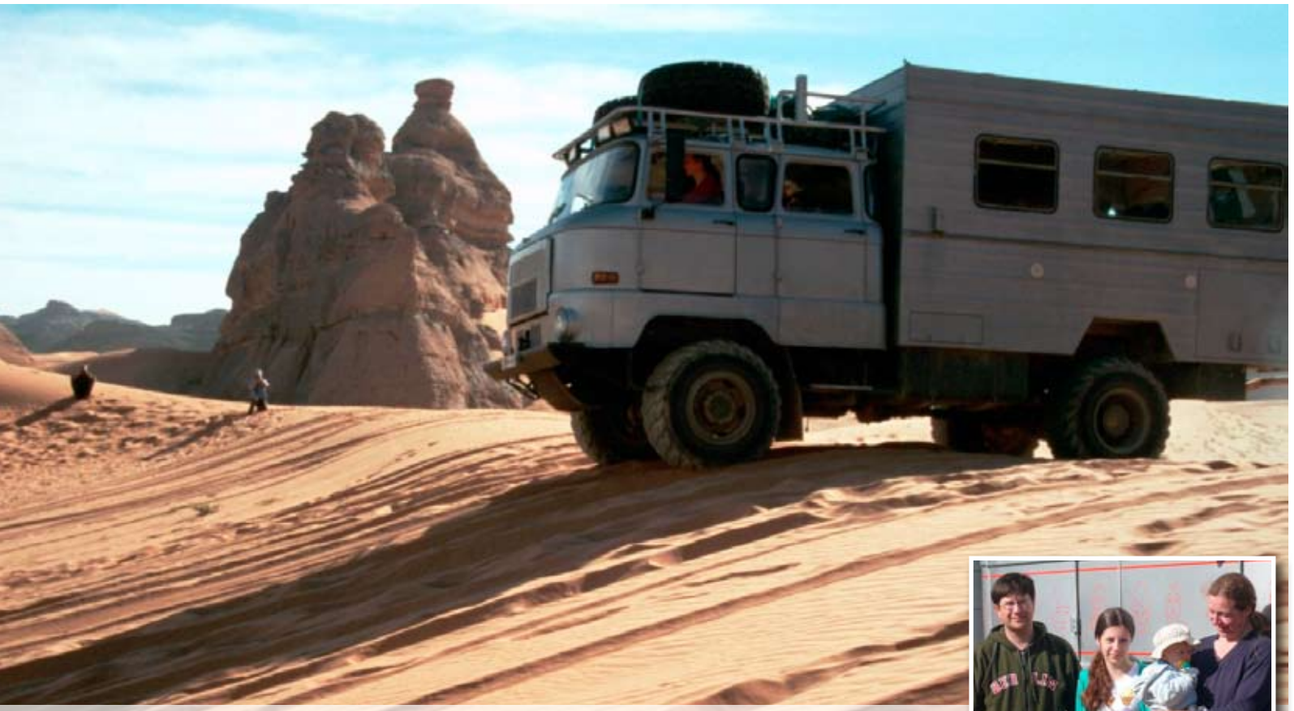
Bericht: André Schwartz



André mit Familie

Das L60 Doka Projekt

In der Ausgabe 4/11 tauchte zum ersten Mal dieser ungewöhnliche Lkw auf. Entdeckt wurde er auf dem IFA-Treffen in Ludwigsfelde. Der Besitzer, André Schwartz, wiederum entdeckte sich und sein Fahrzeug im Allradler Magazin wieder. Viele Leser haben sich seit dem gefragt, was das für ein Fahrzeug ist. André berichtet hier, wie er zu diesem Gefährten kam ...

