

Farbe bekennen Freie Fahrt für Reisemobile in Umweltzonen

JANUAR 1 2009 € 3,50 Österreich € 3,90 · Schweiz sfr 6,90 · Belgien, Luxemburg € 4,15 · Holland € 4,45
Ital./Span./Port. (cont.) € 4,75 · Finnland € 5,50 · Schweden skr 45,00 · Norwegen nkr 47,00

www.reisemobil-international.de

REISE MOBIL

INTERNATIONAL

E 19189

Protest-
Vignette zum
Ausschneiden
im Heft



Thermographie Heizen
Sie zum Fenster raus?

Stellplatz-Check
Süd-Schwarzwald

Basiswissen
Aufbau-Batterien
im Vergleich

Einbautipps
Nachrüst-Hubstützen

Profitest

Schöner wohnen in der neuen B-Klasse

Schon gesehen: Modelle 2009 Erste Premieren für...

Sonderdruck

ROADMASTER®

... getestet und für gut befunden!

... denn das Gute liegt so nah



Gewinnen Sie einen Tikro
mit mobil reisen plus
bevorzugt unterwegs

SA 31 DEZEMBER



Straßenmeister

Fast etwas antiquiert. Beim Vergleich einer modernen Mehrlenker- mit einer Blattfeder-Achse wirkt Letztere beinahe wie ein technisches Fossil. Aber Blattfederfahrwerke bewähren sich nach wie vor in Millionen Fahrzeugen: Sie sind günstig und anspruchslos, nahezu wartungsfrei. In Reisemobilen halten sie die Reifen der Hinterachse verlässlich in der Spur und tragen das gewaltige Gewicht des Aufbaus auf ihren Schultern.

Allerdings: Blattfedern stehen in dem Ruf, nicht immer besten Reisekomfort zu gewähren. Meist sind sie in ihrer Härte auf die maximale Nutzlast der Fahrzeuge ausgelegt. Bleibt das Fahrzeug leer, sprechen sie nur hölzern an und federn recht hart. Zudem neigen sich Blatt-gefederte Fahrzeuge in Kurven gern deutlich zur Seite, sie wanken beim Gegenlenken überdeutlich zurück. Das ist zwar mehr unangenehm als gefährlich, vor allem aber ist es überflüssig.

Dies zumindest behauptet Andreas Müller. Ihm gehören seit kurzem die Patentrechte für das Roadmaster-System, aktuell baut er

ein Händlernetz dafür. Seit einigen Jahren rüstet der Feder-Fachmann Geld- und Werttransporter in Russland und Georgien mit dem Fahrwerkstuning aus. Der Anspruch seiner exklusiven Kunden ist klar definiert: Sie wünschen ein besseres Fahrverhalten ihrer schweren, gepanzerten Fahrzeuge, besonders für schnelle Fluchten.

Was also versteckt sich hinter dem Begriff Roadmaster? Zumindest einige Reisemobilisten dürften ihn kennen. Der Name fiel schon Mitte der 90er Jahre an Stammtischen offroad-begeisterter Geländewagenfahrer und geistert seither durch so manches Internet-Forum. Die Botschaft: Roadmaster soll Erstaunliches im Blattfeder-Fahrwerk bewirken. Was genau, weiß allerdings kaum jemand so genau.

Dabei lässt sich der Roadmaster bis zu seiner Erfindung zurückverfolgen: In den 70er Jahren musste der Südafrikaner Harold Schana seinem Land in einem unsäglichen Scharmüt-



Die Montage:

Andreas Müller bietet für nahezu jeden Transporter einen speziell zugeschnittenen Einbau-Kit des Roadmasters an. Bei seiner aktuellen Version lässt sich der Federaugen-Bügel demontieren. Das vereinfacht den Einbau bei vielen Transportern deutlich, weil dadurch die Federaugen der Serienfeder nicht gelöst werden müssen.

Abhängig vom Fahrzeugtyp kostet der Roadmaster zwischen 550 und 1.100 Euro. Für den Einbau verlangt eine Fachwerkstatt zwischen 120 und 200 Euro. Das Teilegutachten ist eintragungspflichtig. www.roadmaster.de.

1 Vorbereitung: Die Reifen sind demontiert, das Fahrzeug aufgebockt und gesichert. Jetzt gilt es, die U-Bügel des Federpakets zu lösen.

