Restaurationsbericht / Kaufberatung LZA Rhön Universal

Nachdem ich jetzt einmal den kompletten Rundumschlag bei einer Komplett-Instandsetzung durchhabe, möchte ich potentiellen Rhön-Eignern Hinweise und beachtenswerte Punkte an die Hand geben, die es ermögliche, Kosten und Aufwand bei Kauf bzw. Neuaufbau zu kalkulieren.

Vorweg kurz zur Geschichte:

1988 wurde in DDS (Straßenverkehr) und KFT erstmals der LZA (Last-Zelt-Anhänger) Rhön Universal vorgestellt. Es handelt sich hier um ein Konsumgüterprodukt vom VEB Bergwerksmaschinen Dietlas, das die Vorteile eines Lastenanhängers (überwigende Nutzung) mit dem Konzept eines schnell und unkompliziert zu klappenden Zeltanhängers (saisonale Nutzung) verbindet. Es ist quasi ein Hybridfahrzeug.

Generell kannn dies als gelungen angesehen werden.

Vorteile:
- geringes Gewicht (kannn damit neben dem LC9 und dem frühen Campifix auch von simplexgebremsten Fzg. gezogen wirden)
- geringer Luftwiderstand durch flache Bauweise
- Nutzenmulitplikation durch mehrfache Verwendbarkeit
- sehr schnell und relativ unkompliziert aufbaubar (deutlich schneller als andere Zelt-Wowa)
- überschaubare Technik

Nachteile:

- selten gebaut (ohne Zahlen zu kenne aber wohl kaum mehr als 2-3000 stk.)
- ingesamt nicht zu unterschätzende Neigung zum Rosten
- teilweise verbesserungswürdige Detaillösungen
- auch schon mind. 18 Jahre alt.
- recht schwer zu bekommen
- Platzangebot ist für 2,max. für 2 Erwachsene + 1 Kind ausreichend.

Generell gilt:

Rhön-Universal sind mit der gleichen Vorsicht zu genießen wie viele andere Konsumgüter zum Ende der DDR:

Kaufempfehlung:

Mit Vorsicht, Umsicht und sorgfältiger Ansicht --> die Streuung und die Mängel können eklatant sein, die positiven Ausnahmen aber auch.

Verfügbarkeit: generell im Vergleich zum Camptourist bspw. deutlich schlechter, bedingt durch kurze Bauzeit (88-90) und relativ geringe Menge (mengenextensive Konsumgüterproduktion)

Bedarf: perspektivisch scheinbar steigend, da durch geringes Leergewicht und geringen Luftwiderstand auch für leistungsärmere / kleinere Fahrzeuge geeignet.

Die Hauptbaugruppen:

- das Fahrwerk: modifizierter (verlängerter / verbreiterter) Rahmen mit Achsen und Reifen des HP 400. Generell ohne gravierende Mängel sofern die Farbe ihren Zweck erfüllt und für Korrossinschutz gesorgt hat.
Abhilfe bei starkem Rostfraß: Sandstrahlen-Verzinken-Bechichten/Lackieren (Verzug beim Strahlen/Feuerverzinken tritt nicht auf).
Buchsen und Gummi-Federelement sind Standardteile mit ensprechendem Verschleiß / Beschaffbarkeit.

- die Wanne: je nach Verwendungszweck mehr oder minder verschlissen (Beulen, Kratzer, Rost)
dazu ist bedingt durch mehrteilige Ausführung mit Überlappungen erhöhte Anfälligkeit gegen Korrosion.

