Das Landcruiser Experiment

Hier beschreibe ich, wie ich ohne die geringste Ahnung von der Restauration eines Autos und trotz Ermangelung jeglicher handwerklicher Fertigkeiten versuche, meinen Toyota Landcruiser BJ42 komplett in seine Einzelteile zu zerlegen, zu restaurieren und wieder zusammenzubauen. Dabei beginne ich in einer Garage von ca. 35 Quadratmetern ohne Strom und ohne alles. Ihr seid herzlich eingeladen, dabei und gespannt zu sein ob das Experiment gelingt.

www.Landcruiser-Experiment.com

Was bisher geschah…

- Tag 0 bis Tag 23 -

Das Experiment hat am 1. Juni 2005 begonnen.

Für das Experiment gilt kein Zeitlimit.

Updates gibt jeden Montag und eins steht fest:

Wenn das Experiment einmal läuft, kann es nicht wieder gestoppt werden!

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 2
Das Landcruiser Experiment - Ziele und Motivation 3
Vorgeschichte - Wie alles begann 4
Vorgehen und Arbeitsorganisation 7
Das Experiment beginnt: Vorwort 9
Tag 0: Die Garage wird eingerichtet 10
Tag 1: Demontage Dach 12
Tag 2: Reserverradhalterung, Bikinitop und Gummis 14
Tag 3: Stoßfänger, Sicherheitsgurte und Auspuff 15
Tag 4: Überrollbügel, Sitze, und so... 17
Tag 5: Demonage Dachteile, Türen 19
A L A R M ! ! ! 21
Tag 6: Türen, Frontscheibe und Innendekor 22
Tag 7: Amaturen, Ramme und Stoßfänger 25
Tag 8: Teilereinigung 28
Tag 9: Betriebsausflug 33
Tag 10: Bestandsaufnahme Tage 1-6 36
Tag 11: Nochmal Teilereinigung 39
Tag 12: Das Experiment expandiert 44
Tag 13: Der Umzug 46
Tag 14: Die letzte Fahrt 50
Tag 15: Licht und Luftfilter 56
Tag 16: Er verliert sein Gesicht 59
Tag 17: Herber Rückschlag 62
Tag 18: Kabel und Radkästen 68
Tag 19: Es werde Licht 72
Tag 20: Und es ward Licht 76
Tag 22: Heizung und Lüftung 86

Das Landcruiser Experiment - Ziele und Motivation

Erstmal herzlich willkommen bei **"Das Landcruiser Experiment".**

Was ich hier vorhabe wird sicherlich den einen oder anderen Hardcore Landcruiser-Fan und Restaurations-Profi unheimlich vor den Kopf stoßen.

Da wagt sich jemand, der keine Ahnung von der Komplexität eines solchen Vorhabens hat, daran , sein Heiligtum in alle Einzelteile zu zerlegen, zu restaurieren und anschließend wieder zusammen zu bauen.

- Ja. Von Motoren habe ich keine Ahnung.
- Ja. Ich habe noch nie ein Schweißgerät oder eine Flex in der Hand gehabt.
- Ja. Ich weiß, dass das Experiment auch so enden kann, dass ich vor einem Haufen Teile stehe und aufgeben muss.

Doch: Genau das ist das EXPERIMENT.

Und: Ihr dürft alle daran teilhaben.

Denn: Das Experiment besteht nicht daraus, mir beim Versagen und Aufgeben zuzuschauen, sondern daran mitzuwirken, dass das Experiment gelingt.

In den kommenden Wochen, Monaten oder vielleicht Jahren werde ich mein Vorgehen mit Bildern und Text auf den Seiten von www.landcruiser-experiment.com dokumentieren und immer dann, wenn ich nicht weiter weiß oder wenn ich einen Tipp benötige entsprechende Fragen an Euch stellen.

Ihr habt die Möglichkeit, Euren Kommentar oder Ratschlag dazu abzugeben und damit das Experiment mit zu gestalten und zu steuern. **Damit seid Ihr Teil des Experiments**.

Alle Schritte und alle relevanten Kommentare werden auf diesen Seiten verfügbar sein, sodass alle, die ein ähnliches Vorhaben betreiben, hier die Möglichkeit bekommen, sich zu bestimmten Schritten der abgegebenen Tipps zu bedienen und für sich anzuwenden.

So entsteht über die Zeit ein Kompendium für die vollständige Restaurierung eines Toyota Landcruisers und damit ein Nachschlagewerk für alle Reparatur- und Restaurierungsschritte. Das Experiment lebt von den Tipps und Tricks aus der Community mit Verweisen auf zu verwendende Materialien, Werkzeug und so weiter und so weiter.

Langweilig werden soll's nicht. Dafür sorge ich mit meinem Mangel an Erfahrung, meinen zu Beginn eher spärlichen räumlichen Gegebenheiten und dem Ärger über gemachte Fehler.

Ich lade Euch ein, am Experiment teilzuhaben und freue mich auf das was kommt.

Das Experiment hat am 1. Juni 2005 begonnen

Vorgeschichte - Wie alles begann

Um Euch alle gebührend auf das Experiment einzustimmen, möchte ich berichten, wie ich eigentlich an meinen BJ42 gekommen bin. Das ist eine lange Geschichte. Ich versuche, mich kurz zu fassen.

Memphis, Tennessee, USA, 1990

Während der Schulzeit war ich für ein Jahr als Austauschschüler in den USA. Austauschschüler sein heißt zwar eine Menge Spaß haben, es heißt aber auch: **Alle haben ein Auto, nur du nicht.** Und besonders fielen mir diejenigen auf, die in ihren schwarzen Wrangler-Jeeps ohne Verdeck und ohne Türen durch die Gegend heizten.

