



Hersteller: CATE <http://www.cate-vertrieb.de>

Bericht: Norbert Auffarth

(Anbaubeschreibung, Fahrverhalten, Praxiserfahrung):

Ich habe im Fruehjahr diesen Jahres den Cate-Hecktraeger an einen T5 MV angebaut. Dieser ist beim T5 MV bis zu 250kg Traglast verwendbar. Meine R1150GS hat laut KFZ-Schein 249kg, geht also grade so. Der Anbau der fahrzeugspezifischen Adapterplatten hat sich an einem Samstagnachmittag durchfuehren lassen, ein wenig handwerkliches Geschick sollte aber vorhanden sein. Wie Du habe ich auch eine abnehmbare AHK, die den Anbau der Adapterplatten ein wenig erleichtert.

Zunaechst muessen Heckleuchten, die kleinen Verkleidungen unter den Heckleuchten sowie der Stossfaengermantel abgebaut werden. Dann das Reserverad samt Halter und die darueberliegende Reserveradwanne entfernen. Schalldaempfer aushaengen und Waermeschutzblech abbauen. Dann kann der AHK-Traeger nach loesen der sechs Schrauben nach hinten herausgezogen werden. Dann die Schweissmuettern am AHK-Traeger abflexen und den AHK-Traeger samt der Hecktraegeradapterplatten wieder am Fahrzeug verschrauben. Die Funktion der abgeflexten Schweissmuettern uebernehmen jetzt Gewinde in den Traegeradapterplatten. Der AHK-Traeger wird also mit Hilfe der Hecktraegeradapterplatten sandwichmaessig am Fahrzeug verschraubt.

In die hintenliegende Quertraverse (liegt unsichtbar hinter dem Stossfaengermantel) muessen dann noch Langloecher gefraest werden, um Zugang zu den Gewindekloetzen (M16), fuer die Zuganker bei Verwendung des Traegers, zu erhalten. Das ganze dann in umgekehrter Reihenfolge dann wieder zusammenbauen. In den Stossfaengermantel muessen dann noch zwei 30mm Loecher (da wo die Zuganker durchgesteckt werden) gebohrt werden. Die Loecher werden bei Nichtverwendung des Traegers mit Plastikkappen verschlossen. Ich habe mir diese in Wagenfarbe lackiert, so dass das ganze kaum auffaellt. Ich weiss nicht, wie der Einbau mit den Sensoren der PDC kollidiert, da mein MV kein PDC hat. Die Traegeradapterplatten schauen links und rechts vom Reserverad etwa 10-15cm aus der Bodenverkleidung heraus. Ich habe mir die normalerweise verzinkten Platten schwarz lackiert, so dass das ganze optisch dezenter wirkt.

Der MV geht schon ein wenig in die Knie, wenn die GS auf dem Traeger transportiert wird. Wir sind in diesem Sommer mit dem Fahrzeug nach Suedfrankreich gefahren, entgegen einem Anhaenger lassen sich so auch kleine Passstrassen problemlos befahren. Das Gewicht ist spuerbar, das Fahrverhalten bleibt jedoch absolut sicher. Ich persoenlich wuerde eine vorrausschauende Fahrweise, vor allem bei Bodenwellen auf suedeuropaeischen Autobahnen, empfehlen. Reisegeschwindigkeiten von 130-140 km/h halte ich fuer absolut vertretbar. Besser als ein Motorrad hinter sich im Innenraum zu verzurren ist das ganze sowieso. Ich habe noch eine Fireblade, die sich auf dem Traeger besser macht. Erstens durch locker 50kg weniger Gewicht und zweitens, weil durch den kuerzeren Radstand die Radaufstandspunkte des Motorrades genau auf den Rahmenrohren des Hecktraegers liegen (laesst sich fester verzurren) und drittens das Motorrad auch nicht, so wie die GS, nach links und rechts ein wenig uebersteht.

Bilder findet Ihr auf [www.jewuwa.de](http://www.jewuwa.de) unter er Rubrik **VW T5 - Tuner und Zubehoer**

---