

Ein(en) Laster braucht der Mensch

Unimog 1300 L

von Klaus Sparwasser

Wer träumt nicht davon, mit einem abenteuertauglichen Wohnmobil auf große Fahrt zu gehen. Vor dem Aufbruch in ferne Wüstengebiete muss man allerdings eine Menge Zeit und Arbeit investieren. 4Wheel Fun-Leser Klaus Sparwasser hat sich seinen Traum vom Allradlaster mit einem Unimog aus Bundeswehrbeständen verwirklicht.

Wahrscheinlich braucht kein Mensch wirklich einen Unimog. Es sei denn er ist Landwirt, Fuhrunternehmer oder schlicht ein bisschen verrückt. Das Universale Motorgerät gehört in jenen Grenzbereich, wo milde Neurosen ins Philosophische abgleiten. Und überhaupt ist Wohnmobil der ganz falsche Begriff.

Expeditionslaster passt besser. Auf der Rückfahrt einer abenteuerlichen Libyentour im Spätherbst 1994 starren wir über die Reling der Autofähre auf das blaue Mittelmeer und träumen vor uns hin.

Ein Lastkraftwagen, das wäre doch was. Wüstentauglich, kompakt aber doch geräumig, spartanisch mit einem Hauch von Komfort. Ein Fahrzeug für jahrelange Weltreisen und jedes Gelände. Unser Nissan Patrol mit seinem kurzen Radstand ist dafür leider nicht ganz das Richtige. Und kosten soll er natürlich auch nicht viel.

Also ein Unimog. Da sind ordentlich Schubkraft, extreme Bodenfreiheit dank der mittlerweile seltenen Portalachsen, jederzeit zu schaltbarer Allrad-Antrieb und Differential-Sperre serienmäßig garantiert. Dank Schnorchel und enormer Wadfähigkeit verlieren auch tiefe Furten ihren Schrecken.

Im Sommer '95 werden wir in einer Scheune im südlichen Schwarzwald fündig. Ein 1300 L, Pritschenwagen, olivgrün, ex Bundeswehr, guter Zustand, kaum gelaufen. Siebzehn Jahre seien für einen Mog überhaupt kein Alter. Quasi neu.

Das Aussehen riecht allerdings nach Arbeit. Grob geschätzt sind wir für die nächsten zwei Jahre beschäftigt. Es sollten drei werden, und fertig ist so ein Laster nie. Immerhin hat er sich aber auf einem Marokko-Trip inzwischen bestens bewährt (siehe **4Wheel Fun 1/99**).

Ein paar Wochen später hat unser Truck den Schuppen gewechselt, und fünf Tonnen schaukeln ohne Achsen auf ein paar Böcken und unterlegten Balken. Eine neue Achsuntersetzung soll die Endgeschwindigkeit von 82 km/h auf sagenhafte 110 Sachen Spitze steigern, ohne im Gelände allzu viel Kraft zu kosten. Dabei werden die Bremsanlage und sämtliche Dichtungen gleich mit überholt. Der Rest, mit Ausnahme von Motor und Getriebe, ist bis ins letzte Schraubchen zerlegt. Pritsche und Anbauten sind abmontiert, die Löcher im Kabinenboden zugeschweißt, Zentimeter dicke Wachsschichten mit dem Dampfstrahler weggefegt und alle Roststellen geschliffen und grundiert. Die rostbeuligen Druckkessel samt Regler und Hauptbremszylinder fliegen raus, die alte Kupplung ebenfalls.

Der Batteriekasten wächst zur geräumigen Werkzeugkiste, auf der rechten Seite prangt anstelle des Reserveradhalters ein aus zwei Serientanks maßgeschneiderter Zusatztank von rund 250 Litern Inhalt, der sich mittels eines Y-Hahns im Fahrerhaus umschalten lässt. Er passt, nachdem der gekürzte Auspufftopf samt Rohr unter den Einstieg wandert. Anstelle der starren Sitzbank montieren wir zwei bequeme Schwingsitze in die Kabine und schneiden einen Durchbruch in die Rückwand, der irgendwann einmal direkt aufs Bett mündet. Nicht nur nach langen Tagesetappen eine äußerst praktische Einrichtung. Knapp ein Jahr nach dem Kauf glänzt der Rahmen in frischem Schwarz und das Fahrerhaus in Sahara-Beige. Langsam lässt sich wenigstens erahnen, welches Gesicht unser Wüstengefährte einmal haben soll.

Ein paar Monate späterschwebt am Haken eines geborgten Abschleppwagens die zukünftige Wohnkabine ein. Dicke rote Kreuze auf weißem Grund verraten die Herkunft: ein ausgedienter Sanitätskasten. Das Teil hat neben dem unschlagbaren Preis aus unserer Sicht diverse Vorteile.