"So einen will ich auch mal haben" - dachte ich - und der Gedanke blieb hängen...

Die Jahre gingen ins Land, und mein Interesse an amerikanischen Autos nahm ab. Der Traum vom Besitz eines Jeep-Geländewagens verflüchtigte sich langsam aber sicher.

Tokyo, Japan, 1998

1998 verbrachte ich ein knappes Jahr in Tokyo in Japan und hatte dort unter anderem auch Berührungspunkte zur japanischen Automobilindustrie.

Lean Production, Kaizen, Total Quality Management und die ganzen anderen inzwischen importierten Begriffe bezeichneten eigentlich nichts weiter als eine Philosophie höchster Qualitätsansprüche und bester Arbeitsorganisation, die sich in Japan auf Basis eines ganz gesunden Pragmatismus entwickelt hat.

Nun denn, dachte ich mir. So schlecht können japanische Autos gar nicht sein. Von Gedanken an einen Landcruiser (was ist ein Landcruiser?) konnte zu dem Zeitpunkt keine Rede sein.

Bali / Lombok, Indonesien, 2002

Ein paar Jahre später machte ich einen traumhaft schönen Urlaub im noch traumhaft schöneren Bali und dachte dort irgendwann: "Was fahren denn hier eigentlich für geile Karren rum."

Beim genauen Hinsehen sah ich, dass es sich dabei um alte Toyota-Landcruiser handelte und war Feuer und Flamme. **So einen muss ich haben**. Der Traum war wieder da.

Tatsächlich fahren auf Bali unmengen BJ's und FJ's durch die Gegend:

Nun denn: Ein paar Monate nach meiner Rückkehr aus Bali wühlte ich mich im Internet durch die gängigen Automobil- und 4x4 Websites und fand ein Exemplar, was mir besonders zusagte. Fahrbar mit TÜV und ASU aber ansonsten ziemlich runtergewirtschaftet. Der sollte es sein.

Nach einer durchzechten Freitagnacht fuhr ich mit einem Kumpel spontan quer durch Deutschland zum Anbieter des Wagens und war abends stolzer Besitzer einer echten Rumpelkiste vom Typ Landcruiser BJ42, Baujahr 1985.

Und das ist er:

Kennenlernphase

Mit Erwerb des Wagens fing der Spaß an. Der Vorbesitzer war ein recht kreativer Kollege und schien das Ziel gehabt zu haben möglichst viele Teile am Wagen durch Nicht-Originalteile zu ersetzen, oder einfach auf sie zu verzichten und auch an anderen Stellen für Probleme kreative Lösungen zu finden.

So gab es am Wagen keine Türgriffe, der Auspuff kam von einem LKW vom Schrottplatz (und war schrottreif), das Zündschloss saß im Amaturenbrett und nicht in der Lenksäule und die gesamte Elektrik wirkte wie ein Fadenknäuel in einem Rätselheft.

Nach ein paar Monaten dachte ich mir, dass man an der einen oder anderen Stelle mal Hand anlegen könnte, um Dinge wieder in einen ursprünglicheren Zustand zu versetzen. So begann ich damit, mich mit dem Wagen auseinanderzusetzen und machte nach und nach ein Fass nach dem anderem auf. Jedes Problem was ich anpackte förderte (mitunter auch aufgrund meiner Fehler) weitere Dinge zu Tage.

Im Laufe der Zeit bekam der Wagen einen neuen Auspuff, neue Rücklichter, diverse neue Sicherungen, Türgriffe, Sonnenschutzblenden ein neues Zündschloss, Scheibenwischerblätter...

Bei den Arbeiten an der Elektrik habe ich ungefär 20 Meter Kabel - vom Vorbesitzer fantasievoll und teilweise sinnlos querbeet durch den Wagen verlegt - aus der Karre rausgeholt. Ein Gutes hatte es. Inzwischen kenne ich die Schaltpäne aus dem Eff Eff und weiß auch, wie man mit einem Spannungsmesser umgeht. Das ist doch schon mal was.

Irgendwann stellte sich heraus, dass im Zylinderkopf ein Gewinde für eine Glühkerze fehlte. Da pfiff es fröhlich raus beim Anlassen. Wat nu? Habe mit einem Kumpel den Motor halb auseinandergeschraubt, um beim Motorenbauer ein neues Gewinde einsetzen zu lassen.

Moliets, Atlantikküste, Frankreich 2003

Meine letzte große Unternehmung mit dem Wagen war eine Fahrt nach Frankreich an die Atlantikküste zum Surfen.

Nachdem ich dort ankam, war ich erstmal froh, wie gut der Wagen das überstanden hatte, wunderte mich aber über ein flirrendes Geräusch aus dem Motorraum. Es war die Schraube von der Halterung der Lichtmaschine. Die Schraube war noch da. Die Halterung war weg.

Geistesgegenwärtig hatte ich vor der Abfahrt noch eine Hand voll Kabelverbinder eingepackt. Die und ein Loch in der Batteriehalterung wurden dann die neue Halterung.

Nach meiner Frankreichreise musste ich aus Berufsgründen umziehen und hatte mehrere Monate zwar den Willen, aber weder Zeit noch Platz, am Wagen zu arbeiten. Gevatter Rost gesellte sich zu meinem BJ und TÜV und ASU liefen aus.

Vor anderthalb Jahren parkte ich den Wagen in der Garage eines Freundes und dann war erstmal Funkstille. 700 Kilometer trennten mich und den Wagen, und es war nicht abzusehen, wie und wo ich hier in der Stadt die Möglichkeit finden könnte ihn zur Überarbeitung unterzustellen. Bis jetzt.

