

## Erster „kein“ Reisebericht

Seit ich Berichte schreibe, hatte ich ja jeweils fast zuwenig Papier um all die verschiedenen Interessanten Dinge zu beschreiben die uns täglich passieren.

Dies ist auch einer der Gründe, weshalb ich meine Berichte auf dem Computer reinhauere. Wir tun ja was gegen die Abholzung des Regenwaldes und ich gebe es zu, das Rechtschreibprogramm vom MAC ist auch etwas besser als jenes vom Kugelschreiber. Und nicht zuletzt, wie bringe ich alle diese vielen Papierseiten in die transatlantische Leitung nach Europa oder Australien?

Auch ist es nicht immer einfach, all die verschiedenen Sprachen: Spanisch, Englisch, Französisch, Deutsch und nicht zuletzt das wunderschöne Schweizerdeutsch unter einen Hut zu bringen. Wobei ob ihr es glaubt oder nicht, das Schweizerdeutsch, respektive der Dialekt, mir die meisten Probleme bereitet.

Also normalerweise sitze ich am Computer und es fließt nur so aus mir heraus.

Den Angstschweiß meine ich

Renate bremst mich jeweils, damit so ein Bericht auch einigermaßen geordnet und für euch verständlich bleibt.

Ich gebe es ja zu, meine Fantasie ist nicht immer einfach zu verstehen.

Aber jetzt, nada, niente, nothing, rien, nüt.

Schmeißt einen Komiker in Einzelhaft und erwartet von ihm nach 6 Monaten eine Lachnummer. So etwa fühle ich mich aber zurzeit.

Klar sind wir in einem tollen Land, (manchmal)

und sehen viel, (manchmal) lernen sehr viele interessante Leute kennen,

(manchmal) und fahren durch viele schöne Tierparks, (manchmal) aber wirklich interessantes was zu schreiben lohnt, passiert hier eigentlich nicht, (manchmal schon).

Für mich das high-light, (neben den Tierparks) der letzten 6 Monate, war das Bersten des Vorderachsfederblattes und die daraus resultierenden Konsequenzen.



gebrochene Vorderachsfeder

Normalerweise, schreit ja alles in einem solchen Moment nach ADAC und TCS, (haben wir auch). Versicherungen werden angeschrieben und über anfallende Kosten gesprochen, (haben wir auch). Zollabklärungen müssen gemacht werden wegen der Einfuhr, (haben wir auch). Ist alles geklärt, muss das Teil, in unserem Fall ein ganzes Federpaket bestellt und eingeflogen werden, (haben wir nicht).

Das wäre ja gelacht, bei uns hätte der ADAC alles organisiert, die Teile beschafft, die nötigen Zollpapiere ausgestellt und den Transport organisiert, (wir sind nicht Mitglied). Vier Tage später wäre die Ware in Windhoek am Flughafen abholbereit gewesen, (da sind wir auch nicht Mitglied).

Und das wundervollste an der ganzen Sache, alle anfallenden Kosten, inkl. Zoll, sind von unsere Versicherung gedeckt, (hier sind wir Mitglied).

Aber was entscheiden wir? wir warten 3 Wochen, (es ist Ferienzeit in Namibia). gehen anschließend auf den Abbruch, (auch da sind wir nicht Mitglied) und holen uns alte Federblätter.

Natürlich sind diese von einem Mercedes, (haben wir nicht) und passen daher weder hinten noch vorne in unseren MAN, (haben wir).

Und trotzdem bauen wir diese, (wie schon oben beschrieben) vorne und hinten in unseren MAN ein.

Jetzt soll doch einer noch behaupten, wir seien keine Komiker.

Doch was soll das alles, fragen sich jetzt sicher einige technisch nicht ganz unkundige unter euch.

Nun, nach Nachfrage bei MAN ist unser Fahrgestell ausgelegt auf 11,8 t, von uns mit 9 t belastet, -überbelastet, da bei MAN ein Fahrgestell nur mit 50% Belastung gerechnet wird.

