeuge meist bevorzugt. Wegen ihrer größeren Windwiderstandsfläche ist der Kraftstoffverbrauch von Minivans schon als Solowagen vergleichsweise höher als bei ähnlichen und gleich motorisierten Fahrzeugen – beispielsweise Kompaktwagen oder Kombis.
- Im Caravan-Alltag sind Steigungen häufig eine kritische Größe. Unabhängig davon, dass die lokalen Verhältnisse auf der Urlaubsrouten oft nicht im Detail bekannt sind, stellt sich die Frage, ob die Reise tendenziell eher ins Flachland oder ins Mittel- bzw. Hochgebirge führt. Grundsätzlich bildet hohes Motorpotenzial hier eine wichtige Sicherheitsreserve: Je mehr Leistung und vor allem Drehmoment zur Verfügung stehen, umso besser.
- Wenn der Zugwagen eine mechanische Kupplung hat, ist Anfahren am Berg für Gespanne eine echte Herausforderung. Automatikgetriebe sind hier prinzipiell vorteilhafter. Umso wichtiger ist bei manuellen Kupplungen die Motorcharakteristik: Optimal sind hohes Motordrehmoment bereits bei niedriger Drehzahl, flacher Drehmomentverlauf und hohe Motorleistung.
- Die Feststellbremse muss in der Lage sein, insbesondere in Steigungen das komplette Gespann sicher zu halten. Sie sollte deshalb von Anfang an kräftig zupacken sowie leicht und gut bedienbar sein.
- Bei Bergabfahrten muss ein Zugwagen eine deutlich stärkere Bremsleistung bringen, als im Solobetrieb. Um eine Überhitzung zu vermeiden, sollte die Motorbremswirkung die Betriebsbremse deutlich entlasten können.
- Sehr bedeutsam für die Reisetauglichkeit im Gespannbetrieb ist auch der Fahrkomfort. Insbesondere, weil über die Anhängerkupplung zusätzliche Schwingungen und Stöße in das Zugfahrzeug gelangen. Die Qualität der Federung und die Dämpfung der Hinterachse bestimmen deshalb den Komfort der Reisenden.
- Die Fahrstabilität eines Gespanns ist entscheidend für seine Fahrsicherheit. Wie verhält es sich bei starken Störungen, wie zum Beispiel Windböen? Zwar gilt prinzipiell „je schneller, desto instabiler“, doch im Detail zeigen die Zugwagen oftmals deutliche Unterschiede in der Dämpfung des Gespannpendelns bei gleicher Reisegeschwindigkeit.