

- ADAC Zugwagentest 2015 -

Zugwagenvergleich mit Kleinwagen



Sommerzeit ist Camping-Zeit. Camping-Urlaube werden auch bei jungen Menschen zunehmend beliebter. Um sich teure Zugfahrzeuge kaufen zu können, fehlt dieser Altersgruppe jedoch oftmals das nötige Kleingeld. Muss das Zugfahrzeug für einen erholsamen Caravan-Urlaub aber immer gleich ein Kleinbus oder ein Geländewagen sein? Der ADAC hat sich dieser Frage angenommen und untersucht, wie Kleinwagen mit Wohnanhängern in der Ein-Tonnen-Klasse zurechtkommen. Zum Test treten an: der Klassenprimus VW Polo, der Renault Clio und der Opel Corsa, jeweils in der 90 PS starken Benziner-Version.

Ergebnis-Zusammenfassung

Verglichen werden drei Fahrzeuge: Opel Corsa, Renault Clio und VW Polo. Bespannt werden sie jeweils mit zwei unterschiedlichen Wohnanhängern. Zum einen ist dies der Carado C 164 L, der max. 1.050 kg schwer sein darf, zum anderen der T@B 320 RS, der mit Auflastungsoption max. 1.000 kg wiegen darf. Die Zugfahrzeuge Corsa und Clio dürfen jeweils höchstens 1.200 kg an den Haken nehmen, der Polo immerhin noch 1.000 kg bei max. 12 % Steigung.

Alle drei Fahrzeuge haben ihre Stärken und Schwächen. Überraschend ist, wie spritzig die 66 kW (90 PS) Benziner mit Turboaufladung zur Sache gehen, werden sie gefordert und fleißig geschaltet. Am besten ist hier der Corsa, der auch noch am sparsamsten ist, gefolgt vom Polo. Den ADAC Pendeltest (Querstabilität nach definiertem Lenkimpuls) absolvieren die „Kleinen“ ebenfalls überraschend gut. Hier schlagen sich Clio und Polo am besten.

Einschränkungen haben Kleinwagen ganz klar bei der Zuladung des Zugfahrzeuges. Während Polo und Corsa neben zwei Erwachsenen über 300 bzw. 250 kg Zuladung erlauben, sind es beim Clio nur 197 kg, wenn man einen auf 1.000 kg beladenen Caravan anhängt.

Fahrkomfort ist nicht gleich Fahrkomfort. Natürlich verhält sich jedes der drei getesteten Zugfahrzeuge etwas anders. So bietet der Corsa mit dem Carado am Haken (vollbeladen) mit seinem komfortabel abgestimmten Fahrwerk gutes Abdämpfen von Einzelhindernissen und Querfugen. Die Insassen verspüren dafür ein leichtes Pendeln, ausgelöst durch Fahrbahnauswaschungen, Druck- und Sogwirkung schnell vorbeifahrender Fahrzeuge oder durch Windböen. Auch die Lenkung, die um die Null-Lage etwas gefühllos wirkt, hilft da dem Fahrer wenig. Anders sind hier Clio und Polo. Beide fahren mit straff ausgelegtem Fahrwerk etwas stabiler, dafür dringen Fahrbahnebenheiten eher zu den Insassen durch.

Dass die Bauform, das Fahrwerk und die Reifen des Wohnanhängers auf die Fahrstabilität einen Einfluss haben, zeigt die erneute Testfahrt mit dem kleineren T@B 320 RS und dem Corsa. Das leicht nervöse Pendeln ist mit diesem kleineren Anhänger deutlich weniger zu spüren.

Im Solobetrieb gehen alle drei Zugfahrzeuge genügsam mit dem Treibstoff um. Im Zugbetrieb ist der Corsa mit 10,9 Liter Superbenzin auf 100 km am sparsamsten. Der Polo nimmt sich 11,8 Liter und der Clio 12,4 Liter je 100 km. Die Bauform des Wohnanhängers (Carado gegen T@B) hatte nur geringen Einfluss auf den Treibstoffbedarf der Testfahrzeuge.

