



► Teil 3: Anhängerkupplung

Anhängerkupplung an den Van

So kommt der Haken dran. CamperVans hat zugeschaut.

von Timo Großhans

Unser neuer Gebrauchter wird aufgerüstet. Passend zur Vorstellung des neuen T@B auf den Seiten davor – mit einer Anhängerkupplung. Ein Van ohne Haken ist schon ein bisschen so wie Pommes ohne Mayo oder Grillen ohne Fleisch. Also haben wir uns umgeschaut und sind unter anderem bei der Firma Rameder hängen geblieben. Hier gibt es für den VW T4 starre wie abnehmbare Kupplungen zum Nachrüsten. Die starren sind deutlich günstiger, haben aber den Nachteil, eben immer dran zu bleiben, was nicht gut aussieht und beim Einparken Dellen in Nummernschilder der Nachbarn beulen kann.

Also haben wir uns für eine Westfalia Kupplung entschieden, war ja mal die gleiche Firma, die den California gebaut hat, mit abnehmbarer, und, wenn montiert, abschließbarer Kupplung. Und erstaunlich: 2,6 Tonnen Anhängelast und 100 Kilogramm Stützlast sind

ein Wort. Damit sollte soweit alles an Wohnwagen oder Motorradanhängern zu ziehen sein, was in der Regel in Frage kommt.

Aber wie kommt die Anhängerkupplung nun ran an den Wagen? Dazu durften wir im Autohaus Stieber in Stuttgart-Zuffenhausen zuschauen, bei Meister Patrik Konrad.

Es ist morgens um 7.30 Uhr. Keine Zeit für verschlafene Redakteure (die stehen selten um 6 Uhr auf). Patrik ist wach, er ist das gewohnt. Die Besonderheit ausgebaute Autos ist, dass die Anbauanleitung des Kupplungsherstellers nie stimmt. Weil da, wo sonst vielleicht Verkleidungen sind, hier ein Möbelkasten sitzt.

Patrik schlitzt das Paket von Rameder auf. Darin ein breiter Kupplungsträger, ein Elektrik-Satz, die Kupplung samt einer Tasche, ein paar weitere Kabel sowie Kabelbinder und eine kleine Tüte Gummibären. Im Prinzip heißt die Aufgabe nun: den alten Stoßfänger

rausbauen und den neuen rein, Elektrik dabei anschließen und fertig. Dafür muss jetzt aber erst mal der rechte Einbauschränk raus. Nach zwei Schrauben lässt sich die Verschalung wegnehmen.

Der Elektrik-Kabelbaum wird an die rechte hintere Rückleuchte angeschlossen. Ein weiteres Relais verhindert eine Frequenzverdopplung des Blinkers im Hängerbetrieb. Patrik liest sich durch die Anleitung, zieht Stecker ab, steckt neue drauf. Nach ein bisschen Gemummel sind die ersten Verbindungen hergestellt. Dann die Suche nach dem Dauerplus. Eine erste Spur verläuft im Sande. Dann sieht er die Leuchte über ihm. Da will er ran. An der D-Säule schraubt er eine Verkleidung, dann die Leuchte ab, und führt das Kabel so an sie heran, verbindet, natürlich mit einer Sicherung, fertig. Saft ist nun da.

Dann kommt der Stoßfänger runter. Samt Kunststoffschürze. Die kommt dann ab und

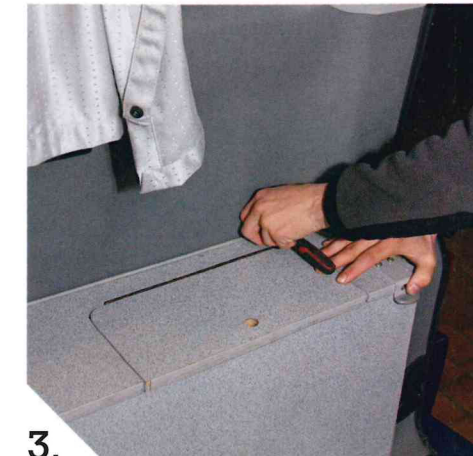
Der Einbau



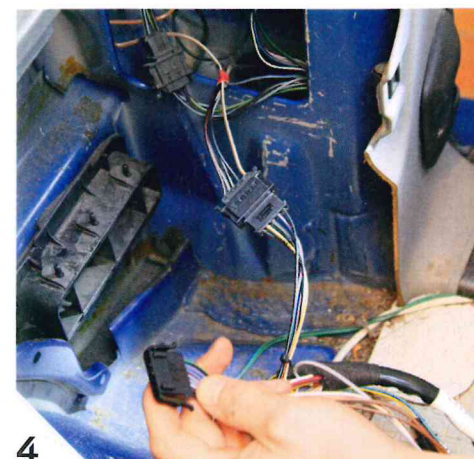
1. Nicht nur ein Haken kommt dran, es wird der ganze Stoßfänger gewechselt. Die Kupplung ist für den Transport falsch herum eingesteckt.



