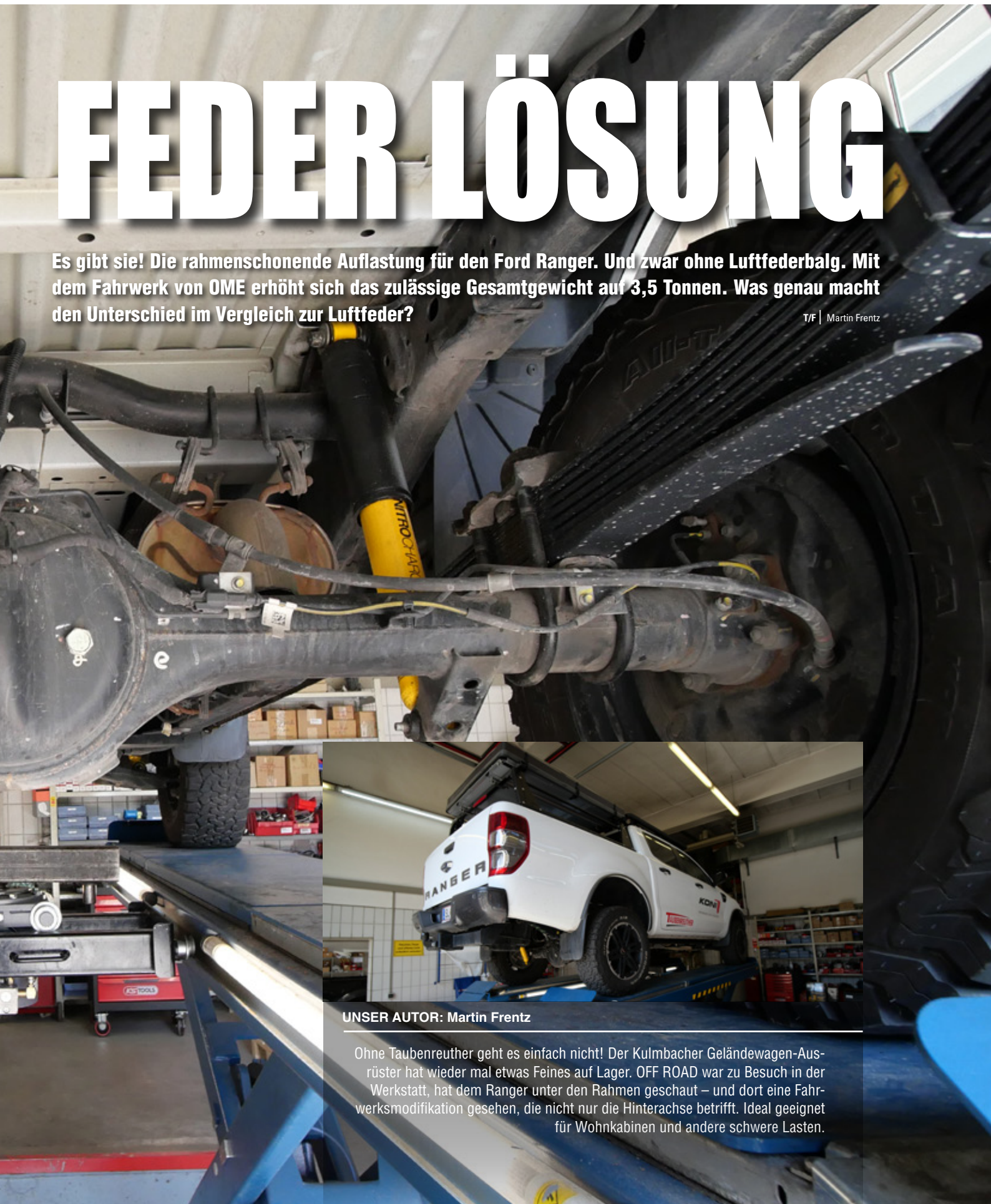




FEDER LÖSUNG

Es gibt sie! Die rahmenschonende Auflastung für den Ford Ranger. Und zwar ohne Luftfederbalg. Mit dem Fahrwerk von OME erhöht sich das zulässige Gesamtgewicht auf 3,5 Tonnen. Was genau macht den Unterschied im Vergleich zur Luftfeder?

T/F | Martin Frentz



UNSER AUTOR: Martin Frentz

Ohne Taubenreuther geht es einfach nicht! Der Kulmbacher Geländewagen-Ausrüster hat wieder mal etwas Feines auf Lager. OFF ROAD war zu Besuch in der Werkstatt, hat dem Ranger unter den Rahmen geschaut – und dort eine Fahrwerksmodifikation gesehen, die nicht nur die Hinterachse betrifft. Ideal geeignet für Wohnkabinen und andere schwere Lasten.



Keinen Ton: Fett zwischen den einzelnen Lagen.

Auf den Pick-up-Rahmen sollte man ein besonderes Augenmerk richten. Denn Rahmen ist nicht gleich Rahmen. Form follows Function. Der Aufbau des Pick-ups: vorne Einzelradaufhängung, hinten Blattfedern. Betrachtet man den Rahmen dieser Pritschenwagen genauer, wird auffallen, dass er vor der Hinterachse gekröpft ist und sich verjüngt. Warum? Kommt es zur Verschränkung des Fahrzeugs, federt die Einzelradaufhängung der Vorderachse ein und die Blattfedern der Hinterachse ebenfalls -nur auf der gegenüberliegenden Seite. Allerdings ist eine Blattfeder im Vergleich zur Schraubenfeder recht „steif“. Der Rahmen wird tordiert, also verdreht. Die dafür erforderliche Flexibilität erreicht er durch die

Verjüngung. So viel an Grundsätzlichem zum Pick-up-Rahmen.

