Bericht: André Schwartz

Einlieferung eines Unfallopfers, 42 Jahre alt, aber noch rüstig und zu schade für die ewigen Jagdgründe ...

... nach der Instandsetzung. Die Lackierung macht der Halter in Eigenregie.

Vom L60-Doka-Projekt zur Expeditionsmobilwerkstatt

In der Ausgabe 2/12 berichtet André Schwartz von seiner IFA L60 Doka. Mittlerweile hat es sich herumgesprochen, dass es in Berlin jemanden gibt, der aus zwei kleinen Kabinen eine große bauen kann.
Hier erzählt André, wie sich im Laufe der Zeit seine Doka Werkstatt entwickelt hat, wie ein Auftrag dem anderen folgt ...

Aus Libyen mit unserem Prototyp der L60-Doppelkabine zurückgekehrt, stand für uns fest: „Das hat Freude gemacht, davon wollen wir mehr". Also konnten wir nun das Expeditionsmobil für unsere Reisen als Reiseveranstalter fest einplanen. Und nicht zu vergessen, der Laster brauchte jetzt ein geeignetes Dach über dem Blech. Ein Umzug der Werkstatt stand also ins Haus. Auf der Suche nach einem geeigneten Objekt stolperten wir über eine alte Werkhalle, die bereits von jeder Menge Handwerkern bevölkert war. Ich war sofort begeistert, war doch alles da, was wir für unser Expeditionsmobil brauchten. In der Halle und drum herum befanden sich Stahlbauer, Tischler, Autoschlosser, Lackierer, ein Portalkran und jede Menge Platz. Die uns angebotene Parzelle hatte allerdings so viel Platz, dass wir sie alleine gar nicht bewirtschaften konnten. Der Zufall brachte uns den ersten Werkstattmitbewohner. Auf unserer Fahrt nach Libyen kam uns im Schneetreiben das „GeU - Gelbe Ungetüm" von seiner einjährigen Afrika-Umrundung entgegen, und ich dachte mir: „Das würde doch passen". Also nahm ich nach unserer Rückkehr Kontakt mit Swantje und Arthur auf und siehe da, GeU hatte auch noch kein Zuhause. Gesagt, getan, die Werkstatt war nun unser.
Lange Ruhe vom Expeditionsmobil-Bauen hatten wir nicht. Es gab kaum eine Ausfahrt, auf der die L60-Doppelkabine nicht neugierig beäugt wurde und ich nicht bei der Abfahrtskontrolle auf den Punkt „Spione unterm Auto vorziehen" achten musste. So kam es auch, dass wir an der Ostsee Thomas aus dem schönen Erzgebirge trafen, der hatte auch einen L60 und ganz konkrete Vorstellungen. Es sollte eine Verlängerung mit der W50-Speditionskabine werden. Der Rest des Ostseeurlaubs stand dann im Zeichen der Umsetzung dieses Vorhabens. Auf Reisen mit den Expeditionsmobilen vergeht keine Lagerfeuersitzung ohne Fachsimpeln, technische Beratung und Konstruktionsvorschläge. Und am Ende steht immer die Frage: „Wer machts? Ihr habt doch eine Werkstatt, könnt Ihr das nicht machen?" Tja, und so kam es, dass die EINEWELTREISEN-FAHRZEUGTECHNIK entstand.

Fahrerhäuser für den L60 gab es ja leider in der kurzen Zeit seiner Produktion nicht in der Artenvielfalt wie bei seinem Vorgänger. Ursprünglich sollte er ja ein völlig neues Fahrerhaus bekommen oder zumindest ein Lizenzhaus. Experimentiert wurde mit dem Euro-Fahrerhaus von Volvo/Iveco/Renault, mit dem Styer/MAN- Fahrerhaus und zu guter Letzt auch noch mit dem von Daimler. Die eigenwilligen Entwürfe aus der hauseigenen IFA-Konstruktion sind uns auch erspart geblieben. Letztendlich entschied man sich dafür, auf viele Teile vom W50-Fahrerhaus zurückzugreifen, und das bescherte uns den Umstand, dass das Industriedesign der 60-er bis in die 90-er Jahre Fortbestand hatte. Und mir den glücklichen Umstand, dass ich heute jede beliebige Kabinenvariante ohne große Probleme nachbauen kann. Von der Speditionskabine gab es zwei Funktionsmuster. Eins ist verschwunden und das andere steht in Ludwigsfelde im Museum. Nebenbei bemerkt, eine sehr schöne Arbeit mit vielen Ausstattungsextras. Ein Besuch in diesem Museum lohnt sich. Bei den Doppelkabinen sieht es leider nicht so gut aus. Das Feuerlöschgerätewerk Luckenwalde wollte 1989 eine funktionstüchtige L60-Feuerwehr mit Mannschaftskabine zur Leipziger Messe vorstellen. Daraus wurde leider nichts und es blieb beim Holzmodell, welches man heute bei Rosenbauer, die den Laden übernommen haben, besichtigen kann. Wenn Ihr mich fragt, in der Zeit, wo die das Holzmodell geschnitzt haben, hätten sie auch die Doppelkabine bauen können. Nun ja, genug zur Geschichte und zurück zur Realität. Die Gemeinschaft der Expeditionsmobilfreunde wächst stetig und damit auch der Bedarf an Fahrerhäusern mit ausreichend Platz ...

