

Höherlegung und Restaurierung eines Eriba Familia Wohnwagens Bj. 1966

Fast 40 Jahre hatte unser Eriba Touring Familia ein ziemlich normales Anhängerleben geführt jetzt war es bald soweit und er sollte eine neue Achse bekommen, damit er hinter einem Geländewagen neue Grenzen erfahren würde. Nein, nicht das Ihr denkt ich wollte mit dem süßen Familia durchs Trialgelände brettern, aber eine moderate Höherlegung als Anpassung an das Zugfahrzeug sollte es doch werden. Wochenlang sammelte ich also Informationen über Achsen, Deichselrohren und Felgentypen und konnte mir gar nicht mehr vorstellen, wie eine Welt ohne Auflagemaß, dynamischem Reifenhalbmesser oder Einpresstiefen aussehen würde.

Die Ausgangssituation stand auf jeden Fall fest: Mein Familia hatte im Jahre 1966 die BPW Achse ECS 605 (Nr.: 41.11.005.09. 0/66) mit einem Zugrohr von Eisenwerke Grümer (Nr.: 1029 0,38 bis 0,7 to) wie alle seine Brüder in der Erstausrüstung bekommen. Darauf wurde eine 10“ Lemmerz Felge (ET=0) mit Lochkreis 130 und 5 Bolzen montiert. Eine solche Felge wird heute nicht mehr hergestellt und die gebrauchten werden auf Auktionen in Gold aufgewogen.

Durch die kleinen Radscheiben und der inzwischen durchgeleierte Gummifeder lag der Wohnwagen extrem tief auf der Straße. Dazu kam, dass die Anhängerkupplung bei meinem Zugfahrzeug sehr hoch ist: mindestens 44,5 cm. (oder sogar 52,5 cm in der höchsten Stufe; gemessen Mitte Kugelkopf über Grund). Hinter einem Landrover sieht das mehr wie ein Erdhobel aus. An ein Befahren von Feldwegen ist da gar nicht mehr zu denken. Außerdem ist nach dieser langen Zeit die Fahrsicherheit nicht mehr auf dem heutigen technischen Niveau. Erst recht bei höherer Geschwindigkeit wollte ich hier auf der sicheren Seite sein.

Man kann es sich natürlich auch leicht machen und zu einer fähigen Anhängerbaufirma gehen, aber das ist nur der halbe Spaß und wird natürlich auch etwas teurer. Firmen dazu findet man im Branchenbuch und nimmt am Besten eine in der Nähe. Durch einen frühzeitigen Kontakt und einigen Besuchen wird man hier auch sicher fündig werden. Aber auch hier kann so einiges schief gehen. Parallel zu meinen Aktivitäten hat ein Freund seinen Triton aus dem gleichen Baujahr in einer soliden Firma umbauen lassen. Aber die Abnahme im Betrieb hat der TÜV dann verweigert, weil zur neuen Achse mit alter Deichsel keine Prüfprotokolle vorgelegt wurden. Der Wohnwagen hat dann 7 Wochen bei der Firma festgestanden und letztendlich wurde auch die Deichsel noch erneuert, weil man von der alten Herstellerfirma keine Unterlagen bekommen konnte. So viel hatte ich auch schon herausgefunden.



Nun gut, ich hatte mich durch Zufall in eine Schrauberhalle eingemietet, die einen super Kollegen hat. Sergej kann nicht nur mit der Lackiererpistole umgehen, sondern hat früher auch bei einer Bootsfirma die Trailer zusammengeschweißt. Also genau der richtige Mann.