Irgendwo in Deutschland, 2005

Seit Anfang April bin ich stolzer Besitzer einer 35-Quadratmeter-Garage gleich bei mir um die Ecke. In direkter Nachbarschaft zu dieser Location gibt es Schlosser, Sandstrahler, Lackierbetriebe und auch Kfz-Betriebe.

Optimale Bedingungen - dachte ich mir - für ein Experiment: Schaffe ich es, den Wagen komplett auseinanderzunehmen und dann komplett restauriert wieder zusammenzusetzen? Warum nicht, dachte ich mir. Einiges muss ohnehin gemacht werden, warum dann nicht gleich ordentlich.

Einziger Wehrmutstropfen: Ich habe keine Ahnung was ich mir da aufbürde. Aber dass ist eigentlich der Spaß an der Sache: Das ist das Experiment.

Jetzt steht der Wagen erstmal hier in meiner Garage und wartet auf den Beginn der Arbeiten. Wie es weitergeht werden wir sehen:

Gebe ich frühzeitig auf und stelle den Wagen in Einzelteilen bei Ebay ein?

Miete ich eine weitere Garage? Oder eine der leerstehenden Hallen auf dem Gelände meiner Garage...?

Bekomme ich Hilfe aus der Umgebung?

Wie wird es weitergehen? Keiner weiß es. Ich weiß es auch nicht. Aber genau das ist das Experiment.

Vorgehen und Arbeitsorganisation

Die Idee, das Experiment auf diese Art und Weise im Internet zu dokumentieren, kam mir, als ich mir ernsthaft Gedanken machte, wie ich eigentlich bei der Arbeit vorgehen soll.

Nach dem Motto: "Ach du Hacke! Wie behalte ich bei der ganzen Angelegenheit den Überblick und wie krieg den ganzen Kram am Ende wieder zusammengebaut?"

Das brachte mich ganz schön ins Schwitzen und ich wußte: Ein System muß her.

Also wird folgendes getan:

1. Jeden größeren und jeden schwierigeren Arbeitsschritt muß ich sauber dokumentieren.

2. Darüberhinaus ist es hilfreich, kompliziertere Teile im Zustand vor Zerlegung und im Prozess der Zerlegung zu fotografieren.

3. Zu guter letzt muss ich zusehen, dass ich die ganzen abgebauten Teile und Kleinteile am Ende wiederfinde.

Und so wird es ablaufen:

1. Dokumentation

- Nach jedem Arbeitstag notiere ich:
    - Was habe ich getan (durchaus zweideutig in Anbetracht des Projektes)?
    - Welche Besonderheiten gab es?
    - Wo könnte ich beim Zusammenbau Probleme bekommen?
    - Was muss ich mit diesem oder jenem Teil tun?
    - Welche Schrauben, Dichtungen und andere Kleinteile fehlen?
    - ...und was mir sonst noch so auffällt.
- Die Tage werden von 1-x durchnummeriert und die Notizen unter dem jeweiligen Tag mit Datum vermerkt.

2. Fotos

- Ich habe immer die Digitalcamera zur Hand und halte die entsprechenden Arbeitsschritte fest.
- Die Bilder werden so auf meinem Rechner abgelegt, dass sie Tagen und Schritten zugeordnet werden können, also: "Tag1_Bild1_Schritt1" usw...

3. Lagerhaltung

Alle Kleinteile eines Arbeitstages werden in einen eigenen Karton gepackt, auf dem der Tag mit Datum vermerkt wird.

- Alle Kleinstteile (Schrauben, Muttern, Dichtungen, etc.), die nach der Demontage einer Komponente übrig sind und zusammengehören, werden zusammen in kleine Plastiktütchen gepackt.
- Die Plastiktütchen werden mit einem Etikett versehen, auf dem Datum und Tag Nr. vermerkt sind und auf dem noch weitere kurze Details (Achtung: Schraube fehlt!) notiert werden können.
- Die Tütchen landen ebenfalls im Karton.

Warum mache ich das alles?

Ganz einfach: Die gesamte Dokumentation dient nur dem einen Zweck, dass ich, wenn ich nachher am Tag soundsovielhundert angekommen (und fertig bin mit dem Demontieren und Restaurieren), die Tage zurückgehe und ab Tag soundsovielhundert bis Tag 1 zurückarbeite.

Warum stell ich den ganzen Quatsch ins Netz?

Um den Wagen auseinander zu nehmen, alles fertig zu machen und ihn wieder zusammenzubauen, müsste ich so oder so auf diese Art und Weise vorgehen.

Wenn also ohnehin alles dokumentiert werden muss, warum mache ich das ganze dann nicht gleich so, dass andere auch was davon haben und hack das in den Rechner?

So entstand die Idee für das Landcruiser Experiment hier im Web.

Fragen und Antworten

Zweimal pro Woche werde ich mein Vorankommen hier im Netz publizieren.

Es wird immer jeweils mit ein paar Fotos berichtet, was getan wurde und ihr könnt über die Kommmentar-Funktion Euren Senf dazu geben.

Nach dieser allgemeinen Tagesbeschreibung werde ich die Fragen, die ich mir an diesem Tag gestellt habe, an Euch richten und ein Foto zu der jeweiligen Frage zeigen.

Wenn DuLust hast mitzumachen und solltest Du einen Ratschlag geben wollen, wähle einfach die Kommentar-Funktion am Ende der Frage und stell Deinen Text ein. Alle haben später Zugriff auf die Antworten.

Das Experiment beginnt: Vorwort

Ja, es geht los. Fast.

Vorher möchte ich mich noch ganz kurz für das klasse Feedback in den letzten anderthalb Wochen bedanken. Seit dem 20. Mai hatte ich über 14.000 (!!!) Zugriffe auf die Seiten von www.landcruiser-experiment.com. Diese Zahl und vor allem die äußerst positive Resonanz über die Kommentarfunktion, per Mail und in den diversen Online-Foren haben mich komplett überwältigt.