So kam es, wie es kommen musste, und unser Prototyp ist schon längst kein Einzelgänger mehr. Die Basis für den nächsten Doppelkabiner stellte ein L60 AC-N mit LAK II-Koffer. Mit unseren Erfahrungen und den neuen Werkstattvoraussetzungen konnte dieses Projekt relativ zügig verwirklicht werden. Diesmal wurde das Dach vom Frontscheibenrahmen gelöst und samt B-Säule abgenommen, sodass

REISEFAHRZEUG L60 Doka Werkstatt

die Frontscheibe während des gesamten Umbaus bleiben konnte, wo sie war. Das Gleiche wurde dann auch mit dem Fahrerhaus des mitgelieferten Tanklöschfahrzeugs gemacht. Beide Fahrerhaus-Hinterteile wurden ausgetauscht und die Feuerwehr durfte die Halle wieder verlassen. Beim Zerlegen des TLF-Fahrerhauses musste ich leider feststellen, dass die Feuerwehr schon mal einen ordentlichen Treffer gehabt hatte. Die Reparatur war nicht sehr professionell ausgeführt worden. Mir kam jede Menge GFK-Spachtel entgegen, und das Haus stand so unter Spannung, dass nach dem Trennen von Ober- und Unterseite an der B-Säule kaum noch ein Maß gestimmt hat. Also musste der Rahmen erstmal gerichtet und entspannt werden. Aber dafür war das Anpassen des Koffers diesmal ein Leichtes, da ich nur die beiden Schnellverschlusstraversen etwas nach hinten verlegen musste. Dann folgte noch das Verlegen der Stromversorgung und der Bremsanlage, um den nötigen Platz für größere Tanks zu schaffen.
Dank des Portalkrans unseres Hallennachbarn war der Umbau in einer deutlich kürzeren Zeit realisiert als bisher. Und das war auch gut so, standen da ja noch andere in der Warteschleife.