Das Ziel stand damit fest und der Anforderungskatalog lautete:

- Erhöhte Bodenfreiheit am Wohnwagen
- Mehr Fahrsicherheit
- Zulassung für 100 km/h
- Erhöhung der AHK um mindestens 5,5 cm bis maximal 13,5 cm
- Gängige Reifen/Felgen Kombination

Nach einigen Wochen kristallisieren sich folgende Umbaumöglichkeiten heraus:

1. Deichsel und Achse bleiben alt und werden an den Auflagen zum Wohnwagen unterbaut.
2. Deichsel bleibt original, Achse wird erneuert.
3. Deichsel und Achse werden erneuert.

zu 1. Technisch gesehen bleibt alles beim Alten. Die Felgen sind das Problem. Lochkreis und Bolzen sind eher selten: Nicht brauchbaren Dimensionen nur bei Porsche oder einigen Transportern. Hymer gibt nur 175/80 R13 für den Familia frei. Das bringt nur 5,7 cm. Ich bezweifle, dass die Anhebung der Karosserie gut aussieht. Tempo 100 ist unmöglich, da keine Stoßdämpfer verbaut sind.

zu 2. Die Deichsel ist nur bis 700 kg zugelassen. (=also keine Auflastung möglich) Der Anschluss an die Achse ist etwas unterhalb der Mitte und kommt im leichten Winkel unter dem WW heraus. Heutige Verbindungselemente (Klemmschale) werden genau mittig geschraubt. Verbindung müsste an die neue Achse geschweißt werden. Bei sauberer Schweißarbeit wäre das grundsätzlich möglich. Aber Achtung: Der TÜV verlangt für die Abnahme eine Bremsenberechnung der neuen Kombination. Falls die Deichsel sehr alt ist haben die Hersteller meistens keine Unterlagen mehr dazu. Hier kann es zu großen Problemen kommen!

zu 3. Neue Deichsel steht jetzt waagrecht. Dadurch verliert die AHK grundsätzlich wieder an Höhe. Diesem Problem entgeht man durch die Wahl eines gekröpften Rohres. Damit der Knick nicht genau am Deichselkasten liegt und man diesen umbaut, muss die Deichsel um 50 cm länger gewählt werden. Teuerste, aber beste Lösung, die ich nach langem hin und herüberlegen gewählt habe.

Als Herstellerfirma kommt im Grunde nur die Firma Knott und BPW in Frage. Beide unterscheiden sich von der Qualität nicht besonders. Ich habe mich aber aus folgenden Gründen schließlich für BPW entschieden:

1. Die Internetseite ist erste Sahne. Nach ein bisschen einlesen ist man absoluter Profi und kann sich seine Teile mit zugehörigen Maßen und Teilenummer in den Tabellen zusammensuchen.
2. Es liegen alle erforderlichen Prüfdaten als PDF-Datei vor!!
3. Herr Weber vom BPW Kundendienst (02262 781391) ist sehr nett und versucht bei allen Unklarheiten zu helfen. Super!

4. Nun ja, wenn schon im Original BPW verbaut wurde, dann sollte auch die neue Achse von der guten alten Bergischen Fabrik sein.
5. Auflagemaß der Achse gibt es in 50 mm Schritten (Familia hat Original 1160 also passt 1150 mm) Knott nur alle 100 mm und muss dann in der Mitte durchtrennt und gekürzt werden. (Schwierig! Dürfen nur Fachbetriebe!)

Auch die Firma Nico Fahrzeugteile¹ in Bad Rappenau erweist sich als sehr kompetent und dazu noch als die günstigste Bestelladresse. Mitte März 2006 bestelle ich die folgenden Artikel, die etwas verzögert nach einem Monat geliefert werden:

Stück	Beschreibung	Artikelnummer BPW	Maße	mm	Eriba gemessen	
1	Gummifederachse SWING, gebremst, 1050 kg CB 1055	46.21.379.643	AM	1150	1160	Langloch 25 mm. passt!
			FL	1600	1615	=Unerheblich, Ausgleich erfolgt über ET
			L	1332	1360	keine Auswirkung
			G	1650	1740	keine Auswirkung
1	Zugdeichsel, rund, gekröpft ZAR 1,35-1 , 700-1350kg	48.25.381.043	Länge	3000	2500	wegen Knick bei 1100 mm
1	Klemmschale, Deichsel 70 x Achse 80	05.820.50.10.0				
1	Auflageböcke, geschweißt	05.075.03.15.0				
2	Stoßdämpfer, 550-1050 kg, rote Kennung	05.803.00.60.0	min	237		
			max	337		
			Einbau	245		
1	Klemmhalter für Stützrad	05.189.41.44.0				
1	Ausgleichshebel Bremsgestänge M10	05.803.18.38.0				
1	Bremsgestänge M10, 2400 mm	03.399.5884.0				
1	Stützrad	02.3712.19.00				
1	Klemmhalterung Stützrad	05.189.41.44.0				