50% der Fahrten sind ja Leerfahrten, ist ja auch logisch, der Migros Lastwagen fährt ja seine 20 Tonnen Jogurts in die Filiale und nimmt die unverkauften nicht mit zurück, er fährt leer und holt neue.

Diese werden am Abend vom Kehrrechtswagen abgeholt, natürlich fährt dieser leer in die Migros, sonst hätten ja die abgelaufene Ware keinen Platz, er holt die verfallenen Jogurts ab und bringt diese in die Kehrrechtverbrennung.

Jetzt aber einmal ehrlich, wer von Euch würde in der Migros noch Jogurts kaufen, wenn diese vom Müllwagen angeliefert würden....??????

Eben, niemand! Und genau daher fahren alle Lastwagen nur zu 50% ausgelastet durch die Gegend. Es macht daher keinen Sinn, dass ein Lastwagen mit 11.8 t erlaubter Tragkraft so gebaut wird, dass er diese Gewicht auch tragen kann.

Ich frage mich hier nun ganz ernsthaft, wer ist hier der Komiker MAN oder wir?

Nun, ich könnte, oder besser ich hätte gekönnnt, wenn ich denn gewollt hätte, (was ich nicht tat) den einfachen Weg wählen, dass neue Federpaket per Flug kommen lassen, (was ich nicht tat) einbauen und weiterfahren, als wäre alles wieder in Ordnung, (was es eben nicht ist).

Oder einsehen, wir haben ein Problem, (was wir lösen werden) etwas in der Aufhängung ändern müssen, (was wir gelöst haben) und eben die Federblätter verstärken, (was wir getan haben) wohl oder übel auch wenn es Federblätter von

Mercedes sind, die weder vorne noch hinten passen, (was wir aber passend gemacht haben).

In der 3. Januarwoche holte ich also, (nach langem Suchen) meine „neuen“ Federblätter vom Abbruch ab und tauchte damit auf dem Campingplatz in Elisenheim Windhoek auf. Unter den skeptischen Blicken der anwesenden Mitcampers, (in einem solch heiklen Fall sind dies natürlich alles Spezialisten) holte ich meine kostbare Ware aus dem Stauraum und schmiss diese auf den Boden. Es ist ja nicht so, dass ich damit meinen Unwillen ausdrücken wollte, aber mit über 70 kg pro Federblattpaket, war ein elegantes hinlegen schlicht unmöglich.

Hier kam mir schon einmal der Verdacht, dass vielleicht Mercedes ihre Federblätter auf 100% Auslastung berechnen und nicht nur auf 50%, (da müsste natürlich die Sache mit dem Jogurt und dem Müllwagen nochmals überdacht werden). Aber schweifen wir nicht ab und bleiben bei den hingeschmissenen Federpaketen. Nachdem diese hinreichend begutachtet worden waren und die entsprechenden Kommentare, (wenn auch hinter vorgehaltener Hand) abgegeben wurden, kehrte die gewohnte Ruhe auf dem Campingplatz wieder ein.

Die Federblattaktion war ja erst für den nächsten Tag angesagt und der Vorverkauf der Billette begann erst am späteren Abend. Genügend Zeit also, noch einige Lockerungsübungen durchzuführen und Popcorn anzusetzen.

Federpakete sind ja nicht unbedingt auf meiner Wunschliste der Teile die ich besonders gerne bearbeite. Mit ihren geschätzten 100 bis 120 kg sind sie etwas schwerer als ein Luftfilter zu wechseln. Zudem werde ich ja noch zusätzlich ein weiteres Blatt von Mercedes einbauen, geschätztes Gewicht ca. 50 kg. Für mich alleine unmöglich, für 2 Personen ein sauerchampf.



provisorische Werkstatt



ob das was wird?