Ich hoffe, dass ich in den kommenden Monaten der aufgebauten Erwartungshaltung gerecht werde und wir gemeinsam hier eine Menge Spaß haben werden.

Ab heute werde ich alle 4 Tage die neuen Arbeitsschritte auf diesen Seiten dokumentieren. Im Anschluß an den Arbeitsbericht werde ich immer ein paar Fragen äußern. Unterhalb der Dokumentation und der Fragen könnt Ihr per Klick auf "Kommentare / Ratschläge" entsprechende Nachrichten hinterlassen.

Im rechten Seitenmenü befindet sich ein Archiv, in dem zukünftig alle Arbeitstage samt Kommentaren und Ratschlägen eingesehen werden können.

Wenn Ihr heute neu hier seid findet, Ihr unter "Neu hier?" im rechten Seitenmenü eine Informationen über die Hintergründe des Experiments.

Ich freue mich auf die Arbeit mit Euch und bin extrem gespannt was draus wird.

So, und jetzt geht's los...

Tag 0: Die Garage wird eingerichtet

Heute ist es soweit. Ich mache früh Feierabend und ziehe los, um meine Garage einzurichten. Gestern hab ich bereits bei Ikea Regale und im Baumarkt Halterungen, Schrauben und Dübel gekauft. Heute besorge ich mir noch schnell eine Lichtquelle. Da ich in der Garage vorerst keinen Strom habe muss ich mir irgendwie helfen. Batterien? Nein, Gas.

Ich ziehe also los zum Outdoor-Shop und kaufe eine der feinsten Gadgets seit langem. Eine Primus Gaslaterne. Feines Teil kann ich nur sagen. Gaskartusche unten drunter, Glüshstrumpf drauf, Glühstrumpf abbrennen, Glasabdeckung drüber und fertig. Das ganze funktioniert ein bisschen wie ein Stromfeuerzeug. Gashahn aufdrehen, das Knöpfchen drücken und siehe da: Es werde Licht - und ein ganz schön gemütliches, leises und wärmendes noch dazu.

Primus Himalaya Mesh Latern

Die Lampen von Primus kriegt man in jedem gut sortierten Outdoor-Shop oder bei den gängigen Adressen im Internet (Bsp: www.globetrotter.de).

Zum Berge besteigen brauche ich diese "Himalaya Mesh Lantern" sicher erstmal nicht, aber zum Arbeiten ist sie mehr als perfekt und wird mir sicherlich treue Dienste leisten. Sobald ich Strom habe verlose ich die Lampe an die eifrigsten Ratschläge-Geber... ;-)

Zurück zum Thema:

Ein Kumpel und meine Freundin helfen mir dabei das ganze Werkzeug aus dem Keller in die Garage zu schaffen und die Regale aufzubauen.

Die bescheidenen Verhältnisse in meiner Bastelgarage offenbaren sich in ihrem vollen Ausmaß:

Das ist **ER**. Zum letzen mal auf der Straße for a long long time (heute laufen die Kurzzeitkennzeichen aus):

Klein, fein, gemütlich - und DEFINITIV auf Dauer NICHT ausreichend!!!

Meiner Freundin und meinem Kumpel ist schon vor ca. 2 Stunden langweilig geworden und sie sind nach Hause gegangen. Ich hab noch ein bisschen gewerkelt, bis alles soweit stand und genieße bei fast schon romantischem Gaslaternenlicht und einem kühlen Bierchen den Beginn des Experiments.

Beim Abschließen der Garage denke ich, ich träume: Seelenruhig schlendert ein Fuchs an mir vorbei. Mitten in der Stadt. Wenn das mal kein gutes Omen ist... ;-)

Tag 1: Demontage Dach

Heute beginnt das Experiment richtig. Ein paar Stunden habe ich Zeit, um mich in der "Werkstatt" auszutoben. Aber wo fange ich an?

Erstmal halten mich diverse kleinere Arbeiten in der Werkstatt vom Beginn der eigentlichen Arbeit ab. System in das ganze bringen, eine Ablage bauen, diverse Werkzeuge einsortieren, die Regale an die Wände schrauben, den Tisch provisorisch fixieren, etc.

Dann mache ich mich an die Arbeit und beginne dabei mit dem Dach. Hier müssen eigentlich nur zig Schrauben gelöst werden. Erst die am oberen Rand, die das weisse Top mit den Dach-Seitenteilen verbinden und dann die unten die an den Seitenteilen, die diese mit dem Chassis verbinden.

Die abmontierten Teile werden erstmal neben dem Wagen an der Garagenwand deponiert. Damit wäre die Seite rechts neben dem Wagen schon mal fast voll...

Dann kommen die Hecktüren an die Reihe: Griffe ab, Scharniere ab, Nummernschildhalterung samt Nummernschildbeleuchtung ab, Kabelführung für die Nummernschildbeleuchtung ab, Dichtungsgummis ab. Die beiden Hecktüren könnte ich wunderbar als Rasseln benutzen. Innendrin haben die scheinbar ordentlich Rost angesetzt.

Die Zeit vergeht wie im Fluge und eh ich's mich versehe wird es dunkel und meine "Himalaya Mesh Latern" kommt wieder zum Einsatz. Ich kann tatschlich mit dem Licht hier arbeiten.

Bevor ich die Garage verlasse wird aufgeräumt.

Wie geplant habe ich alle Schrauben und Kleinteile separat eingetütet und anschliessend alle kleineren Teile samt den Tütchen mit Schrauben und anderen Kleinteilen in einen Karton gepackt und diesen entsprechend beschriftet.