Bergpassagen meistern die drei befriedigend. Das Anfahren am Berg lässt die Kupplung schnell an Ihre Grenzen stoßen; der hohe Verschleiß macht mit beißendem Geruch auf sich aufmerksam. Berganfahren bei 12 % (so viel erlauben die Hersteller) schaffen alle drei noch passabel, bei größeren Steigungen zeigt der Clio als erster Schwächen. Nur mit deutlich erhöhter Motordrehzahl und daraus resultierendem Kupplungsverschleiß fährt der Clio mit Anhänger an.

Die Handbremse muss das Gespann beim ADAC Test auch bei einer 18%-Steigung noch sicher halten. Das schaffen nur Clio und Polo. Der Corsa hält das Gespann gerade noch so, hat aber keinerlei Reserven mehr. Die Bedienkräfte der Handbremshebel sind teilweise bei der Extremsteigung sehr hoch.

Bei allen drei Fahrzeugen sind die abnehmbaren Anhängerkupplungen in der jeweiligen Marken-Fachwerkstatt nachgerüstet worden. Die Strom-Steckerbelegungen sind beim Polo einwandfrei, beim Cosa und Clio fehlen das wichtige Dauerplus (z.B. für aktive Anhängerstabilisierungssysteme) und der Ladestrom.

Die Handhabung der Anhängerkupplungen ist beim Cosa und Polo einwandfrei. Beim Clio liegt die Stromsteckdose ungünstig, so dass die Schutzklappe beim Einstecken an den Heckspoiler drückt, zudem ist sie unüblich auf der rechten Seite angebracht. Dagegen funktioniert die Montage und Demontage der Anhängerkupplung beim Clio am problemlosesten. Nachteil ist jedoch, dass die Kupplungsaufnahmestelle am Heck immer sichtbar ist.

Bei den Pendelversuchen wurden die Tester überrascht. Die Fahrstabilität aller Testfahrzeuge liegt insgesamt auf gutem Niveau. Selbst Geschwindigkeiten von 100 km/h bringen die Zugfahrzeuge nicht in Bedrängnis. Am besten schneidet hier der Clio ab, gefolgt vom Polo. Auf dem dritten Platz liegt der Cosa, der aber immer noch ein befriedigendes Ergebnis einfährt. Auch die Größe des Wohnanhängers hat Einfluss auf die Ergebnisse. So rollt der „kleine“ T@B 320 Wohnanhänger nochmals besser hinter dem Corsa, was auch die Messergebnisse beim Pendeln bestätigen.

ADAC- Zugwagetest 2015, Kleinwagen (Noten und ADAC-Urteil - Kurztabelle)						
Zugwagenmodell		Notengewicht	Notengewicht Kategorien	OPEL Corsa 1.0 ECOTEC Direct Injection Turbo	Renault Clio Dynamique ENERGY TCe 90 eco	VW Polo 1.2 TSI BMT
Testkriterien	Gewichtung					
Antrieb		100%	20%	3,1	3,8	3,2
Komfort		100%	20%	3,2	3,2	3,1
Sicherheit		100%	40%	3,4	2,4	2,4
Nutzwert		100%	20%	2,3	3,3	3,0
Gesamtnote			100%	3,1	3,0	2,8
ADAC-Urteil				o	o	o

ADAC Bewertung				
++ sehr gut (0,6 – 1,5)	+ gut (1,6 – 2,5)	o befriedigend (2,6 – 3,5)	⊖ ausreichend (3,6 – 4,5)	- mangelhaft (4,6 – 5,5)

Fazit

Gespannfahrten mit Kleinwagen fordern den Fahrer deutlich mehr als mit größeren Zugfahrzeugen. Die Hauptursachen liegen auf der Hand. Das Gespann liegt etwas unruhiger auf der Straße, wenn die erlaubten 100 km/h gefahren werden. Auf Autobahnen mit leichter Steigung muss zudem öfter geschaltet werden, wenn man das Gespann stets auf konstanter Geschwindigkeit halten möchte.

Dennoch können die Testkandidaten Corsa und Polo selbst lange Autobahnpassagen mit großem Höhenunterschied und einer Steigung von bis zu 7 % durch Zurückschaltungen ohne nennenswerte Probleme bewältigen. Selbst der Clio mit seinen 898 ccm Hubraum und 135 Nm Drehmoment fällt gegenüber seinen Konkurrenten nur unwesentlich zurück.

