

Elegant, geräumig, in vielen Details durchdacht und somit praktisch: Diesen Eindruck vermittelte der Vollpolyester-Anhänger Thiel schon auf den ersten Blick. Der zwei Monate lange Test, bei dem sich der Anhänger auf allen Straßenbelägen bis hin zum holprigen Weideturnierplatz beweisen musste, bestätigte diesen ersten Eindruck positiv.

Ankuppeln leicht gemacht

Es beginnt bereits beim Ankuppeln am Zugfahrzeug: Das in der Mitte der Deichsel angebrachte große automatische Stützrad lässt sich leicht auf- und abkurbeln. Ist die Anhängerkupplung des Autos nicht ganz korrekt positioniert, schaffen es sogar schwächere Personen, den Explorer an den Rangiergriffen und an der Deichsel auch auf Wiesenboden nach links oder rechts zu rücken. Das Zugmaul rastet mit einem deutlichen Klick auf dem Kugelkopf ein, zusätzliche Sicherheit zum korrekten Sitz gibt das grüne Kontrollfenster an der Alko-Zugkupplung, die auch eine Verschleißanzeige bietet.

Sicherheit auf allen Fahrbahnen

Thiel setzt in allen seinen Anhängern auf das feuerverzinkte Längs- und Querträger-Fahrgestell von Alko mit dem Safety-Axle-System in Verbindung mit fahrwerkabgestimmten Radstoßdämpfern und gummigelagerter Einzelradaufhängung. Es lässt den Anhänger in leerem und noch etwas besser in beladenem Zustand satt auf der Straße liegen. Wichtig für den sicheren Transport sind auch die Radbremsen, die hier für besondere Belastungen mit integrierten Kühlrippen ausgestattet sind. Die Vorteile dieser Technik zeigen sich in Serpentinfahrten bergab, wenn viel gebremst werden muss. Wer ein entsprechend schweres Zugfahrzeug besitzt, darf mit dem Explorer auch 100 km/h schnell fahren. Als besonders angenehm empfanden wir bei Nachtfahrten die beiden hellen Positionslampen auf jeder Seite, die vor allem beim Rückwärtseinparken die Breite des Anhängers genau anzeigen. Auch gibt es einen Rückwärtsscheinwerfer, der dem Fahrer beim Einparken gegen



Hängertest: Explorer von Thiel

Querfeldein auf Entdeckungsreise

Großes Raumangebot, leichte Bedienbarkeit und zeitlosen Chic bietet das Vollpolyester-Modell „Explorer“ von Thiel. 2002 war Thiel Pionier auf dem Gebiet des unverrottbaren Aluplastbodens, der auch im Explorer serienmäßig eingebaut ist und 15 Jahre Garantie hat.

reflektierende Wände oder auch dem Einparkgehilfen den Weg weist.

Apropos rückwärtsfahren: Hier benötigt man anfangs eine kleine Eingewöhnungszeit, weil das Fahrzeug schnell in eine Richtung dreht und dann kaum wieder zurückzuschwenken ist.

Auf ein langes Leben!

Der Vollpolyester-Aufbau in laminiertes Sandwichbauweise ist nicht gespritzt, sondern im Handauflege-Verfahren hergestellt, was eine gleichmäßige Wandstärke garantiert. Die Stabilität wird durch innen liegende Spezialverstrebungen vorne und am Heck durch Polyester-verkleidete Seitenstreben erreicht. Die Seitenwände sind im

Schlagbereich bis auf 1,6 m gut 2 cm dick, sodass sie auch einmal einem derben Huftritt standhalten. Als zusätzliche Sicherheitsmaßnahme kann man einen 80 cm hohen Schlag-schutz aus Polyester anbringen lassen (245 Euro).

Eine möglichst lange UV-Beständigkeit des Aufbaus wird durch die Vierschicht-Lackierung, beim Testmodell in der Farbe Silber-Diamant (Aufpreis: 288 Euro), erreicht. Diese gewährleistet eine hohe Farbstabilität.

Ein sicherlich hohes Qualitätsmerkmal ist der 2002 auf den Markt gebrachte „Alu-Plast-Boden“: Dabei handelt es sich um eine Platte, die aus einer Kombination aus Kunststoffkern mit doppelseitiger Aluminiumbe-

schichtung besteht. Vorteile sind das geringe Gewicht, eine dem Holzboden ähnliche Federung und natürlich die Robustheit gegen Feuchtigkeit, Mist und Urin.

Beklebt und versiegelt ist die Bodenplatte mit einer 8 mm dicken griffigen Gummimatte. Auf der leicht anzuhebenden Rampe hatte der Test-Explorer einen Moosgummibelag, der sich auch bei Regen als sehr rutschfest erwies. Zur Stabilität hat die Rampe vier Stahlstreben und breite Klappenscharniere, über denen zur einfachen Reinigung eine Schmutzschleuse angebracht ist. Das Heck des Test-anhängers war mit einem Planenrollo zu schließen, das aus Belüftungsgründen auch nur

halb geschlossen werden kann. Die mittig angebrachte längere Gummistrippe ermöglicht es auch kleineren Personen, die Plane zu schließen. Alternativ gibt es eine gasdruckgefederte Polyester-Heckklappe ohne Aufpreis.

