

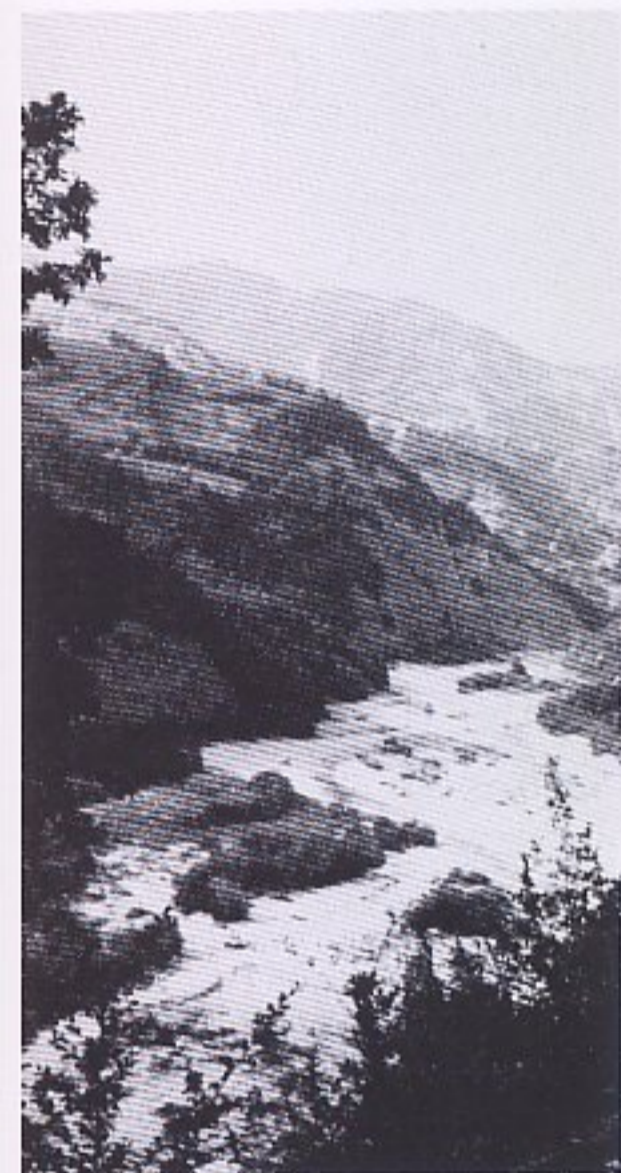




# Schafft er's oder schafft er es nicht?

Erlebnisse und Erfahrungen über 5500 Kilometer  
mit dem LJ 80 und Wohnanhänger durch Italien





**Der sonnige Süden lockt Camper und Caravaner zum individuellen Urlaub. Autor Kleinschmidt griff zu einem ungewöhnlichen Gespann**

**O**b ein 41 PS starker (schwacher) LJ wohl als Zugwagen für einen Wohnwagen geeignet ist? Diese Frage kostete mich einige Zeit des Nachdenkens und einige Gespräche mit den wenigen LJ-80-Eignern, die bereits über einen Wohnwagen verfügten. Diese waren aber nicht sehr aufschlußreich, der eine fuhr mit 1100 kg am Haken noch mühelos 95 km/h, der andere, mit 600-kg-Hänger meistens 60 km/h, man kennt das ja.

So wagte ich es einfach, kaufte einen gebrauchten Wohnwagen von 3,25 m Aufbauhöhe, 440 kg Leergewicht und 650 kg zulässigem Gesamtgewicht. Da in dieser Größenkategorie Toiletten- und Naßräume nicht ab Werk erhältlich sind, baute ich einen solchen Raum ein. Das kostete zwar die Schlafgelegenheit für eine dritte Person, machte mich aber – wenn erforderlich – unabhängig von einem Campingplatz. So stand dann schließlich reisefertig ein Wohnwagen bereit, der über zwei Schlafplätze, Kühlschrank, Herd, Spüle, chem. Toilette, Dusche, elektr. Kalt- und Warmwasserversorgung und einen 40-l-Frischwassertank verfügte. Für längere Aufenthalte an einem Ort sorgte ein Vorzelt für mehr Raum. Insgesamt verteuerten diese Maßnahmen den Anschaffungspreis für den 10 Jahre alten Wagen von ursprünglich DM 2500,- auf DM 4000,-. Am 1. 9. 1982 ging es dann los.