Ideal ist das Reisen mit Hänger zu zweit oder zu dritt. So erlauben die Gespanne noch eine akzeptable Zuladung von 317 kg beim Opel Corsa, 251 kg beim VW Polo bei zwei Personen (inkl. Fahrer) an Bord. Laut Fahrzeugschein darf der Renault mit Hänger nur 2.488 kg wiegen. Somit darf er mit zwei Personen an Bord nur noch 197 kg Gepäck zuladen. Bei vier Personen ist er bereits ohne Gepäck schon an der Zuladungsgrenze.

Man reist entspannt mit den „Kleinwagengespannen“, wenn man im Verkehr mitschwimmt, anstatt permanent an der 100 km/h Grenze zu kratzen. Die verlorene Zeit ist zu vernachlässigen, aber der Verbrauchsunterschied liegt bei bis zu zwei Litern pro 100 km zwischen den beiden Fahrstilen.

Tipps für Gespannfahrer

- Das Gespannfahren sollte man üben. Selbst Vielfahrer sind mit dem Wohnanhänger in der Regel nur im Urlaub unterwegs, da fehlt die Routine. Der ADAC bietet deshalb spezielle Fahrtrainings in den Fahrsicherheitszentren an. Hier wird auch über die Beladung des Anhängers und die Ladungssicherung informiert. Dazu gibt es ADAC Camping Merkblätter.
- Kommt ein Gespann ins Schlingern, sei es durch Seitenwind, durch plötzliches Ausweichen oder durch zu hohe Geschwindigkeiten, ist die richtige Reaktion immer ein Tritt auf die Bremse. Gegenlenken oder Beschleunigen geht schief.
- Der technische Zustand des Anhängers muss vor jeder Fahrt überprüft werden. Besonders wichtig sind Luftdruck, Reifenalter, Beleuchtung und die Funktion der Auflaufbremse.
- Ebenfalls beachten sollte man, dass sich der Bremsweg aus 100 km/h beim Gespannfahren mit Auflaufbremse um ca. 10 Meter gegenüber einer Solofahrt verlängert. Besonders ungebremste Anhänger sind hierbei tückisch, da sie beim Bremsen massiv von hinten schieben und das Zugfahrzeug aus der Spur bringen können.
- Großen Einfluss auf den Fahrkomfort de Gespannes haben die Art des Anhängers sowie die Beladung von Anhänger und Zugfahrzeug. Schwere Gegenstände sollten möglichst immer in Achsnähe verzurrt werden. Ein unbeladenes Zugfahrzeug kann sich im Anhängerbetrieb ungünstig auf die gesamte Stabilität des Gespanns auswirken. Die Stützlast muss zum Fahrzeug passen und sollte 75 kg nicht übersteigen, um das händische Rangieren auf dem Stützrad nicht zu erschweren. Die Stützlast sollte man mittels Waage an der Deichsel messen und nicht am Stützrad.
- Unsichere Käufer eines Wohnanhängers sollten beim Händler nach Möglichkeit eine Probefahrt durchführen, um die Eignung ihres Pkw als Zugfahrzeug vor dem Kauf testen zu können.

Infos und Messdaten zu den drei Testfahrzeugen

DATEN UND MESSWERTE KLEINER ZUGFAHRZEUGE



**Opel Corsa
1.0 ECOTEC**

**Renault Clio
Dynamique**

**VW Polo
1,2 TSI BMT**

Fahrzeug Grundpreis	15 230 €	15 590 €	16 175 €
Fahrzeug Testwagenpreis	18 515 €	18 450 €	19 830 €
Preis für Anhängerkupplung	690 € (abnehmbar)	469 € + Einbau (abnehmbar)	760 € (abnehmbar)

