

## Einbaudokumentation einer Goldschmitt Luftfederung an der Hinterachse eines Wohnmobils Sunlight T 68 Adventure Edition Modell 2021

Hier beschreibe ich den Einbau einer Goldschmitt Luftfederung 8 Zoll an meinem Wohnmobil. Das Fahrzeug ist ein Sunlight Modell T 68 Adventure Edition Baujahr 2020 (Modell 21). Die Luftfederung passt auf viele weitere Wohnmobilmodelle der Hersteller Sunlight, Carado und vieler weiterer. Die Fahrzeugbasis ist für die Auswahl der Luftfederung entscheidend, in meinem Fall ist es eben Fiat Ducato. Ich möchte vorsorglich darauf hinweisen, dass ich hier nach bestem Gewissen den Einbau der genannten Anlage an meinem Fahrzeug beschreibe. Es handelt sich also nicht um eine Anleitung. Wer sich ebenfalls für den Selbsteinbau entscheidet, sollte dies mit größter Sorgfalt und natürlich immer in Eigenverantwortung tun. Die Luftfederung habe ich beim Zubehörhändler [www.caravantechnik.de](http://www.caravantechnik.de) geordert. Hier habe ich bereits vorher manuelle Hubstützen erstanden, die ich nirgendwo sonst günstiger gefunden habe. Auch das Luftfahrwerk war meiner Meinung nach nicht günstiger zu finden. Ich habe die Luftfederung ohne Kompressor genommen, was ich jetzt schon bereue. Der Kompressor kostet nur unwesentlich mehr und bringt definitiv größeren Komfort. Dazu am Schluss noch eine Anmerkung. Ebenfalls sehr positiv hervorheben möchte ich, das man bei [www.caravantechnik.de](http://www.caravantechnik.de) auch nach dem Kauf nicht alleine steht. Man kann jederzeit per Mail dort nachfragen, wenn man Probleme hat.

Also, los geht's! Viel Spaß beim Lesen und viel Erfolg beim Selbst umsetzen danach.



Das ist das Objekt das sich nach einer gut acht Stunden dauernden Umbaumaßnahme über komfortablere Reisen freut. Wer beim Umbau auf ständige Fotos verzichten kann (und über eine entsprechende KFZ-Kennntnis verfügt) schafft die Umsetzung wahrscheinlich auch in kürzerer Zeit. Wer behauptet, das in zwei Stunden zu schaffen, der lügt entweder, oder heißt mit zweitem Vornamen „Blitz“.



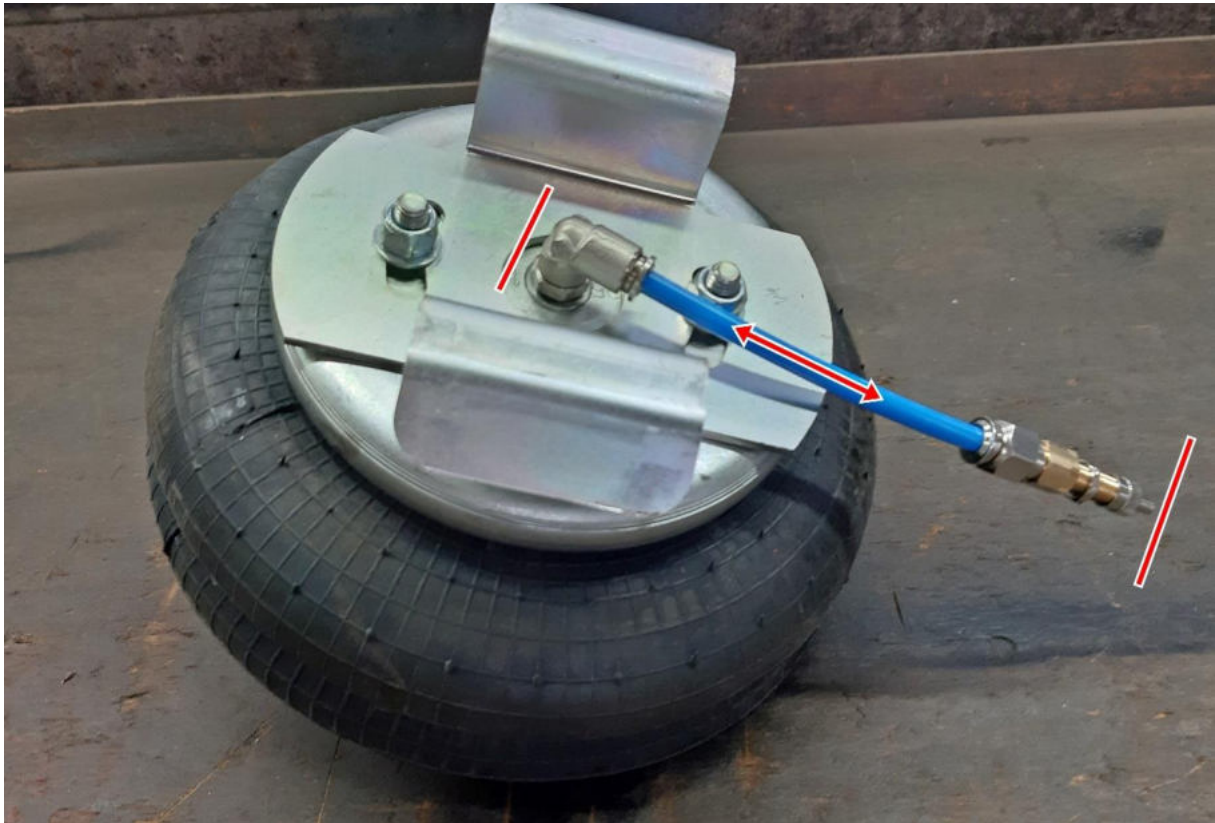
So sieht der Lieferumfang des Goldschmitt Luftfahrwerks (ohne Kompressor) aus. Dazu gehören natürlich die zwei Luftbälge, die unteren Adapterplatten (im Bild schon montiert), zwei ausreichend lange Luftleitungen, zwei Manometer, alle nötigen Schnellkupplungen für die Luftleitungen und eine Blende für den Einbau im Cockpit. Der Kabelschneider kostet 10 Euro, die Investition sollte man sich aber gönnen, denn die Luftschläuche au Hartplastik benötigen sehr akkurate Schnitte, da sonst die Gefahr von Undichtigkeiten besteht. Auch eine sehr allgemein gehaltene Einbauanleitung wird mitgeliefert, die beschreibt aber nur die Montage der Luftbälge. Die weiteren Schritte mit Verlegung der Leitungen und Einbau der Manometer im Cockpit ist da leider nicht enthalten. Aber das könnt Ihr ja jetzt hier in der Dokumentation nachlesen ;-)



Da die Luftleitungen zum großen Teil am Unterboden entlang verlegt werden und hier externen Einflüssen (Schmutz, Steinschlag) ausgesetzt sind, habe ich mich für die Nutzung von Schutzschläuchen entschieden. Gibt's für ein paar Euro bei Ebay.



Gutes Werkzeug ist Voraussetzung für gute Ergebnisse. Hier nur ein kleiner Teil von dem was man tatsächlich benötigt. Vor allem bei der Absicherung des angehobenen Fahrzeugs sollte man keine Experimente machen. Und für gutes Licht sorgen.



Hier schon mal ein guter Tipp vom Zubehörshop [www.caravantechnik.de](http://www.caravantechnik.de): Zum Einbau der Luftbälge ist es unter Umständen erforderlich, diese zusammenzudrücken. So lassen die sich einfacher platzieren. Es besteht die Möglichkeit, den zusammengedrückten Balg mit Kabelbindern zu fixieren. Wesentlich einfacher und sicherer ist, den Balg mit einem Unterdruck in der Stellung zu halten. Hierzu opfert man ein kleines Stück vom Luftschauch und nutzt vorübergehend die Schnellkupplungen wie im Bild gezeigt. Die Winkelkupplung kann auch schon fest montiert werden. Balg mit der Hand zusammendrücken und den Schlauch mit dem Einlassventil aufstecken, fertig. Der Balg ist bis zur endgültigen Montage auf ein Minimaß verkleinert.

Wie bereits erwähnt, das Fahrzeug sollte zur einfacheren Montage aus der Feder gehoben werden. Das heißt der Abstand zwischen Chassis und dem Aufbau wird vergrößert. Hierzu kann man den Fahrzeugeigenen Wagenheber nutzen. Wichtig dabei ist aber immer, das angehobene Fahrzeug entsprechend abzusichern. Das lässt sich durch Unterlegen von Holzbalken, oder besser durch Schwerlaststützen bewirken. Wenn zum Anheben hydraulische Heber zur Verfügung stehen, umso besser.