An den jetzt vollgeladenen ca. 600 kg schweren Anhänger wurde der LJ angekoppelt, der mit gut 2 Jahren Laufzeit und rund 63000 km auf dem Tacho auch nicht mehr der jüngste war.

Schon auf den rund 550 km Autobahn von Düsseldorf nach Basel bestätigen sich meine Erwartungen hinsichtlich Geschwindigkeit und Zugkraft. Auf ebener Bahn läuft das Gespann, bei 4000–5400 U echte 80–100 km/h, also fast wie ohne Anhänger.

Jedoch schon die Andeutung einer längeren Steigung, auch wenn es nur wenige Prozent sind, zwingt mich in den 3. Gang, wo dann jedoch genug Drehmoment zur Verfügung steht, 60 km/h mühelos zu halten. Daß in diesen Fällen dem LJ ein paar PS mehr besser zu Gesicht stehen würden, kennt man ja bereits aus dem Betrieb ohne Anhänger.

Die anschließende Schweiz überwand

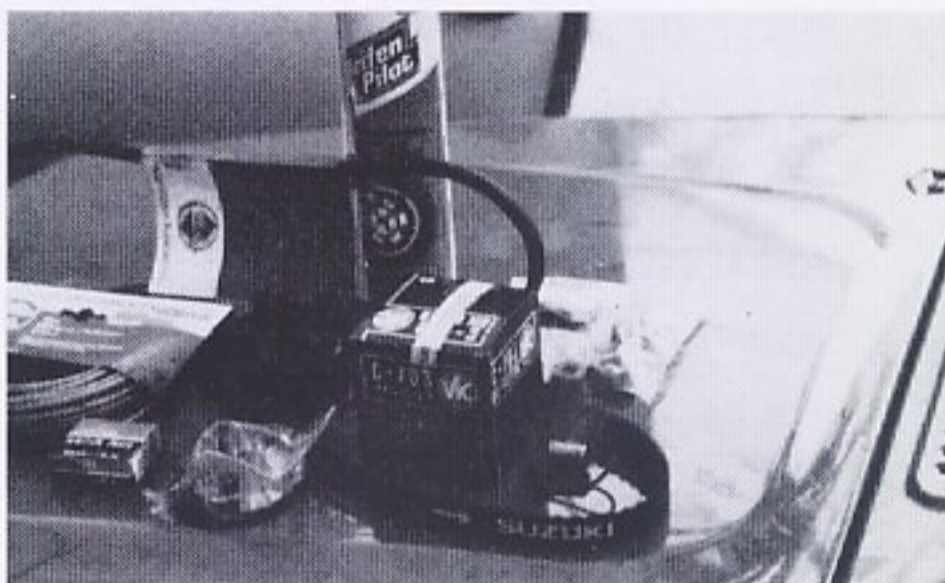
**Italienische Seealpen**



**Spannung nach der Landung: wie wird der Eljot die Strapazen meistern?**



**Auch im gebrauchten Wohnwagen muß man auf Komfort nicht verzichten. Eine nachgerüstete Toiletten- und Naßzelle macht sogar unabhängig vom Campingplatz. Mit einem relativ geringen Gewicht und einer Länge von 4,3 Metern entpuppte sich der betagte Tabbert 310 als idealer Caravan für den LJ 80.**



**Das mitgeführte Ersatzteillager für den Suzuki war nicht besonders reichhaltig, was sollte auch schon kaputt gehen? Im Ernstfall ist es ohnehin meist etwas Unerwartetes.**

ich dann in einer Nachtfahrt, wobei selbst stärkere Steigungen den Zugwagen vor keine Probleme stellten.

Als die Sonne aufging, lag Mailand schon hinter mir und LJ, Anhänger (wegen seiner Form nur das „Ei“ genannt) und mich zog es nun unaufhaltsam zum Meer. Erst einmal in Richtung Genua, Alassio, Nizza. Natürlich fuhr ich inzwischen abgeplant, was den Fahrspaß ungemein erhöhte, jedoch bei Anhängerbetrieb mit stärkerer Geräusentwicklung verbunden war, verursacht durch Luftverwirbelungen, die zwischen LJ und Anhänger auftraten. Die Riviera mit den bekannten Urlaubsorten, Alassio, San Remo, Monte Carlo, Nizza ist ja allgemein bekannt. Im Hinterland jedoch, auch wenn es nur 10–20 km vom Strand sind, findet der Off Roader alles, was das Herz begehrt. Berge bis 2000 m, unbefestigte Wege, gerade breit genug, damit der Suzuki durchpaßt. Außerdem kleine Bergdörfer, in denen ein „Tourist“ eine Rarität darstellt, und vor allem Ruhe. Eine Ruhe, die körperlich spürbar wird. Tip hierzu: z. B. das Bergdorf Viarelle (1300 m ü. d. Meer) im Hinterland von

Alassio gelegen, und das ehemalige Seeräubernest Cervo mit einer sehenswerten Kirche aus dem 17. Jahrhundert, zu finden an der Küstenstraße zwischen Andorra und Diano Marina.