Zumal wir ja nicht in einer super ausgerüsteten Werkstatt stehen sondern im Gras, mit einem Wagenheber und abgesägten Baumstümpfen als Unterlage. Kurz und gut, ich will ja aus der Chose nicht eine Affäre machen. Mit Bernd, einem Mitcamper zusammen als Handlanger, hatten wir in 2 Tagen die 5 Federblätter aus und wieder einmontiert. Die falschen Bolzen, Mercedes hat zwar stärkere Federblätter, aber eben im Durchmesser kleinere Bolzen, habe ich kurzerhand mit Schrauben die ich mit meiner Schweissanlage aufgeschweißt und danach in der Bohrmaschine eingespannt in falscher Drehrichtung gegen die Flex laufen lies wie in einer Schweizer Präzisionsdrehbank nachgefertigt.

Die bestehenden Bolzen und andere Teile durften ja nicht kaputt gemacht werden, da ja, (wenn auch eine sehr kleine) doch immerhin noch vorhandene Chance bestand, dass meine Vorstellung der ganzen Aktion, ( nicht passende Teile, abändern usw.) mit der Realität, wenn der Lastwagen wieder auf eigenen Füßen steht, (hoffentlich, ich wollte ja nicht zur Lachnummer werden) nicht perfekt übereinstimmen würde.

Nach soviel technischem, wie Schweißen, Abdrehen, Abflexen usw. ist eventuell dem nicht ganz technisch aber geneigten Leser aufgefallen, hoppla, da waren doch 5 Federblätter, wo doch normalerweise jedes Auto nur deren 4 davon aufzuweisen hat. Ich kann Euch beruhigen, es handelt sich hier um keinen Schreibfehler und auch Lkws haben nur deren 4.



Doch hier zeigt sich eben die Krux der ganzen Aktion. Ein gebrochenes Federblatt kann nicht einfach nur herausgenommen werden. Erstens müsste die bestehende Luft dazwischen aufgefüllt werden, (ist nicht möglich) und zweitens, ein Federblatt, jedenfalls jenes das bei uns gebrochen ist hat vorne eine Krümmung. Diese Krümmung verhindert, sollte das erste Federblatt brechen, in diesem ist das Federauge wo die ganze Sache am Chassis festgemacht ist, dass das Auto oder der Lkw unkontrollierbar in die Prärie ausbricht.

Er hätte ja gar keine Führung mehr. Dieses Federblatt mit der genannten Krümmung musste also erhalten bleiben. Meine Superidee war also, dieses an der Bruchstelle zusammenzuschweißen und über die Bruchstelle unten und oben noch ein 2mm Blech als Verstärkung zu verschweißen.

Also die Reparatur des Federblattes sah wirklich toll aus, saubere Schweißnaht, von 50 Meter Entfernung kaum was zu sehen. Selbst mit dem Feldstecher, nichts zu sehen.

Auch der Einbau, tadellos, mit dem Einbau vom Mercedes Federblatt richtig professionell, nachdem auch die andere Seite gemacht war, stand der Wagen wie mit der Wasserwaage ausgerichtet im Gras.

Freude herrscht!

Erstes anerkennendes Schulterklopfen auf meine jetzt schon schmerzenden Muskeln von den anwesenden Mitcampnern. Was hält „Mann“ alles aus in der ersten Euphorie. Aber es ist doch beruhigend, schlussendlich nicht als Idiot dazustehen.



Erstes Bier und Fachsimpeln ist angesagt, wie schon erwähnt, es sind ja vorwiegend Spezialisten aus der Branche auf dem Platz. Wie sich herausstellt haben die alle schon vorher gewusst, es kommt schon gut, dass ich auch immer so negativ denken würde verstünden sie gar nicht.

Plötzlich ein lauter Knall. Hat hier einer ein Feuerwerk gezündet, vor lauter Freude über die wirklich gelungene Arbeit?

Doch wie sich leider herausstellt, hat sich mein bearbeitetes zur Hochform verschweißtes Federblatt erneut verabschiedet und ist wieder gebrochen. Zu meiner Beruhigung natürlich nicht an meiner Schweißstelle, die wird vermutlich in hundert Jahren noch halten, sondern kurz dahinter.