Wer einen hydraulischen Heber zur Verfügung hat, ist klar im Vorteil. Auch eine Fahrzeuggrube oder Hebebühne erleichtert die Arbeit am Fahrzeugunterboden ungemein. Es gibt aber genügend Beispiele im Netz, wo auch Umbauten in der Hofeinfahrt und auf dem Rücken liegend durchgeführt wurden. Respekt dafür, ich war froh über die warme Halle und gutes Licht.



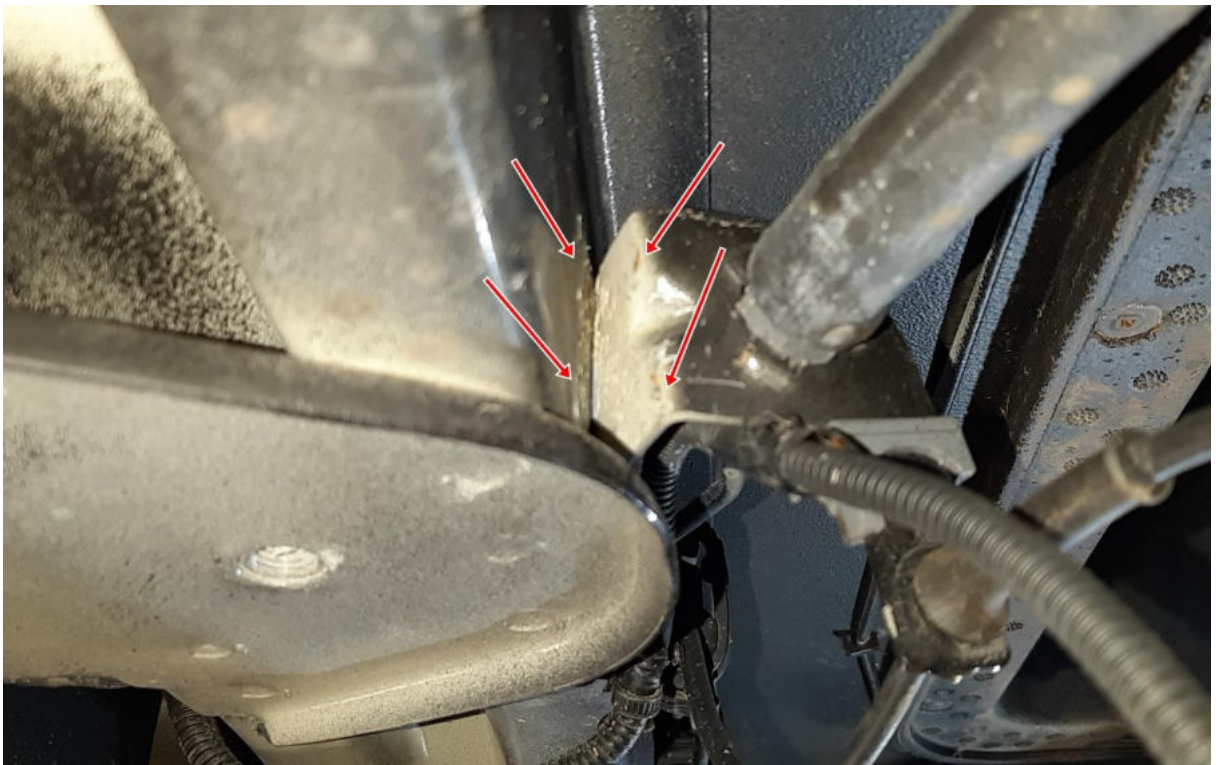
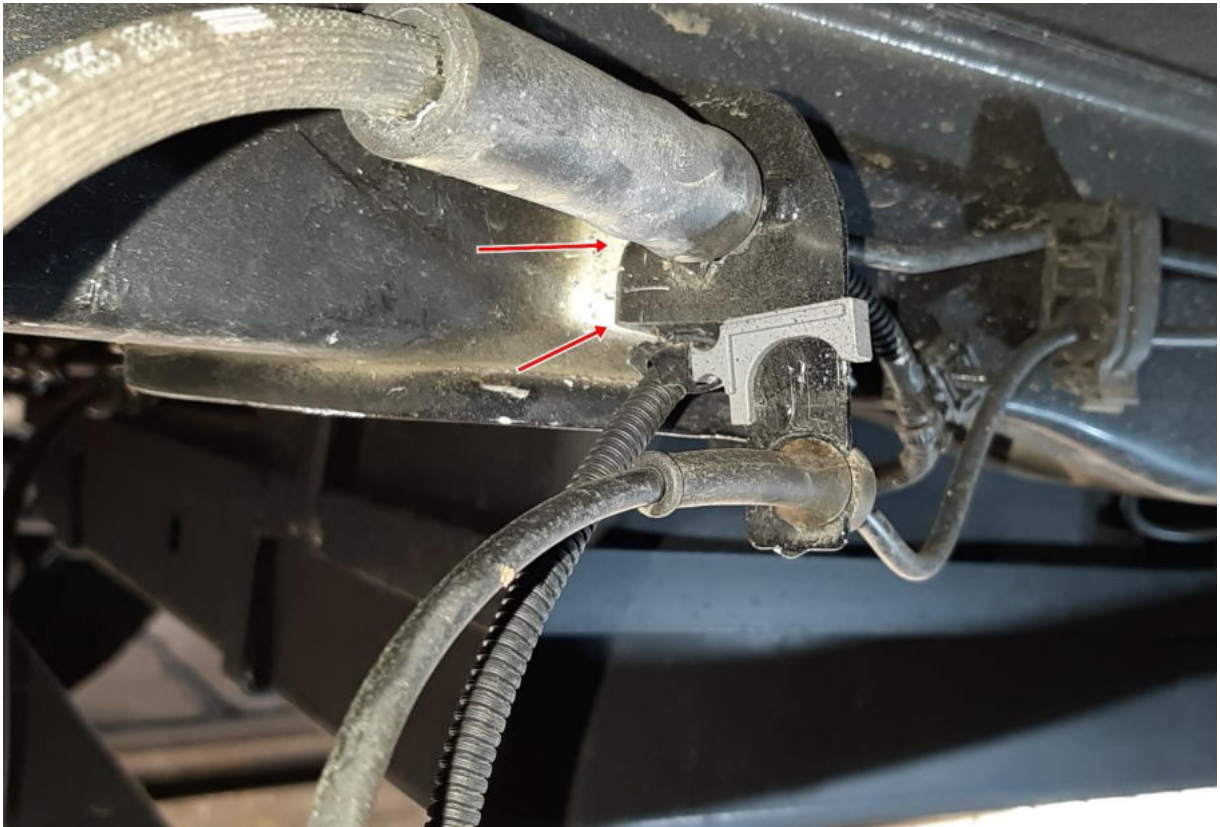


Die Anschlagpuffer werden demontiert. Hier werden später die Luftbälge platziert. Das obere Gewinde wird dafür wiederverwendet. Der Puffer hat einen Rand mit Schlitz, der lässt sich mit ein paar Schlägen mit Meisel und Hammer leicht lösen. Bei älteren Fahrzeugen empfiehlt sich eine vorherige Behandlung aller Schraubverbindungen mit Rostlöser.



Die Luftbälge werden in verschiedenen Größen angeboten. Bei Hinterachslasten über 2000 kg empfiehlt sich auf jeden Fall die Verwendung der 8 Zoll großen Bälge. Hier hat sich bei meinem Fahrzeug gezeigt, dass der Halter für Bremsleitungen und Kabel (Bild) sehr dicht am einzubauenden Luftbalg sitzt. Um hier etwaige Kontaktgefahren zu vermeiden, habe ich den Halter einfach mit ein wenig Gefühl vom Chassis weggebogen. Hierzu habe ich erst mal ein Rad demontiert, um mir ein Bild von der Lage machen zu können. Der Halter ist mit Schweißpunkt angeheftet und im vorderen Bereich aber nur angelegt. Wegbiegen geht, aber bitte mit Vorsicht.







Anschließend werden die Achsklemmen (die Verbindung der Blattfedern mit der Achse) gelöst. Die vier Schrauben waren selbst an meinem relativ neuen Fahrzeug sehr schwergängig. Das war schon richtig Arbeit die alle abzubekommen. Ehrlich gesagt, mit dem im Bild gezeigten Ratschenschlüssel konnte ich das nicht wirklich schaffen. Deshalb meine Empfehlung, gutes Werkzeug zur Hand haben und vor Beginn mit Rostlöser behandeln.