Technische Daten

Motor	Dreizylinder Benzin	Dreizylinder Benzin	Vierzylinder Benzin
Hubraum	999 cm ³	898 cm ³	1197 cm ³
Leistung [kW]/[min-1]	66/3700-6000	66/5250	66/4800
Drehmoment [Nm]/[min-1]	170/1800-3700	135/2500	160/1400-4000
Getriebe	6-Gang- Handschaltung	5-Gang- Handschaltung	5-Gang- Handschaltung
Antrieb	Frontantrieb	Frontantrieb	Frontantrieb
Kraftstoffverbrauch nach Herstellerangabe io/ao/ges.	5,5/3,9/ 4,5 l/100 km	5,6/3,9/ 4,5 l/100 km	6,0/4,0/ 4,7 l/100 km
Emissionsklasse	Euro 6	Euro 5	Euro 6
Zul. Gesamtgewicht Zugfahrzeug**	1680 kg (1735 kg im Anhängerbetrieb)	1588 kg	1590 kg
Max. zul. Gesamtmasse Gespann**	2880 kg	2488 kg	2590 kg
Max. zul. Stützlast**	55/ 55 kg	75/ 75 kg	50/ 50 kg
Zulässige ungebremste Anhängelast	560 kg	540 kg	550 kg
Kofferraumvolumen normal/maximal/maximal dachhoch	235/560/ 1025 Liter	285/525/ 940 Liter	240/530/ 915 Liter
Tatsächlich maximale Kofferraum-Zuladung im Gespannbetrieb unter Berücksichtigung der jeweiligen Stützlast	392 kg	272* kg	376 kg
Zugfahrzeuggewicht inkl. Stützlast (Testgewicht/max. zulässiges solo/max. zuläs- siges im Gespannbetrieb)**	1600/1680/ 1735 kg	1484/1588/ 1488 kg	1524/1590/ 1590 kg
Zulässige gebremste Anhängelast bis 12 % (8 %)**	1200 kg	1200 kg	1000 kg (1100 kg)
Verbrauch EcoTest im Solo- betrieb	5,1 l/100 km	5,2 l/100 km	5,2 l/100 km
Verbrauch Gespann im Test- zustand, 100 % Autobahn	10,9 l/100 km	12,4 l/100 km	11,8 l/100 km

Alle gefetteten Messwerte wurden vom ADAC ermittelt

* Laut Fahrzeugschein darf der Renault Clio im Hängergespann nur 2488 kg wiegen. Bei einem Fahrzeug-Leergewicht von 1216 kg und einem 1000 kg schweren Wohnwagen verbleiben 272 kg Zuladung

**Laut Zulassungsbescheinigung Teil I

Einzelergebnisse Opel Corsa

Der Corsa darf maximal 1.200 kg ziehen. Sein 90 PS starker Dreizylinder Turbomotor zieht kraftvoll an und ist dabei auch noch sparsam. Zuladen darf der kleine Rüsselsheimer inkl. Fahrer weitere 392 kg. Sein Fahrwerk ist betont komfortabel ausgelegt. Alle Insassen werden auch im Hängerbetrieb etwas mehr verwöhnt als bei den Fahrzeugen der Konkurrenz. Bei den Pendelversuchen fällt er im Dreiervergleich leicht zurück. Für einen Kleinwagen liegt er dennoch auf einem hohen Niveau. Zu keinem Zeitpunkt war ein ESP-Eingriff erforderlich.

Kleinere Schwächen zeigt der Opel bei der Lenkanlage. Zwar ist die Lenkung sehr direkt, um die Null-Lage aber zu leichtgängig, was die Korrekturen auf den Autobahnen erschwert. Ebenfalls unangenehm empfanden die Testfahrer das leichte Pendeln bei 100 km/h auf der Autobahn mit dem Carado Wohnanhänger. Dieses Phänomen ist mit dem T@B 320 nicht nachstellbar.

- | | | |
|--|---|---|
| ✓ Kräftiger Motor | ! | Dauerplus Anhängerkupplung fehlt |
| ✓ Angemessener Verbrauch | ! | Handbremse bei Extremsteigung an der Grenze |
| ✓ Ausreichend Zuladung | ! | Lenkung bietet wenig Fahrbahnrückmeldung |
| ✓ Komfortables Fahrwerk | | |
| ✓ Aufnahmebereich der demontierten Anhängerkupplung dezent, von außen kaum sichtbar. | | |

