



Fahrzeugbau GmbH

## Wie sicher ist ein Selbstlenk-Anhänger ?

Auch wenn die Unfallhäufigkeit mit einem Langholz-Zug minimal ist, wird diese Frage von Versicherungen, Zulassungsstellen und der Öffentlichkeit immer wieder diskutiert. Mit dem TÜV, frühere Fahrversuche zu wiederholen, um die Sicherheit eines Selbstlenk-Anhänger nachzuweisen.

Ziel dieser Versuche war, die Lenk- und Bremssicherheit in Extremsituationen zu demonstrieren. Hierzu wurden unterschiedliche Fahrversuche mit einem DOLL-Selbstlenk-Anhänger jeweils mit Voll- und Teilbeladung gefahren, u.a.

- Vollbremsungen aus 80 km/h,
- Bremsen ohne ABS des Selbstlenk-Anhängers
- Notbremsungen, bei denen der komplette Langholzzug nur über die Bremsanlage des Selbstlenker-Anhängers abgebremst wurde (Abreißprüfung), sowie
- Vollbremstests, bei denen der vollständige Ausfall einer Radbremse an der gelenkten Vorderachse des Selbstlenk-Anhängers simuliert wurde.

Überprüft wurde auch das Lenkverhalten des Fahrzeuges, wobei zur Verschärfung einer der beiden Lenkkreise des Selbstlenk-Anhängers abgeklemmt wurde, so dass die Fahrversuche nur mit einem einzigen intakten Lenkkreis stattfanden.

Das Fahrzeug war mit Messgeräten des TÜVs versehen, um eine exakte Auswertung zu gewährleisten.

Die Durchführung der Testfahrten stand unter Beobachtung der neutralen Mitarbeiter des TÜVs.



**Bei allen Testfahrten hat das Fahrzeug seine volle Fahrsicherheit bestätigt.**

In keiner Fahrsituation kam es zu einer Instabilität oder gar einem Ausbrechen des Selbstlenk-Anhängers. Eine Verschiebung der Ladung konnte zu keiner Zeit registriert werden.

Wie alle in der Vergangenheit bereits durchgeführten Fahrtests, haben auch diese Fahrversuche erneut bestätigt, dass der DOLL- Selbstlenk-Anhänger bzw. die DOLL-Langholzzüge kein erhöhtes Sicherheitsrisiko aufweisen und somit sichere Fahrzeuge sind.

Voraussetzung hierfür ist selbstverständlich, dass zum einen die Langholzfahrzeuge, wie jedes andere Nutzfahrzeug auch, in regelmäßigen Abständen gewartet und dabei insbesondere die sicherheitsrelevanten Komponenten, wie Reifen, Bremsen und Elektrik gemäß den Angaben in der Betriebsanleitung überprüft werden und zum anderen, dass auf ausreichende Ladungssicherung geachtet wird.

Wir versichern, dass bei unserer gesamten Produktpalette die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Fahrzeuge im Mittelpunkt unserer technischen Weiterentwicklung steht.



**Die Testanordnung im Einzelnen:** gefahren am Freitag, den 18.03.2005

**Fahrzeug:**

Zugmaschine:	DaimlerChrysler, Typ Actros
Selbstlenk-Anhänger:	DOLL, Typ „Kompakt „
Beladen mit:	Fichte/Tannen-Holz
Holzlänge:	20 m

Gewogene **Gewichte** des Gesamtzuges:

bei Vollbeladung:	40 to
bei Teilbeladung:	31 to

## Testfahrten:



### Bremsverhalten bei Vollbremsung:

- Geradeausfahrt beladen mit intakter Bremsanlage mit 20/40/60/80 km/h
- Geradeausfahrt beladen mit Ausfall des ABS des Anhängers mit 20/40/60 km/h
- Geradeausfahrt beladen mit Abriss der Vorratsleitung des Anhängers (Selbstlenk-Anhänger bremsst alleine den gesamten Zug) mit 20/40/60 km/h
- Geradeausfahrt beladen mit Ausfall der Radbremse rechts an Achse 1 des Anhängers (Überprüfung der Spurstabilität bei Bremsung nur mit einem Bremszylinder) mit 20/40/60 km/h
- alle Bremsversuche wurden mit dem **teilbeladenen Zug** wiederholt.

### Lenkverhalten:

- Kreisfahrt beladen mit intakter Bremsanlage (Kreisradius 25 m) mit Voll- und Teilbremsung incl. tangentialer Ausfahrt aus dem Kreis mit 10/20/25 km/h
- Slalomfahrt mit 20/40/60 km/h
- alle Messungen wurden wiederholt mit **Ausfall eines Lenkkreises**.

**Testgelände:** Flughafen Lahr