Für alles Werkzeug und alle anderen benötigten Dinge (Akkuschrauber, Schrauben, Feuerzeug, Taschenlampe) habe ich feste Plätze ausgesucht.

Das Feuerzeug hängt an einer Klebeband-Schnur am Regal,

die Taschenlampe hängt gleich am Eingangstor

und Schraubenzieher, Zangen wie die Buttons haben ihren festen Platz gefunden:

Nicht ganz irrelevant: Das ist mein Ergebnis des heutigen Tages. Das Dach ist schon mal ab:

Tag 2: Reserverradhalterung, Bikinitop und Gummis

Mein Plan ist es, erstmal alle Teile vom "Chassis" zu entfernen, um das dann als nächstes abzunehmen. Heute habe ich mich also erstmal an die Reserveradhalterung gemacht.

Das war ein ordentliches Geschraube für wenig optisches Resultat:

Reserverad und -halterung. Beides wunderbar sperrige Gegenstände. Kann ich in der kleinen Werkstatt eigentlich überhaupt nicht gebrauchen....

Neben der Reserveradhalterung habe ich heute noch ein bisschen Kleinkram gemacht, wie zum Beispiel die Halterungen für die Straps des Bikini-Top abzuschrauben und die Dichtungsgummis zwischen Dachteilen und Chassis zu entfernen.

Tag 3: Stoßfänger, Sicherheitsgurte und Auspuff

Na, es geht ja gleich gut los.

Was ich mir für heute vorgenommen hatte:

- Stoßfänger hinten ab
- Anhängerkupplung ab
- Überrollbügel runter und
- vielleicht noch die Sitze raus

Was ich heute geschafft habe:

8 von insgesamt 16 Schrauben von Stoßfängern und Anhängerkupplung sind ab:

Die Sicherheitsgurte sind ab:

Der Auspuff ist runter:

Was ist passiert?

Die Schrauben der Stoßfänger waren so unglaublich biestig, dass ich dort erstmal lange gewerkelt habe.

Freund WD40 hat mir dabei treue Dienste geleistet. 2 Schrauben an beiden Stoßfängern hab ich aber einfach nicht abgekriegt.

Der Grund:

Von hinten an den Rahmen, bzw. die Karosserie als Gewinde angeschweißte Muttern haben sich einfach mal mitgedreht.

Hab weder mit einem Maulschlüssel, noch mit der Zange von hinten richtig Griff bekommen und kam auch gar nicht erst richtig ran. Der Auspuff war im Weg.

Also hab ich mich kurzerhand entschlossen den Auspuff abzunehmen (klasse Sound jetzt übringens).

Ansonsten hab ich heute ein bisschen in der Werkstatt gebastelt und optimiert.

- Tischplatte vernünftig fixiert
- Schraubstock an der Platte fest gemacht
- Schrauben, Dübel und den ganzen Kleinkram sortiert

Woran ich heute mit Schrecken erinnert wurde ist, daß die Dachteile bereits vor Monaten gesandstrahlt wurden und bei der Überführung durchaus Regen abbekommen haben.

Beim nächsten Mal werde ich erstmal dort die Scheiben rausnehmen und dann überlegen was damit passiert.

Tag 4: Überrollbügel, Sitze, und so...

Heute war so schönes Wetter, da bin ich erstmal ein bisschen auf dem Gelände, auf dem meine Garage steht, herumgestreunt. Hab dabei ein ziemlich abgefahrende Ruine von irgendeinem alten Lagergebäude gefunden und einen Motoren-Instandsetzer kennengerelrnt, der seine Werkstatt gleich nebenan betreibt. Das könnte irgendwann helfen...

Dann hab ich mich beim kühlen Bierchen an die Arbeit gemacht.

Ein weiterer Versuch die Stoßfänger hinten abzunehmen:

Um an eine der Muttern hinten dranzukommen, bzw. die so zu fixieren, dass sie sich nicht mitdreht muß ich jedoch erst eine Rahmenschraube lösen. Sie sitzt allerdings so fest, dass ich sie keinen

Millimeter bewegt gekriegt habe.
Und ich hab einiges versucht...:

Also mache ich mich daran den Überrollbügel,...

...die Sitze,

...die Aussenspiegel,

und die Rücklichter abzuschrauben.

Das Ergebnis ist sichtbar

Für den Überrollbügel und die Sitze hab ich oben in die Wand überm Arbeitstisch Haken angebracht, und die Teile dort aufgehängt.

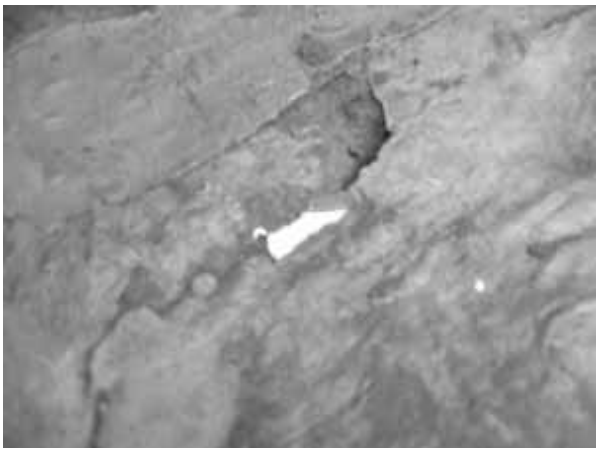
Feierabend:

Tag 5: Demonage Dachteile, Türen

Es geht weiter. Wieder mal habe ich meine Arbeiten beim letzten Mal im Dunkeln beendet. Heute, bei Tageslicht kommt dann doch so einiges zum Vorschein.