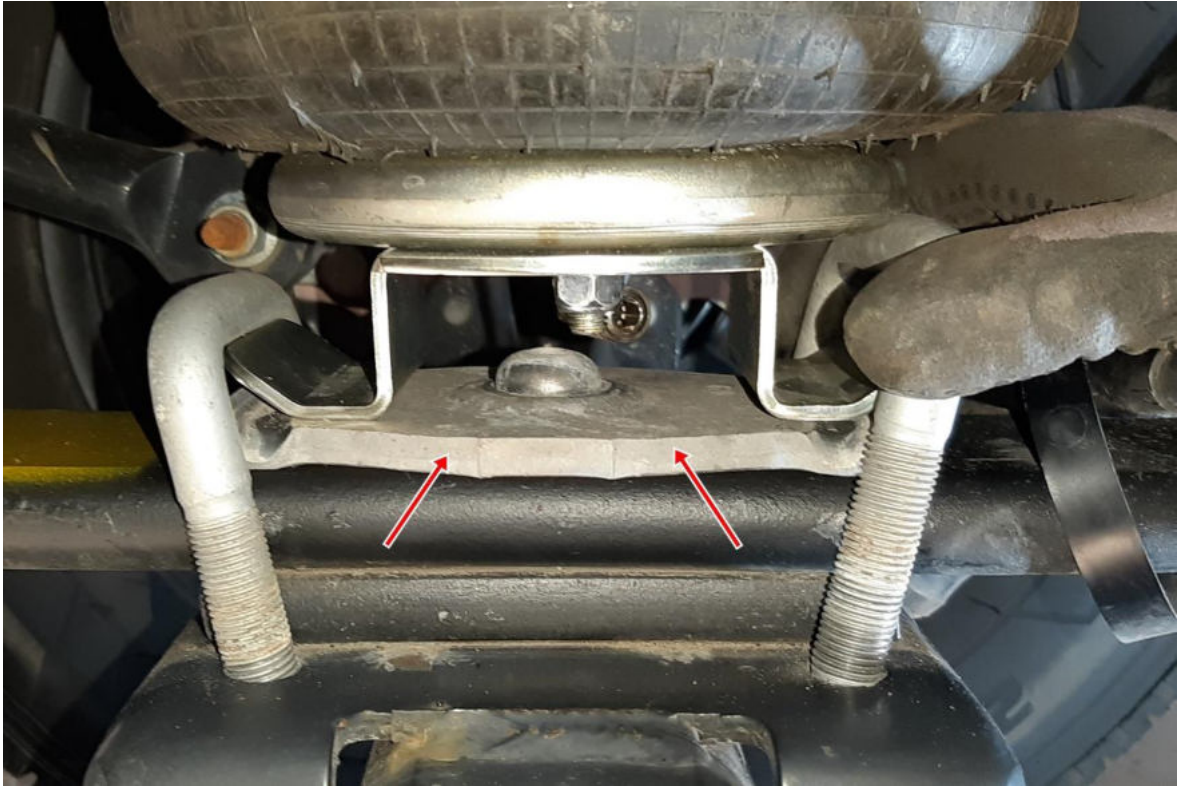
U-Bügel und Schrauben abnehmen und wie ausgebaut zwischenlagern. Ich habe von anderen Umbauern die Befürchtung gelesen, das sich durch die Demontage der Achsklemmen die Lage der Blattfedern auf der Achse verschieben könnte. Dem ist nicht so, die Blattfedern sind tatsächlich mit einer Schraube auf der Achse fixiert. Das sieht man, wenn man die Gegenplatte des Anschlagdämpfers anhebt. Das sollte man ohnehin machen, weil sich der Bereich dann auch gleich mal saubermachen lässt.



Jetzt wird der zusammengedrückte Luftbalg an seinem vorgesehenen Platz eingesetzt und mit der oberen Schraube in da vorhandene Gewinde im Chassis eingeschraubt. Einschrauben bis grob handfest reicht. Soweit, dass sich die untere Montageplatte in Längsrichtung der Blattfedern befindet. Hier darauf achten, dass das Winkelventil am Unterboden des Luftbalgs in der richtigen Richtung für die Weiterführung der anzuschließenden Luftleitung befindet. Im Idealfall also in Richtung des linken Rades (ich habe also am rechten Rad begonnen). Wie sich unten am Bild zeigt, war die Maßnahme den Bremsleitungshalter wegzubiegen notwendig.



Das war soweit schon der erste Schritt zum Erfolg. Nun wird der Balg an der Unteren Halteplatte mit der Anschlagplatte und den U-Bügeln wieder festgeschraubt. Hierbei zwischendurch immer wieder den korrekten Sitz der Bügel kontrollieren und die Schrauben gleichmäßig festziehen. Auf jeden Fall ist zur korrekten Montage ein Drehmomentschlüssel erforderlich. Angegebenes Drehmoment (Einbauanleitung) unbedingt beachten. In meinem Fall sind das 130 Nm.

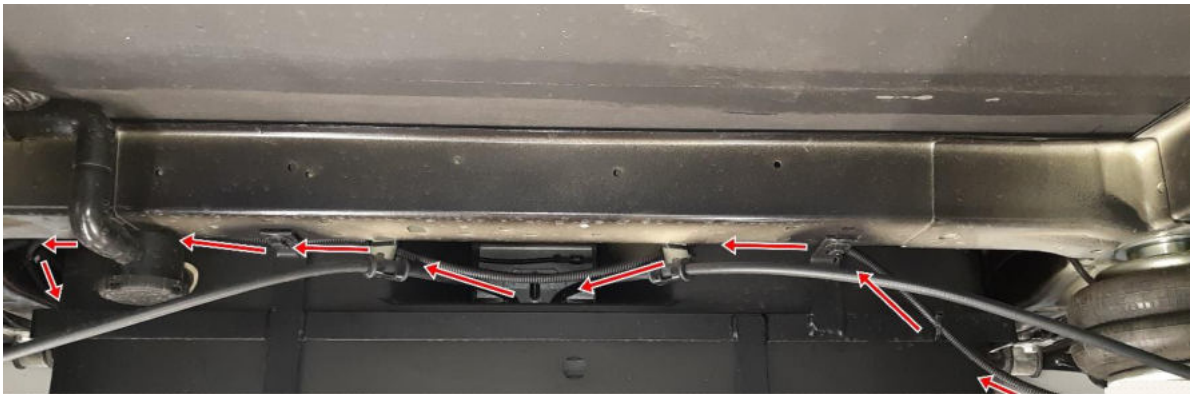




Die unteren Adapterplatten am Luftbalg sind mit zwei Schrauben in Langlöchern gesetzt, so lässt sich vor der endgültigen Montage der Balg noch einmal korrekt ausrichten. Deshalb sind die Schrauben zunächst nur locker anzuziehen. Wenn alles passt, die beiden Schrauben gut festziehen.



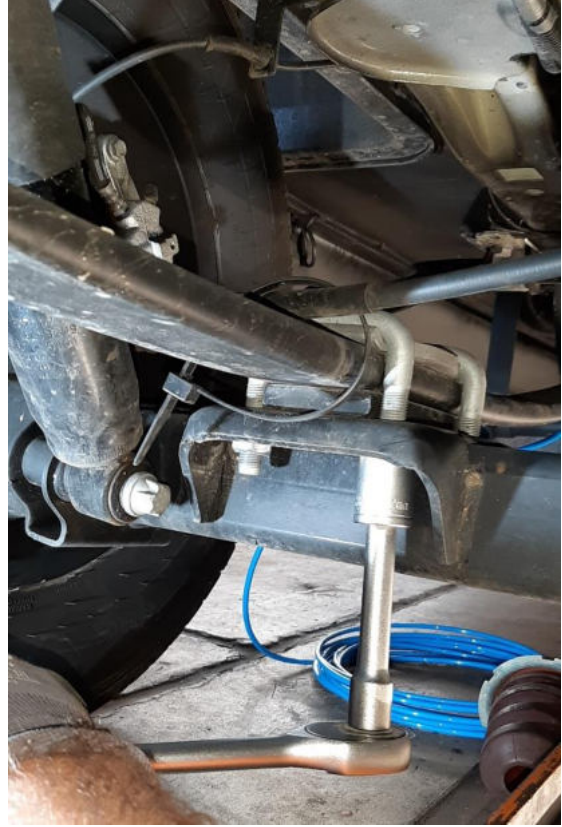
Da ich mich für die Nutzung von Schutzschläuchen (heißt eigentlich Wellrohr, hier ungeschlitzt) für die Verlegung der Luftleitungen entschieden habe, mussten diese natürlich vorher entsprechend eingefädelt werden. Dort wo nur ein Luftschlauch zu schützen ist, habe ich einen entsprechend kleineren Schutzschlauch verwendet. Für eine Luftleitung verwende ich Innendurchmesser Wellrohr 7,5 mm, dort wo die zwei Luftleitungen zusammen in einem Schutzschlauch verlaufen hat das Wellrohr einen Innendurchmesser von 14,5 mm. Im Nachhinein würde ich vielleicht noch jeweils 2 Millimeter größer verwenden, aber mit etwas Geduld hat die Einführung doch geklappt. Der Anschluss der Luftleitung erfolgt durch einfaches, aber kräftiges eindrücken in die Winkelkupplung. Man hört ein entsprechendes Einrastgeräusch. Sehr wichtig ist ein sauberer Schnitt an der Luftleitung. Die Einzelleitung verläuft vom rechten zum linken Rad.