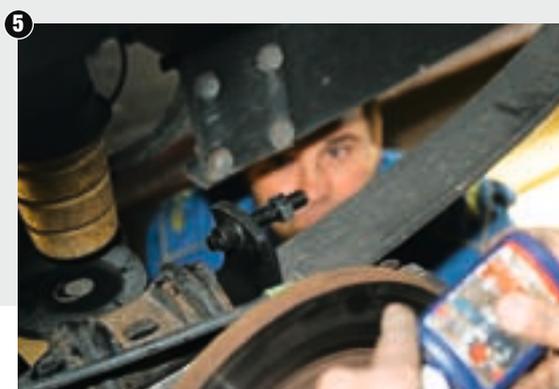
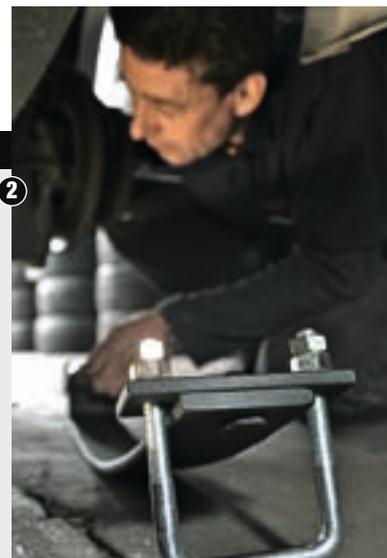
2 Platzierung: Nun wird das Federpaket leicht abgesenkt, das DC-Blatt kann jetzt auf der Achse platziert werden.

3 Hinterer Teil: Der teilbare Federaugen-D-Bügel lässt sich in diesem Stadium über das hintere Federauge schieben und wieder verschrauben.

4 Vorderer Teil: Über den Bügel am vorderen Teil der Blattfeder lässt sich nun die Vorspannung (bei entspannter Feder) einstellen.

5 Schraubensicherung: Bevor die XX-Spiralfeder (siehe Bild) montiert werden kann, muss Loctite aufgebracht werden. Das sichert die Kontermuttern.

6 Feintuning: Jetzt gilt es, die Vorspannung der Feder auf den jeweiligen Fahrzeugtyp exakt einzustellen.



zel beistehen. Diese Ausnahmesituation weckte seinen Erfindergeist: Schana hatte sich über sein provisorisch auf einen Hänger montiertes Geschütz geärgert. Beim Abfeuern kippte der gewaltige Rückschlag den Hänger regelmäßig in den Wüstensand. In seiner Not verspannte Schana die Blatt- mit Spiralfedern – und siehe da: Der Hänger blieb stehen.

Seine Idee ließ Schana auch in friedlicheren Zeiten nicht los. In seiner Heimat rollen mit Fracht und Menschen hoffnungslos überladene Pick-ups, Busse und Kleinlaster über gefährliche Schlaglochpisten. Mit dem Roadmaster gelang es dem Südafrikaner, Fahrzeuge sicherer zu machen. In den 90er Jahren exportierte Schana seine Idee nach Europa. Stark reduziert betrachtet, ist der Roadmaster lediglich eine Spiralfeder,

der, welche Blattfedern leicht vorspannt. Dadurch soll sich das Ansprechverhalten verbessern, in schnellen Wechselkurven der Aufbau weniger wanken.

Leere Versprechungen? Reisemobil International machte die Probe aufs Exempel und spendierte einem Dethleffs Van einen Roadmaster. Insgesamt ging die Montage locker von der Hand, es galt lediglich, einige Kniffe zu beachten. Daher empfiehlt Andreas Müller, den Einbau von geschulten Monteuren durchführen zu lassen, welche die entscheidende Feinabstimmung des Fahrwerks beherrschen.

Die ersten Fahrversuche mit dem Roadmaster überraschten auch erfahrene Testredakteure. Tatsächlich absorbiert die Federung im Heck nun selbst kleinere Fahrbahnebenheiten, wirkt insgesamt

feinfühlig und deutlich aktiver. Zudem präsentiert sich die Straßenlage spürbar satter.

Bei schnellen Lenkbewegungen, etwa einem überhasteten Spurwechsel oder beim Ausweichen um ein Hindernis, neigt der Aufbau nun sehr viel weniger zum Wanken und stabilisiert sich schneller wieder in seine Nulllage. Tiefe Spurrillen ignoriert der Dethleffs zwar nicht völlig, folgt ihnen aber sehr viel moderater als ohne Roadmaster.

Kein bisschen antiquiert: Der Roadmaster wertet Blattfeder-Fahrwerke deutlich auf. Er stellt besonders für Reisemobilisten eine Alternative dar, die das Fahrwerk ihres Mobils aufwerten wollen, auf die Niveauerhöhung einer Luftfeder aber verzichten können. kk