

Gut gefedert fährt es sich besser



Stadthagen, Lk. Schaumburg (NI). Wer sich ein Reisemobil zulegt, wird zwar nicht gleich zum Trucker, fährt aber auf der Basis des Transportgewerbes. Denn die Unterbauten für teil- oder vollintegrierte Wohnmobile stammen ausnahmslos aus den Nutzfahrzeugabteilungen der Hersteller, ebenso die beliebten Camper-Kastenwagen. Im gewerblichen Einsatz geht es eher um möglichst hohe Nutzlast, Fahr- und Federungskomfort spielen bei der Entwicklung weniger eine Rolle. Das bekommen Camper im Urlaub nicht selten zu spüren. Doch es gibt Abhilfe

Der Fiat Ducato, das meistverkaufte Basisfahrzeug der Caravaningbranche, ist mit dem „Light“-Chassis noch guter Dinge unterwegs. Bei der Variante „Heavy“ aber, hört der Spaß für viele auf. Diese auch über 3,5 Tonnen hinaus auflastbare Variante schüttelt seine Insassen erbarmungslos durch, wenn der Straßenbelag schadhaft ist, selbst gut verarbeitete Premium-Camper lassen dann ihre Türen und Klappen klappern, wie die Mühle am rauschenden Bach. Aber es gibt Möglichkeiten, dem Ducato Manieren beizubringen. Eine ganze Reihe von Fahrwerksexperten haben, vor allem für den Marktführer und seine baugleichen Kollegen der Stellantis-Marken auf Komfort getrimmte Federungskomponenten entwickelt. Unter anderem bieten Bilstein, Koni, Alko und Goldschmitt für Camper-Vans ausgelegte Fahrwerksergänzungen an. Komfortabler aber auch teurer wird das Fahrverhalten mit einer zusätzlichen Luftfederung.

Die gibt es als Vollsystem rundum, was die größte Komfortsteigerung bedeutet, aber auch schnell 9000 Euro verschlingt. Als Alternative empfehlen die Fahrwerks-Experten bei Goldschmitt eine Kombination aus beiden Systemen. Vorne modifizierte Federbeine mit variablem Ansprechverhalten, hinten der Einbau zweier unterstützender Gummibälge, deren Härtegrad sich über einen Kompressor manuell verändern lässt. Hierzu werden rechts unterhalb des Zündschlosses beim Fiat Ducato zwei Manometer samt Bedienungstasten eingebaut, mit denen sich der Druck erhöhen oder verringern lässt. Im Fahrbetrieb gelten zwei bar als Minimum, im Stand aber kann das Heck dank dieser Variabilität um fast sieben Zentimeter angehoben oder abgesenkt werden. Das macht in manchen Fällen Nivellierkeile überflüssig. Ausschlaggebend für den Komfort sind jedoch in erster Linie die Stoßdämpfer. Deren Druckstufe regelt das Einfedern. Je härter sie ist, desto langsamer schiebt sich der Dämpfer zusammen und gibt Unebenheiten entsprechend ungefiltert weiter. Das Federungsverhalten wird also unkomfortabler. Das Ausfedern hingegen kontrolliert die Zugstufe, hier bedeutet Härte ein langsames Zurückfedern, was sich positiv auf den Fahrkomfort auswirkt.

An einem Ducato haben wir die Umrüstung von Goldschmitt ausprobiert. Vorne wurden die serienmäßigen Federbeine durch die „Routecomfort Evo“-Feder-Dämpfer-Einheiten ersetzt, an der Hinterachse unterstützt nun die Zweikreis-Zusatzluftfederung

„Soft Touch“ mit acht Zoll großen Bälgen das Fahrwerk. Die Anreise zum Stammsitz nach Walldürn im östlichen Odenwald erweist sich als ideale Teststrecke. Auf den letzten Kilometern der Fahrt sind die Straßen kurvenreich und vor allem mehr als schadhaft. Besonders der über lange Strecken verwitterte und rissige Fahrbahnbelag zeigt dem Serienfahrwerk des Fiat seine Grenzen auf.

Gut sechs Stunden später sind wir auf dem Rückweg. Zwar um rund 3000 Euro ärmer, so viel hat die Umrüstung samt TÜV-Gebühren gekostet, aber um eine Menge an Lebensqualität reicher. Unebenheiten bügelt das modifizierte Fahrwerk zwar nicht vollständig flach, aber der Komfortgewinn ist deutlich spürbar. Kleine Anregungen werden nahezu vollständig egalisiert, große auf ein erträgliches Maß reduziert. Die führt zu einem sehr viel entspannteren Empfinden der Reise, zumal auch das Geräuschniveau an Bord deutlich sinkt. Wer häufig und lange mit seinem Reisemobil unterwegs ist, sollte die Entscheidung für den Komfortgewinn durch eine Fahrwerksanpassung durchaus erwägen.

Text: Fotos: Michael Kirchberger