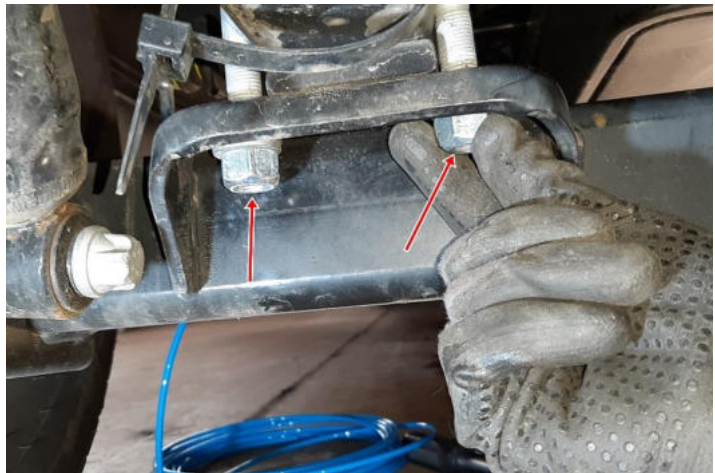


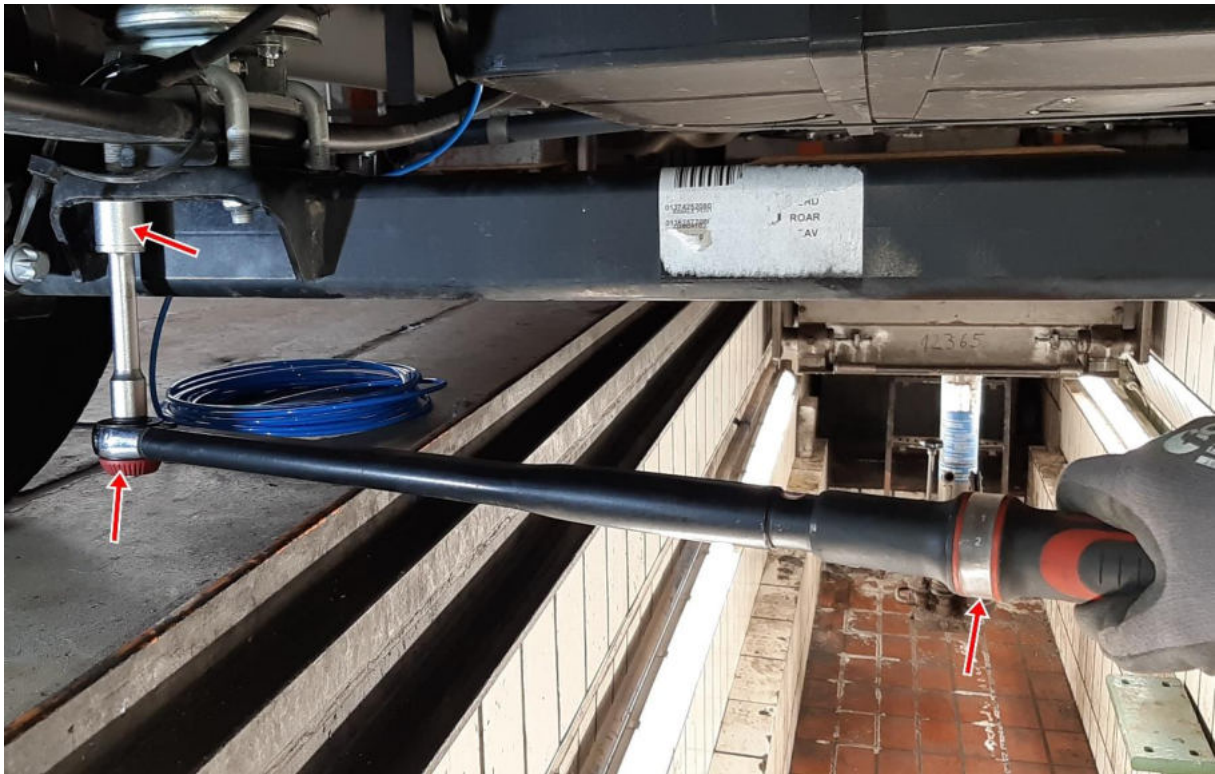


Soweit die Arbeiten am rechten Rad abgeschlossen. Am linken Rad erfolgt die Demontage des Anschlagpuffers und die Montage des Luftbalges in identischer Reihenfolge, hier im Weiteren nur bebildert.



