

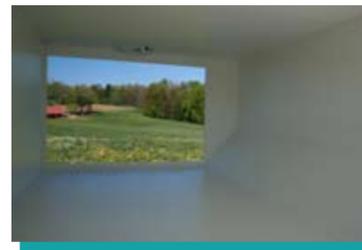


Wenn jemand seine Quote von 60 Reisemonaten auf 10 Jahre aufgibt, muss er dafür gute Gründe haben. Sich dem Entwurf und Bau von Expeditionsmobilen zu widmen ist ein guter Grund. Michael Nischwitz hat genau dies getan und im Sommer 2006 die Firma crossroads im schwäbischen Westheim gegründet. Der Allradler hat sich einen Zwischenstand des aktuellen Projektes angesehen. Die Kabine befindet sich im Rohbau. Das Erste, was uns auffällt, sind die Fenster. Sie sind aus Sicherheitsdoppelglas und weisen eine Sonnenschutzbeschichtung mit einer Höhenfreigabe von 9000m auf. Diese Bauteile haben ihren Preis, aber etwas Besseres gibt es wohl nicht am Markt. Beschlagene Scheiben gehören damit der Vergangenheit an. Für



meinen Geschmack sind die Fenster etwas klein geraten, aber der Kunde wünscht es so. Von innen tragen die Fenster durch den eingebauten Licht- und Mückenschutz sehr auf, wirken fast wie Flachbildschirme, auf denen exotische Landschaften vorüberziehen. Kältebrücken und nachträgliche Bohrungen werden durch eine sorgfältige Planung

des Aufbaus weitestgehend vermieden. So werden zum Beispiel Aufnahmepunkte am Koffer und Halterungen nicht nachträglich verstärkt, sondern direkt mit einlaminiert. Alle Sandwichplatten werden nach einem vorher festgelegten Bauplan einzeln angefertigt. PU-Schäume von unterschiedlichen Dichten werden zu fertigen Platten verarbeitet, um eine maximale Steifigkeit bei möglichst



geringem Gewicht zu erreichen. Viel Gewicht spart auch die direkte Einarbeitung einer Stahlverstärkung in die Bodenplatte. Dadurch entfällt der zusätzliche, schwere Rahmen, der üblicherweise Koffer und Fahrgestell verbindet. Die extrem flache, doppelte Dreipunktlagerung lässt das Fahrzeug nicht unnötig in die Höhe wachsen. Bei einer Kofferhöhe von 2.2m wird eine Fahrzeughöhe von 3.5m inklusive der Dachaufbauten erreicht. Obwohl sich die Kabine noch in der Bauphase befindet, machen wir einen Ausflug. Stur

zieht der Mercedes seine Spur durch den Schotter und wirbelt dabei eine Menge Staub auf. In Kurven fällt auf, dass der Koffer kaum hin und her eiert, wie es bei anderen Fahrzeugen dieser

Größe schon mal vorkommt. Der Mercedes Baujahr 97 zeigt seine Stärken: Exzellentes Fahrwerk mit Parabelfedern, befeuert mit 210 PS, einer der Letzten, der weitestgehend ohne Elektronik auskommt. Er ist ein ehemaliges Bundeswehrfahrzeug mit 20.000 km auf dem Tachozähler. Der Preis für ein solches Fahrgestell kann aber immer noch bei bis zu 35.000€ liegen. Räder der Größe 385/65/22.5 sorgen für den nötigen Fahrkomfort und Auflagefläche im Tiefsand. Das Profil der Pneu ist nicht für den Extremgeländeeinsatz gedacht, sondern für gutes Vorankommen auf Asphalt und Pisten.

Im hinteren Teil der Kabine ist ein großer Stauraum integriert, der einiges an Werkzeug, das Reserverad und Gepäck aufnehmen kann. Dass es keinen Zugriff von innen gibt, finde ich etwas schade. Über diesem Stauraum ist ein Doppelbett in den Abmessungen 1.40m X 2.00m inklusive Lattenrost und Matratze untergebracht. Am Fußende des Bettes sind gut belüftete Kleiderschränke eingebaut. Die ganze Kabine wird zwangsbelüftet, damit erklären sich auch die vielen Lüftungsgitter. Einbauten wie Wassertank, Heizung und Batterien sind so gestaltet, dass sie ohne viel Mühe ausgebaut werden können. 540 Liter Wasser mit 40 Litern Warmwasser stehen dem Reisenden zur Verfügung. Ein Aktivkohlefilter arbeitet das Trinkwasser bei Bedarf auf. Eine kleine Servopumpe regelt den Wasseraustritt, sorgt für eine stufenlose Regelung von 1 - 17 Litern in der Minute. Bei der Stromversorgung werden keine Kompromisse gemacht. Es werden externe Hochleistungslichtmaschinenregler verwendet, die an beiden Polen die Spannung messen und unter Berücksichtigung der Betriebstemperatur eine nahezu 100%ige Ladung der Batterie erreichen. Die Regelung über einen Standardregler schafft maximal 80%! Dieser bleibt aber als Notsystem bestehen. Im Stand übernehmen Solarzellen mit 180 Watt die Ladung der Ener-



giezellen. Zu guter Letzt werden die Ladungen bei einem Anschluss an das normale Stromnetz von einem weiten Regler übernommen. Dieser ist in der Lage auf jede Spannung mit beliebiger Herzfrequenz zu reagieren. Natürlich werden die Batterien auch dann ordnungsgemäß ent- und geladen. "Hab das Mal gelernt" meint Herr Nischwitz bescheiden, "als Ingenieur für technische Informatik gehört das zum guten Ton."

Große planerische Sorgfalt ist dem ganzen Aufbau anzusehen. Herr Nischwitz gesteht, dass er sich gerne in Details verrennt. In solchen Fällen lenkt ihn seine Frau wieder auf den richtigen Weg. Zurück zum Koffer. Mir ist aufgefallen, dass jede Ecke des GFKs noch mal hinterlegt bzw. mit einem zweiten Profil verstärkt ist. Damit wird vermieden, dass Kanten und Ecken, fürs Auge kaum sichtbar, einreißen und dadurch Wasser eindringen kann. Das Wasser würde das GFK hinterwandern und durch Temperaturschwankungen begünstigt, fängt es in der Platte an zu gammeln. Aus diesem Grund werden Kanten



und Profile auch nie geschraubt, sondern flächig verklebt. Sehr viel Arbeit, aber um seinen angestrebten Qualitätsstandard zu gewährleisten, sieht der Chef da keine andere Möglichkeit. Besonders erfreut hat mich die Treppe über die man ins Kabineninnere gelangt. Sie ist wie eine Werkzeugtasche zusammenrollbar und wird mit einer Hand betätigt. Egal wie und wo das Auto steht, einfach Ausrollen und Einsteigen. Jetzt das Tolle: Selbst ich mit meinen zarten 130 kg kann ohne Bedenken auf der untersten Stufe stehen und wippen. Ist immer noch ganz - herrlich!

Fazit: Die Einblicke in die Produktion zeigen die Sorgfalt mit der Herr Nischwitz arbeitet. Da darf die Weltreise des Kunden auch mal ein ganzes Leben andauern!

Allradler

# Mercedes MB1124

## crossroads