Am 20.04.2006 ist es dann soweit. Alle Teile liegen neu und sauber in der Halle und wir beginnen um 8:00 Uhr mit dem Aufbocken des Wohnwagens. Wir unterlegen am Heck 2 Reifen unter auf denen wir jeweils einen Holzblock legen, der dann an den stabilen Ecken der Stützen den Wohnwagen abstützen. Vorne wird er an einer ausgefahrenen Stütze nach unten und einem Hebekran nach oben so weit hochgehoben, dass die alte Achse auf Rädern rausgefahren werden kann. Das dauert natürlich etwas, weil man erst mal alles durchdenken muss, aber dafür lösen sich die 6 Schrauben von Deichsel und Achse mit Caramba sehr schnell und schwups ist der Familia ohne Beine. Die neue Kombination steht natürlich schon zusammengebaut bereit und kann gleich drunter gefahren werden. Mit 2 fahrbaren Wagenhebern können wir diese nun schön ausrichten und nachdem Sergej die vorderen Auflagen angeschweißt hat ist das neue Fahrgestell schon eingebaut.



Auch die Befestigung der neuen Stoßdämpfer ist einfach. Hier kommt ein stabiler Stahlwinkel 40x45 mm in der Länge 130 mm zum Einsatz. Am Rahmen angeschweißt sieht er aus, als wäre der immer da gewesen. Schnell noch Grundierung und Lack versprühen und 5 Stunden nach Arbeitsbeginn steht der Wohnwagen zu einem ersten Fototermin vor der Halle. Ich bin begeistert, nur Sergej meint, dass wir das auch schneller könnten, wenn wir nicht so lang überlegt hätten, und meint natürlich lächelt mich damit.



Am nächsten Tag fahre ich den WW auf die Grube und entferne mit Schleif- und Drahtbürste Rost und lose Farbreste vom Rahmen. Danach erhält er einen guten Primer und später einen anständigen schwarzen Decklack. Zum Glück werde ich von großen Überraschungen verschont und stelle fest, dass hier einer tatsächlich schon mal eine gute Vorarbeit geleistet hatte. Einige Teilstücke am außenliegenden Rundrohr wurden bereits ausgetauscht. Der Rahmen und die Bodengruppe sind also in gutem Zustand. Natürlich sind diese Arbeiten trotz der Benutzung einer Grube recht zeitaufwendig, aber die Mühe lohnt sich auf jeden Fall. Nach einigen Tagen Arbeit schleife ich noch den Holzboden von unten an und verstreiche einen atmungsaktiven Schutzanstrich von Osmo in Taubenblau. Der lässt sich hervorragend verarbeiten.

Jetzt fehlt noch die passende Reifen/Felgenkombination. Mittels eines Reifenrechners aus dem Internet hatte ich mir schon eine Tabelle zur Auswahl angelegt.

Maße in mm	Rollradius		Änderung	
	statisch	dynamisch	statisch	
			<u>zu 145/80/10</u>	
145/80 R10	217	236	0	
185/60 R13	252	268	35	
195/60 R13	256	274	39	
185/65 R13	259	277	42	
195/65 R13	264	283	47	
185/70 R13	266	286	49	
195/60 R14	269	286	52	
165/80 R13	268	288	51	Triton Bj.1970
195/70 R13	272	293	55	
195/65 R14	277	296	60	
185/70 R14	279	298	62	gängig
185/80 R13	281	304	64	
195/70 R14	284	305	67	
195/65 R15	289	308	72	sehr gängig (z.B. Audi, aber Felge ET 46)
195/80 R13	287	312	70	
185/80 R14	293	316	76	gängig
195/80 R14	299	324	82	