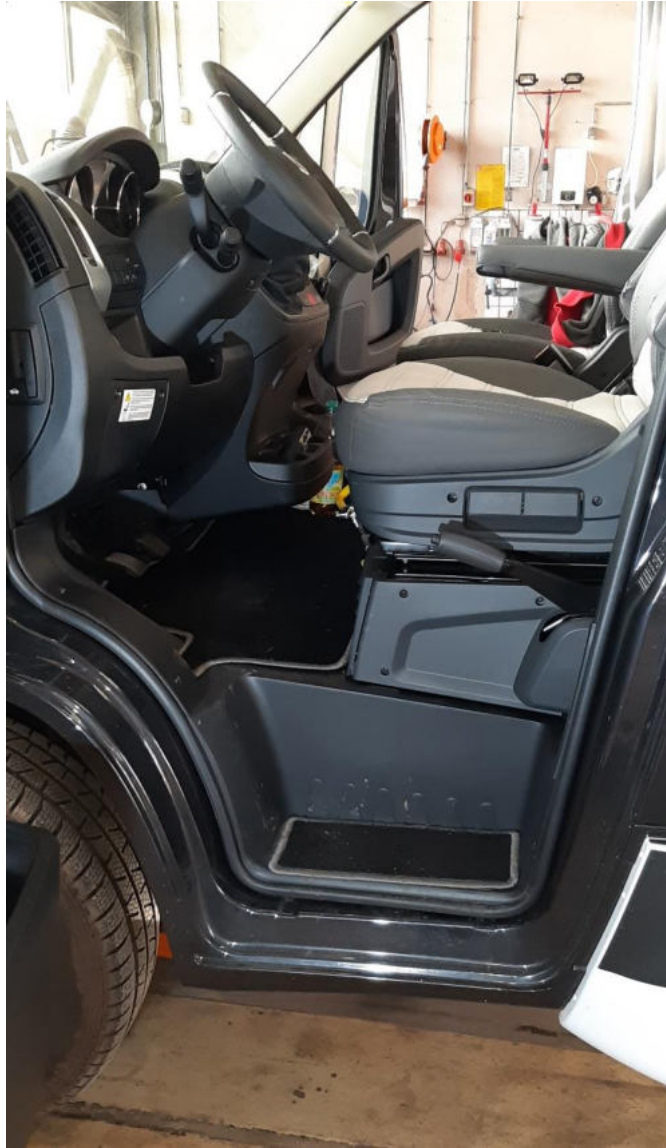


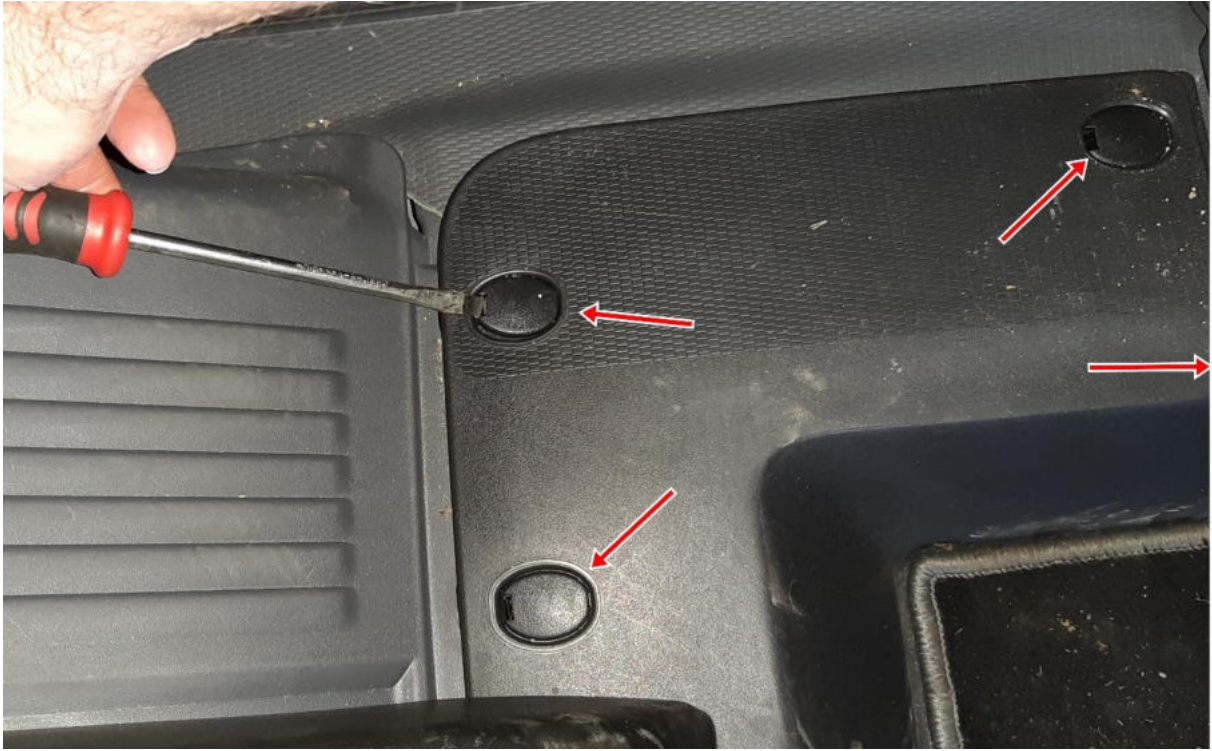




Zum Abschluss der Montage der Luftbälge, noch einmal auf die Notwendigkeit hingewiesen, dass der angegebene Anzugsdrehmoment einzuhalten ist. Der Anschluss der zweiten Luftleitung bleibt zumindest bei meiner Vorgehensweise zunächst außen vor. Weiter geht's zunächst an anderer Stelle.

Hier vorn, im Blickfeld des Kapitäns, oder der Kapitänin (oder gendergerecht der fahrzeugführenden Person) wird das Anzeigepanel mit den beiden Manometern eingebaut. Das Panel ist nicht ohne Grund schon vorgeformt, denn so passt es ziemlich exakt in die kleine Ablage links von der Lenksäule. Ist eh nicht sehr praktisch und deshalb ein gut gewählter Platz. Für die Verlegung der Luftleitungen im Innenraum müssen einige Plastikabdeckungen und Blenden demontiert werden. Der Aufwand ist entsprechend der vorgesehenen Verlegung der Luftleitungen unterschiedlich. Da ich mich zunächst für eine Montage ohne Kompressor entschieden habe, war der Weg der Luftleitungen schon relativ klar. Vom linken Hinterrad verlaufen die Leitungen entlang vorhandener Kabelführungen bis zur Unterseite der linken Trittstufe der Fahrertür. Es soll wohl auch möglich sein, die Leitungen mit dem Handbremsseil in den Innenraum zu führen, diese Weise hat sich mir aber nicht erschlossen, zumindest nicht ohne erheblichen Aufwand. Also erst mal alles Plastik abnehmen, um die Trittstufe freizulegen und die Abdeckung links an der A-Säule bis hinauf zur Blende unterhalb des Lenkrads. Auch die Abdeckung der B-Säule und die seitliche Blende am Sitz müssen weichen. Die Abdeckung der Batterie (im Fußraum) ist nicht nötig, ich hatte aber noch etwas anzuschließen, deshalb im Bild offen.







Unter der seitlichen Sitzblende (da wo der Handbremshebel sitzt) versteckt sich noch eine Verschraubung der Trittstufenabdeckung. Deshalb muss die Sitzblende weg, was sich als sehr fummelig herausstellte. Aber mit Geduld und Taktik geht's dann irgendwann.





Ein Tipp für Zwischendurch: Entweder ihr setzt die Schrauben gleich wieder in die Löcher der Verkleidungsteile, oder Ihr sammelt die ordentlich in einer Magnetschale nach Verkleidungsteil getrennt. Einfach mal ein paar Fotos machen von Schrauben und Verkleidungsteilen hilft später beim Zusammensetzen ungemein.





Das oben gezeigte kleine Ablagefach ist das Objekt der Begierde. Hier werden die Luftleitungen ankommen und die Manometer in der mitgelieferten Blende platziert. Hierfür muss das Ablagefach angepasst werden.





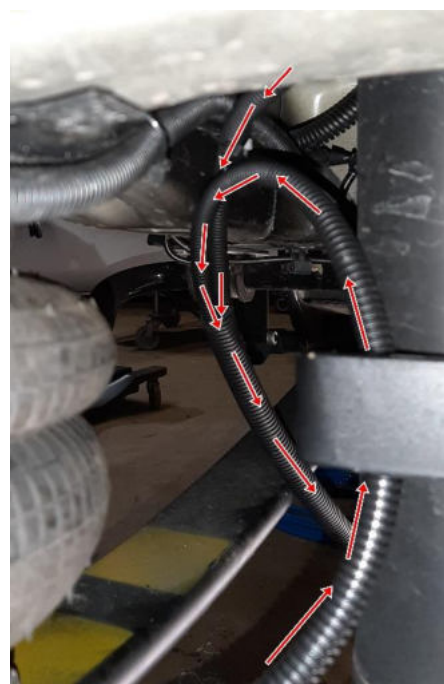
An der Vorderseite des Ablagefachs wird die Anzeigenblende montiert. Da hier von hinten die Luftleitungen angeschlossen werden, muss die Rückwand des Ablagefachs geöffnet werden. Man kann hier minimalistisch versuchen nur Löcher für die Luftleitungen zu bohren. Da die Ablage aber nicht mehr nutzbar ist, habe ich gleich die Rückwand herausgesägt. Perfektionisten können die Sägekanten noch glatt feilen.