Die Bodenbleche sind tatsächlich durchgerostet:

Und zwar nicht zu knapp. Der Vorbesitzer hat hier ganze Arbeit geleistet und scheinbar schon vorhandene Roststellen mit Teer und noch irgendwas anderem überschmiert. Doch der Rost war stärker.



Auch oberhalb der Radkästen und auf der „Ladefläche“ treffe ich überall den roten Freund an:

Nun denn. Genug begutachtet. Ich mache mich an die Arbeit. Heute sind noch mal die Dachteile dran. Ich entferne die Scheiben und sehe zu, dass ich die Teile so verstaut bekomme, dass sie nicht mehr im Weg sind. Noch habe ich Platz an den Wänden. Da sich beim letzten Mal die „Hochlagerung“ mit Überrollbügel und Sitzen bereits bewährt hat, wende ich diese Methode auch hier wieder an.

Der Akkuschrauber wird auf die höchste Leistungsstufe gestellt und wie in Butter bohre ich erstmal Löcher für die Halterungen in die Garagenwände. Schnell sollte diese Nebentätigkeit gehen, sodass ich erstmal versehentlich den Zollstock zerbreche (ist halt doch ein bisschen eng hier) und mich dann um gute 5 cm vertue. Naja, halten tut’s aber ordentlich sieht’s nicht aus:

Als nächstes mache ich mich an die Türen. An der Beifahrerseite ist alles an seinem Platz und sieht auch halbwegs vernünftig aus.

Das kann ich von der Beifahrertür nicht behaupten. Da ist alles verzogen, der Rahmen (Siehe Frage 4) und auch die „Halterung“ (Frage5, Photo 1). In der „Halterung“ (wie heißt das Teil eigentlich?) fehlt darüber hinaus noch der Bolzen zur Fixierung dieses bananenförmigen Halterungsteils.

Die Ergebnisse des Tages können sich aber irgendwie blicken lassen. Der Wagen ist schon ein wieder ein ganzes Stück nackter geworden:

Trotz der vielen abgebauten Teile habe ich seit heute aber doch wieder mehr Bewegungsfreiheit. Ich komme prima von allen Seiten an den Wagen ran. Ein paar Dinge, die noch rumstanden hab ich erstmal unter dem Wagen verstaut. Alles andere hab ich über die Wände verteilt.

Nichtsdestotrotz muss ich mir wohl aber langsam mal Gedanken über eine neue Location machen. Eigentlich bräuchte ich drei Garagen. Eine für’s Fahrgestell, eine für’s Chassis und eine für den Motor. Bitte schon mal die Daumen drücken, dass ich was finde, damit das Experiment nicht irgendwann ins Stocken gerät!

Während ich hier heute so gearbeitet habe kam einer der Anwohner mit seinem Hund beim Gassi gehen vorbei und wir sind ein bisschen ins Gespräch gekommen. Er hat mir erzählt, dass es hier auf dem Gelände eine KFZ-Werkstatt gibt, deren Besitzer auch Oldtimer restauriert. Ausserdem hat er mir die Sandstrahlerei direkt 5 Meter weiter empfohlen, die scheinbar sehr gute Arbeit abliefert. Mal schauen wann ich da auf der Matte stehe...

Die nächste Aktualisierung gibt's am Samstag, 25. Juni.

A L A R M ! ! !

So, Freunde. Jetzt haben wir ein Problem.

Gestern hatte ich einen Termin mit dem Garagenverwalter. Eigentlich hatte er mir angedeutet, dass auf dem Gelände noch einiges an Räumlichkeiten frei wäre.

Gestern sah es auf einmal ganz anders aus. Ja, es ist noch einges an Räumlichkeiten frei. Allerdings geht es da los bei ca. 300 Quadratmetern.

Ich hatte mir schon ausgemalt vielleicht nächstes Wochenende mit dem Experiment umzuziehen und dann Strom, Wasser und Licht zu haben.

Doch: Pustekuchen.

Das kleinste was er hat sind 300 Quadratmeter - und dort gibt es nicht einmal einen Wasseranschluss. Ausserdem sind die Eingangstore so verschachtelt, dass man da mit einem Wagen überhaupt nicht rein kommt und das Ding kostet schlappe 1000 Euro im Monat...

Das stellt mich jetzt natürlich vor einige Probleme:

Ich denke, dass ich nach 3-4 Arbeitstagen an dem Punkt angelangt sein werde, an dem der Wagen nicht mehr bewegt werden kann. Das würde bedeuteten, wenn ich bis dahin keine neuen Räumlichkeiten habe, kommt das Experiment ins Stocken. Und das wollen wir alle nicht, oder?

Neue Räumlichkeiten werde ich nach meinem jetzigen Informationsstand nicht hier auf dem Gelände bekommen. Ich muss also umziehen.

Das wäre eine einmalige Sache und ist prinzipiell kein Problem - müßte ich ja ohnehin machen, wenn ich hier eine größere Location finden würde. Allerdings zieht ein Umzug wo anders hin mit sich, dass ich weiter weg bin von den diversen Betrieben hier in der Umgebung (Sandstrahlen, Motorinstandsetzer, Schlosser, Lackiererei, etc.) und mir dann was einfallen lassen muss, wie ich die diversen Teile von der neuen Location hier hin geschafft kriege. Insbesondere beim Chassis dürfte das problematisch werden.

Summa Summarum bedeutet diese Situation:

Das Experiment geht in eine neue Phase. Entweder, es muß unterbrochen oder es findet sich eine Lösung.

Nächste Woche habe ich zwei Tage Urlaub genommen und werde mich intensiv mit der Suche nach neuen Räumlichkeiten oder anderen Lösungswegen umschauen.

Ihr seid alle herzlich eingeladen die Daumen zu drücken!

Tag 7 wird am 29. Juni eingestellt. Egal was kommt.

