



Hoch hinaus

Ohne Wagenheber ist die Werkstatt eines ambitionierten Restaurierers und Schraubers nicht wirklich vollständig ausgestattet. Um die schier unüberschaubare Auswahl einzugrenzen, haben wir neun Rangierwagenheber zwischen 15 und 230 Euro getestet.

Ob Ölwechsel, Bremsen entlüften oder der Austausch eines Differentials: Viele Reparaturen, aber auch regelmäßige Wartungsarbeiten sind ohne aufgebocktes Auto gar nicht oder nur sehr mühsam möglich; zum effektiven Arbeiten sollte also ein brauchbarer Wagenheber in keiner gut ausgestatteten Schraubgarage fehlen. Die technischen Daten verraten längst nicht alles, erst die praktische Anwendung trennt die Spreu vom Weizen. Deshalb haben wir eine bunte Auswahl Rangierwagenheber zum Test

gebeten. Die Auswahlkriterien standen schnell fest: Mindestens 1,5 Tonnen Hublast sind im normalen Pkw-Einsatz ausreichend, es wird ja nie der gesamte Wagen gleichzeitig angehoben. Wer also nicht am vollgepackten Ford Transit schraubt oder einen Rolls Royce Phantom V an der Vorderachse anheben will, kommt damit aus. Mit diesem Kriterium haben nur die allerwenigsten Wagenheber ein Problem, zwei Tonnen Hublast gelten als Standard. An der geforderten Hubhöhe scheidet sich schon eher die Spreu vom Weizen: Um

vernünftige Böcke unterstellen und sicher und bequem unter dem Auto arbeiten zu können, sollte der Wagen mindestens einen halben Meter angehoben werden können. Legen Sie sich nie unter ein Auto, das nur auf dem Wagenheber steht, zu groß ist die Gefahr, dass der Wagen abrutscht oder aufgrund eines technischen Defekts absackt! Die billigsten Wagenheber im Angebot schaffen nur rund 35 Zentimeter; um den Wagen weiter liften zu können, müsste man ihn also zwischendurch aufbocken und dann eine

mehr oder weniger standsichere Zwischenlage aufbauen, um ein zweites Mal anzusetzen.

Das ist Murks und taugt höchstens als Notlösung für unterwegs, deshalb eben unsere Minimalforderung nach einem halben Meter Hubhöhe. Na gut, einen Zentimeter haben wir nachgelassen, weil viele Hersteller sich offensichtlich auf 49 Zentimeter „eingeschossen“ haben. Und eine Ausnahme haben wir aufgenommen: Der 1,5-Tonnen-Aluminium-Wagenheber von Rodac schafft nur gut 44 Zentimeter, empfiehlt sich aber mit der außergewöhnlich geringen Mindesthöhe von knapp über acht Zentimetern für all jene tief liegenden Chassis, denen mit herkömmlichen Wagenhebern kaum beizukommen ist. Wir waren neugierig, wie sich das edle Leichtmetallteil im harten Vergleichstest schlagen würde. Um das Budget eines Hobbyschraubers nicht zu sprengen, lautete die letzte Vorgabe: Der Verkaufspreis soll (exklusive Fracht) unter 250 Euro liegen. Tatsächlich spielt sich ein Großteil des Wagenheber-Angebots im Bereich darüber ab, einige Firmen, die sich ausschließlich an Profis wenden, schieden damit aus. Den restlichen Anbietern ha-



Unzureichend: Mit 33 Zentimeter Hubhöhe bekommen wir nicht die Räder vom Boden

ben wir angeboten, für den Test ein Gerät ihrer Wahl auszuwählen, das sie für wettbewerbsfähig halten (lediglich TBS schickte zusätzlich den bereits angesprochenen Rodac-Aluminiumheber).