Ein Klassiker für das Reisen in die Ferne entsteht oft auf der Basis eines ausgemusterten Militär- oder Baustellen-Lkws. Dieser verfügt von Hause aus über Allradantrieb, aber in der Regel haben nur 2, maximal 3 Personen darin Platz. Mal von den Feuerwehren mit Doppelkabinen abgesehen, gibt der Gebrauchtwagenmarkt nur selten das ersehnte Fahrzeug in der gewünschten familientauglichen Ausstattung her. Sicherlich kann man sein Einfamilienhäuschen versetzen und sich mit den Katalogen der etablierten Hersteller austoben. Aber mal ehrlich, wer von uns Normalsterblichen kann das wirklich? So kommt es, dass viele Individualisten ihre handwerklichen Fähigkeiten an fahrbaren Dinosauriern ausprobieren, um sich den Traum vom unabhängigen Fernreisen zu erfüllen. Das Colorit für diesen Traum kommt wahrscheinlich von zu viel „Daktari" oder „Auf Achse" schauen. Sei's drum. Hat man einmal diesen Virus, wird man ihn nicht wieder los. Meist fängt es klein an, mit einem Geländewagen. Wenn man dann mit den Jahren der Enge überdrüssig wird, dann dauert es nicht mehr lange und der Geländewagen muss einem Lkw weichen. Früher passte dieser Lauf der Dinge ganz gut zu dem verfügbaren Material. Wenn Kind und Kegel durchgefüttert waren und man endlich wieder seine Ruhe hatte, konnte man sich dem Ausbau eines alten 4x4-Lasters widmen und fortan durch die Weltgeschichte reisen. Aber halt, heute kann das anders aussehen: Unsere Lebensläufe nehmen einen weniger konservativen Verlauf. Wir sind mit dem Reisen groß geworden. Und da wir das schon von Kindesbeinen an erleben durften, stellt sich uns nicht mehr die Frage, ob man eine Fernreise wagt, sondern nur die Frage, wohin und vor allem womit? Und da Reisen ja bekanntlich bilden soll, sind Kind und Kegel mit von der Partie. Genau an dieser Stelle stoßen wir wieder auf das Eingangsproblem: die besagten 2- oder 3-sitzigen kurzen Fahrerhäuser der erschwinglichen Basisfahrzeuge.

Von Hause aus sind wir ein Spezialreiseveranstalter, der sich mit Studienreisen, Exkursionen und Expeditionen beschäftigt. Wir, das sind Anne und ich, André von Eine Welt Reisen GmbH aus Berlin. Da auch wir vom besagten Virus befallen sind, kamen wir schon sehr früh zu der Überlegung, wie wir möglichst vielen Gästen den Genuss eines autarken Reisens im Lkw abseits der Straßen zugutekommen lassen können. Dazu kommt, dass ich seit der Landrover zu klein wurde, also seit fast 15 Jahren, begeisterter IFA L60-Fahrer bin. Und da wir für unsere Expeditionen ein geeignetes Fahrzeug brauchten, war klar, wohin die Reise gehen sollte. Unser erster L60 war leider nie richtig zum Wohnmobil geworden, da wir ihn damals während unzähliger Hilfstransporte auf dem Balkan und in Richtung Osten verbraucht hatten. Eines war übrig geblieben: das Verlangen nach einem Fernreise tauglichen Wohnmobil. Der L60 ist eine robuste und preiswerte Basis mit jeder Menge nützlicher Extras, die man bei anderen Modellen lange suchen kann. Nur eins hat uns schon immer gestört: wohin mit den Leuten? Die Kabine bietet nur drei Sitzplätze und das ist eindeutig zu wenig. Leider war die Produktionszeit dieses Lkw zu kurz, um die Artenvielfalt seines Vorgängers zu erreichen. Es musste also ein großes Fahrerhaus her, aber wie? Bei der Anschaffung des zweiten L 60 stand von vornherein fest: Der kommt erst auf die Straße, wenn das Problem gelöst ist.

Die Lösung lag nahe. Da man bei der Konstruktion des W 50-Nachfolgers aus der Not eine Tugend gemacht hatte und beim Fahrerhaus auf viele Teile des W 50 zurückgegriffen hatte, sollte es doch mit dem Teufel zugehen, wenn da nicht was zusammenpassen würde. Und siehe da, es passte, zumindest äußerlich. Das Feuerwehrfahrerhaus von einem W 50 war schnell besorgt und dann, ja und dann ...? Keine Werkstatt traute sich an den Umbau. Da halfen keine guten Worte und sonst auch nichts, wir mussten selber ran. Unsere kleine Werkstatt, die wir zum Erhalt unseres Equipments unterhalten, war eigentlich nicht für Großgerät ausgelegt. Aber wo ein Wille ist, ist auch ein Weg, und so kam es also dazu, dass die erste L60-Doppelkabine entstand - ein Prototyp sozusagen.

