



# MEHR ALS

01

## WIE DER TRANSPORTANHÄNGER VON SCHAMBECK DAS HOBBY SCHÖNER MACHT

# HINTEN DRAN

Für Rico Priesnitz gilt als höchstes Gut – neben Gesundheit – vor allem die Freizeit. Gemeinsam mit Familie und Freunden genießen zu können. Dazu kommt das Verlangen nach Freiheit und Natur wie auch der Wunsch autonom und autark für sein Hobby zu sein.

**Die Überlegungen waren:** Wie kann ich mehr Zeit für Freunde und Familie gewinnen. Letztlich vielleicht sogar auf dem Modellflugplatz die Nettoflugzeit erhöhen? Eine schier unlösbare Aufgabe, könnte man meinen. Aber weit gefehlt! Es galt lediglich die Prozesse bei der Ausübung des Hobbys zu optimieren. Die gewonnene Zeit ließ sich dann in Familie, Freunde und den Aufenthalt in der Natur investieren.

Da ich hauptsächlich mit Großseglern unterwegs bin, beanspruchen Vorbereitung und Aufwand, bis man endlich in der Luft ist, enorm viel Zeit. Das Auto packen und entpacken wird zum Tetris-Spiel. Hinzu kommt, dass der Platz im Auto für weitere Personen sehr eingeschränkt ist. Ich habe auch schon oft beobachtet, dass Autos so voll gepackt werden, dass die eingeschränkten Sichtverhältnisse die Unfallgefahr wesentlich erhöhen. Nun kam ich auf die Idee, die Probleme beim Transport der Modelle mit einem Anhänger zu lösen. Doch bei allen namhaften Anbietern fand ich nichts, wonach ich in punkto Größe und Händelbarkeit suchte. Entweder war der Koffer zu groß oder zu klein, meistens aber viel zu schwer, um ihn im Gelände zu

manövrieren. Fündig wurde ich bei Florian Schambeck Luftsporttechnik, der einen genau auf die Bedürfnisse von Modellflugzeugen entwickelten Anhänger anbietet.

Dabei handelt es sich um einen Einachs-Koffernhänger mit einer Gesamtlänge von 4,9 Metern, einer Gesamthöhe von 2,02 Metern und einer Breite von 1,65 Metern. Das Eigengewicht von nur 380 Kilogramm ist sehr gering. Somit ein Garant für gutes Handling im Gelände. Durch das geringe Gewicht erhält der Anhänger für die meisten PKW eine Zulassung von 100 Stundenkilometern. Um ihn jedoch so schnell ziehen zu dürfen, darf der Anhänger folgende errechnete Gesamtmasse nicht überschreiten: Gesamtmasse Anhänger  $\leq 0,3 \times$  Gesamtmasse des Zugfahrzeuges. In meinem Fall:  $0,3 \times 1.700 \text{ kg} = 510 \text{ Kilogramm}$ . Da pro Großmodell im Schnitt mit 20 Kilogramm gerechnet werden kann, hat man sehr viel Luft zum Grenzwert.

02



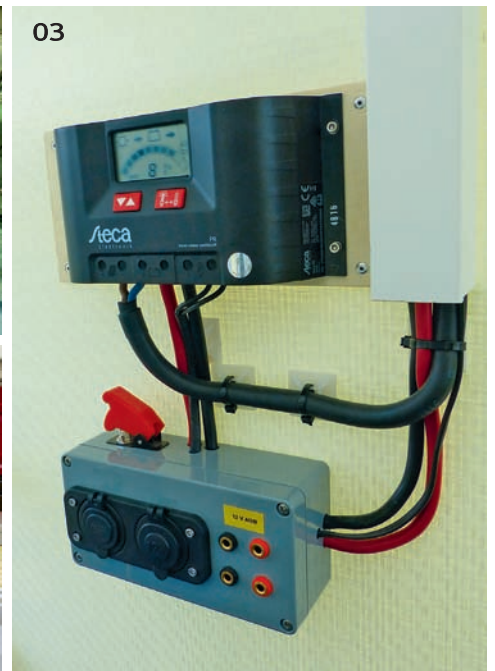
**01+02 |** So entspannt kann der Transport von mehreren Flugmodellen sein



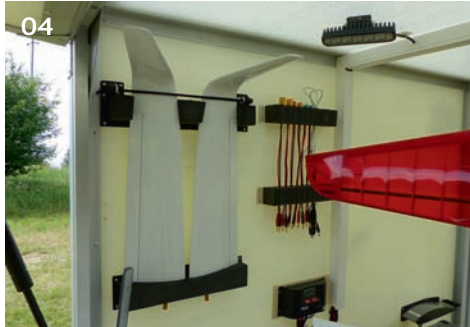
01



02



03



04



05

**01** | Die Auslegung der Bereifung wirkt sich positiv auf die Dämpfung des Anhängers aus **02** | Fahrzeugleichtbau vom Feinsten mit hochwertigen Aluprofilen und Gummifederung der Achse **03** | Dem Innenausbau sind keine Grenzen gesetzt. Hier der Solarladeregler und die Verteileinheit **04** | Flächenhalter und Ladekabelaufbewahrung an der Innenrückwand **05** | Der Innenausbau entsteht durch Aluprofilschensysteme, Halter aus Moosgummi und Sperrholz

Sollte dieser überschritten werden – weil man ein leichteres Zugfahrzeug besitzt – kann der Schambeck-Anhänger auch gebremst bestellt werden. Damit kann man bis zur Belastungsgrenze der Achse zuladen.