Nicht alle wollten sich dem Vergleich stellen, schließlich standen sechs Produkte von fünf Versendern bereit. Damit nicht nur der Versandhandel berücksichtigt wird, haben wir noch beim örtlichen Auto-Discounter und bei einem Kfz-Teile-Fachhändler je einen Wagenheber besorgt. Um zu ermitteln, wie gut oder schlecht ein Billigheimer vom Grabbeltisch tatsächlich abschneidet (auch wenn er die eigentlich geforderte Mindesthubhöhe nicht erreichen kann), haben wir zusätzlich im nächstgelegenen Baumarkt ein 15-Euro-Produkt mit dem vielsagenden Namen „Budget“ erworben.

Das andere Ende des Testspektrums markieren zwei wahre Boliden: 80 Zenti-



Solide Mittelklasse: Rund ein halber Meter sollte es schon sein, dann lässt sich bequem ein Bock unterstellen und man hat ausreichend Platz zum Arbeiten

meter Hubhöhe schaffen die Wagenheber von Güde und Remo. Damit eröffnen sie dem Hobbyschrauber ganz neue Welten – unter einem so hoch aufgebockten Auto lässt sich gleich doppelt so gut arbeiten. Zudem glänzen die beiden Schwergewichte mit ihren langen Rahmen, wenn es darum geht, ein Auto an der Vorder- oder Hinterachse aufzubocken. Wie unsere Fotos zeigen, verliert selbst ein ausladender Kofferraum seinen Schrecken: Der Bediener muss nicht zum Ansetzen unter das Auto kriechen, die Pumpstange kann den vollen Weg zurücklegen, ohne mit Wagenboden oder Stoßstange in Kontakt zu kommen, und der Fußhebel zum schnellen Hochfahren des Hubarms bis zur Kontaktfläche („Schnellhub“) kann im Gegensatz zu den Testkandidaten mit Normalstatur wirkungsvoll bedient werden. Wer den Komfortvorsprung nutzen

will, braucht Platz, eine gut gefüllte Brieftasche und kräftige Oberarme: Die beiden King-Size-Heber messen gut 130 Zentimeter in der Länge (ohne Pumphebel), bringen über 60 Kilo auf die Waage und belasten das Konto mit rund 200 Euro.

Wie Sie in unseren Tabellen erkennen können, haben wir Kriterien wie niedriges Gewicht, kleine Abmessungen und auch den Preis durchaus gewertet. Wichtig ist jedoch letztlich, wie sich ein Wagenheber unter dem Auto verhält. Wie gut lässt er sich ansetzen, wie leicht fällt das Aufbocken, wie hoch kommt der Wagen maximal? Und wie dosiert lässt er sich nachher wieder herunterlassen? Letzteres ist besonders wichtig. Wem zum Beispiel beim Ablassen der Karosserie über einen zum Einbau stehenden Motor die Fuhre mit einem gewaltigen Ruck um zehn Zentimeter nach unten saust, kann der angerichtete



Komfortwunder: Mit einem 80-Zentimeter-Heber eröffnen sich ganz neue Aussichten. Und die Bewegung der Hubstange wird selbst durch das ausladende W108-Heck nicht behindert

OLDTIMER
MARKT
Testieger



Kunzer WK 1032

Abmessungen:

L x B x H: 680 x 330 x 240 mm

Gewicht: 37 kg

maximale Hublast: 3,2 t

minimale Hubhöhe: 140 cm

maximale Hubhöhe: 50,4 cm

Anheben: automatischer Schnellhub („Magic Lift“) bis zum Ansatzpunkt; recht kurz übersetzt (5,9 Hube/10 cm)

Ablassen: durch Drehen der Pumpstange; geringes Losbrechmoment; perfekt dosierbar

Rollwiderstand: 70 N

Ausstattung: Telleraufnahme mit Gummiauflage, Stoßschutz an der Pumpstange, Rollen mit PU-Beschichtung

Fazit: Dem hohen Preis und den sperrigsten Abmessungen der 50-cm-Klasse stehen eine hochwertige Verarbeitung und gute Ausstattung gegenüber. Die automatische Schnellhubfunktion begeistert.