Ausgehend von Toskana-Küstenort Cecina geht es über noch gut zu nennende Straßen zum etwas höher gelegenen Städtchen Volterra, bekannt durch seine wunderschönen Alabastererzeugnisse. (Auch nicht teuer.) Von dort ging's weiter nach

<b>Zugwagen:</b>	<b>Suzuki LJ 80</b>
<b>Anhänger:</b>	<b>Tabbert 310</b>
	über alles: 4,3 m, Breite: 1,95 m, Höhe: 2,4 m, zul. Ges.-Gew.: 650 kg
<b>Reifengröße:</b>	155 SR 12
<b>Zuladung:</b>	210 kg
<b>Verbrauch:</b>	Autobahn, eben, 80 km/h, 11,0 l normal, Landstraße 11,3 l
<b>Ø-Verbrauch:</b>	Landstraße, hügelig, 12,2 l
<b>über 5500 km</b>	11,4 l Normalbenzin

Siena. Absolut sehenswert. Historischer Rathausplatz, malerische Altstadt und jede Menge anderer Sehenswürdigkeiten. Wenn man kann, sollte man sich auf jeden Fall einen Tag „Sightseeing“ gönnen.

Weiter führte die Route über Landstraßen nach Arezzo. Links und rechts der Straße sah ich in diesem Gebiet nur Ackerschlepper, die mit Räderketten ausgestattet waren, bei den Bauern. Steigfähigkeit, wie ich mit meinen beschränkten Italienischkenntnissen erfahren konnte, bis zum „Umkippen“.

Doch zurück zum LJ-Gespann-Erlebnis: Solange es flach bleibt, fährt es sich fast wie ein LJ ohne Hänger. Zeigen sich Fahrbahnunebenheiten, werden jedoch die Nickbewegungen, die der LJ ja durch den kurzen Radstand hat, noch verstärkt. Seitlich wirkende Kräfte, die der Hänger verursacht, werden nicht stark spürbar.

## Bremsen ausreichend

Auf jeden Fall von Vorteil gegenüber einem Normal-Pkw ist die blattgefederte Hinterachse, die die Stützlast des Hängers an der Kupplung von ca. 50 kg mühelos aufnimmt. Hier gibt es kein Absinken des Hecks wie bei anderen Zugwagen – Scheinwerfer runterstellen usw. entfällt. Die Zugkraft des Zugwagens ist in der Ebene ausreichend, wobei man jedoch Überholvorgänge im 4. Gang vermeiden sollte. Zeigen sich Steigungen, ist der Motor im 4. Gang überfordert, im 3. Gang jedoch reicht das Drehmoment meistens aus, um nicht zum Verkehrshindernis zu werden.

Die Bremsen brauchen bei einer gut eingestellten Auflaufbremse des Hängers nicht viel mehr zu verkräften als ohne, sie waren für mich auch bei Paßabfahrten stets ausreichend.

Die Windanfälligkeit empfand ich bei einem Anhänger dieser Größe als nicht störend, von Vorteil war natürlich auch die aerodynamische Form des Wohnwagens. Ebenfalls von Vorteil auf sandigen Campingplätzen, wie man sie am Meer ja oft findet, der 4-Rad-Antrieb. Ohne Probleme kann man seinen Anhänger dort abstellen, wo andere schon Treckerhilfe benötigen. An den LJ im Straßenbild hat man sich ja gewöhnt, mit Wohnanhänger offenbar noch nicht.

So wurde ich oft gefragt:

„Schafft der das denn?“ Ich kann abschließend sagen – er schafft es!

Einen evtl. lebensgefährlichen Mangel möchte ich noch erwähnen, den ich durch Zufall erfuhr. Schaltet man die Warnblinkanlage ein, so funktioniert sie am LJ und natürlich am Hänger. Wird jedoch die Sicherung – Head Lamps, 20 A – defekt, so funktioniert die Warnblinkanlage am Hänger nicht mehr, sondern nur noch am LJ.