Da ich zuerst dachte, dass der Radkasten auf jeden Fall nach innen vergrößert werden müsste, war ich erstaunt, dass doch recht große Kombinationen noch passen. Meine Stichwahl fand dann schließlich zwischen 195/65 R15 und 185/70 R14 statt und der letztere gewann dann schließlich nach langem Ausprobieren. Natürlich sind das noch keine richtigen Offroad-Dimensionen, aber der Umbau muss in dieser Phase nun auch irgendwie mal zum Ende kommen. Durch die neue Achse wird die Spur um 7,5 mm nach innen verlegt, das kann man eigentlich vernachlässigen, wenn nicht auch noch die alten Felgen eine Einpresstiefe von 0 hätten. Bei den heute gängigen Felgen von ET 30 verliert man so insgesamt 37,5 mm. Um dann die breiteren Reifen wieder reinzubekommen habe ich noch Spurverbreiterungen von 20 mm pro Achse (also 40 mm) aufgeschraubt.

(Während der Suche nach einem passenden Rad-Exemplar zum Probieren, wende ich mich der weiteren Restaurierung von unten nach oben zu.) Alle Dichtungsprofile und Keder der Zierleisten sind unbrauchbar und zerbröseln bei der Entfernung. Die Schrauben in den unteren und mittleren Leisten gehen mit Gefühl und guten Schraubendrehern fast alle heraus. (Hier hatte ja offensichtlich schon jemand mal dran gearbeitet) Nur die Schrauben in der oberen Dachzierleiste sind erbärmlich und ich verzweifle zunächst. Man könnte alle Schraubenköpfe mit ruhiger Hand abflexen, aber die Schrauben zur Vorzellleiste sind mit Senkkopf eingelassen. Es hilft also nichts und ein kleiner Körner und der Hammer beendet das Grübeln. Von der Seite angesetzt halten die Köpfe keine 3 Schläge aus. Das geht schneller als schrauben. Muss man zur Montage halt neue Löcher bohren. Wenn es sich irgendwie vermeiden lässt, rate ich

dringend davon ab, die Fenster herauszunehmen. Die alten Dichtungen gehen wahrscheinlich kaputt und neue wird man nur als Meterware finden. Die passen dann auch so schlecht, dass die auch nicht dicht werden. Zum Lackieren zieht man einfach eine Wäscheleine unter die Gummis, klebt sauber ab und kann ohne sichtbare Rückstände unter den Dichtungen lackieren. Nachmittags erfahre ich bei der hiesigen Hymer Vertretung², dass alle Dichtungen und Keder in schwarz für kleines Geld noch zu kaufen sind. Prima!

Bei meinem nächsten Tageinsatz kommt es dann jedoch noch dicke! Ich habe jetzt alle Zierleisten abgeschraubt und möchte noch das unten freigewordene Rahmenrohr vom Rost befreien. Also arbeite ich mich noch mal rund herum und als ich fast am Ende angelangt bin, entdecke ich die Durchrostung. Oh nein, ich war mit der Grobarbeit fast fertig. Jetzt soll ich auch noch den Rahmen restaurieren?! Frustriert lasse ich meine Ärger an der total hart gewordene Dichtungspaste am oberen Zierleistenansatz ab, wo ich mit Spachtel und Hammereinsatz die Reste abschlagen muss.

Aber es hilft nichts die Augen vor der Tatsache zu verschließen und einfach zur Spachtelmasse zu greifen und wie mein Vorgänger den Ärger unter einer Schicht Polyester zu begraben. Nein, ich öffne erst mal ein Bier und komme dann zu folgendem Plan: Die Bodenplatte und die Möbel bleiben drin! Das Alublech wird an den zu bearbeitenden Stellen rausgeschnitten, ein 25 mm Stahlrohr wird neu eingepasst und an geeigneten Punkten wieder verschweißt. Dann wird ein neues Alublech mit der Abkantzange bearbeitet und passgenau eingesetzt. Die Bleche werden mit Kleber und/oder kleinen Nieten verbunden und dann wird 2K Polyesterspachtel wie ein Profi aufgebracht und für den Lackaufbau geschliffen. Ich denke das geht!!