Reisen erster Klasse

www.beduin-tents.de

bimobil

Reisemobile
PickUp-Systeme
Servicefahrzeuge

Keine Kompromisse

hochwertig funktional komfortabel

Ein **bimobil** Reisefahrzeug hat vorranging nur eine Aufgabe: Sie zuverlässig an Ihr Ziel zu bringen. Dafür bauen wir Reisemobile mit moderner Technologie aus den besten Materialien. Und wir setzen damit sogleich Maßstäbe in puncto Isolation, Funktionalität und Komfort. Ein bimobil ist keine Stangenware, Handarbeit „made in Germany" und das stete Streben nach Optimierung sind unser Standard. Überzeugen Sie sich!

bimobil – von Liebe GmbH
Aich 15 · D-85667 Oberpframmern
www.bimobil.com · info@bimobil.com
Tel. +49 (0)8106/99 69-0 · Fax -69

Händler:

Kerkamm Camping Caravan Freizeit GmbH & Co.KG
Hamburgerstr. 170
25337 Elmshorn
Tel. 04121/9098400

HOBERG GmbH
Sundenkämpe 20
32549 Bad Oeynhausen
Tel. 05734/91180

MW- Caravaning GmbH
Romantische Str. 17
86753 Möttingen
Tel. 09083/96990

Orthos Willi Lohmann
Weyhausenstr. 7
91077 Neunkirchen a.B.
Tel. 09134/70878-0

Vicuna Tradsoc S.L.C
Cirpes No 1
(Apt do de Correos 37)
E-05400 Arenas de
San Pedro Avila
Tel. +34 (0)920/371821

Bei der Konstruktion des W 50-Nachfolgers hatte man aus der Not eine Tugend gemacht und beim Fahrerhaus auf viele Teile des W 50 zurückgegriffen, also sollte es doch mit dem Teufel zugehen, wenn da nicht was zusammenpassen würde!

Als Erstes wurden die Aufbauten entfernt und die beiden Fahrerhäuser fein säuberlich an ihren Nähten aufgetrennt und für ihre Vermählung vorbereitet.

Die „Hochzeit" dauerte 27 Stunden, und siehe da: es passte, zumindest äußerlich.
Es folgten diverse Karosserieanpassungen, eine neue Bodengruppe und eine verstärkte Kipphydraulik mussten realisiert werden.

Und jetzt, zur Belohnung, die erste Probefahrt im neuen Kleid. Die Spannung war groß: würde die Konstruktion die nun folgenden Tests überstehen? Sie tat es.

Der Koffer durchlief eine ähnliche Prozedur wie das Fahrerhaus. Die Seitenwände wurden an ihren Nähten unter den Zierleisten aufgetrennt und von der Heckwand gelöst, anschließend die gesamte untere Wanne nach vorne verlegt.

Vor uns lagen nun 1.000 Stunden Arbeit, es war April und die erste Tour für den 15. Dezember war schon ausgebucht. Dieser Umstand erzeugte den nötigen Druck, um das Projekt konsequent durchzuziehen. Als Erstes wurden die Aufbauten entfernt und die beiden Fahrerhäuser fein säuberlich an ihren Nähten aufgetrennt und für ihre Vermählung vorbereitet. Die „Hochzeit" dauerte dann 27 Stunden und zum Feiern waren wir danach zu k.o. Die Freude über die gelungene Konstruktion war dennoch sehr groß. Das Grobe war geschafft, und nun begann die Kleinarbeit. Diverse Karosserieanpassungen, eine neue Bodengruppe und eine verstärkte Hydraulik mussten realisiert werden. Erst nach dem dritten Versuch gelang es, die richtige Dimension für die Kipphydraulik des Fahrerhauses herauszufinden. Dann folgten das nicht enden wollende Schleifen und die Vorbereitungen für die Lackierung der Doppelkabine. Nachdem wir das Fahrerhaus lackiert und zusammengebaut hatten, bauten wir Schall- und Wärmeisolierung und anschließend die Verkleidungen und die Bestuhlung ein. Und jetzt, zur Belohnung die erste Probefahrt im neuen Kleid. Die Spannung war groß, würde die Konstruktion die nun folgenden Tests überstehen? Schließlich hatten wir ja ein ursprünglich an sechs Punkten auf dem Rahmen fest verschraubtes Fahrerhaus zu einem kippbaren und nur noch an drei Punkten auf einem hoch verwindungsfähigen Rahmen befestigten umkonstruiert. Das schräge Anfahren von Böschungen zeigte uns dann, dass die Konstruktion prinzipiell gelungen war und alle Halterungen den Belastungen standhielten. Auch ließen sich bei verdrehtem Rahmen alle Türen einwandfrei öffnen und schließen. Die Freude war genauso groß wie die Entspannung ob der Erkenntnis, dass wir nun den ungewissen Teil unseres Vorhabens hinter uns hatten. Was jetzt folgt, kann nicht mehr so dramatisch werden, glaubten wir ...