Ein L60-Fahrerhaus als Speditionskabine mit Hochdach stand auf dem Programm. Die Organspender für diesen Umbau sind hierzulande noch schwieriger zu finden als die Mannschaftskabine. Aber IFA-Tours-Forum sei Dank, bekam ich eines Tages Bilder von einer in einer Schneewehe steckenden Fahrschulkabine aus den letzten Tagen der Produktion - also noch in einem recht passablen Zustand. Dasselbe konnte ich von dem L60-Spender nicht sagen. Dort musste ich beim Aufschneiden leider feststellen, dass der Verfall schon weit fortgeschritten war.
Restaurierungen von IFA-Fahrerhäusern werden immer mehr zur Tagesordnung. Die Karossen sehen meist noch ganz brauchbar aus, hier und da eine kleine Stelle, und wenn man sich dieser kleinen Stelle widmet, dann kommt das böse Erwachen. Das Problem: sie rosten von innen nach außen, und wenn man es sieht, ist der Schaden schon gravierend. Hier ist der IFA Opfer seiner selbst geworden. Das heißt, seine Tugenden werden ihm zum Verhängnis. Im Allgemeinen gilt er als zuverlässiger, genügsamer, einfacher und günstiger Alleskönner, was zur Folge hat, dass er einfach nur gefahren wird, ohne dass ihm jemand Beachtung schenkt. „Funktioniert ja immer, muss man sich ja nicht drum kümmern und wert sind sie ja auch nichts, also wozu was reinstecken." Und keiner hätte gedacht, dass die Dinger über 20 Jahre nach Produktionseinstellung immer noch täglich schuften. Alleine in Deutschland sind noch annähernd 20.000 Fahrzeuge im Einsatz. Aber allmählich haben sie nun doch ausgedient und wechseln ihre Besitzer. Die gut gepflegten, sich in tadellosem Zustand befindenden Fahrzeuge vom THW oder anderen Behörden tauchen nur noch selten auf, also wird der jetzt auf den Markt kommende Baulude zum Liebhaberstück oder zum Wohnmobil oder beides. Die neuen Besitzer schauen etwas genauer hin und wollen den Wartungsstau auflösen. So sollte es auch bei besagter Speditionskabine sein. Also kam vor dem Umbau die Grundsanierung. Praktisch war, dass ich die Kabine sowieso aufschneiden musste. So hatte ich genügend Baufreiheit und konnte in jede Ecke kriechen, alle angegangenen und demolierten Stellen bearbeiten. Dort, wo der Rostfraß noch nicht so gewütet hatte, wurde gestrahlt, behandelt und versiegelt, und dort, wo „Hopfen und Malz" verloren waren, wurde großzügig herausgeschnitten und neu gebaut. Der Eigner hat fleißig mitgewirkt, so ist mir das Sandstrahlen erspart geblieben. Nachdem die Restaurierungsarbeiten fertiggestellt waren, konnte der eigentliche Umbau beginnen. Das Besondere dieses Mal war das Hochdach. Nachdem die Fahrerhausverlängerung angepasst und das ursprüngliche Dach entfernt war, wurden mehrere Modelle zur Ermittlung des am besten zur gesamten Konstruktion passenden Designs gebaut. Und damit man nicht betriebsblind wird, wurde im IFA- Forum über die Entwürfe abgestimmt und, wie ich finde, ist dabei eine sehr schöne Lösung herausgekommen. Bei einer Gesamtkabinenlänge von 2,30 m gibt eine Dacherhöhung von 35 cm das harmonischste Bild ab. Jetzt wurde das Ganze aus Blech gefertigt und angesetzt. Die originale Dachhaut entsprechend dem Verlauf der Linien eingekürzt, aufgesetzt und zu guter Letzt noch ein großes elektrisches Glasschiebedach eingepasst. Das Ganze zum Lackieren vorbereitet und ab zum Lackierer.

Instandsetzungen von Unfallschäden bleiben leider auch nicht aus. Aber immerhin ist der IFA in der Gunst der Enthusiasten soweit gestiegen, dass die Fahrzeuge trotz ihres geringen Anschaffungspreises nicht gleich in die Presse wandern, sondern wieder instand gesetzt werden. Alle wesentlichen Reparaturbleche werden nach wie vor produziert. Einer unserer Patienten hat einen anderen Lkw geknutscht und sich dabei ordentlich die Nase verbogen. Der Schlag ist durchs ganze Fahrerhaus gegangen, sodass selbiges am WoMo-Aufbau angeschlagen hat. Um das wieder in Form zu bringen, kommt der hydraulische Richtsatz, der Greifzug, das Punktschweißgerät und dergleichen mehr zum Einsatz. Zuerst werden alle störenden Teile entfernt und das Bodenblech gelöst und dann wird von hinten nach vorne alles wieder an seine Stelle gedrückt und entspannt. Sind die Maße wieder in Ordnung, werden die zerstörten Partien herausgeschnitten und durch Reparaturbleche ersetzt. Was noch zu retten ist, wird ausgebeult, Korrosionsschutz, zusammengebaut, und der Nächste bitte ...

Mechanik ist ein wichtiges Thema. Weiter oben erwähnte ich schon einmal den Wartungs- und Reparaturstau bei den Arbeitstieren, die nun mehr und mehr in private Hand übergehen und eine zweite Amtszeit gewährt bekommen. Hier ist vieles im Argen. Selten sind Verschleißteile gewechselt worden, oft nur das, was wirklich zerbrochen war. Warum auch, die Dinger fahren ja trotzdem weiter. Gesund ist das nicht für die Autos, das ist allen klar. Also muss die Mechanik in Ordnung gebracht werden, alte Dichtungen und Simmerringe ersetzt und Verbasteltes wieder hergerichtet werden. Bei den IFAs gibt es hierbei zwei Kategorien: Arbeitstiere mit jeder Menge Gewaltschäden und Reparaturstau und die Scheunenfunde mit jeder Menge Standschäden. Dank