Am folgenden Sonntag bin ich um 10:00 Uhr in der Halle und wende mich zunächst dem unteren Stück Rahmen zwischen Tür und Radkasten zu. 8 cm oberhalb der Unterkante schneide ich dazu ein sauberes Blech aus. Jetzt sieht man den Rahmen und seine Anschlüsse sehr gut und die Flex setzt dem durchrosteten Dasein ein schnelles Ende. Das neue ca. 20 cm Stück ist schnell angepasst und wird erst mal mit Zinkrostschutz von Innen und Außen behandelt. Während der Trocknung habe ich bereits ein weiteres kleines Alublech im Bereich der hinteren Stütze herausgetrennt. Hier ist die Trennung mit der Flex schwieriger, weil eine Rohrstrebe von oben T-förmig auf den unteren Rahmen trifft, während gleichzeitig noch ein Verbindungsblech zur Stütze eingeschweißt ist. Na ja, was labere ich hier lange, letztendlich ist es in diesem Bereich zwar schwieriger ein neues Rohr einzupassen, aber es geht auf jeden Fall ohne einer kompletten Zerlegung der Inneneinrichtung und des Bodens. Das Schweißen mit Schutzgas ist hier ganz gut verlaufen, wengleich man sich schon eine Flasche Wasser hinstellen sollte, falls die sehr dicht angrenzenden Holz und Styroporverkleidung zu heiß werden sollten. Auch wenn man das Rohr nicht vollständig rund einschweißen kann, so ist doch gerade beim Punktschweißen für ausreichende Materialverbindung gesorgt. Ich bin sehr zu Frieden!





Die neuen Rohrstücke werden noch gründlich mit schwarzer Lackfarbe angepinselt und da die Dinger immer von innen durchrosten, von unten noch mit 8 mm Ablauflöchern versehen. Hier und natürlich auch an vielen anderen Stellen soll später noch die Hohlraumversiegelung eingespritzt werden. Dann passe ich eine dünne Pappe mit der Schere an und übertrage die Form auf das Alublech. Die Abkantzange kommt zum Einsatz und das neue Blech wird mit kleinen Alunieten fixiert. Klappt wie geplant! Ein kurzer Schlag mit Körner und Hammer auf die Nietenköpfe verformt das Blech noch etwas nach Innen; oder man schleift die Köpfe einfach etwas ab. Später zieht man dann die feine Spachtelmasse drüber und alles ist wieder voll plan!

Nach diesem Restaurierungs-Exkurs am Rahmen wende ich mich nun der Außenhaut des Anhängers zu. Alle Leuchten werden demontiert und ich prüfe den Anbau von runden Rückstrahlern und Blinker aus einem Landrover³. Diese ragen nämlich etwa 8 cm ins Fahrzeuginnere und man muss dazu eine Bohrung von ca. 33 mm ins Blech schneiden. Das geht ganz gut mit einer dieser einfachen Lochsägen für Holz aus dem Baumarkt. Die kleinen runden Leuchten verleihen dem Oldtimer wieder ein angemessenes Aussehen. (Die Originalleuchten waren hier ziemlich scheußlich!) Die alte Kennzeichenbeleuchtung⁴ finde ich noch im neuen Hellakatalog und können noch bestellt werden.

Dann folgt das zeitaufwendige Spachteln und Schleifen. Dellen suchen, mit 240er anschleifen Spachtel aufbringen und dann schleifen, schleifen, schleifen... 400er-600er-1000er...mit Exzenter und von Hand bis man grau und staubig ist...

Wieder ein Wochenende später muss das Dach dran glauben. Hier ist der Lack an vielen Stellen so rissig geworden, so dass eine Schliff bis zum Kunststoff erfolgen muss. Schreckliche Arbeit!! Der Exzenter müht sich mit 180er und 240er ab, oder vielmehr ich, weil ich in der Halle bei 33°C unter dem Atemschutz fast dahinfließe. Erst Stunden später ist der Lack dann endlich ab oder planiert und ich liege völlig ermattet unter dem Sauerstoffzelt.