Einzelergebnisse Renault Clio

Bei den Pendelversuchen macht der Clio eine gute Figur. Lenkung und Fahrwerk des Franzosen können ebenfalls durchaus überzeugen. Als Zugfahrzeug für große, schwere Anhänger tut sich der Clio allerdings schwer. Der 898-ccm-Motor mit seinen 90 PS ist etwas zu schwach, um schwierige Passstraßen souverän zu meistern. Ein weiteres Manko des kleinen Franzosen ist die geringe Zuladung. Werden die tatsächlich erlaubten 1.200 kg an der Anhängerkupplung befestigt, dürfen neben dem Fahrer nur noch 72 kg zugeladen werden. Das Fahren mit schwereren Anhängern ist anstrengend. Schon leichte Steigungen zwingen den Fahrer zum Zurückschalten. Tipp: Besonders für den Renault Clio gilt, Mitschwimmen im Verkehr ist weitaus besser als permanent Tempo 100 fahren zu wollen.

- | | | |
|---------------------------------|---|---|
| ✓ Fahrstabilität Pendelversuche | ! | Geringe Zuladung |
| ✓ Montage Anhängerkupplung | ! | Hoher Verbrauch im Hängerbetrieb |
| | ! | Dauerplus Anhängerkupplung fehlt |
| | ! | Schwacher Motor |
| | ! | Bedienung der Anhängersteckdose umständlich |

Einzelergebnisse VW Polo

Wirkliche Schwächen leistet sich der kleine Wolfsburger nicht. Motor und Getriebe sind harmonisch abgestimmt, die direkte Lenkung liefert für den Fahrer eine gute Rückmeldung von der Straße. Beide Wohnanhänger laufen sauber hinter dem Polo her. Zugegeben, der Polo darf nur 1.000 kg ziehen, das reicht in den meisten Fällen aber auch völlig aus. Sein sportlich, straffes Fahrwerk schüttelt die Insassen auf schlechten Strecken mehr durch, als dies beispielsweise beim Corsa der Fall ist. Einzig der Verbrauch des 1.2-Liter-Vierzylinder-Benziners ist nicht mehr ganz auf der Höhe der Zeit.

- ✓ Fahrstabilität Pendelversuche ! Hoher Verbrauch im Anhängerbetrieb
- ✓ Fahrsicherheit
- ✓ Stromstecker der Anhängerkupplung mit Dauerplus
- ✓ Aufnahmebereich der demontierten Anhängerkupplung von außen weitgehend verborgen

Testdurchführung und Detailergebnisse

Die Test-Zugfahrzeuge werden zunächst im ADAC Autotest auf Herz und Nieren geprüft. Ergänzend durch zusätzliche Kriterien für den Hängerbetrieb. Vor Testbeginn werden relevante technische Daten wie Zuladung, Stützlast, Gesamtgewicht, Achslasten ermittelt und mit den offiziellen Herstellerangaben verglichen. Alle Fahrzeuge werden für die Tests mit den Wohnanhängern mit einem Gewicht von je 1.000 kg gefahren. Bei der Beladung wurde auf eine optimale Gewichtsverteilung geachtet. Die Stützlast wird auf 50 kg beim Polo, 55 kg beim Corsa und auf 75 kg beim Clio eingestellt. Die Reifendrucke werden den Vorgaben entsprechend angepasst.

1. Kofferraum / Zuladung

Gerade bei Wohnanhänger-Betrieb sind Kofferraumvolumen und Zuladung wichtige Kriterien für die Eignung als Reisefahrzeug. Die mögliche Zuladung ergibt sich aus der Differenz zwischen dem zulässigen Gesamtgewicht laut Fahrzeugschein (teilweise abweichend im Hängerbetrieb) und dem tatsächlichen Fahrzeugleergewicht des Testfahrzeuges.

Für den Test werden die Fahrzeuge folgendermaßen beladen: Fahrer und Beifahrer zusammen 150 kg. Auf der Anhängerkupplung liegt die Stützlast von 50 bzw. 55 oder 75 kg (je nach Fahrzeugmodell) des Hängers auf. Beladen wird das Fahrzeug entweder bis zum zulässigen Gesamtgewicht oder bis eine der zulässigen Achslasten erreicht wird.