Preis: 165 Euro

Bezugsadresse:

Dinosaurier Werkzeuge, Schröderstraße 21, 22087 Hamburg



Güde GRH 800

Abmessungen:

L x B x H: 1270 x 440 x 360 mm

Gewicht: 64 kg

maximale Hublast: 2,0 t

minimale Hubhöhe: 17 cm

maximale Hubhöhe: 80 cm

Anheben: Fußhebel für hydraulischen Schnellhub; komfortables Arbeiten mit langem Hubarm; mittlere Übersetzung (4,5 Hube/10 cm)

Ablassen: durch Drehknopf in der Pumpstange; geringes Losbrechmoment, millimetergenaue Dosierbarkeit

Rollwiderstand: 80 N

Ausstattung: Reservedichtungen

Fazit: Ein schwerer Brocken, mit dem sich komfortabel arbeiten lässt, wenn Platz kein Thema ist. Nichts für Normgaragen. 80 Zentimeter Hubhöhe können Hobbyschraubern eine neue Welt eröffnen



Preis: 195 Euro

Bezugsadresse:

Fachhandel, Güde GmbH, Birkichstraße 6, 74549 Wolpertshausen



Remo RWH 800/2

Abmessungen:

L x B x H: 1270 x 440 x 360 mm

Gewicht: 72 kg

maximale Hublast: 2,0 t

minimale Hubhöhe: 17 cm

maximale Hubhöhe: 80 cm

Anheben: Fußhebel für hydraulischen Schnellhub; komfortables Arbeiten mit langem Hubarm; mittlere Übersetzung (4,2 Hube/10 cm)

Ablassen: durch Drehknopf in der Pumpstange; geringes Losbrechmoment, millimetergenaue Dosierbarkeit

Rollwiderstand: 100 N

Ausstattung: Reservedichtungen, Gummiauflage für Laststeller

Fazit: Gemeinsam mit dem fast baugleichen Güde-Wagenheber mit 80 Zentimetern Hubhöhe eine Klasse für sich



Preis: 232 Euro

Bezugsadresse:

Fachhandel, Remo-Hebebühnen-GmbH, Ottenstall 1, 87452 Altusried

Schaden weitaus größer sein als der teuerste Wagenheber in unserem Test.

Beim Ermitteln der Gesamtwertung haben wir die Platzierungen in den Disziplinen „maximale Hubhöhe“, „Aufbocken“ und „Ablassen“ deshalb jeweils fünfmal gewichtet. Mit einem Mercedes 280 S haben wir die Probe aufs Exempel gemacht. Die Vorgabe, den Wagen hinten aufzubocken, verschärft den Test zusätz-

lich, muss der Heber doch weit unter das Auto, um einen brauchbaren Aufnahme- punkt zu erreichen.

Der eine Schrauber freut sich, wenn sein Oldie mit möglichst wenigen Hüb- en am Pumpenarm, aber vollem Kraftein- satz, rasch Höhe gewinnt. Ein anderer hin- gegen wird sich über eine leichtgängige Übersetzung freuen, auch wenn er dafür ein paar Mal mehr pumpen muss. Die

Vorlieben sind verschieden, deshalb ha- ben wir zwar zu Ihrer Orientierung ge- messen, wie viele volle Hube nötig sind, um zehn Zentimeter Höhe zu gewinnen, diesen Punkt aber nicht in die Wertung einfließen lassen.

Nicht ganz uninteressant ist schließlich auch, wie leicht sich der Rangierwagen- heben tatsächlich rangieren lässt. Das Gewicht, aber auch die Lagerung der Ach-

**Cartec****4****Abmessungen:**

L x B x H: 600 x 345 x 188 mm

4**Gewicht:**

33 kg

3**maximale Hublast:**

2,25 t

5**minimale Hubhöhe:**

13,5 cm

4**maximale Hubhöhe:**

50 cm

4**Anheben:** kein Schnellhub;

mittlere Übersetzung (4,2 Hübe/10 cm)

6**Ablassen:** durch Drehen derPumpstange; bei Losbrechmoment
und Dosierbarkeit im Spitzenfeld**4****Rollwiderstand:**

50 N

5**Ausstattung:****- 8**

Fazit: Der Cartec-Wagenheber kann nicht mit Ausstattungsfeatures oder Rekordwerten brillieren, er macht seine Punkte beim Arbeiten unter dem Auto. Unser Preis/Leistungs-Tipp