Also musste wohl oder übel, am nächsten Morgen alles wieder ausgebaut werden, abgesägt, die vordere Krümmung mit der Halterung verschweißt und wieder montiert werden, was sag ich, eine sch.....Arbeit. Aber das Resultat ist schlicht fantastisch. Wir fahren heute Pisten mit einer Nonchalance, wo uns früher die gebrochenen Federteile nur so um die Ohren geflogen wären.



Gekrümmtes Federblatt verschweißt unterstes Federblatt neu

Erste Gerüchte besagen, dass MAN diese Konstruktion nachbauen und in ihre ganze Serie einbauen will. Angeblich sind erste Rückrufaktionen bis zur Serie von 1890 schon geplant.

Verhandlungen laufen zurzeit auch mit Mercedes über ein Patent und eine Wanderausstellung.

Klar, nach so einem Superresultat konnte natürlich die Hinterachse nicht verschont bleiben und musste auch ein Facelifting über sich ergehen lassen. Wenn schon, dann gleich recht. Hierzu sind eigentlich keine nennenswerten Probleme zu vermelden, außer, dass bei der Montage der letzten Feder der Himmel in 5 Minuten schwarz wurde und es anschließend während einer halben Stunde wie aus Kübeln goss.

Der ganze Werkzeug war ja im Gras auf dem Boden verteilt und es gelang uns nur noch die Schweissanlage, Bohrmaschine und Flex ins trockenen zu bringen.

Danach waren wir bis auf die Unterhosen klatschnass und alles Werkzeug fast 15 cm unter Wasser.

Was uns natürlich nicht daran hinderte mit unserer Arbeit fortzufahren, (wieder ein Beweis mehr, dass ich mit Schwarzenegger verwandt bin).

Einmal hart, immer hart!



herausgeschnittene Feder

Das hört sich jetzt alles sehr schlimm an, ist es aber nicht, ich hatte mich ja vorher mit ADAC und der Mobiliar Versicherung abgesprochen, dass, sollte sich meine fantastische Arbeit als Pleite herausstellen, die ganze Rettungsaktion eben einige Tage nach unserer ersten Probefahrt, welche ganz vorzüglich verlaufen ist, stattfinden würde.

Wir sind zwar zwischendurch Komiker, aber sicher nicht blöd.

Inzwischen sind wir über 3'000 km mit der neuen Konstruktion gefahren und es funktioniert. Bei der Motorfahrzeugkontrolle oder dem TÜV würde dies zwar vermutlich zu einem Herzinfarkt vom Prüfungsexperten führen, aber wen interessieren hier schon solche Kleinigkeiten..

Geplant ist, unsere Reise damit fertig zu fahren und danach unser LkW im MAN Museum der breiten Öffentlichkeit zur Bewunderung zugänglich zu machen.



diese Bild zeigt dramatisch den Unterschied vor und nach der Reparatur

Inzwischen sind wir in den Drakensberg, eingeklemmt zwischen Lesotho und Mozambique und besuchen die hier in den Bergen von Südafrika verstreuten Naturparks. Also, dass wir uns richtig verstehen, nicht wir sind hier eingeklemmt, sondern die Drakensberg Region.

Nach wie vor haben wir noch Probleme uns hier heimisch zu fühlen. Wir sind eben tierisch Geil, respektive mehr auf Tierbeobachtungen eingestellt und die Natur hier ist zwar schön, haut uns aber nicht wirklich vom Hocker.

So hier endet der erste nicht Reisebericht, da ja so wenig passiert. Ich hätte ja auch nichts geschrieben, wenn ich nicht so viele verzweifelte Mails erhalten hätte, mit der Bitte, doch endlich wieder einen ausführlichen detaillierten Bericht zu senden

Renate hat gerade nachgeschaut, es ist immerhin eine Mail und das in 6 Monaten.

Viele Grüsse aus den Drakensbergen Südafrika

Bruno

Ps. Um von vornherein allen Gerüchten ein Ende zu bereiten, Dragula ist nicht aus den Dragenbergen, aber Elvis soll hier in der Nähe eine Villa mit etwas Umschwung haben und ein BB betreiben.



Federpaket verstärkt hinten 2. Unterste Feder von Mercedes