Hier kommt jetzt erstmal Tag 6!

Tag 6: Türen, Frontscheibe und Innendekor

Es ist sau heiß. 35°C. Ich krempel mir die Jeans hoch, breite eine Umzugsdecke vor der Garage aus und mache mich an die Arbeit. Heute sind die Türen dran. Ausgebaut habe ich sie bereits beim letzten mal, heute werden sie auseinandergebaut.

Gleich bei der Fahrertüre werde ich an eine der ausgefallenen Bastelleien des Vorbesitzers erinnert. An dem Fensterheberteil in der Tür fehlt irgendwas, sodass die normalen Fensterhebergriffe dort nicht mehr dran passen. Also hat man sich hier einen alten Schraubenschlüssel geschnappt, daraus einen neuen Fensterhebergriff gebastelt und den, damit's venünftig aussieht, noch schwarz lackiert:

Beim Auseinanderbauen der Türen gehe ich folgendermaßen vor:

- Fensterhebergriff ab
- Haltegriff ab
- Innenverkleidung runter
- Türöffnergriff abschrauben und am Schließmechanismus abklemmen
- Fensterhebermechanismus abschrauben
- Fenster samt Halterungschine vom Fensterhebermechanismus abschrauben
- Fensterführung und Fenstergummis raus
- Fenster raus
- Schließmechanismus, Schloß und Türgriff voneinander trennen und raus.

Fertig.

Nachdem ich die Türengummis entfernt habe kommt auch hier wieder ordentlich Rost zum Vorschein:

Das gleiche mache ich noch mal bei der Beifahrertür. Bis auf den Fensterhebergriff und ein paar andere Schrauben ist hier das Vorgehen das gleiche wie eben.

Ganz schön viele Einzelteile:

Als nächstes mache ich mich an die Frontscheibe. Erst entferne ich die vorderen Schrauben

und klappe die Scheibe um. Dann entferne ich die seitlichen Schrauben und nehme die Frotscheibe samt Rahmen runter.

Die Scheibe ist runter.

Anschließend gehe ich das Cockpit an. Ich nehme erstmal das „Innendekor“ ab und die Armaturenanzeige raus. Ein paar Schalter (Licht und Scheibenwischer) hab ich auch heut noch rausgenommen. Dabei bleibt’s aber erstmal.

Wird schon echt spartanisch hier, oder?

Ganz nebenbei ist mir heute folgendes aufgefallen. Das einzige von mir bis jetzt verwendete elektrische Hilfsmittel ist ein Makita Akkuschrauber.

Ich muss sagen: Feines Teil!

Am Tag 2 bin ich mit zwei vollgeladenen Akkus (Litium-Ionen, natürlich) in die Garage gekommen. Den einen Akku habe ich seitdem immer zum Schrauben verwendet und den anderen zum Bohren. Alles was ich also seitdem vom Wagen abgeschraubt habe, alle Löcher, die ich zum Aufhängen der Teile an den Wänden gebohrt habe und alle Halterungen, die ich fest geschraubt habe, hab ich mit nur 2 Akku-Ladungen gemacht:

...und die Akkus haben beide immer noch Power.Großes Lob also an Makita!!!

Während meiner Zeit in Japan habe ich für einen großen deutschen Chemiekonzern gearbeitet, der unter anderem auch Kunststoffgranulate an Makita liefert. Daher kenn ich Makita auch überhaupt erst. Von Makita wurden von dieser Firma mit die hochwertigsten und teuersten Kunststoffe für die Herstellung ihrer Powertools eingekauft. Was die Qualitätssicherung bei der Anlieferung angeht kann ich nur sagen: Lagerarbeiter mit weißen Handschuhen und die Werkshallen so sauber, dass man vom Boden essen kann. Japanisches Qualitätsmanagement pur.

Den Akkuschrauber hatte mir mein Vater damals geschenkt, kurz nachdem ich den Wagen gekauft habe. Als Einstiegstool sozusagen. Muß echt sagen, dass ich damit krass zufrieden bin und Makita auf jeden Fall weiterempfehlen kann. Außerdem passt Makita als japanischer Hersteller natürlich perfekt zum Toyota.

Tag 7: Amaturen, Ramme und Stoßfänger

Es geht weiter:

Denke, heute habe ich wieder einiges geschafft.

Zuerst habe ich versucht, alle „Anbauten“ von der Frontscheibe zu entfernen. Allerdings kam ich nach der Demontage der Scheibenwischer nicht weiter. Die Leiste, die im Fensterrahmen drin sitzt und die Scheibenwischer bewegt, ist immer noch dran.

Ebenso die „Lüftungsschächte“ in der Innenseite. Diese sind, wie es scheint mit irgendwelchen Plastiknieten festgemacht (Den Hund habe ich irgendwann mal in irgendeiner Ritze am Amaturenbrett gefunden. Er scheint vom Sohn des Vorbesitzers zu sein. Konnte das Ding irgendwie nicht wegwerfen. Seitdem hat „Waldi“ seinen festen Platz gefunden.).