Nun war das Chassis an der Reihe. Hier musste tüchtig aufgeräumt und Platz für ein ordentliches Tankvolumen geschaffen werden. Analog zum Fahrerhaus wollten wir auch hier eine gewisse Originalität beibehalten und soweit wie möglich mit Serienteilen arbeiten. Als Erstes wurden Batteriekasten und Bremsanlage versetzt. Die Batterien wanderten auf die Beifahrerseite und die Bremsanlage nahm den frei gewordenen Platz ein. Beides verschwand rechts und links unter dem schützenden Fahrerhaus. Jetzt war auf beiden Seiten Platz für je einen 400-L-Tank entstanden. Da es dieses Tankvolumen an einem IFA leider nie serienmäßig gegeben hatte, mussten wir hier etwas aus den Regalen der Konkurrenz nehmen. Dann wurden noch die Abgasanlage verlegt und neue Einstiege gebaut. Nun war der Lkw fertig für die Aufnahme des Koffers.

Der Koffer ist eine Geschichte für sich. Auch hier war unser Anspruch, möglichst alles original aus der IFA-Serienfertigung zu übernehmen, gesetzt. Die Wahl fiel auf den „Wellblech"- Werkstattkoffer, der sowohl auf dem W 50 als auch auf dem L 60 seine Anwendung gefunden hatte. Dieser Koffer kam unseren Bedürfnissen am nächsten, da er im Gegensatz zu den LAK eine annehmbare Stehhöhe, gerade Wände und Fenster ringsherum hat, aus denen man auch sitzend die Außenwelt betrachten kann. Dazu kam, dass unser L60 ja nun 9 Passagiere transportieren konnte und diese natürlich auch im Koffer untergebracht werden wollten. Die etwas größeren Gesamtmaße gegenüber dem LAK kamen uns da ebenfalls entgegen. Nur waren brauchbare Exemplare dieses Werkstattkoffers rar geworden. Die, die im Einsatz waren, waren meist stark in Mitleidenschaft gezogen, und die, die unbenutzt waren, wurden gehütet wie ein Augapfel. Und so kam es, dass wir das Objekt unserer Begierde, welches ich schon sieben Jahre zuvor bei einem Bauern entdeckt hatte und eigentlich schon für unseren ersten L60 erstehen wollte, nun bei selbigem Bauern unberührt wieder fanden und die zähen Verhandlungen wieder aufnahmen. Inzwischen hatte sich nicht nur die Staubschicht verdoppelt, sondern auch der Preis. Was soll's, der alte Herr vom Lande blieb stur und wir standen unter Zeitdruck. Also die Scheine hingeblättert, den Kranwagen bestellt und schnell abgeholt das gute Stück, bevor er es sich wieder anders überlegt - wie vor sieben Jah-

ren. Unterm Strich war es trotz der Nerven, die uns die ganze Prozedur gekostet hat, ein guter Kauf. Der Koffer hatte null Rost, war nahezu vollständig eingerichtet und alles unbenutzt. Sogar das Aggregat stand noch drin, und zwar vollgetankt. Wir hätten es nicht geglaubt, aber es sprang tatsächlich an, und das nach 23 Jahren Standzeit.