Als nächstes folgt die Lackierung des Daches. Weil ich die Abklebarbeiten am Hubdachstoff scheue und die längere Standzeit in der Lackierhalle scheue, will ich die Dachflächen mit der Rolle streichen. Kaufe aber trotzdem einen Autolack und falle beim Bezahlen fast um. Der Liter Lack plus Härter, sowie die Grundierung für Kunststoffe (Haftvermittler) ergeben lässige 132,- €. Dann schleife ich das Dach vor der Halle noch einmal mit 800er und 1200er nass, wasche die Flächen gründlich und entfette sie mit sauberen Tüchern und Verdünnung. Dann wird der Zweikomponentenlack gemischt und nun ist zügiges Rollen angesagt. Leider bin ich mit dem Ergebnis aber sehr unzufrieden. Der Acryllack lässt sich zwar gut auftragen, bleibt aber nur so kurz offen, dass kein richtiger Verlauf stattfindet und Bläschen von der Rolle sichtbar bleiben. Ich denke es ist ein Problem der überaus großen Wärme von 35°C in der Halle. Werde also wohl oder übel den Lack an diesen Stellen wiederum anschleifen müssen um dann bei kühlerem Wetter das Ganze zu wiederholen. (Ärger!)

Aber auch der 2. Versuch verläuft nicht zufriedenstellend. Obwohl sich die Temperaturen um 22° C bewegen und ich weniger Härter beimische, erziele ich keinen schönen Verlauf. Bleibt also festzuhalten, dass solche Autolacke nicht wirklich gut zu rollen sind. Es wäre hier bestimmt besser gewesen, einen hochwertigen Weißlack aus dem Malerfachgeschäft zu verwenden. Nun gut ich verbuche diesen kleinen Misserfolg unter Lehrgeld ab und wende mich dem Grundierfüller auf den Spachtelflächen zu. Auch diese Flächen müssen wieder gereinigt werden und dann geht mal was ganz schnell von der Hand; Sprühdose schütteln, Knöpfchen drücken und fertig!

Jetzt unter der Grundierung fallen noch einige Unebenheiten auf und das Spielchen beginnt an einigen Stellen von neuem. Spachtel auftragen, schleifen, etc...aber irgendwann ist man dann einigermaßen zufrieden oder hat einfach keine Zeit und Lust mehr. Jetzt noch einmal alle Flächen (auch die alten Lackflächen) mit 1200er nass überschleifen und dann endlich ziehe ich den Oldie auf gerade getrockneter Straße in die Lackierhalle⁵ in Köln-Rath. Der Chef ist sehr nett und hilfsbereit und da ich Sergej seit Tagen nicht erreichen kann, lässt er seinen Lackierer am Samstag die Sache für kleines Geld übernehmen. Unsere Farbwahl fällt auf ein pastell-hellgelb aus dem Mercedes Transporterbereich. Ich rate hier unbedingt sich ein komplettes Fahrzeug als Muster (z.B. auf der Straße) anzusehen, denn gerade im Gelbbereich führt die Auswahl anhand einer kleinen Farbkarte, wie sie in den Lackierbetrieben ausliegen meist zu Enttäuschungen.

Nachdem er übers Wochenende durchgetrocknet ist hole ich ihn am Montagmorgen ab. Leider ist an einer Stelle einige Schmutzpartikel aus der etwas auseinanderstehenden Überlappung Dach/Karosserieblech auf den Lack neben der Tür gerieselst. Hier muss noch einmal nachlackiert werden. (Tipp: Es wäre also besser gewesen die Bleche an den Übergängen vor der Lackierung mit Sikaflex abzudichten). Aber ansonsten ist die Lackierung erste Sahne und meine Vorarbeiten haben sich gelohnt.

Jetzt in der Garageneinfahrt am Haus ist das Arbeiten nach der Arbeit viel schneller mal gemacht. Die Blechübergänge an der Karosserie dichte ich mit Sikaflex 221. Die spröden Fensterdichtungen sollte man damit nicht auffüttern, da Sika einfach zu gut klebt und einen möglichen späteren Ausbau vollkommen verhindert; dafür gibt es spezielle Fensterdichtmasse. Sidolinreiniger verhindert, dass die Masse überall verklebt.

