



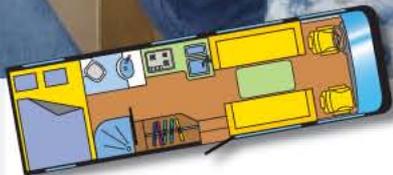
*Durchgestylt:
Keine Frage,
Hannelore und
Friedel Schröder
stehen auf Rot
und Blau.*

Mutig und hartgesotten

Hannelore und Friedel Schröder haben sich ihr Wunschmobil mehr oder weniger im Freien gebaut.

So unerschrocken wie der heute 65-jährige Friedel Schröder aus Vechede bei Braunschweig, tatkräftig unterstützt von Ehefrau Hannelore, an den Ausbau seines Traummobils ging, das macht ihm so leicht keiner nach. Alle Arbeiten – und das waren mit Schweißen des Zwischenrahmens, Vorbereiten des Fahrgestells und

Ausbau der Wohnkabine nicht wenige – hat der pensionierte Siemens-Techniker nicht etwa in einer angemieteten Halle, sondern unter einem offenen Zelt aus Holzlatten, Pfosten und Plastikplanen erledigt, das er unter der Dachrinne seines Einfamilien-Hauses befestigte. In den Wintermonaten sorgten Heizstrahler, Handschuhe und



Zentral platziert: die Winkelküche gegenüber dem Einstieg.

Daunenjacke für den Fortgang der Arbeiten.

Schon seit 1954 sind die Schröders – in den Lebensphasen wechselnd mit bis zu drei Kindern – in Zelt, Caravan und Reisemobil unterwegs. Am Anfang reichte der Familie ein Zweimann-, später ein Nordland-Zelt. Ab 1971 war es ein 5,40 Meter langer Wohnwagen der Marke Kip. Von der Suche nach einem halben Meter Heizungsschlauch für diesen Caravan kam Schröder zwei Jahre später mit einem sechs Meter langen Eriba-Nova-Wohnwagen nach Hause zurück.

1987 folgte das erste Reisemobil: ein Krauli genannter Selbstbau auf einem Mercedes-Benz 608 D mit langem Radstand. Schon bei diesem Mobil ging Schröder eigene Wege. In nostalgischer Anhänglichkeit schraubte er seinen Eriba-Wohnwagen auf den von einer Heizungsfirma gekauften und mit einem selbst geschweißten Zwischenrahmen versehenen Gebraucht-Laster. Das Äußere perfektionierte er durch sauber

verblechte Übergänge zum Fahrerhaus und formschlüssige Schürzen. Das Innere des Caravans krepelte er komplett um, spendierte ihm eine Warmwasser-Heizung und einen Kompressor-Kühlschrank.

Krauli steht noch in Diensten, als Schröder sein aktuelles Reisemobil-Projekt angeht. Dazu kauft er im Sommer 1998 ein auf 7,49 Tonnen abgelastetes MAN-Fahrgestell vom Typ 8.220 mit 162 kW (220 PS)-Sechszylindermotor und luftgefederter Hinterachse.

Mit Flex und anderem Grobzeug trennt er ihm die Fahrerhaus-Rückwand heraus, legt das kippbare Fahrerhaus fest, versieht den Motortunnel mit einer Serviceklappe und schraubt den im Voraus selbst geschweißten und von einer Verzinkerei veredelten Zwischenrahmen auf das Chassis. Mit einer stabilen Folie als Rückwand fährt Schröder anschließend sein Rumpfmobil nach Koblenz, wo ihm die Firma Bocklet eine Teilintegrierten-Wohnkabine aus 50 Milli-



Angepasst: Den Zwischenrahmen schweißt und verschraubt Schröder selbst.



Provisorisch: Mit dieser Inneneinrichtung geht es 1998 zum Caravan Salon nach Düsseldorf.



Ausgefräst: Auch die Möbel fertigt der Uner-schrockene in seinem Folienanbau.

meter dicken GfK-Sandwichplatten mit Heckabsenkung und großer Fahrradgarage verpassen soll.

In die Kabine lässt er die Bettunterplatte einlaminiern, die Teppichboden-Innenverkleidung einkleben sowie die Einstiegstür und die Stauklappen montieren. Die Fenster und Dachhauben wird er später selbst einbauen.

Bevor Schröder unter dem Foliendach mit dem Ausbau der Wohnkabine so richtig loslegt, fährt er mit seinem leeren Mobil, das er mit Luftmatratzen, Stapelboxen und sonstigem Provisorium möbliert, erst noch schnell zum Caravan Salon nach Düsseldorf, wo er sich die letzten Anregungen holt und Teile einkauft.

Nun geht es Schlag auf Schlag. Um im nahenden Winter nicht zu sehr zu frieren, kommt als Erstes die Warm-



wasserheizung in das neue Mobil. Dessen Herzstück, das Alde-Säulenheizgerät, hat Schröder kurzerhand aus dem Vorgängermodell ausgebaut.

In das nunmehr mollig warme Mobil setzt der Praktiker nach und nach die Möbel aus elf Millimeter dicken Sperrholzplatten mit Buchefurnier, deren

Abmessungen er vorher mit Pappwänden und Schablonen ermittelt hat, samt der restlichen Installationen. Einiges von dem, was der unerschrockene



Stilgerecht: der freundlich-helle Schlafbereich im Laura-Ashley-Look.



Abgetrennt: Zum Wohnraum hin schottet eine Schiebetür das Badezimmer ab.



Ordnlich: Der Staubsauger ist ständig in Betrieb.

Übertragen: Ein Projektor hat die Konturen des Außendekors auf die Seitenwand geworfen.

TECHNISCHE DATEN*

Fahrwerk: MAN 8,224 mit Sechszylinder-Turbodieselmotor, 162 kW (220 PS), Sechsgang-Getriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 7.490 kg, Leergewicht im fahrber. Zustand: 6.450 kg, Außenmaße (LxBxH): 820 x 235 x 330 cm, Radstand: 425 cm.

Wohnkabine: Innenmaße: (L x B x H): 780 x 225 x 190 cm, Sitz-

plätze mit/ohne Gurt: 2/2, davon mit Dreipunktgurt: 2. Bettenmaße: Längscouchen: 208/204 x 75 cm, Heckbett: 210 x 160 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 200 l, Frischwasser: 240 l, Abwasser: 200 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Ausstattung: Heizung: Alde-Warmwasserheizung, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 110 l (Kompressor), Zusatzbatterien: 1 x 135, 2 x 220 Ah.

*Alle Angaben laut Ausbauer

Tüftler einbaut, stammt – wie die Heizung – aus seinem bisherigen Reisemobil, anderes hat er bei Bocklet erworben. Vieles stammt aber auch aus dem Baumarkt. Denn bei der Installation der Heizungs- und der Wasseranlage verwendet er weitgehend Haushalts-Technik.

Nach Abschluss des Ausbaus schlägt die Stunde des Designs. Noch bevor Laura-Ashley-Fan Hannelore Schröder das Innenleben in Rot und Blau

ausstaffiert, fährt Ehemann Friedel seinen 8,20 Meter langen 7,49-Tonner erstmals in eine Halle: zum Lackieren des Dekors, der Fensterumrandungen und des Unterwagens.

Seither steht das Schmuckstück wieder im Freien. Entweder – nunmehr ohne Folienabdeckung – neben dem Wohnhaus oder irgendwo sonst in Europa. Vorwiegend in nördlichen Gefilden.

Frank Böttger



Routiniert: Sichtlich wohl fühlt sich Friedel Schröder am Lenkrad seines MAN.