MIT LUFTBALG AUFGEKASTET

In der Regel werden Luftbälge zwischen Blattfeder und Rahmen montiert, um das zulässige Gesamtgewicht zu erhöhen. Das geht, hat aber folgenden Nachteil: Die Luftfeder fungiert wie ein zusätzliches Lager, über das Kräfte in den Rahmen eingeleitet werden -und zwar an einer Stelle, an der diese Kräfteinwirkung nie vorgesehen war. Trägt der Pick-up nun schwere Lasten wie eine Wohnkabine, wird der hintere Teil des Rahmens, ab dem Luftbalg, zusätzlich auch auf Biegung beansprucht. Auf längeren „Waschbrett-Pisten“ oder Straßen mit vielen Schlaglöchern kommt der Rahmen dadurch in eine Art Schwingung. Diese Beanspru-



Auch vorn: OME im gesamten Fahrwerk.

chung setzt dem Fahrzeug über die Zeit zu - bis hin zum Rahmenbruch. Hab ich im eigenen Fuhrpark mit einem Isuzu Campo erlebt.

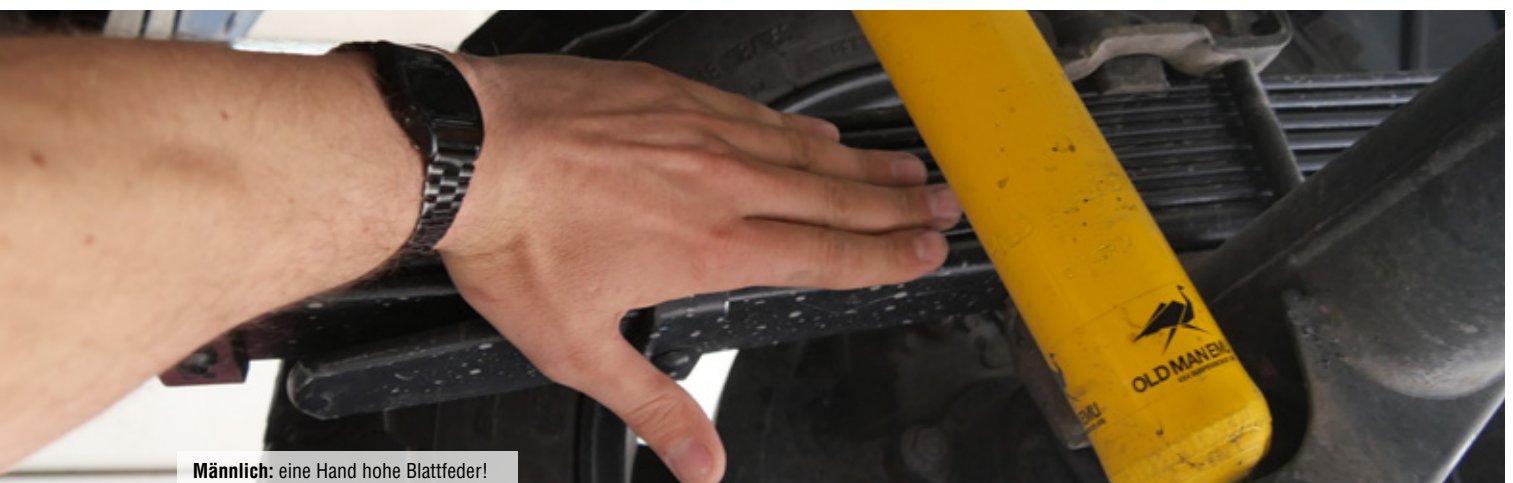
MIT BLATTFEDER AUFGEKASTET

Taubenreuther greift zur Blattfeder, um den Ford von 3200 kg auf 3500 kg aufzulasten. Diese Lösung bringt nicht nur 300 kg mehr, sie schont auch den Rahmen hinsichtlich Kräfteinwirkung. Denn die Blattfedern der Hinterachse sitzen genau an der gleichen Stelle wie die alten. Nur mit dem dezenten Unterschied, dass bei der OME-Blattfeder ein paar Lagen mehr das Federpaket bilden. Und gegen das bekannte Blattfeder-„Knarzen“ hilft hier Fett. Federschäkel und die Feder selbst können nämlich abgeschmiert werden. Um die Dämpfung der schwingenden

Masse kümmern sich die Nitrocharger. Außerdem: Die Auflastung endet bei der Taubenreuther-Lösung nicht wie bei den meisten Fahrwerken an der Hinterachse. Auch die Vorderachse ist mit Federbeinen von OME ausgestattet.

KEIN EINGRIFF OHNE FOLGEN

Schon gar nicht in der Fahrwerksdynamik. Der Ranger „lechts“ jetzt geradezu nach Last, und zwar auf der Vorder- wie auf der Hinterachse. Die neuen Federn lassen ihn vorne recht „leicht“ wirken. Perfekt, um dort eine Winde mit passender Stoßstange anzubringen. Fazit: Die massive Blattfeder schont den Rahmen, während das zusätzliche Gewicht der Winde den Wagen in Balance hält. Die ideale Fahrwerksmodifikation für Ranger Overlander. ■



Männlich: eine Hand hohe Blattfeder!