Der Corsa bietet zwar den kleinsten Kofferraum, doch mit umgeklappten Sitzen den größten Stauraum. Bei der Zuladung lässt er die beiden Mitbewerber im Regen stehen. Besonders der Clio könnte die Reisenden vor ein Problem stellen. Das Gespanngewicht darf 2.488 kg nicht überschreiten. Bei einem Anhänger mit einem Gewicht von 1.000 kg und einem Fahrzeugleergewicht (gewogen) inkl. Fahrer von 1.216 kg bleiben 272 kg für Beifahrer und Gepäck übrig. Somit darf er mit zwei bzw. einem Beifahrer (à 75 kg) an Bord nur noch 122 bzw. 197 kg für Gepäck zuladen. Deutlich besser sind hier der Opel Corsa mit 317 bzw. 242 kg und der VW Polo mit 251 bzw. 176 kg aufgestellt.

2. Kraftstoffverbrauch

Der Kraftstoffverbrauch hat einen erheblichen Einfluss auf die Betriebskosten eines Fahrzeuges. Gerade im Wohnanhänger-Betrieb steigt dieser deutlich an. Die Angaben werden wie folgt ermittelt:

- Solobetrieb: Werte stammen aus dem ADAC EcoTest.
- Hängerbetrieb gemischt: Hier werden die Gespanne zu 50 % auf der Autobahn bis zu 100 km/h, 40 % auf Landstraße mit bis zu 80 km/h gefahren. Die restlichen 10 % sind Stadt- und Rangierfahrten.
- Hängerbetrieb Langstrecke: Reiner Autobahnbetrieb mit bis zu 100 km/h.

Der Kraftstoffverbrauch im Hängerbetrieb wird beim VW Polo mittels Bordcomputer und Nachtankverfahren ermittelt, bei Clio und Corsa mittels OBD Verbrauchsmessgerät „Modern Drive“ und Nachtankverfahren.

Der Corsa hat den sparsamsten Motor im Dreiervergleich. Besonders beim Autobahnverbrauchstest mit Anhänger ist er 0,9 bzw. 1,5 Liter je 100 Kilometer sparsamer als seine Kontrahenten Polo und Clio.

3. Steigung durchfahren

Das Durchfahren von Steigungen ist oftmals im Hänger-Alltag ein kritischer Punkt. Zwar beschränken die Hersteller in der Regel die zulässige Anhängelast in Abhängigkeit der Steigung. Eine genaue Kenntnis der lokalen Steigungen auf der Urlaubsrouten und insbesondere auf den angesteuerten Campingplätzen fehlt jedoch meist. Deshalb spielt dabei ein Antrieb mit passender Getriebeabstufung eine wichtige Rolle.

Die Bewertung des Kriteriums setzt sich aus zwei Teilen zusammen. Jeweils subjektiv bewertet wird das Durchfahren einer Steigung mit Vollgas von 0 bis 18 % mit 40 km/h (2. Gang bei Schaltgetriebe) und mit 60 km/h (im 3. Gang bei Schaltgetriebe).

Das Durchfahren der Berg-Teststrecke von bis zu 18 % meistern alle Testkandidaten noch befriedigend. Im zweiten Gang bei 40 km/h fallen alle drei Fahrzeuge etwas zurück. Im dritten Gang und bei 60 km/h ist die Durchfahrt mit allen Fahrzeugen immer noch möglich, jedoch auch mit einem deutlichen Geschwindigkeitsabfall verbunden. Der Clio hat hier subjektiv die größte Mühe, den Berg zu erklimmen.

4. Motorbremswirkung im Hängerbetrieb

Trotz Auflaufbremse im Anhänger wird das Bremssystem des Zugfahrzeuges deutlich mehr beansprucht als im Solobetrieb. Aus diesem Grund ist es wichtig, die Betriebsbremse nicht dauerhaft bei Bergabfahrten zu nutzen, um eine Überlastung und damit den Verlust der Bremswirkung zu vermeiden. Die Bremswirkung des Motors sollte daher zur Entlastung der Betriebsbremse beitragen und auch genutzt werden.

Die Motorbremse wird subjektiv im ersten und zweiten Gang bei 18 % Gefälle beginnend und dann bei geringer werdendem Gefälle ermittelt.