RC Machines RCPHP3**5****Abmessungen:**

L x B x H: 590 x 340 x 270 mm

3**Gewicht:**

36 kg

4**maximale Hublast:**

3,5 t

1**minimale Hubhöhe:**

13,3 cm

3**maximale Hubhöhe:**

49,5 cm

7**Anheben:** Fußpedal für mechanischenSchnellhub unter dem Auto schwer
erreichbar; mittlere Übersetzung
(4 Hübe/10 cm)**5****Ablassen:** durch Drehen derPumpstange; hohes Lochbrechmoment,
danach recht gut dosierbar**6****Rollwiderstand:**

30 N

3**Ausstattung:** Fußpedal für

Schnellhub, unzureichend fixiert

6

Fazit: Mit 3,5 Tonnen schafft der RC-Heber die größte Last in unserem Vergleichsfeld, in allen anderen Disziplinen hält er sich unauffällig im Mittelfeld

Titantec FS1289**6****Abmessungen:**

L x B x H: 660 x 350 x 270 mm

6**Gewicht:**

37 kg

5**maximale Hublast:**

3,0 t

3**minimale Hubhöhe:**

13,7 cm

5**maximale Hubhöhe:**

50 cm

4**Anheben:** kein Schnellhub;

mittlere Übersetzung (4 Hübe/10 cm)

7**Ablassen:** durch Drehen derPumpstange; mittleres Losbrechmoment;
gut dosierbar**5****Rollwiderstand:**

60 N

6**Ausstattung:****- 8**

Fazit: Der Wagenheber vom Discounter hält sich in allen Disziplinen unauffällig im Mittelfeld

**Preis:** 70 Euro **2****Bezugsadresse:**Kfz-Teile-Fachhandel, Wessels + Müller,
Pagenstecherstr. 121, 49090 Osnabrück**Preis:** 79 Euro **4****Bezugsadresse:**Fachhandel, RC Machines, Gewerbegebiet,
L-6131 Junglinster (Luxemburg)**Preis:** 70 Euro **2****Bezugsadresse:**ATU-Filialen, Auto-Teile Unger, Dr.-Kilian-
Straße 4+11+12, 92637 Weiden i. d. Opf.

en und das Material der Räder spielen hier eine Rolle. Wir haben deshalb mit einer Federwaage gemessen, wie stark man sich ins Zeug legen muss, um den Wagenheber auf dem Boden zu bewegen. Zu guter Letzt haben wir uns noch die seitenmäßige Ausstattung angeschaut. Mancher Hersteller legt Reservedichtungen leicht bei, andere haben sich Gedanken um einen möglichst effektiven Schutz der

Türschweller gemacht und polstern den unteren Bereich der Hubstange mit festem Schaumstoffmaterial.

Besonders komfortabel ist eine Hubautomatik, die den Leerweg überbrückt, bis der Heber am Wagen anliegt und tatsächlich Arbeit leisten muss. Hier zeichnen sich besonders der 1,5-Tonnen-Aluminium-Heber von Rodac und der Kunzer WK 1032 aus: Ohne Last fährt der Auflagetel-

ler mit einem Hub so weit wie möglich nach oben, erst wenn Last anliegt, wird auf die Übersetzung umgeschaltet. Die zweitbeste Lösung liefern die 80-Zentimeter-Heber von Güde und Remo: Ein stabiler Fußheber überbrückt den Leerweg im Nu: Da er auf das Hydrauliksystem arbeitet, taugt er auch, um leichte Lasten wahlweise mit dem Fuß hochzupumpen. Im Gegensatz dazu wirken die Fußheber



Rodac TL8015

Abmessungen:

L x B x H: 620 x 280 x 240 mm

Gewicht:

20 kg

maximale Hublast:

1,5 t

minimale Hubhöhe:

8,2 cm

maximale Hubhöhe:

44,5 cm

Anheben:

automatischer Schnellhub bis zum Ansatzpunkt; extrem lang übersetzt (2,6 Hube/10 cm)

Ablassen:

durch Drehen der Pumpstange; störendes Losbrechmoment; Geschwindigkeit schlecht dosierbar

Rollwiderstand:

25 N

Ausstattung:

Telleraufnahme mit Gummiauflage, Stoßschutz an der Pumpstange, Tragegriffe

Fazit: Der Spezialist für mobile Anwendungen und Autos mit wenig Bodenfreiheit, ideal für Renn- und Rallyesport. Designobjekt für Edelschrauber.