Hätte ich mich doch vorher ausführlich mit den originalen Keder und Dichtungen befasst. Eine Anfrage beim Händler vor Wochen hatte zwar ergeben, dass sie angeblich alle vorrätig haben. Jetzt stelle ich jedoch fest, dass bestimmte Profile nicht mehr zu bestellen sind. Der kleine v-förmige Kantenschutz kann zwar auch an anderen Stellen eingesetzt werden, aber der Keder am Steinschlagblech bereitet mir ausgesprochen viel Sucherei. Kein Zubehörladen, keine Lackiererei, kein Gummiartikelgeschäft kann mir richtig weiterhelfen. Aber dann kommt der Durchbruch: Die Keder vom alten VW Käfer passen! Und da gibt es in der Umgebung gleich 2 Adressen⁶⁺⁷.

Die Spritzbleche an der Front kaufe ich als Meterware beim Metallhandel⁸. Als sogenanntes Hammerschlagblech gibt es das in Alu und lässt sich leicht mit Stichsäge und Metallschere nach den Originalmaßen schneiden. Keder drunter und Nietzange drücken, pöpp! Dann kommen die Leisten wieder dran: Nach Reinigung mit Spülschwamm, Akku-pads und feinem Schmirgelpapier, sehen die wieder sehr schön aus und eine 2. Person kann derweilen die V-Gummiprofile aufziehen. Dann noch zusammen Terostat mit Spülwasserhänden, wie Kaugummi auf die Bohrlöcher legen und sich freuen, wenn mal ein altes Schraubenloch passt. Ansonsten beim 3. abgebrochenen Bohrer fluchen und einen beliebigen Gegenstand aus Wut in die Ecke werfen. Es ist seltsam, trotz größter Vorsicht und neuem HSS-Exemplaren, ist das unglaublich mühsam. Aber irgendwann ist auch diese Prüfung bestanden und der Touring hat wieder sein Gesicht.

Und dann kam der große Tag der Prüfung. Schnell noch einige relevante Teile anschrauben und dann fahre ich am Freitag den 19.08.06 vor die leere TÜV Prüfstelle in Köln. Der Prüfer runzelt erst mal blöd die Stirn, als ich ihm mein Anliegen vortrage: „Neue Achse, neue Deichsel, größere Reifen, Distanzscheiben, Auflasten, 100er Plakette!“ Öh, ja, da hole ich, glaube ich erst mal meinen Kollegen. Der erkennt mich zum Glück wieder und raunt dem andere zu, der war doch schon acht Mal bei mir. (Stimmt übrigens nicht, waren nur vier Mal. Aber der Kontakt ist bestimmt sehr wichtig!) Und der konnte sich sogar noch an meine Fragen erinnern! Unten drunter haben die sich gar nicht lange aufgehalten. Die verschiedenen Nummern von Rahmen, Bremsplatte, Felgen und Reifen wurden notiert und mit meinen vorgelegten Prüfberichten und Protokollen verglichen. Dann wurde es mir noch einmal heiß als dem Prüfer auffiel, dass das Bremsengutachten nur für den Gewichtsbereich 700-1350 kg gemessen wurde. Mein Familia aber nur noch 440 kg auf die Waage bringt. Aber das war dann nach einem Telefonat mit einem anderen Gutachter kein Thema mehr. Und das war es dann. Eintragung der neuen Daten, fertig! Aber was ich den TÜV-Prüfern wirklich übel nehme: Die bringen's einfach nicht übers Herz mal was zur Ausführung zu sagen. Kein, dies oder das ist gut gemacht. Kein Lob, keine Kritik! Nichts. Nur die Frage, warum man so etwas eigentlich macht?! Grrrrh!! Hey, Ihr lebt davon! Hat mich incl. 100 Tempo-Prüfung schlappe 177,76 € gekostet!