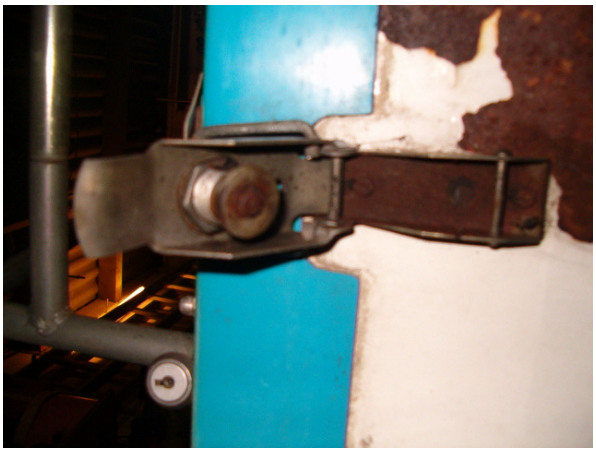
Zur Abrundung dieser Bilder ein Zitat aus der Betriebsanleitung:Der Korrosionschutz des Anhängers wurde durch eine Farbgebung erreicht, die den Forderungen der Zentralstelle für Korrosionsschutz entspricht.

Es gibt auch die anderen Extreme: neue bzw. minimal genutzte Anhänger die in trockenen Garagen gut belüftet eingelagert waren.

Besonders gefärdet ist die längslaufende mittige Überlappungsschweißnaht und die Profileinfassung vorn und hinten, bei der sich der serienmäßig sehr schlechte und geschrumpft/rissige Kitt zurückzieht und teilweise nur schlecht grundiertes/lackiertes Blech offenlässt.

Weiteres Augenmerk sollte den Radkästen gelten, die an sich zwar einfach gebaut und auch stabil ausgelegt sind, aber weiteres Ungemach bringen können. An der Oberseite schließt sich direkt die Überlapung an die hier völlig unbeobachtet vor sich hin gammeln kann. Die Löcher sind erst zu sehen wenn das Blech von innen weggefressen ist, die Gummischeiben als Abstandhalter sind nur Makulatur.
Schwachpunkt sind weiterhin die mit lediglich 3-4 Schweißpunkten bedestigten Blechwinkel im Klappenausschnit links und rechts unten, die scheinbar unter der Belastung durch die auseinanderdrückenden Außenwände gern nachgeben.
Generell scheint die Oberflächenbehandlung großen Qualitätsschwankungen unterlegen haben, selbst großflächige Verrostungen trotz trockener Lagerung sind aufgetreten.
Die Schlösser / Beschläge: scheinbar mit einer nur wenige Atome dicken galvanischen Verzinkung überzogen mit dem Effekt das auch hier der Gammel einzieht.

Die Schlösser wurden nicht ohne Grund schon im DDS bemängelt..... gibt die süße M4 nach, springt der Deckel auf..... und wenn dann Fahrtwind drunter fässt..... (eine Sicherungsgummischnur sollte, sofern keine Fahrplane vorhanden ist, ausreichen um Schlimmeres zu verhindern....



- der Deckel: ein ausbaufähiger Kompromiß.....
Die Idee war gut, GUP bzw. GfK --> Korrosionsbeständig, leicht zu bearbeiten, leicht(er) zu beschaffen.
Aber: bedingt durch die punktuelle Belastung die die Sützen auf den Deckel ausüben (besonders beim Betreten mit etwas höheren Körpergewichten) reißt das Material.... und scheinbar auch gern mehrfach.
Lösung: Einsetzen einer Platte (bspw. eine 12mm Siebdruckplatte). Nachteil: der an sich schon nicht gerade leichte Deckel wird noch unhandlicher --> siehe auch Zelt.

Zumal das Stützgestell auch nicht gerade hochwertig behandelt wurde und ohne die schützenden Gummipuffer sofort massiv zerkratzt (und dann auch schnell wieder gammelt)

Der Kleber, der die umlaufenden und innenliegenden Gummidichtungen am Deckel halten soll schwächelt gern, die Profilleisten, in die das Zeit eingezogen wird verbiegen leicht und lassen so entweder das mühsam eingefädelte Zelt schnell wieder frei oder schneiden in den Stoff beim Einziehen.

Das Zelt: es gab wohl 2 oder 3 Varianten: die alte mit einem recht dicken Faulstreifen (meist orange-blau, die etwas neuere Ausführung mit einem deutlich dünnerem Faulstreifenmaterial in orange-beige und die allerletzten könnten dazu noch ein gummiertes Dach gehabt haben.