Mit dem Doppelgänger unterwegs zum TüV

Nach der Abstimmung im IFA-Tours-Forum erfolgt das Ansetzen des Blechhochdaches

Zurück vom Lackieren.
Nun geht es an die Endmontage

Nach der Instandsetzung des Grundrahmens wird die nachgefertigte Bodengruppe eingebaut

Umbau des Bateriekastens und der Druckluftbremsanlage, um Platz für zwei gleichgroße Tanks zu schaffen

Individueller Innenausbau für Allradfahrzeuge und Wohnmobile vom Möbeltischler

Nützliche Extras sind z.B. Doppelersatzradhalter und einklappbarer Anfahrschutz

Das IFA-Ersatzteillager. Alles, was wichtig ist, wird nachproduziert

der großen Stückzahlen und Verbreitung in über 70 Ländern werden alle relevanten Ersatzteile nachproduziert und sind zu relativ günstigen Tarifen erhältlich. Egal, was da kommt, Bremsen, Kupplung, Getriebe, Motor, Einspritzpumpe, Kompressor usw., für alles gibt es die nötigen Reparatursätze, sodass kein Problem ungelöst bleibt. Ist der W50 oder L60 erst einmal durch repariert und der Nutzer hält sich an die Wartungsintervalle, sehe ich den Laster nur noch selten in meiner Werkstatt. Es sei denn, er wird weiter aufgebaut und optimiert.

Wohnmobile mit Allrad, also Expeditionsmobile, erfreuen sich wachsender Begeisterung. Hierbei geht es nicht nur um große Fahrerhäuser, sondern auch um den Ausbau der Wohnkabinen. Und auch da ist der zukünftige Einsatzzweck maßgebend. Oft kommt man zu dieser Erkenntnis erst nach dem ersten eigenen Ausbau. Dabei müssen wir leider zu oft feststellen, dass es vielen nicht gegenwärtig ist, dass sich ein Wohnmobil grundsätzlich in vielem von einem Expeditionsmobil unterscheidet. Die meisten der 4x4-Laster werden nach wie vor in Heimarbeit ausgebaut - wie Wohnwagen, bei denen der höchste Geländeschwierigkeitsgrad die Campingplatzwiese ist. In der Regel dauert es nicht lange, bis sich die ersten Schäden einstellen. Ausgerissene Verbindungen, zerbrochene Einrichtungen, durch gescheuerte Leitungen, defekte Elektroinstallationen und derlei mehr sind die Folgen. Ein zweites Phänomen ist das, mangels Einsatzerfahrung, fehlende gut durchdachte Nutzungskonzept. Dies ist so individuell, wie es nur sein kann, da jeder Mensch andere Gewohnheiten, Abläufe, Ansprüche und Ziele hat. Das Herauskristallisieren eines geeigneten und den Ansprüchen gerecht werdenden Ausbaukonzeptes, welches dann auch noch in den Finanzrahmen des Kunden passt, ist ein ganz entscheidender Teil der Arbeit. Oftmals bedarf es dazu Hunderte Mails und diverse Gespräche, bis Vorstellungen und Realitäten zueinanderpassen. Ist das einigermaßen klar, kann es ans Werk gehen. Dabei spielt es dann keine Rolle mehr, ob ein alter Werkstattkoffer saniert oder ein Koffer neu gebaut werden soll, als Grundlage ein Kastenwagen oder Geländewagen, eine Feuerwehr oder ein Kipper kommt. Jede Fahrzeugkonstruktion hat ihre Besonderheiten, die beim Geländeeinsatz spezifische Anforderungen an die gesamte Wohnmobileinheit und an das Fahrzeug in Verbindung mit der WoMo-Einheit stellt. Nicht zuletzt seien hier die Bauweise des Fahrzeugrahmens, die Art des Fahrwerkes, Anforderungen an die Verwindungsfähigkeit, die Traktion und die Schwerpunkte genannt.

Für den Innenausbau gilt das Gleiche: Individuelle Gewohnheiten und Arbeitsabläufe mit den Anforderungen der bevorzugten Destinationen in Einklang bringen, das richtige Material für Möbel und Polster aussuchen, und die Arbeit kann beginnen. Hierbei gilt für mich: „Was ich nicht kann, kann der Kollege". Im Klartext heißt das, Metall mache ich, Holz geht zum Tischler. Dazu bin ich eine Kooperation mit einer auf Wohnmobile spezialisierten Möbeltischlerei eingegangen und kann damit auf hoch professionellen Möbelbau zu ostelbischen Tarifen zurückgreifen. Das freut jeden, dessen Anspruch oder Zeitbudget außerhalb dem des Heimwerkers liegt.