Erstens wollen wir ein Expeditionsmobil mit tiefem Schwerpunkt, zweitens sind die serienmäßigen Halteschienen im Inneren für die Befestigung von Möbeln, Tanks und sonstigem Zubehör geradezu ideal und drittens erscheint uns das Gerippe aus Vierkantrrohr und Metallhaut stabiler als ein GFK-Koffer. Wesentlich schwerer wird der Wagen dadurch auch nicht.

Die Chose passt auf Anhieb. Sogar die Ausschnitte für den Durchstieg decken sich. Eine Stahlhaube im hinteren Teil ergeben komfortable zwei Meter Stehhöhe im Kochbereich. Ansonsten belassen wir es bei den vorhandenen 1,65 Meter. Fünf in die Dachschrägen und -kuppel gesägte Luken sorgen für die nötige Frischluftzufuhr.

In den folgenden Wochen liegen drei Meter lange Verkleidungsplatten zum Streichen im Wohnzimmer herum, weil draußen Regenwetter herrscht. Beinahe 80 Meter Elektrokabel verschwinden hinter der Isolation des Aufbaus. Zwei separate Nato-Batterien betreiben später mit 24 Volt Spannung Standheizung, Kühlschrank, Dieselkocher und Beleuchtung und werden über ein 110-Watt-Solar-Panel und Lichtmaschine auf konstanter Ladung gehalten.

Unter unserem Luxusbett von 1,40 x 2,20 Meter verstecken sich neben reichlich Stauraum ein 120 Liter-Dieseltank für Kocher und Reserve und ein 200-Liter-Trinkwassertank. Zwei getrennt arbeitende Pumpen mit Druckausgleich und zwischengeschaltetem Elektroboiler versorgen Dusche und Spüle mit wahlweise warmem Wasser. Ein Metallrahmen unter der Holzverkleidung verleiht Bett und Schränken Stabilität und sorgt dafür, dass sich das Mobiliar im Laufe der Zeit nicht extremen Temperaturschwankungen anpasst.

Spannbänder und -laschen in Schränken und im Stauraum verhindern, dass der Inhalt des passgenauen Kistensystems im Gelände nicht durcheinander holpert. Zum guten Schluss spendieren wir unserem Dicken noch ein paar neue Geländeschlappen und eine Sechstonnen-Selbstbergwinde. Dann fahren wir zum TÜV.

Erst im zweiten Anlauf klebt die lang ersehnte Plakette auf den Schildern. Auf den Tag genau 20 Jahre nach der ersten Zulassung. Beinahe hätten die Gutachter unserem Geländelaster noch einen Rundum-Unterfahrschutz verordnet. Nach stundenlangen Diskussionen siegt schließlich die Vernunft. Ein Eintrag im Brief bestätigt, dass eine solche Einrichtung dem Einsatzzweck des Fahrzeugs widerspricht. Wie wahr. Trotzdem braucht unser Laster ein zweites Blinkerpaar am Kotflügel. Aus Sicherheitsgründen. Vorschrift ist Vorschrift.

TECHNISCHE DATEN

Motor:

Mercedes Benz OM 352, Sechszylinder Diesel ohne Turbolader, 5,6 l Hubraum, 130 PS bei 2.800 U/min, Verbrauch gemittelt (Autobahn/Straße/Gelände): ca. 20-22 l/100 km.

Getriebe/Übersetzung:

8-Gang-Getriebe (2 Schaltgruppen, je 4 Gelände- und Straßengänge, 4 Rückwärtsgänge), Portalachsen (44 cm Bodenfreiheit) mit verändertem Radsatz für 110 km/h.

Maße + Extras:

LxBxH: 6,10 (inkl. Seilwinde + Reserverad) x2,90x2,33 m, Zapfwellengetriebe, Frontseilwinde 6,4 t und 50 m Stahlseil, verstärkte Stoßdämpfer, Zusatzfedern hinten, Stabilisatoren vorne und hinten, Reifen Continental MPT 81, 12,5 R 20 (= 335/80 R 20), hydraulisch-pneumatische Bremsanlage mit 2x 10 l Vorratskesseln, Reifenfüllanschluss.

Expeditionsausbau:

Rund 1200 l Stauraum im Innenraum, zugänglich durch kleine Seitentür und Bettklappen, abschließbare Staubboxen für Werkzeug etc, unter dem Aufbau, Dachträger über Kabine und Aufbau, 560 l Diesel, 200 l Wasser, 50 l Abwasser, WW-Boiler 15 l mit Mischbatterie, 4 Batterien a 115 Ah, 24-Volt-Stromkreis, 110 W Solarpanel, Eberspächer Standheizung Diesel, Wallas-Diesellocher, elektronisch regelbar, Engel-Kühlschrank, 12-Kanal GPS, Kompass.

Gesamtkosten:

Basisfahrzeug inklusive Aufbau und Materialkosten ca. 100.000,- DM. Weitere Infos bei Dr. Klaus Sparwasser, Tel. 06198 /17 34.