Preis:

201 Euro

Bezugsadresse:

TBS GmbH, Grüner Weg 101, 52070 Aachen



Rodac REQ 3005

Abmessungen:

L x B x H: 635 x 343 x 250 mm

Gewicht:

40 kg

maximale Hublast:

3,0 t

minimale Hubhöhe:

14,5 cm

maximale Hubhöhe:

50 cm

Anheben:

Fußpedal für mechanischen Schnellhub unter dem Auto schwer erreichbar; großer Leerweg am Pumphebel; mittlere Übersetzung (4,2 Hube/10 cm)

Ablassen:

durch Drehen der Pumpstange; geringes Losbrechmoment, aber dann extrem schlecht dosierbar; Spiel in der Mechanik

Rollwiderstand:

40 N

Ausstattung:

Fußpedal für Schnellhub

Fazit: Der Dreitonnen-Heber von Rodac kann trotz des vergleichsweise hohen Preises bei unseren Wertungen nicht mit der Konkurrenz mithalten



Preis:

125 Euro

Bezugsadresse:

TBS GmbH, Grüner Weg 101, 52070 Aachen



Budget RW 20-04

Abmessungen:

L x B x H: 475 x 200 x 140 mm

Gewicht:

10 kg

maximale Hublast:

2,0 t

minimale Hubhöhe:

13 cm

maximale Hubhöhe:

33,6 cm

Anheben:

extrem kurze Pumpstange; extrem geringer Hebelweg und kurze Übersetzung (17,2 Hube/10 cm); unzureichende Hubhöhe

Ablassen:

Pumpstange muss umgesteckt werden; hohes Losbrechmoment, schlecht dosierbar

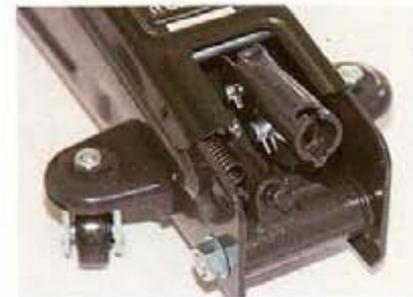
Rollwiderstand:

20 N

Ausstattung:

Tragegriff

Fazit: preiswertes und kompaktes Gerät, gut als Notfallhilfe im Kofferraum; für regelmäßigen Einsatz nicht zu empfehlen



Preis:

15 Euro

Bezugsadresse:

Baumärkte

beim Rodac-Dreitonner und beim Dreieinhalbtonner von RC Machines rein mechanisch auf die Achse des Hubarms. Nach dem Hochfahren dauerte es einige Sekunden, bis das Öl nachgelaufen ist, zudem geben sie wieder einige Millimeter nach. Zudem lassen sich diese Hebel unter dem Auto oft schlecht erreichen, weil sie relativ weit vorn angebracht am Wagenheber angebracht sind. Zudem macht

die Befestigung auf der Achse vor allem beim RC-Produkt keinen vertrauenserweckenden Eindruck.

Am Ende des Testmarathons liegen zwei recht unterschiedliche Heber vorn. Kunzers WK 1032 auf Platz eins macht vor allem mit seiner durchdachten Ausstattung („Magic-Lift“-Schnellhub, Schweller-schutz, Gummiauflage) und der hervorragenden Dosierbarkeit Punkte, sticht zu-

dem im Feld der „50-Zentimeter-Klasse“ mit 504 Millimeter Maximalhub leicht heraus. Auf der Minusseite schlagen vor allem das ausladende Chassis (68 Zentimeter lang) und der Preis zu Buche. Dicht dahinter liegt mit Güdes GRH 800 der beste Vertreter der 80-Zentimeter-Liga. Sein fast baugleiches Pendant aus dem Remo-Sortiment wird zwar mit einer Gummiauflage ausgeliefert, verliert aber