Alle drei Testfahrzeuge haben kein besonders hohes Motorbremsmoment. Das liegt an den effizienten und reiboptimierten Verbrennungsmotoren. Während Cosa und Polo am Testhügel im ersten Gang gerade noch im erlaubten Drehzahlbereich laufen, muss beim Clio gebremst werden, um den Motor vor dem Überdrehungstod zu schützen. In der Praxis sollte der Fahrer beim steilen Bergabfahren schon deutlich vor dem letzten Viertel des Drehzahlbereiches die Betriebsbremse zusätzlich zur Geschwindigkeitsreduzierung nutzen.

5. Feststellbremse und Anfahren am Berg

Die Haltekraft der Handbremse und das Anfahren am Berg sind besonders wichtig. Hier kann nicht ausgeschlossen werden, dass in deutlich steilerem Gelände als dem vom Hersteller vorgegebenen Maximum von 12 % das Fahrzeug abgestellt oder manövriert werden muss. Bewertet wird die Haltekraft der Feststellbremse, des Hillholders (falls vorhanden) und die Anfahrbarkeit bei einer Steigung von 12 % bis 18 % mit Gespann.

Beim Testhügel mit 12 % Steigung hält die Handbremse alle drei Testfahrzeuge sicher. Bei 18 % kommt der Opel Corsa an seine Grenzen und kann das Gespann gerade noch so halten. Doch sehr vertrauenswürdig ist das nicht. Sollte das Gespann tatsächlich an einem steilen Berg abgestellt werden müssen, ist es ratsam, immer die Hängerbremse einzusetzen und mit Keilen das Gespann vor dem Wegrollen zu sichern; beim Corsa ein „Muss“.

Die manuell bedienbaren Handbremsen der Testkandidaten (wirken bei allen Fahrzeugen auf die Hinterachse) sind bis zu einer Steigung von 12 % noch leicht bzw. mit leicht erhöhten Kräften zu bedienen. Wird der Hang steiler, steigen auch die Bedienkräfte deutlich an. Beim Lösen der Handbremse müssen sogar noch mehr Kraft aufgebracht werden.

Das Anfahren am 12 % Testhang ist mit erhöhter Drehzahl bei allen drei Zugfahrzeugen problemlos möglich. Bei zunehmender Steigung muss beim Anfahren die Motordrehzahl erhöht

werden. Die Kupplung fungiert hier als Drehmomentwandler und fängt recht bald an zu stinken (verschleißintensiver Kupplungsbrand).

Der Corsa lässt sich am 18 % Testhang mit der geringsten Anfahrtdrehzahl starten, hat dann (nach geschlossener Kupplung) aber nur einen sehr geringen Geschwindigkeitszuwachs bis ca. 30 km/h. Der Polo fährt mit mittlerer Drehzahl mit Kupplungsbrand und durchdrehenden Antriebsreifen an. Der Renault hat aufgrund seines niedrigen Drehmomentes die größten Anfahrprobleme. Mit ca. 4.000 U/min fährt der Clio an und sorgt für hohen Kupplungsverschleiß. Die Geschwindigkeitszunahme nach dem Anfahren fällt bei Clio äußerst bescheiden aus.

Alle drei Fahrzeuge sind mit einem Hillholder ausgestattet, die bei 18 % Steigung das Gespann sicher am Berg halten.

6. Fahrkomfort

Während die Zugfahrzeuge im Solobetrieb einen guten bis befriedigenden Fahrkomfort bieten, verändert sich das beim Anhängen eines 1.000 kg schweren Wohnwagen erheblich. Wenngleich Komfort nicht direkt sicherheitsrelevant ist, so hat er doch insbesondere auf langen Urlaubsfahrten großen Einfluss auf das Wohlbefinden der Reisenden. Dies gilt vor allem für die Fondpassagiere.

Bewertet werden subjektiv durch zwei Tester (Fahrer und Mitfahrer auf der Rückbank) der Federungs- und Sitzkomfort sowie die Geräusentwicklung im Innenraum.

Auffällig ist der Corsa, der mit seinem komfortablen Fahrwerk geschmeidiger über Unebenheiten fährt, dafür aber anfälliger (zumindest mit dem Carado Anhänger) auf Spurrillen, Seitenwind und überholende Fahrzeuge reagiert.