Zahlreiche praktische Einrichtungen

Der Aufbau besteht aus zwei Längshälften. Das ermöglicht rechts eine große Inspektionsstür von 1,80 m Höhe, an der sich auch große Reiter nicht die Köpfe stoßen. Alle Türen sind mit einer griffigen Klinke und einer Dreipunktverriegelung leicht zu öffnen und mit einem Schlüssel (der nicht hakte!) sicher zu schließen.

Auf der linken Seite befindet sich die beleuchtete Sattelkammer, die auch großes Turniergepäck spielend fasst. Hier sind die serienmäßigen, stabilen, schwenkbaren Sattelhalter zu loben, die ein bequemes Be- und Entladen selbst schwerer Westernsättel ermöglichen. Die Trensenhaken liegen innen und stören nicht an der Tür, auf deren Innenseite zur Kontrolle des perfekten Plastrons ein Spiegel angebracht ist – auf den ersten Blick nicht unbedingt nötig, aber „nice to have“. Die Sattelkammer ist ebenfalls relativ hoch, sodass man selbst mobile Pad-dock-Zaunpfähle zumindest schräg gut lagern kann.

Der Explorer verzichtet auf die üblichen Krippen in der oberen Sattelkammer-Abdeckung und bietet alternativ zwei mobile Futtertröge (Aufpreis 56 Euro) an. Sie sind aus den Aufhängungen leicht zu entneh-

men, können aber bei verspielten Pferden mit einem Feststellrad gesichert werden. Auf der Sattelkammer befindet sich eine Reling (Zusatzausstattung 63 Euro), hinter der man leichtere Kleinigkeiten lagern und festbinden kann.

An der linken Seite bietet der Explorer serienmäßig einen festen Anbindebügel, auf dem auch Sättel Platz finden. Wer oft ins Gelände zum Ausreiten fährt, wird diese Annehmlichkeit schnell schätzen, weil die Pferde hier sicher angebunden sind und der Weg zur Sattelkammer praktisch nur einen Schritt weit entfernt ist.

Die andere Lüftungsvariante

Der Transportraum für die Pferde ist aufgrund der Innenmaße von 3,65m Länge, 1,77m Breite und 2,36m Höhe sehr großzügig und bietet auch größten Pferden genügend Platz. Dementsprechend kann das zulässige Gesamtgewicht auf Wunsch und ohne Aufpreis 2 oder auch 2,4 t betragen. Sehr angenehm für den sicheren Transport unterschiedlich großer bzw. langer Pferde sind die variablen Boxenstangen, die sowohl hinten wie vorne in Höhe und Länge verstellbar sind (Zusatzausstattung 122 Euro). Vorne haben sie aus Sicherheitsgründen natürlich eine von außen bedienbare Panik-Entriegelung.

Die Trennwand aus Klarsicht-PVC ist sehr stabil und der Stahlrahmen bleibt dank der Arretierung am Heck auch in Position, wenn beide hinteren Stangen beim Verladen geöffnet sind. Das ist nicht nur praktisch, sondern auch ein Sicherheitsfaktor, denn die Wand kann so nicht zur Seite kippen. Anstatt der verstellbaren Seitenklappenfenster hat der Explorer zwei andere Lüftungsvarianten: Oberhalb der großen Panoramascheibe sind insgesamt fünf individuell einstellbare Luftzirkulationsdüsen, die ähnlich wie an einem Flugzeugsitz zu bedienen sind. Sinnvoll ist es, den Luftstrom nach oben zu lenken und zunächst mit geringem Öffnungsgrad zu fahren und zu kontrollieren, wie eventuell empfindliche Pferdeaugen den Luftstrom vertragen. Zusätzlich gibt es optional eine Dachluke (167 Euro) mit getönter Scheibe und Schutzgitter. Für die Einstellung beider Systeme, die Bedienung des Lichtschalters und das Aufhängen des Heunetzes benötigen kleinere Personen einen Hocker.

Fazit

Mit dem Vollpolyester-Fahrzeug Thiel Explorer kommt der Hersteller seinem Motto „The Art of Trailer“ schon recht nahe. Es ist rundum praktisch konzipiert und bietet durch seinen stabilen Aufbau, den Aluplast-Boden und die Vierschicht-Lackierung die Aussicht auf lange Haltbarkeit. Mit allen „netten Kleinigkeiten“ kostet das Testmodell rund 10.300 Euro und liegt damit in der höheren Preisklasse der Vollpolyester-Modelle. ■



Fotos: Jessen

Platz genug auch für gesattelte Pferde.

Doris Jessen