Generell ist auch hier wieder die Art der Lagerung entscheidend.
Einige Zelte sind wie Neu, andere stockig und es gibt Fälle da ist die Zelthaut bis auf einige völlig verfaulte dm² in der Ecke top.

Möglich ist auch, das sich die Lederriemchen einfach altersbedingt auflösen, die das Zelt an der Vorderseite in der Wanne halten sowie die Riemen, die verhindern, das sich die hinteren Stützen während der Fahrt irgendwo verhaken und nach hinten ausgeklappen.
Ersatz auch neuerem, reißfesten Material ist möglich und sinnvoll.

Wichtig: beim Aufklappen sollte der Deckel senkrecht stehen und dann die Zelthaut an den Seiten im Bereich des Gestänges von Hand heraus genommen werden um ein Einklemmen und Reißen der Zelthaut zwischen Gestänge und Wanne zu verhindern.
Auch scheint die Zeit an dem Garn der Nähte nicht spurloß vorbeigegangen zu sein.....

Details:

unabdingbares Zubehör:

- der Stützfuß: dringend notwendig, ermöglich erst die korrekte Zeltwandspannung durch Höhenregulierung der Deichsel

- Innenzelt: sinnvolles Acessoire, wirkt optisch angenehm und macht es erträglicher..... klappt auch gut als 2. Wall beim Mückenschutz und hält die Wärme recht gut.

- Aufstellstütze Deckel: Notwendig um a: den Deckel zum Lüften aufzustellen und b: beim Zuklappen durch Absetzen den Platz zu haben, um das Zelt in die Wanne zu stopfen, damit es nicht zwischen Wanne und Deckel gequetscht wird.

angenehmes Zubehör:

- eine Fahrplane: ermöglicht es, den ganzen Hausrat mitzuzotteln, der sonst irgendwie im Auto mitmüßte, da auch in der Wanne kaum mehr Platz als für Decke / Schlafsack ist. Macht zwar den Aufklappzeitbedarf durch die Abräumerei etwas größer, das Gitter sichert aber die "Ladung" gegen verrutschen und ermöglich die Auflage der Fahrplane.

- ein Sonnensegel: als Idee gut, erweitert es doch die Nutzungsmöglichkeiten, lediglich die Befestigung am Hauptzelt scheint noch etwas schwierig. Wird wohl ggf. aber als Nachrüstidee eine Option werden.

Fahrverhalten: ein leerer gerade mal knapp 200 kg wiegender Rhön lässt sich auch recht problemlos von einem Trabant bewegen. Auch ist die Springneigung der leichteren kleinen Brüder (HP 280, 300, 350, 400) durch die recht hohe Eigenmasse und die längere Deichsel nebst breiterer Spur deutlich geringer.
Man merkt bei Fahrbahnunbenheiten aber auch das Beharrungsvermögen der stoßdämpferlosen Konstruktion.
An größeren Fahrzeugen wie bspw. dem wartbeug machen sich Masse und Widerstand erwartungsgemäß noch geringer bemerkbar.

Fazit:

Ein guter Anhänger ist sein Geld sicherlich wert. (inklusive eines guten Zustands, auch hier gilt: der bessere / komplettere ist der billigere Kauf).

Die Lastanhänger-Funktion wird wohl kaum genutzt werden, beansprucht sie doch die Oberflächen überdurchschnittlich.

In dieser Gewichtsklasse existiert als Ost-Anhänger eigentlich auch nur der Rhön, das Dübner Ei und der LC9 sind als Festwohnanhänger und Oldtimer nur begrenzt vergleichbar. Wenn jemand einen variablen Anhänger sucht, mit dem ungwöhnlich schnellen Zeltaufbau und dem nicht allzu üppigen Platzverhältnissen leben kann und diesen auch noch mit einem simplexgebremsten Trabant ziehen möchte, für den ist der Rhön Universal die Lösung.