2. Mitgeliefert wird ein Kabelbaum und ein weiteres Blinkrelais. Dazu Kabelbinder, die das Kabelgewirr im Zaum halten.



3. Bei Campern müssen, um an das Rücklicht zu kommen, eventuell Möbel ausgebaut werden. Beim T4 California ist das schnell erledigt.



4. Ist der Kabelsalat sortiert, ist die Montage einfach. Die Stecker sind vormontiert und müssen nur zusammengebracht werden.



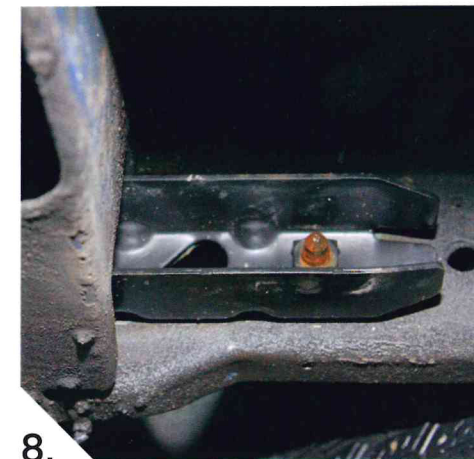
5. Das Relais lässt sich an eine Strebe vom Cali-Ausbau anschrauben, so ist es schön aufgeräumt und liegt nicht irgendwo rum.



6. Auf der Suche nach dem Dauerplus. In diesem Fall holt der Mechaniker den Strom von der hinteren Innenraumleuchte.



7. Jetzt kommt der Stoßfänger weg. Das ist mit ein paar Schrauben erledigt. Wer Parksensoren hat, muss mit mehr Arbeitszeit rechnen.



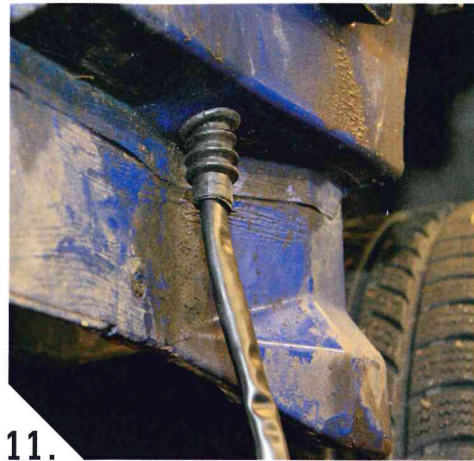
8. Die eigentliche Stoßstange ist fest an den Rahmen verschraubt. Der alte wird komplett gegen den neuen ausgetauscht und kann auf den Schrott.



9. Schlagschrauber helfen weiter, die seit vielen Jahren nicht geöffneten und schön eingesauten Schrauben zu lösen.



10. Zum Abnehmen der Stoßstange ist es hilfreich, einen zweiten Menschen zu haben, der zur Hand geht. Zunächst nur das Kunststoffteil.



11. In der Karosserie ist schon ein Loch gebohrt, durch das der Kabelstrang für die Steckdose geführt und dann mit einem Gummi abgedichtet wird.



12. Hier testet der Meister mal, ob das neue Teil auch wirklich passt.



13. Dann kommt die Kunststoffschale an die neue Stoßstange.



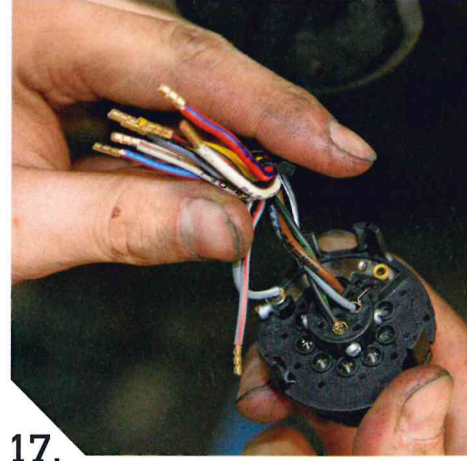
14. Jetzt wird das komplette Fängerteil wieder an den Rahmen gesteckt.



15. Die Löcher passen, alles gut. Die Schraubenbolzen können durchgesteckt werden.



16. Der Meister zieht die Bolzen mit dem vorgegebenen Anzugsdrehmoment fest. Der geeichte Drehmomentschlüssel sorgt für Präzision.



17. Etwas antiquierte Technik: Die Kabel müssen alle einzeln in die Steckdose geschraubt werden. Sorgfalt spart hier Arbeitszeit.



18. Die Dose kommt dann an die vorgesehene Halterung. Der Deckel öffnet hier nach unten, damit er nicht oben anschlägt.

wird wieder auf den neuen Fänger mit Kupplung draufgeschraubt.