Nun konnten die Arbeiten am Koffer beginnen. Die Werkstatteinrichtung wanderte in die Werkstatt und alles wurde bis aufs Blech demontiert. Dem Koffer stand nun eine ähnliche Prozedur wie dem Fahrerhaus bevor. Durch den Bau der Doppelkabine am Fahrerhaus hatte sich ein Längenzuwachs von 1,12 m ergeben. Da der serienmäßige Abstand zwischen Fahrerhaus und Aufbau aber nur 0,9 m betrug (der Platz des Reserveradhalters) und der Koffer einen definierten Radausschnitt für die Hinterachse hat, fehlten uns 22 cm. Wegen dieser 22 cm musste der Kofferrahmen ungefähr in der Mitte eingekürzt und die hintere untere Hälfte nach vorne verschoben werden. Damit die Außenmaße bestehen bleiben konnten und dieser Eingriff später nicht auffällt, trennten wir die Kofferwände an ihren Nähten unter den Zierleisten auf, lösten Sie von der Heckwand und verlegten die gesamte untere Wanne nach vorne. Auf diese Art hatten wir zum Schluss nur eine einzige sichtbare Naht auf jeder Seite, die dann verschweißt wurde. Ein positiver Nebeneffekt war, dass sich die serienmäßigen Außenstaufächer vergrößerten und das Heck jetzt eine Anschrägung zur Verbesserung des Rampenwinkels bekommen konnte. Das war auch nötig, hatte sich der Überhang durch den nach hinten verschobenen Aufbau ja vergrößert. Unser L60 hatte von Hause aus eine Rahmenwinde, sodass der Koffer etwas erhöht montiert werden musste. Hierfür fertigten wir einen kleinen Hilfsrahmen für die Mittellagerung und je eine Traverse für die beiden Wippen, die der Koffer mitbrachte.

Alles in allem hat der Wagen seine erste 8000 Kilometer Reise durch die libysche Sahara ohne Pannen überstanden ...

In der Murzuq-Sandsee gräbt er sich durch die Dünen

Die zweite Vermählung war wesentlich weniger aufregend als die erste. Mit dem Stapler den Koffer angehoben, Lkw druntergefahren, Koffer abgesetzt und festgeschraubt. Das Ganze war nach einer halben Stunde vorbei. Wir schrieben inzwischen den 30. Oktober, also noch sechs Wochen bis zum Abfahrtstermin. Es war ein schöner Sommer mit vielen Erfolgserlebnissen, aber nun mussten wir uns sputen.

Letzter Akt: der Innenausbau. Dämmen, Elektrik, Gas, Wasser, Sanitär, Möbel bauen, Polstern und, und, und ... viele Gewerke, wenig Hände. Also erstmal die guten Geister herbei gerufen und frisch ans Werk. Dies sollte zudem die Phase werden, in der die Taler einem nur so aus den Händen rollten. Zum Glück konnten wir alle Helfer ausreichend motivieren und unseren Zeitplan einhalten. Der Koffer wurde mit 40 mm Dämmung ausgekleidet und ein neuer Boden eingesetzt. Der Boden wurde so gebaut, dass er auf der gesamten Länge mittig geöffnet werden kann. Darunter fanden drei große Staufächer Platz, in die alles verschwindet, was man immer dabei haben sollte, aber hoffentlich nie benötigt. Jetzt war der Elektriker dran und es wurden alle Kabel verlegt, sodass wir die Decke und die Wände beplanken konnten. Dafür wählten wir 4 mm Birkensperrholz. Es hat den Vorteil, dass es einigermaßen

Blick auf die Küchenzeile mit 3-Flamm-Gasherd

Sitzgruppe ohne ausgeklappte Etagenbetten

Schreibtisch und Holzofen für ganz kalte Tage

Ausgeklappte Etagenbetten

Blick auf's Bad und die Hecktür

VOTRONIC
Electronic-Systeme GmbH & Co. KG
Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an
Batterieladegeräte
Ladewandler
Wechselrichter
Johann-Friedrich-Diehm-Str. 10
D-36341 Lauterbach
Telefon: +49 (0) 6641 91173-0
Innovative Elektronik für den mobilen Einsatz
www.votronic.de