7. Fahrstabilität

Bei der Fahrstabilität wird untersucht, wie das Zugfahrzeug mit dem Anhänger (100 km/h-Zulassung, mit Reibdämpfung) auf einen definierten Lenkimpuls des Fahrers reagiert. Die Untersuchung wird in Anlehnung an die DIN 9815 durchgeführt. Der Test entspricht dem plötzlichen Ausweichen vor einem Hindernis oder einer Windböe. Die Versuche werden mit den Geschwindigkeiten 80, 90 und 100 km/h durchgeführt. Die Anfangsquerverbeschleunigung, angeregt vom Zugfahrzeug, liegt bei 0,4 g auf der Anhängerachse.

Bewertet wird die Höhe des Dämpfungsmaßes (Abnahme der Pendelbewegung des Anhängers). Die Wohnanhänger sind im Test mit einem Kupplungsschlingerdämpfer ausgerüstet.

Bewertung Dämpfung:

Sehr gute Dämpfung	größer/gleich 0,228
keine Dämpfung	0,000

Das Ergebnis fällt positiv aus. Die Fahrstabilität aller Testfahrzeuge liegt insgesamt auf gutem Niveau. Selbst Geschwindigkeiten von 100 km/h bringen die Zugfahrzeuge nicht in Bedrängnis. Am besten schneidet hier der Clio ab, gefolgt vom Polo. Am Ende des Dreiervergleichs liegt der Cosa, der aber immer noch ein befriedigendes Ergebnis einfährt. Bei Deaktivierung der Schlingerdämpfer des Anhängers sind die Pendelantworten deutlich intensiver und länger. Übertreiben sollte es der Gespannfahrer aber nicht. Je höher die Geschwindigkeit, desto heftiger fallen die Pendelantworten auf einen Lenkimpuls des Hängers aus. Sollte sich ein Gespann aufschaukeln, so hilft nur der Tritt auf die Bremse – unabhängig von der Größe des Zugfahrzeuges.

8. Fahrleistung / Bremsen / Innengeräusche / Wendekreis / U-Turn

Überwiegend werden Zugfahrzeuge im Solobetrieb genutzt. In Anlehnung an den ADAC Autotest werden neben den Innengeräuschen und dem simulierten Überholvorgang von 60 bis 100 km/h auch die Bremsen von 100 auf 0 km/h getestet. Wie verhält es sich mit dem Wendekreis der Testfahrzeuge?

Die Messwerte für Bremsen, Fahrleistungen, Innengeräusch und Wendekreis sind in den jeweiligen ADAC Autotests nachzuschlagen.

Der Geräuschpegel im Gespannbetrieb bei 100 km/h liegt auf einem niedrigen Niveau. Bei höherer Leistungsanforderung entwickeln die Motoren zwei eine größere Geräuschkulisse, eine Unterhaltung der Fahrzeuginsassen ist dennoch gut möglich.

Der U-Turn, also eine 180° Wende mit vollem Lenkeinschlag, ist bei allen Testkandidaten unabhängig vom getesteten Wohnanhängermodell problemlos möglich.

9. Anhängervorrichtung

Beim Clio ist die Montage der abnehmbaren Anhängerkupplung am einfachsten. Staubschutz entfernen, Kupplung einsetzen, Einrasten und Verschließen, fertig. Weniger komfortabel ist dies beim Corsa und Polo. Zur Montage muss man sich auf den Boden legen. Auch hier ist das Einrasten und Verriegeln mittels Schlüsselschalter einfach.

Die Handhabung der Anhängerkupplungen ist beim Corsa und Polo einwandfrei. Beim Clio liegt die Stromsteckdose leider so ungünstig, dass die Schutzklappe beim Einstecken an den Heckspoiler drückt. Zudem ist die Steckdose auf der rechten Seite angebracht. Praktisch ist das nicht.

Die Strom-Steckerbelegungen sind beim Polo einwandfrei, beim Cosa und Clio fehlen das wichtige Dauerplus (z.B. für aktive Anhängerstabilisierungssysteme) und der Ladestrom. Die Kugelkopfsollhöhe erfüllen alle drei Fahrzeuge im beladenen Zustand (Testgewicht).