Der alte Fänger sitzt am Ende des Rahmens, ist an den beiden Holmen je mit zwei Schrauben befestigt. Patrik löst die Schrauben und zieht mit der Hilfe eines Kollegen die Einheit ab. Der neue Träger wird einfach an dieselbe Stelle gesetzt, nur mit noch mal zwei Schrauben mehr, schließlich sollen sie nachher das Gespann zusammenhalten. 100 Newtonmeter am Drehmomentschlüssel pressen die Stähle reibtechnisch recht fest aneinander.

Die Elektrik führt Patrik durch ein beim VW schon vorbereitetes Loch an der rechten Seite unterhalb der Fahrzeugentlüftung. Eine Gummimuffe führt das neunpolige Kabel. Den weiteren Verlauf Richtung Steckdose bestimmen Kabelbinder.

Jedes der neuen Kabel will in den 13-poligen Stecker einzeln gesteckt und verschraubt werden. Es vergehen locker mal zwei bis drei AW, also Arbeitswerte, zehn pro Stunde gibt's, das kostet Arbeitszeit. Das Problem: Geschickter könnten Westfalia und Co. das schon machen, aber wie kommt das Kabel samt Stecker durch die Karosse, in der ein Loch mit nur zwei

Millimetern sich findet? Patrik arbeitet akkurat, konzentriert, routiniert. Nur 26 Jahre alt und schon Meister. Das würde heute forciert, erzählt er, man könne sogar direkt nach der Ausbildung schon den Meister machen. Er hatte sich erst mal für zwei Jahre Praxis entschieden, bevor er wieder in die Schule ging.

Jetzt verschraubt er die Dose mit dem Träger, richtet noch einmal die Gummidichtung und steckt zu guter Letzt den Kupplungshaken in die Öffnung. Fertig.

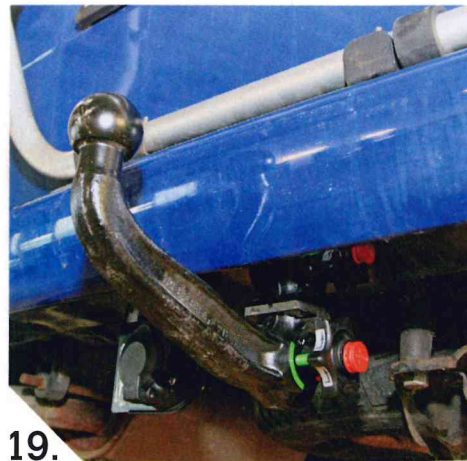
Es ist 12 Uhr, er kann in die Mittagspause. Rameder veranschlagt für diesen Trägertyp eineinhalb Stunden Arbeit. Dabei ist aber die Zeit, die es braucht, die Stoßstangenverkleidung oder wie in unserem Fall, Möbel auszubauen, nicht eingerechnet. Das müssen Camper berücksichtigen. Diese Zeiten kommen auf den Standardsatz des Anbieters immer noch oben drauf. In unserem Fall brauchen wir rund vier Stunden. Und Patrik hat dabei nicht getrödel, im Gegenteil, und Fotos wurden auch noch gemacht.

Rund 400 Euro fallen damit, je nach Auto, an Arbeitszeit an, plus die Kupplung, derzeit 380 Euro bei Rameder. Kein billiges Unterfan-

gen, aber manchmal müssen eben Freunde mit in den Urlaub, müssen die Kinder ausgelagert werden in den Caravan da hinten oder die berühmten Gartenabfälle weg.

Grundsätzlich, sagt Patrik, würden sich die Kupplungssysteme bei anderen Autos nicht unterscheiden und bei Transportern wie dem Fiat Ducato sollte das alles eher einfacher sein. Hier ist die Standard-Montagezeit bei einer Westfalia-Kupplung eine Stunde geringer. Was dagegen höher ist: die Anhängelast mit drei Tonnen und gewaltige 150 Kilogramm Stützlast. Über einen T@b würde dieser Träger nur lachen.

Dank an Patrik Konrad, Kfz-Meister im Autohaus Stieber in Stuttgart. Er zeigt uns den Anbau. www.autohaus-stieber.de



19. Dann wird die abnehmbare und abschließbare Kupplung einfach eingesteckt und fertig. Noch ein Elektriktest und dann ist gut.



20. Wenn man sie nicht benötigt, kann die Kupplung in dieser Variante einfach abgenommen werden und stört so weder Optik noch andere Stoßstangen.

Oyster[®]
Premium

Neu!

tenHaaft –
EIN DEUTSCHES
UNTERNEHMEN MIT
20 JÄHRIGER
TRADITION

- Oyster[®] Premium – der „Klassiker“ in Kombination mit den neuen „Oyster[®] TV“ – Geräten
- Perfekt vernetzt – beide Geräte werden über die Systemfernbedienung* gesteuert
- Alles aus einer Hand!
- 3 Jahre Herstellergarantie



*Systemfernbedienung nur fürs Premiumsortiment

tenHaaft[®]
Innovative Mobile Technology

www.ten-haaft.com