Konstruktionen zur Verbesserung des Fahrzeug- und des Insassenschutzes, sowie zur Verbesserung der Logistik am Fahrzeug sind ein weiteres Thema, dem ich mich gewidmet habe. Fragen wie der Schutz von allen Aggregaten an der Unterseite des Fahrzeuges, Staumöglichkeiten, Reichweitenerhöhung usw. sind von elementarer Bedeutung bei Fernreisen und besonders in Gefilden abseits von Straßen. Es kann schon sehr ärgerlich sein, wenn die Reise vorzeitig endet, weil z.B. in Ermangelung eines zweiten Ersatzradhalters kein spezieller Niederdruckreifen zur Verfügung steht. Oder weil man auf den Unterfahrschutz keinen Wert gelegt hat, eine Klamotte durch Kühler, Ölwanne oder Getriebegehäuse gegangen ist. Weniger dramatisch, aber mindestens genauso nervig ist es, wenn nicht genügend Stauraum für Werkzeug, Ersatzteile, Bergezeug, Brennholz, Campinggerätschaften usw. vorhanden ist. Hierfür sind immer praktikable Lösungen gefragt und auch vorhanden. Unterfahrschutz für Kühler, Motor, Getriebe, Differentiale und Tanks, Stoßstangen und einklappbarer Anfahrschutz, Überrollbügel, Dachgepäckträger, Reserveradhalter, Staufächer und dergleichen mehr werden individuell gefertigt.
Da nicht nur die IFA-Gemeinde große Fahrerhäuser nachfragt, sondern auch die Magi- und Rundhauberfraktionen den Weg bis zu mir gefunden haben, bin ich fleißig dabei, meine Lagerbestände an Organspendern für die Anfertigung der Doppelkabinen aufzustocken.

Ersatzteilversorgung für Laster vergangener Baujahre im Zusammenhang mit Fernreisen ist auch immer ein heißes Lagerfeuer-Thema. Ich werde oft gefragt, welche denn die richtigen sind und wo die Macken der Modelle liegen. Auch hier gilt natürlich als Allererstes, in welchem Zustand befindet sich der Wagen, und an zweiter Stelle, wo liegen die speziellen Schwachstellen dieses Modells. Bewährt hat sich die Methode, für alle lebenswichtigen Bauteile die nötigen Reparatursätze dabei zu haben. Im Wesentlichen beläuft sich das auf Dichtungen, Simmerringe und ein paar Kleinteile. Alles andere, was groß und schwer ist, bleibt zu Hause. Und zwar gut sortiert und beschriftet, am besten bei jemandem, der sich mit der Materie auskennt, egal ob Freunde oder Werkstatt. Dann braucht man im Ernstfall nur die Telefonnummer und den Zielflughafen. Jetzt kann man sagen: „Hach, das wird dann aber teuer mit dem Versand und so ...". Richtig, aber das wird es sowieso. Man kann nie alles mitnehmen, das Auto wird viel zu schwer, und nach dem Gesetz der maximalen Schweinerei hat man das eine, was dann kaputt gegangen ist, nun gerade doch nicht dabei. Wer dann nicht gut vorbereitet ist und seine Heimatlogistik nicht im Griff hat, der greift richtig in die Tasche und verliert viel Zeit. Was die IFAs angeht, so konnte bisher immer für Nachschub gesorgt werden, und auf unseren geführten Selbstfahrer-Touren habe ich immer eine „Erste-Hilfe-Kiste" mit allen lebenswichtigen Ersatzteilen an Bord. Aber IFAs gehen ja bekanntlich meist nur kaputt, wenn sie zu Hause rumstehen. Bisher ist die Kiste bei mir immer zu geblieben. Ich hoffe, das bleibt auch auf den nächsten Reisen so. Im Sommer geht es für zwei Touren nach Island und gleich im Anschluss gibt es eine Selbstfahrer-Tour nach Marokko. Bisher sind 4 Lkws und 2 Geländewagen mit von der Partie. Aber davon berichte ich ein anderes Mal ...

Links:
www.eineweltreisen-fahrzeugtechnik.de
www.ifa-tours.de
www.museum-ludwigsfelde.de
www.rosenbauer.com