Perfekter Innenausbau in vielen Farben ganz einfach selberbauen.
Alle Details unter
www.4x4-Innenausbau.de

Expeditionen - Ausrüstung - Technik - KFZ
WÜSTENTAUGLICH.DE
Der Solarspezialist für alle Allradler
Manuel Preuß
Hohlgaß 1
78250 Watterdingen
Tel./Fax +49 (0) 7736-921053
E-Mail info@wuestentauglich.de
Neu Internet-Shop!

Reisende beim gemütlichen Frühstück

hell bleibt in der Kiste und es wirft bei erhöhter Luftfeuchtigkeit auch nicht gleich Wellen. Als Nächstes konnten die Innenwände für Küche und Bad gestellt, sowie Küchenzeile, Nasszelle, Frisch- und Brauchwassertanks und dergleichen installiert werden. Dann die 2. Runde für den Elektriker: Alles anschließen und Einbau der Stromversorgung. Nun verfügten wir über einen Energievorrat von 240 Ah, welcher während der Fahrt von der Lichtmaschine gespeist wird und bei Bedarf aus der Steckdose oder im Notfall vom Aggregat geladen werden kann. Das Ganze funktioniert für circa eine Woche in völliger Bewegungslosigkeit. Für unsere Ansprüche mehr als genug. Im Anschluss wurde das restliche Mobiliar in Angriff genommen: Schränke, Staufächer, Tische, Betten. Im Fahrerhaus hatten wir schon die Möglichkeit geschaffen, aus der 2. Sitzreihe ein passables Doppelbett mit Rundumblick zu schaffen. Fehlten also noch 6 Betten für den Koffer. Hierfür hatte ich ein geniales Patent, welches wir in der Transsibirischen Eisenbahn entdeckt hatten, vorgesehen. Bei den dortigen Doppelstockbetten wurde das obere Bett mit einer Art Aufwickelbewegung direkt unter der Waggondecke verstaut und so mit nur zwei Handgriffen das Abteil für die Tagesnutzung freigegeben. Tagsüber können wir bequem auf einer 4 Meter langen Sitzecke Platz nehmen und einen Schreibtisch nutzen und nachts daraus drei Doppelstockbetten zaubern. Sämtliche Polster bekamen einen Velourskunstlederbezug in Theatervorhang-Rot, was dazu führte, dass unsere ersten Gäste dem Wagen den Spitznamen „Kempinski auf Rädern" verpassten. Mittlerweile waren auch der Dachgepäckträger und ein einklappbarer Unterfahrschutz fertig und montiert. Der freundliche Onkel von der DEKRA war auch da, sprach sein wohlwollendes Urteil und trug alles ein. Nun war es amtlich: die erste viertürige IFA L60 Doppelkabine mit Wohnmobilzulassung und eingetragenen neun Sitzplätzen. Eigentlich ein Grund zum Feiern, wenn da nicht der Abfahrtstermin gewesen wäre. Wir schrieben bereits den 12.12. und es waren noch tausend Kleinigkeiten fertigzustellen. Und vor allem war der Koffer noch nicht lackiert und sah von außen fürchterlich aus. Das konnte so nicht bleiben. Wir mieteten uns eine Lackierkabine, in der wir in einer buchstäblichen „Nacht- und Nebelaktion" den Koffer lackieren wollten. Also nach Feierabend in die Kabine, Heizung aufgedreht, Maske aufgesetzt und jede Menge Farbnebel gemacht. Als der Meister am nächsten Morgen um 6 Uhr zur Tür reinschaute, zogen wir gerade unsere Overalls aus. Das lag nun also auch hinter uns. Wir hatten Sorge, dass der Lack für die Rückfahrt zu unserer Werkstatt noch nicht genügend ausgehärtet wäre, aber zum Glück war es an diesem 13. Dezember trocken und das schöne neue Kleid überstand die Überführung ohne Blessuren. Drei Tage noch bis zur Abfahrt und von den besagten tausend Kleinigkeiten waren noch 999 unerledigt. Also keine Atempause und den Endspurt angegangen. Wir können heute gar nicht mehr sagen, wie viele Details in so einer Endphase eines Wohnmobilausbaus auftauchen, aber eins ist gewiss, man wird zum Ende hin immer pragmatischer. Zum Glück hatten wir die Anfahrt zur Fähre nach Genua großzügig geplant und so blieben uns noch ganze 4 Stunden zum Sachen packen und unser nächstes Etappenziel war die Koje auf der Fähre nach Tunis.