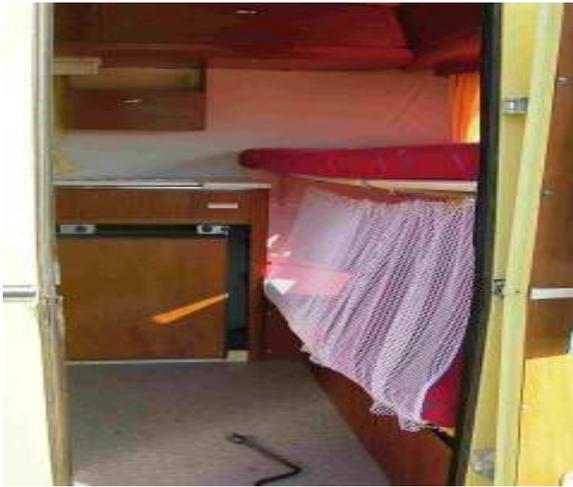
Äh, und jetzt zu der Kostenaufstellung und dem Zeitaufwand für den Achsumbau und die Restaurierung. Über beide Dinge spricht man nicht so gerne, zeigen sie doch zu deutlich, wie bescheuert man sein muss, sich an so ein Projekt ranzumachen.

Teile	Euro	Summe
Achse	337,56	
Deichsel	298,53	
Auflagebock	25,90	
Stoßdämpfer	111,31	
Bremsgestänge, etc.	21,85	
Stützrad	28,81	
Fracht	104,40	
		928,37
Klemmschale		32,60
Osmo Holzschutz		17,50
7-poliges Kabel		6,00
Stahl+Schweissen		26,41
Spachtelmasse		18,00
Schleifpapier		40,97
Dichtung, Stecker...		48,30
Gitter, Tauchpumpe, Dichtung		69,16
Reifen		75,00
Felge		80,00
Spurverbreiterung		73,00
Nummerschildbeleuchtung		22,00
Spritzblech Alu		20,00
Rückleuchten+Blinker		44,71
Haftvermittler, 2K-Weißlack		132,00
Spritzfüller, Grundierung		62,76
Schrauben, Kleinteile etc.		12,50
Lackierung		350,00
Schweissarbeiten		100,00
		2.159,28

Zeitmäßig war der Achsumbau mit 5 h sehr schnell abgehakt, aber die anschließende Restaurierung und Vorarbeit zum Lackieren haben sich doch ziemlich in die Länge gezogen. Zusammen kamen knapp 100 Stunden Arbeit ohne Zeit für Besorgungen und Informationssammlung.

Nun ja, irgendwie hat man es dann schließlich geschafft und nachdem die hellgelben Vorhänge neue genäht waren brauchte im Innenbereich nicht mehr viel gemacht werden. Noch eine schöne Schlafstelle für unsere kleine Tochter eingerichtet und dann haben wir erst mal Urlaub gemacht. Die Autobahnen in Frankreich waren für die Geschwindigkeitsprüfung geradezu ideal. Der Familia lag auch bei Tempo 120 km/h hinter dem Landrover absolut ruhig auf der Straße. Auch wenn hier in Deutschland immer wieder darüber diskutiert wird ob Anhänger das können oder dürfen; Fakt ist in Frankreich dürfen Wohnanhänger bis 130 km/h gezogen werden und bei entsprechender Ausstattung ist das eine wunderbare Reisegeschwindigkeit.





¹ Nico Fahrzeugteile GmbH, Wilhelm-Hauff-Str. 44, 74906 Bad Rappenau – Fürfeld, 07066 - 99110

² Hymer – Eriba – Caravans, Wankelstr. 4, 50996 Köln, Tel.: 02236 - 61334

³ Modell Defender, erhältlich z.B. bei Firma FWD 05507 – 847. Es handelt sich hierbei um die Nachbauleuchten ohne herausnehmbare Lampenhalterung.

⁴ Hella Bestell-Nr. 2KA 001 385-011

⁵ Auto-Park, Köln-Rath, Wikingerstr. 68, 0221 - 862062

⁶ Firma Schnelle, Mathias-Brüggenstr. 12, Köln-Ossendorf, 0221 - 552560

⁷ Käfer-Centrum-Köln, Zum alten Wasserwerk 13, 51491 Overath (Immekepel), 02204 - 69099

⁸ Wilms Metallmarkt, Widdersdorfer Str. 215, 50825 Köln, 0221 546680