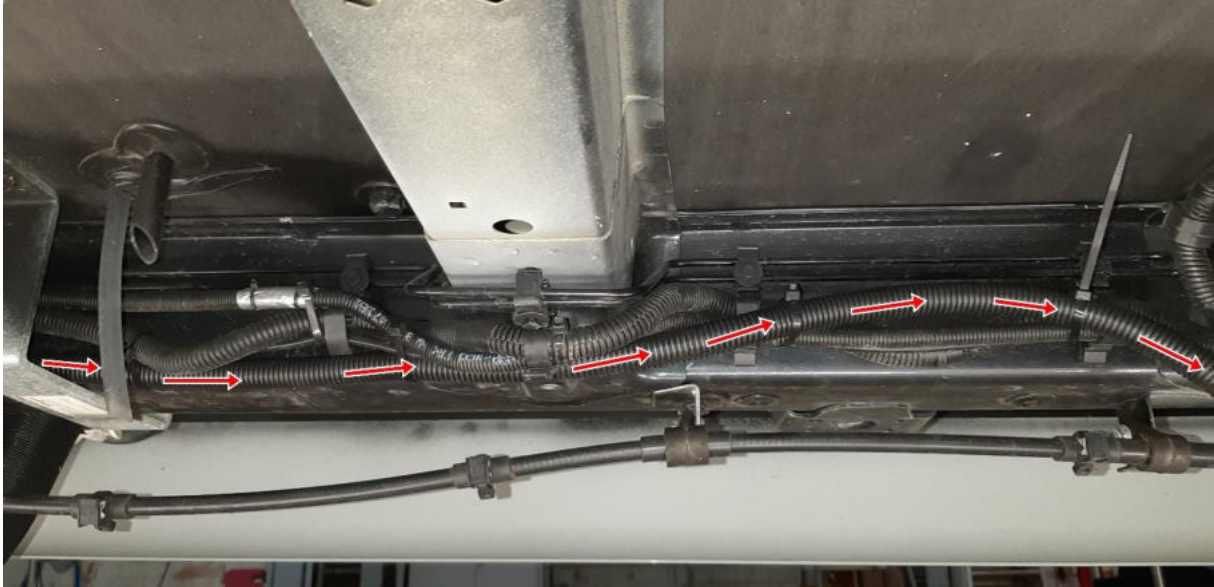


Nun geht es wieder an die Verlegung der beiden Luftleitungen von der Hinterachse bis zur geplanten Durchföhrung im Bereich des Tritts links. Zunächst habe ich die beiden Leitungen in ein Schutzrohr gefädelt. 14,5 mm Innendurchmesser haben knapp gereicht. Anschließend habe ich das Schutzrohr entlang der vorhandenen Kabelföhrung am linken Chassis-Untertzug bis zur Trittstufe verlegt und mit Kabelbinden gesichert. Wichtig ist, keine zu starken Radien verlegen und immer drauf achten, dass die Luftleitungen nicht geknickt werden. Ich habe auch die Luftleitungen bis hierher nicht gekürzt. Es wäre ärgerlich, wenn am Ende ein paar cm fehlen. Die Verlegung ist aber tatsächlich recht einfach. Zumindest wenn man bequem in einer Grube steht.



Hier kommt zusammen, was zusammengehört  
Die beiden einzelnen Luftleitungen münden in einem gemeinsamen Schutzrohr.





Nochmal erwähnt, die Verlegung möglichst ohne Knicke und kleine Radien ausführen. Wichtig: Niemals etwas an den Bremsleitungen befestigen (oben im Bild). Eine Befestigung entlang des Handbremsseils (unten im Bild) sollte aber möglich sein.



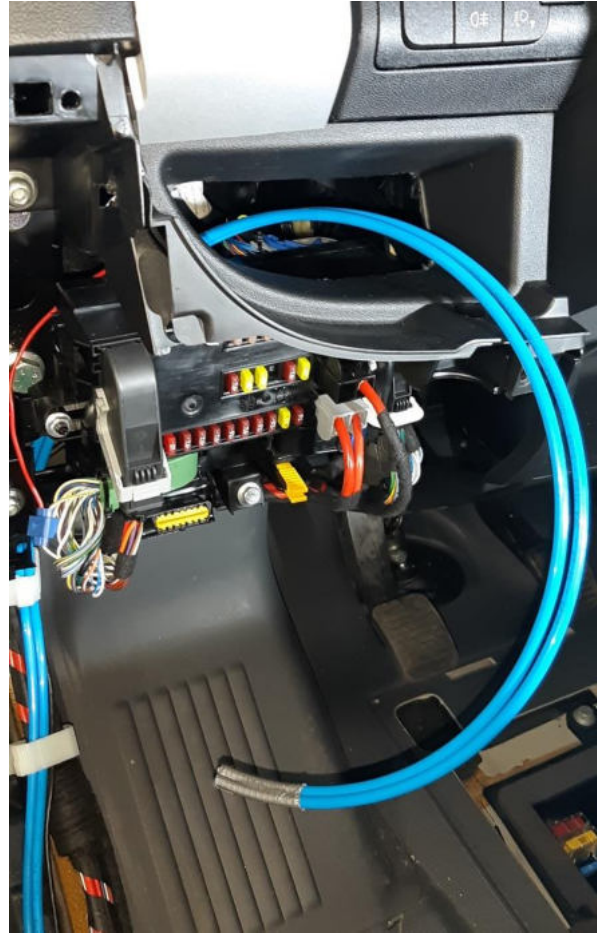
An dieser Stelle könnte es ein wenig weh tun. Löcher bohren in den Fahrzeugunterboden ist nicht jedermanns Sache, aber für mich war das ein gangbarer Weg, die Luftleitungen in den Fahrerraum zu bringen. Letztlich habe ich mich für zwei Löcher a 10 Millimeter entschieden und die Bohrungen mit passenden Schlauchtüllen geschlossen. Eventuell kann man die Schlauchdurchführung auch noch mit Dichtmittel absichern.



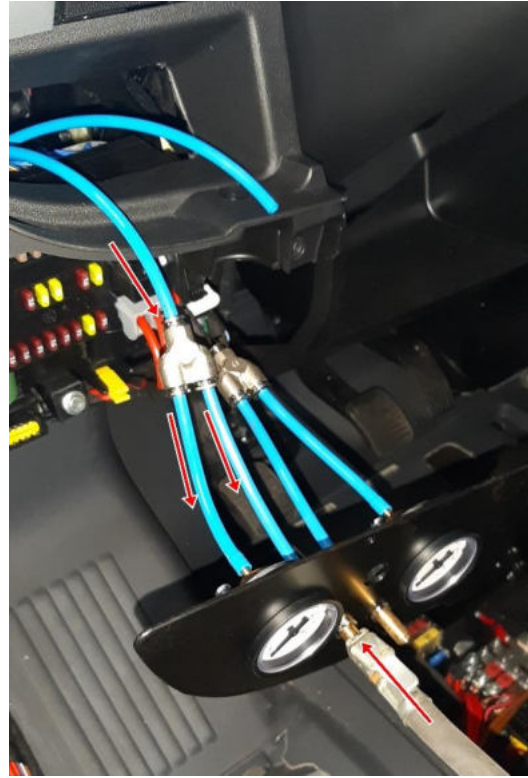
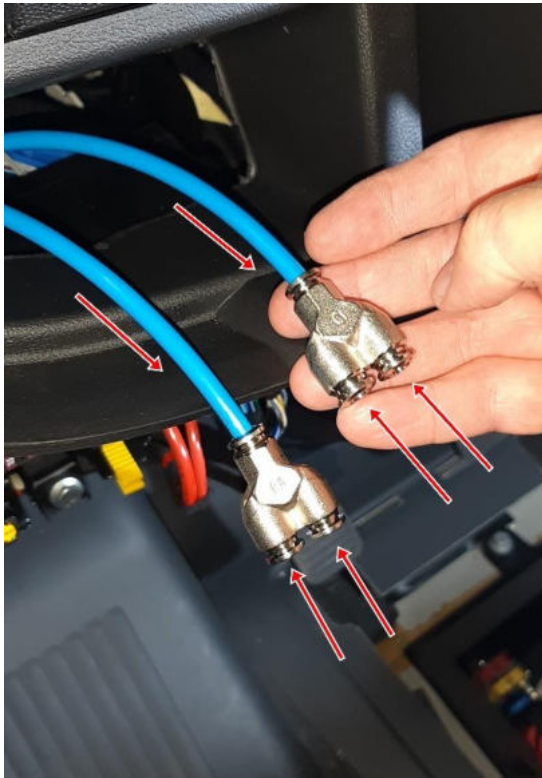
Die beiden Luftleitungen von unten durch das Bodenblech einfädeln und mit Schutzfüllen versehen. Wie im Bild zu sehen, ist hier eine Schleife verlegt, denn hier könnte später ein Kompressor platziert werden. So ist entsprechend ein Puffer für den Anschluss vorhanden.

**Achtung! Der Einbau und der Anschluss eines Kompressors erfolgt in etwa ab diesen Arbeitsschritten und läuft teilweise parallel zu den weiter beschriebenen Schritten. Da ich den Kompressor erst später eingebaut habe, hänge ich die entsprechende Erläuterung ans Ende dieser Doku, siehe ab Seite 36.**

Weiter geht's mit der Leitungsverlegung bis zum vorgesehenen Montageplatz der Manometer. Links an der A-Säule entlang und hinter dem Sicherungskasten nach oben in den Schacht der kleinen Ablage, die vorher schon von der Rückwand befreit wurde. Hier habe ich auch schon mal die Luftleitungen grob gekürzt, dass erleichtert die Handhabung und die nötige Länge ist gut abzuschätzen.



Die Manometerblende kann vor dem Einsetzen schon komplett fertig montiert werden. Der Schritt ist eigentlich selbsterklärend.