Alles in allem überstand der Wagen seine erste 8000 Kilometer Reise durch die libysche Sahara ohne Pannen, die Konstruktionen erwiesen sich als sinnvoll und das Wichtigste: Unsere Gäste waren begeistert ob der Möglichkeiten, die dieses Fahrzeug eröffnet. Wir konnten mit der Gewissheit nach Hause fahren, dass wir mit dem L60 die richtige Wahl getroffen hatten. Seit nunmehr 7 Jahren dient er uns als zuverlässiges Expeditionsmobil und als Werbeträger für unser Unternehmen. Es kommt nicht selten vor, dass die L60-Doppelkabine mehr bestaunt wird als die Sehenswürdigkeiten.

So kam es, dass ein Foto von unserem Wagen den Weg ins Internet fand, dort einige Jahre herum geisterte und für heftige Spekulationen sorgte, da es ihn ja so nie gegeben hatte, er aber so aussieht als hätte es ihn doch gegeben. Irgendwann haben wir das Rätsel aufgelöst und dabei festgestellt, dass es einige gibt, die sich mit ähnlichen Problemen herumschlagen wie wir. Es ist ein steigender Bedarf an familientauglichen und bezahlbaren Reise-Lkws zu beobachten, und da sich der L60 als eine brauchbare Alternative qualifiziert hat, habe ich nun in unserer kleinen Werkstatt alle Hände voll zu tun mit der Anfertigung von Lkw-Doppelkabinen, Fahrerhausverlängerungen, Wohnmobilkoffern und dergleichen. Aber dazu im nächsten Teil mehr ...

Infobox

Basisfahrzeug

- IFA L60 AP-N, Bj 8/89
- 9,2 l Reihensechszylinder, 180 PS ausbaufähig mit ATL&LLK, 8-Gang Wechselgruppengetriebe mit Kriechgang und Nebenantrieb
- L/H/B 8,4 m/3,5 m/2,5 m
- 9 Sitzplätze
- Leergewicht 8,2 t, ZlGg 11,9 t
- 2 x 400 l Tankvolumen
- Verbrauch Ø 26 l/100 km
- Reichweite bis zu 3000 km

Nützliche Extras ab Werk
- permanent Allrad
- Niederdruckreifen 445/70-20
- mech. Seilwinde mit 60 m Stahlseil
- Flammstart-Motorheizer
- Elektro-Motorvorwärmer
- Unterfahrschutz
- Watfähigkeit 1 m

Infobox Wohnmobilkoffer

Ganzstahl-Werkstattkoffer
- Leergewicht ca.900 kg
- L/H/B 4,5 m/2,5 m/2,4 m
- Innenstehhöhe 1,95 m
- 2 Türen, 6 Fenster, 2 Dachluken
- 2 Außenstaufächer
- Befestigung: 2 Wippen, Mittellagerung fix
- Standheizung

WoMo-Technik
- Bordnetz 12 V & 230 V
- Batteriekapazität 240 Ah
- Laderegler, Batteriewächter
- Spannungswandler
- Externe Stromversorgung
- Flüssiggas 16 kg
- Frischwasser 310 l
- Brauchwasser 80 l

Innenausbau
- Nasszelle mit WC, Dusche & Waschbecken
- Küchenzeile mit 3-Flamm-Gasherd, Spülbecken
- 3 variable Doppelstockbetten
- 4 m Sitzgruppe
- 1 Schreib- & Esstisch
- div. Schub- & Staufächer
- zusätzlicher Holzbrandofen

Material
- Multiplex-Tischlerplatte, Birke
- Bezüge: Velourskunstleder

Kontakt zu André:
www.eineweltreisen.org