Die Schnellhubfunktion (hier beim Rodac-Dreitonneur) spart viele Pumpenhübe, bis der Aufnahme-Teller am Wagen anliegt



Sinnvoller Kantenschutz: Die Schaumstoffummantelung der Pumpstange schützt das Auto, ist aber nicht immer serienmäßig



Die Rettung für tiefliegende Autos: Rodac TL 8015 mit flacher vorderer Walze



82 Millimeter tief liegt der Aufnahme-teller – da kann keiner unserer Kandidaten mithalten

auf der Waage und beim Preisvergleich. Beiden gemeinsam ist die schwere Pumpstange mit T-Griff und einem praktischen Drehknopf zum Öffnen des Ablassventils. Mit diesem System lässt sich die Last komfortabel und kontrolliert absenken.

Auf Platz vier folgt unser Preis/Leistungs-Tipp: Der relativ leichte Cartec-Wagenhe-

ber tut sich in keiner Disziplin besonders hervor, leistet sich aber auch keine Schwächen. Mit 3,5 Tonnen Hublast nimmt der fünftplatzierte RC-Machines-Heber mit dem prosaischen Namen RCPHP3 eine Spitzenstellung im Vergleich ein und bietet damit eine Alternative für die Besitzer von Kastenwagen oder Kleinbussen.



Leisetreter: In unserem Testfeld trug einzig der Kunzer hochwertige Kunststoffrollen



Auch das ist nicht selbstverständlich: Telleraufnahme mit Profilmatgummi Auflage



Auch Remo liefert den Gummischutz mit, der Aufnahme-teller lässt sich nicht drehen



Bequem: öffnen und schließen des Ventils mit einem eigenen Drehknopf (Güde und Remo)

Der Rodac TL 8015 hat aus dem Stand die Herzen der gesamten Redaktion gewonnen. Der kleine rot-silberne Aluminium-Wagenheber wirkt eher wie ein Designobjekt, das zum schönen Werkstatteinsatz zu schade ist. Der „Will-haben“-Faktor ist enorm. Umso ernüchternder fiel der Praxistest aus: Beim Aufbocken ist der höchste Kraftaufwand nötig, beim Öffnen des Ablassventils bewegt sich der Tragarm ruckartig nach unten, dann ist an ein vernünftiges Dosieren der Geschwindigkeit nicht zu denken. Zahlreiche Details zeigen, dass dieser Heber konsequent auf den mobilen Einsatz hin konstruiert wurde: das geringe Gewicht von 20 Kilo, die beiden stabilen Traggriffe, die Pumpstange, die durch einfaches Ziehen einer federbelasteten Schraube einrastet und als einzige im Test ohne Werkzeug geteilt werden kann. Im Fahrerlager oder im Rallye-Service mobil dürfte der sehr gut ausgestattete 200-Euro-Wagenheber schwer zu toppen sein.

Gut zu transportieren ist auch der Baumarkt-Heber, er fährt seine Punkte erwartungsgemäß bei den Kriterien Abmessungen, Gewicht und Rollwiderstand ein, kann aber im Einsatz nicht überzeugen. Ihm bleibt die Rolle als platzsparende Notfalllösung für sporadische Einsätze.

Soweit unsere Wertung. Mit den in den Tabellen abgedruckten Platzierungen in den einzelnen Zwischenwertungen können Sie sich selbstverständlich nach Ihren Bedürfnissen mit anderen Gewichtungen eine eigene Wertung erstellen. Wer einen Rangierwagenheber hauptsächlich beim Einbau von Motoren und Getrieben nutzt, wird schließlich andere Prioritäten setzen als der Rennmechaniker in der Nürburgring-Box, der kurz vor Trainingsende eine Notreparatur ausführen muss.

Text: Peter Mergelkuhl
p.mergelkuhl@oldtimer-markt.de
Fotos: Peter Steinfurth