Manometer und Luftregulierungsventile benötigen jeweils einen eigenen Luftanschluss. Hierfür verwendet man die Abzweigventile. Mit jeweils zwei möglichst gleichlangen Schlauchteilen geht es dann final zu den Anschlüssen an die Manometerblende. Da die Manometer nicht über eine Schnellkupplung verfügen, ist das Aufstecken der Luftleitung nicht so leicht. Ich habe die kurzen Schlauchteile ein paar Minuten in Wasser gekocht. Die wurden zwar nicht wirklich weich, aber die Montage war doch etwas einfacher. Vor der endgültigen Montage sollte man ausprobieren, welcher Luftanschluss für links oder rechts zu verwenden ist. Die Blende wird mit zwei Schrauben fixiert.





Zum Abschluss folgt dann die Funktionsprüfung. Ein Abgleich mit einem guten Druckmanometer ist sicher zu empfehlen. Ebenfalls zu empfehlen ist die Kontrolle der Luftleitungen auf absolute Dichtigkeit. Auch sollte man zunächst auf größere Touren verzichten und zunächst über 24 Stunden beobachten, ob der eingestellte Druck dauerhaft im System verbleibt.





Eine abschließende und sehr gewissenhafte Sichtkontrolle aller ausgeführten Arbeiten sollte ebenfalls selbstverständlich sein.

Natürlich müssen noch die abgenommenen Blenden und Verkleidungsteile im Innenraum wieder an Ort und Stelle. Hier zählt sich die ordentliche und eindeutige Zuordnung der Schrauben aus. Meine Magnetschale weist zum Glück keine Rückstände auf.





Hier noch eine Veranschaulichung des sichtbaren Effektes. Eine Veränderung des Fahrkomforts lässt sich leider nicht in Bilder fassen, aber hierzu gibt es ja ausreichend Meinungen und Erfahrungen von Luftfahrwerk-Verwendern. Außerdem ist das Luftfahrwerk schon Mindestvoraussetzung für eine Auflastung über 3,650 Tonnen hinaus. Hier sind maximal 3,850 Tonnen möglich. Zu beachten ist, das hierbei möglicherweise eine Anpassung der Rad-Felgenkombination erforderlich werden kann. Der Einbau des Luftfahrwerks ist übrigens abnahmepflichtig durch eine entsprechende Prüforganisation.



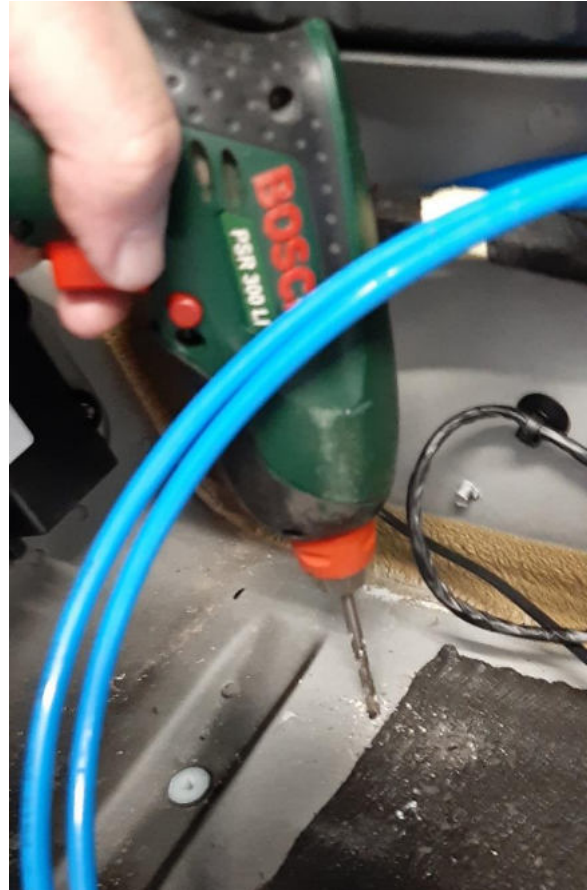
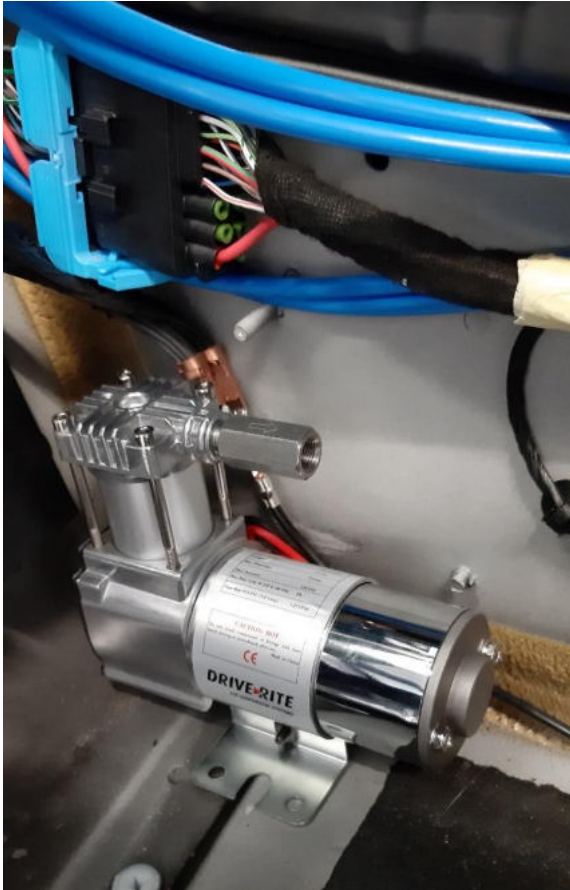
## Ergänzung: Einbau eines Kompressors

Wie erwähnt, die Luftfederung funktioniert grundsätzlich auch ohne Kompressor. Die hier beschriebene wurde auch ohne Kompressor beim TÜV abgenommen. Trotzdem habe ich den Kompressor nachrüstet, weil man dadurch einfach noch viel mehr Vorteile und Komfort hat. Auch die Luft mal eben ablassen, um auf dem Stellplatz grade zu stehen, gehört dazu. Auf dem Bild ist die Grundsituation für den Einbau des Kompressors zu sehen. Luftleitungen sind schon vorhanden. Tatsächlich findet der Kompressor im Fußraum hinter der Verkleidung seinen Platz. Da ist auch noch etwas Spielraum. Aber ich empfehle grundsätzlich zuerst mal etwas rumprobieren und die Verkleidung immer wieder einsetzen, um nicht später eine böse Überraschung zu erleben. Los geht's.

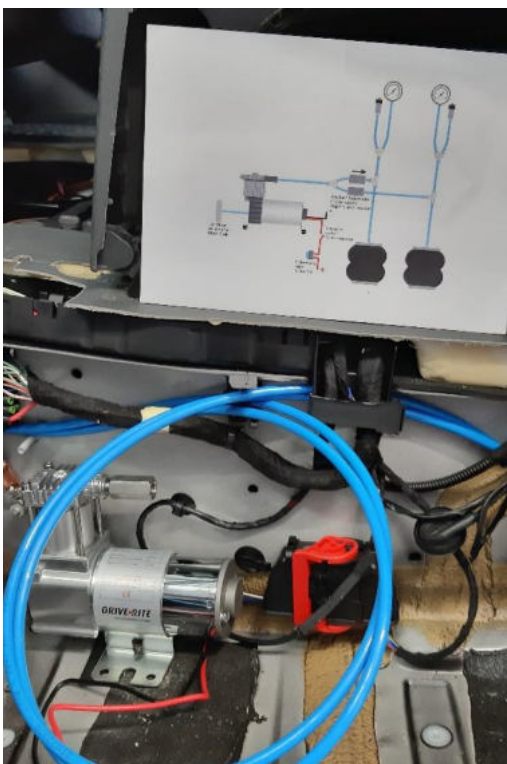


Im Lieferumfang des Kompressors ist alles enthalten was man braucht. Ich habe für die weitere Montage aber den blauen Schlauch verwendet (ist ausreichend von der Luftleitungsverlegung übrig), weil der etwas flexibler ist.





Zunächst einen Platz finden. Wenn man sich sicher ist, alle Anschlüsse gut unterzubringen, kann man auch schon die Befestigung des Kompressors vorbereiten. Ich habe mich für zwei Schrauben entschieden. Man könnte den Kompressor sicher auch mit Montagekleber am Bodenblech ankleben, das muss man für sich selbst entscheiden.