Der Koffer ist aus „MonoPan“-Wabenisoliertplatten aufgebaut, mit den Maßen 4 x 1,65 x 1,41 Meter. Durch Verwendung dieser Isolierplatten ist eine Schwitzwasserbildung ausgeschlossen,

was die Elektronik der Modelle schützt. Außerdem wird durch die Platten ein starkes Aufheizen der Innenluft des Anhängers vermieden – kein Vergleich zu im Auto gelagerten Modellen. Sehr bemerkenswert ist die aerodynamisch geformte vordere GFK-Hutze des Anhängers. Diese lässt ihn nicht nur formschön aussehen, sondern reduziert den Luftwiderstand erheblich und damit auch den Kraftstoffverbrauch. Auch der

Fahrkomfort wird dadurch stark verbessert, da die Luftverwirbelung und deren Wirbelschleppe an der Anhängerfront stark verringert werden. Ein Schlingern oder gar unruhiges Fahrverhalten ist somit ausgeschlossen.

Den größten Komfort bilden für mich die auf beiden Seiten vorhandenen Flügeltüren. Dadurch lassen sich die Modelle sicher ausladen. Außerdem hat man gleichzeitig einen perfekten Sonnenschutz und bei Regen einen sicheren Unterschlupf. Da kann dann auch kein Wasser in den Anhänger eindringen. Die beiden Flügeltüren sind mit je zwei Gasdruckdämpfern abgestützt. Ein Zentralverschluss-Drehriegel mit einem Schloss ist auch montiert, so kann der Anhänger verschlossen werden. Beim Innenausbau sind keine Grenzen gesetzt. Doch sollte auf Leichtbau geachtet werden. Als ideal haben sich hierbei Aluprofilsysteme erwiesen. Auch Moosgummiplatten und Pappelsperrholz eignen sich hervorragend für den Aufbau von Halterungen.

Das Problem der mobilen Stromversorgung löst der Anhänger klimaneutral in Form einer installierten Solaranlage. Ein Solarpanel auf dem Anhängerdach speist über einen Solarladeregler einen Pufferakku. Ich verwende ein 240-Watt-Panel und nur einen 75 Amperestunden großen Speicherakku. Noch nie hatte ich irgendwo eine Energiekrise, meist sogar Strom im Überfluss, da nachmittags das Solarpanel 30 Volt bei acht Ampere liefert. Oft kommen Piloten während einer Veranstaltung auf mich zu und fragen, ob sie ihre Akkus mit Sonnenstrom laden dürfen, was ich natürlich unterstütze. Alle Antriebsakkus (10s-LiPo 5.000 mAh), Empfängerakkus, den Senderakku, sogar Handy und Tablet lade ich mit Sonnenstrom.

Fliegen gehen heißt für mich jetzt Anhänger ankoppeln und losfahren. Auch das ständig



01



02



03



04

**01** | Auf der unteren Ebene nehmen drei Großsegler im Maßstab 1:2,5 problemlos ihren Platz ein **02** | Alles hat seinen Platz, Ordnung ist auch ein Sicherheitsaspekt **03** | Die Flugakkus werden im fest installierten, feuerfesten Koffer aufbewahrt **04** | Mehr Zeit für Freunde und entspanntere Flugtage

Aus- und Einpacken der Tragflächen in die Schutztaschen entfällt komplett. Sie werden jetzt im Anhänger hochkant ohne Schutztasche sauber in den Flächenhaltern gelagert. Sobald ich den Anhänger aus der Garage bewege, wird der Pufferakku vom Solarpanel geladen. Wenn ich aus der Garage rolle, beginnt für mich die Entspannung und das Abenteuer Modellflug startet. Das Aufbauen im Gelände ist ebenso stressfrei. Nach Öffnen der Flügeltür habe ich alles griffbereit vor mir stehen. Auch die Werkzeuge, die ich für den Aufbau benötige, sind in Blickweite. Das Gesamtpaket ermöglicht es, auch das Modell hinsichtlich der vorherrschenden Wetter- und Umgebungs-Bedingungen aus-

zuwählen. Einpacken geht ebenso schnell, da keine Schutztaschen gebraucht werden. Zuhause angekommen, schiebe ich den Anhänger einfach in die Garage und die Entspannung des Flugtages verpufft nicht durch lästiges Auspacken und Umbauen des Autos.

Eine Flugsaison habe ich den Anhänger jetzt im Betrieb und habe oft die Zeit nachgerechnet. Mit jedem zum Fliegen fahren spare ich mit dem Schambeck-Anhänger eine Stunde meiner Freizeit. Transportschäden gibt es nicht mehr. Selbst wenn ich weiter entfernte Veranstaltungen besuche und auf der Autobahn auf 100 Stundenkilometer begrenzt bin, erreiche ich nur einen Bruchteil später das Ziel. Freizeitverhalten

und Freizeitgefühl haben sich qualitativ sehr stark verändert. Ich fühle mich wesentlich freier und unabhängiger in der Modellwahl vor Ort. Außerdem autark beim Blick auf die benötigte Energie.

Es gibt mir schon ein erhabenes Gefühl, wenn ich mit meinem „Quintus“ (vgl. *AUFWIND* 3/2018) starte und ihn dank Sonnenstrom auf Ausgangshöhe bringe. In der Thermik kann ich dann wiederum Sonnenenergie anzapfen und einen schönen ausgedehnten Segelflug genießen. Alles nur durch Sonnenenergie, die wir doch zu wenig nutzen. ■

Rico Priesnitz