

Der Koffer fürs Bike

Quadratisch, praktisch, gut: Eckige Formen erlauben optimale Raumausnutzung.

Fotos: Wek

Wer sich bei der Frage »Aerodynamik oder größtmögliches Ladevolumen« beim Kauf eines geschlossenen Hängers zu Gunsten des Nutzwertes entscheidet, kommt um einen traditionellen Kofferanhänger wie den »Barthau-Cargo-Koffer« nicht herum. Er zeichnet sich durch ein günstiges Nutzmasse-Eigengewicht-Verhältnis sowie viele pfiffige Details aus.

Zu denen gehört auch die über die gesamte Hecköffnung reichende optionale Ladeklappe. Die ermöglicht das Auffahren selbst schwerer Motorräder durch nur eine Person. Die Maschinen werden einfach bis in die Vorderradhalterung gefahren, stehen dort erst einmal sicher und können dann mit Gurten verzurt werden.

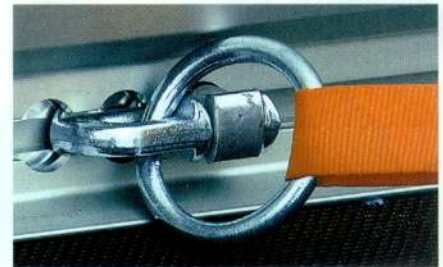
Sicheren Halt für die Zurrgurte bietet das »Barthau-Topp-Zurr24«-Verzurrsystem, bei dem solide Ösenfittings an beliebiger Stelle in Zurrleisten eingeklickt werden können. So



lassen sich die Gurte stets an geeigneter Stelle befestigen, ein Scheuern an empfindlichen Motorradteilen wird so ausgeschlossen.

Zur Unterstützung beim Öffnen dienen Gasfedern, die Ladeklappe ist so angeschlagen, dass der Übergang zum Ladeboden absolut spaltfrei ist. Nur ein kleines Detail, wem aber schon mal eine Schraube in den Spalt gefallen ist und der dann versucht hat, die Klappe zu schließen, weiß das zu schät-

Große Klappe: Wenn die Hecktür als Ladeklappe dient, wird das Beladen zum Kinderspiel. Für die Ladungssicherung bieten die variablen Topp-Zurr-Ösen den Spanngurten optimalen Halt an beliebiger Stelle.



zen. Standardmäßig gibt es den praktischen Koffer mit hinterer Doppelflügeltür, die Beladung erfolgt dann über Auffahrschienen. Der Aufbau besteht aus

GFK-beschichteten Multiplex-Platten, die in einem Rahmen aus Aluminiumprofilen wetterfest verklebt sind.

Das Programm reicht vom einachsigen Tieflader CT 1351 mit einer Ladelänge von 2,51 m und einer für ein Motorrad idealen Breite von 1,26 m bis hin zum innen 5,21 m langen und 1,86 m breiten CT 2702 Tandemtief- lader. Alle Modelle sind werksseitig gebremst, die Leergewichte reichen von 480 bis 1162 kg, die möglichen Nutzlasten von 890 bis 1538 kg. Die Preisskala beginnt bei 3900 Euro für den kleinsten Koffer in Standardausführung und endet bei rund 5700 Euro für die großen Tandemhänger. Aufgrund

der Angebotsvielfalt und des lieferbaren Zubehörs wird der Preis für jeden Hänger individuell errechnet. Infos: www.barthau.de. *D.W. Köster*

Es lebe der Campi

Extra-Gepäckraum auf einem Rad war im Ostblock Usus und auch im Westen bis in die 70er Jahre erfolgreich. Der Einradanhänger als »Campi«, »Motorkuli« oder »PAV« verschlang jede Menge Camping-

Gepäck und folgte dem Motorrad wie ein braver Dackel. Dabei beeinflussten die in der Spur des Motorrads laufenden Hänger die Fahreigenschaften kaum spürbar.

Bis zu einer Gesetzesnovelle im



Frühjahr 1973 konnten einige Einräder ihren Markt erobern, weil sie nach den Buchstaben des Gesetzes gar nicht als Anhänger galten. Als »Mobile Gepäckbrücke« waren sie von Zulassungsvorschriften und Geschwindigkeitsgrenzen befreit.

Heute unterliegen die einrädri- gen Anhänger den Vorschriften der StVZO. Die bürokratischen Hürden hat Walter Lenke mit seinem »WM-Trailer« genommen und bietet die optisch dem DDR-Hänger Campi ähnlichen Einradanhänger für viele Motorräder an. Als spielfreie Kupplung fungiert ein Kardangelenk. Walter Lenke hat den Hänger bis Tempo 200 km/h getestet und betont die guten Fahreigenschaften seiner Konstruktion. Gerade mal 30 Kilo wiegt der fahrende Kofferraum und bietet dabei



Der WM-Trailer passt optisch gut zur Zugmaschine. Leider setzt die unsinnige deutsche 60-km/h-Regel dem flotten Hänger-Spaß ein frühes Ende.

Platz für 240 Liter Gepäck. Allerdings ist die Zuladung auf 40 Kilo begrenzt. Gefedert wird der Hänger über eine Einarmschwinge mit Zentralfederbein. Der Nachläufer wird als Bausatz zu Preisen ab 2299 Euro geliefert, die Kupplungen fertigt Lenke individuell an. Infos: www.WM-Trailer.de. *D.K.*