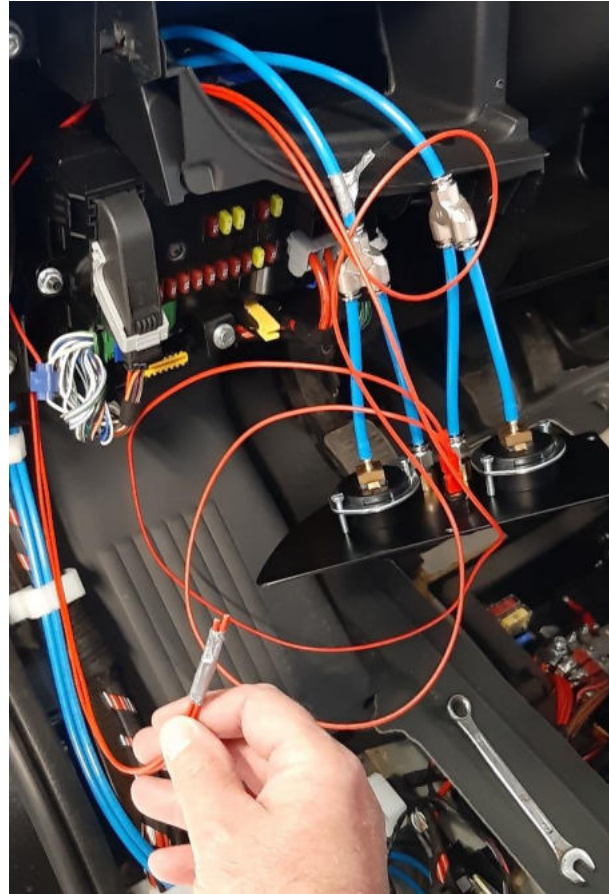
Die mitgelieferte Anschlusskizze ist auf jeden Fall hilfreich. Auch wenn es einfach aussieht, man sollte sich mit dem Anschlussschema vertraut machen, bevor man die Luftleitungen durchschneidet. Ich hatte mit hierfür mit der vorher verlegten Leitungsschleife etwas Spielraum verschafft. Hier kommt auch wieder der Kabelschneider zum Einsatz, denn sauber Schnittkanten am Schlauch sind extrem wichtig. Wie die Leitungen vom Kompressor mit den beiden Rückschlagventilen und den T-Anschlüssen an die Luftleitungen anzuschließen sind, ist auf der Skizze gut nachzuverfolgen.



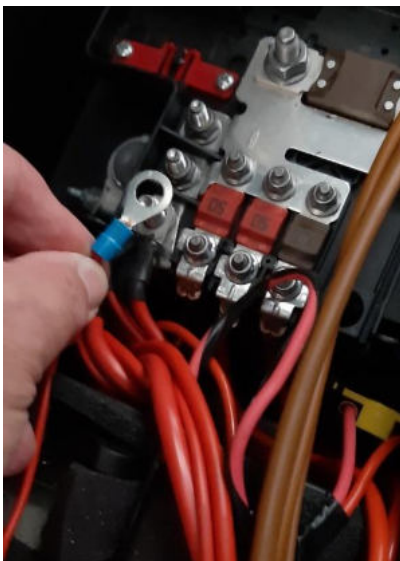
So oder ähnlich sollte der Anschluss dann aussehen. Knicke in der Luftleitung sind zu vermeiden. Der Stecker in der Bildmitte wurde von der Seitenwand abgenommen, der findet aber irgendwo später wieder einen Platz.



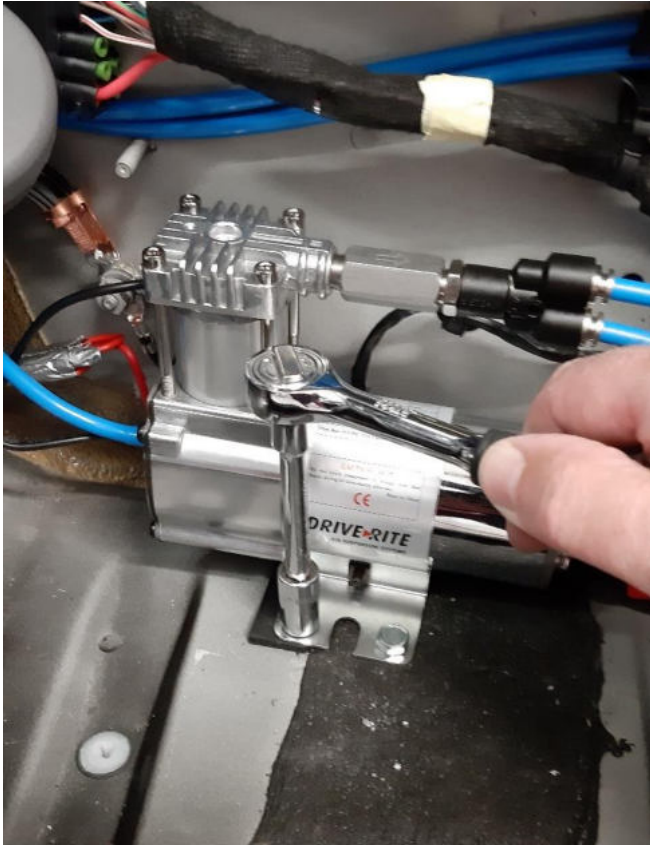
An der Kopfseite des Kompressors muss ein Luftfilter angeschlossen werden. Hier sollte sich auch irgendwo ein Platz finden, das muss man einfach ausprobieren. Ich habe den Luftfilterkörper auch nicht befestigt, der ist also nur über den Liftschlauch mit dem Kompressor verbunden und hängt quasi frei beweglich. Mit einem längeren Schlauch könnte man den Luftfilter sicher auch außerhalb vom Fußraum montieren, mir reicht der aber dort. Zwar sollte man laut Hersteller den verbauten Luftfilter periodisch erneuern (es befinden sich auch zwei weitere Filter im Lieferumfang), aber mir ist der dort gut aufgehoben. Hier wieder mein Tipp: Den Verbindungsschlauch ein paar Minuten in heißem Wasser kochen, dann ist er etwas geschmeidiger und lässt sich leichter über die Anschlüsse schieben.



Weiter geht es mit dem elektrischen Anschluss. Hier sollte man auf Nummer Sicher gehen und die Fahrzeugbatterie abklemmen, um versehentliche Kurzschlüsse zu vermeiden. Der Masseanschluss ist sehr einfach, eine entsprechende Anschlussschraube findet sich gleich hinter dem Einsatzplatz des Kompressors. Für den Schalter im Manometerpanel müssen zwei Leitungen vom Schalter zur Batterie und zum Kompressor verlegt werden. Strom ist für mich persönlich immer eine Herausforderung, den meisten wird das sicher viel einfacher von der Hand gehen. Man stellt also einen Stromkreis her, der mit dem Schalter unterbrochen wird. Oder eben geschlossen, wenn der Kompressor arbeiten soll.



Anschluss der Plus-Leitung vom Schalter direkt an der Batterie.



Endgültige Montage des Kompressors erst nach dem alle Anschlüsse (Elektrik und Luft) ausgeführt sind



Vor dem Zusammenbau sollte man die Funktionen prüfen, also schauen ob der Schalter funktioniert und der Kompressor wie gewünscht Luft in die Bälge pumpt. Natürlich ist auch die Prüfung der Dichtigkeit noch mal angeraten. Wer es mag, kann natürlich anstelle der zwei Adern auch ein zweiadriges Kabel verwenden. Ich habe da einfach ein paar Stellen mit Tape zusammengeklebt, ist auch OK.





Im Idealfall passt die Fußraumverkleidung am vorgesehenen Platz ohne dass irgendetwas stört. Wichtig ist, dass die Luftleitungen nicht geklemmt werden, oder der Luftfilter ausreichend Luft ziehen kann. Auch sollte man beachten, dass der Kompressor bei längerer Benutzung sehr heiß werden kann. Es sollte also genügend Abstand zu den umgebenden Plastikteilen sichergestellt sein.



So sieht die Manometerblende also mit dem Schalter für den Kompressor aus. Es gibt sicher schönere Lösungen, aber mir reicht die Funktion.

Freue mich, jetzt auch auf dem Stellplatz den Nutzen der Luftfedern zu genießen ;-)

Zum Schluss doch noch eine kleine Änderung. Nach einem netten Hinweis des Anbieters [caravantechnik24.de](http://caravantechnik24.de) habe ich die Blende noch einmal abgenommen. Demnach habe ich die Luftanschlüsse, die durch den Kompressor nur noch zum Luftablassen benötigt werden, hinter die Blende gesetzt. Die schwarzen Kappen dienen ja nur dem Luftablassen. So sieht das jetzt auch viel besser aus ;-)



Copyright: Frank Meyer, Verwendung zur privaten Nutzung frei.