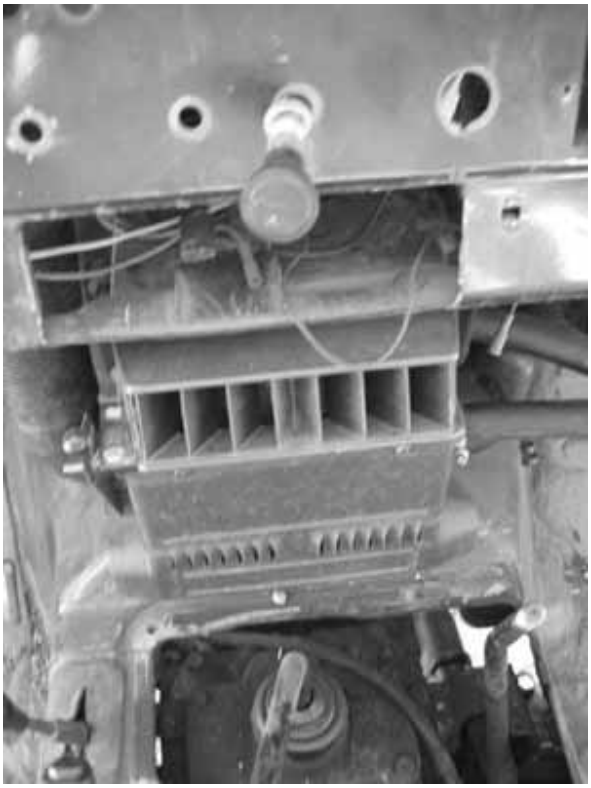
Als nächstes ist die Ramme an der Reihe. Hab mich echt gewundert, wie leicht die abgeht, und dass sie nur von 4 Schrauben gehalten wird.

Weiter geht's im Innenraum. Frei nach dem Motto: Abschrauben was abzuschrauben geht.

Das Entfernen der Abdeckplatte eröffnet einen freien Blick auf einen großen schwarzen Klumpen BJ42-Getriebe. Die schwarze Schmierschicht ist ca. 2 cm dick (naja, nicht ganz…)

Als nächstes hab ich mich um die ganzen Schalter im Amaturenbrett gekümmert. Die freigewordenen Stecker samt Kabel habe ich zur Wiedererkennung mit einem Aufkleber versehen, der mir später sagt, welcher Schalter auf welchen Stecker kommt.

Beim Heizungszug war es eine ganz schöne Bastellei, den abzukriegen…



Da ich das Kühlwasser/Heizungswasser noch nicht abgelassen habe, musste ich mir hier erstmal eine Überbrückung basteln. Hab dazu ein Stück Folie von einem Hefter zugeschnitten, gerollt und dann ordentlich mit Klebeband umwickelt (siehe nächstes Bild links). Dann hab ich die beiden Schläuche (siehe nächstes Bild Mitte) abgezogen und mit meinem McGyver-Zwischenstück zusammengesteckt. O.k., es tropft noch ein bissl, aber das passt schon.

Nachdem ich mit der Hilfskonstruktion fertig war konnte ich die Halterung des Heizungszuges abschrauben, den Heizungszug aushängen und dann den Schalter im Cockpit samt Heizungszug rausziehen.

Dann habe ich mich heute noch mal an die Stoßfänger gewagt, die ich am Tag 3 nicht abbekommen habe. Scheinbar hat das WD40 ordentlich nachgewirkt, denn diesmal war es kaum noch ein Problem. Also sind die Stoßfänger und auch die Anhängerkupplung jetzt ab.

Das ist die heutige Ausbeute an Kleinteilen:

Sieht schon ganz schön anders aus jetzt, oder?

Tag 8: Teilereinigung

Nachdem ich in den vergangenen Wochen so viele Tips zum Thema Reinigung bekommen habe werde ich mich heute tatsächlich mal dem Thema „Sauberkeit" widmen.

Vorerst mache ich aber mal mit dem Schraubenzieher eine Runde um den Wagen und schaue, was hier und da so zum Vorschein kommt.

Fast der gesamte Innenraum ist unter dieser komischen grauen Schicht mit einem Teer-artigen Material überzogen. Das „Rumgepule" mit dem Schraubenzieher fördert die schwarze schmierige Masse zu Tage.

Da bleibt wohl nur eins: Auf einen schönen heißen Sommertag warten, den Wagen ein paar Stunden in die Sonne stellen und dann den Wagen mit einem Spachtel von dem Teufelszeug befreien.

Ich will gar nicht dran denken, was darunter zum Vorschein kommt….

Was hinten am Kotflügel los ist hatte ich ja vor ein paar Tagen schon mal gezeigt. Nach Einsatz des Schraubenziehers ist schon mehr als ansatzweise zu erkennen, wie viel Rost hier noch auf mich wartet… Aua aua!!!

Jetzt aber zu dem anderen Dreckszeug.

Ins Auge gefasst für heute habe ich insbesondere das Innenleben der Fahrer- und Beifahrertüre. Die diversen Streben und der Fensterhebemechanismus sind richtig ordentlich schmutzig und schmierig.

Doch ich habe vorgesorgt und ordentlich aufgerüstet:

Bei CARAMBA habe ich so ziemlich alles an Hilfsmitteln gefunden, die ich für die kommenden Reinigungsschritte benötigen werde.

Insbesondere für Rostlöser kannte ich eigentlich bisher nur WD40. Nachdem ich mich jetzt intensiver mit den unterschiedlichen Anbietern beschäftigt habe konnte ich in CARAMBA den fast-Vollsortimenter für das Thema Reinigung und Pflege ausmachen.

Den Anstoß dazu hat meine Waschpaste gegeben (dazu später) und nach und nach habe ich erfahren (unter anderem von meinem Großvater), dass CARAMBA schon seit Urzeiten DER deutsche Anbieter in diesem Bereich ist.

Ob für die Behandlung von Rost, Gummi, Chrom, Lack, Kunststoff oder Beton (Ölentferner für die spätere Reinigung des Garagenbodens) habe ich die jetzt komplette Palette zur Verfügung. Es kann also losgehen.

Vorher aber noch ein bisschen Vorbereitung. Neulich habe ich beim Wäsche waschen versehentlich einen Kuli mitgewaschen und mir dabei einen Haufen T-Shirts versaut. Das war zwar ärgerlich hat mir nun aber den Rohstoff für 1A Putztücher beschert. Ein bisschen schneiden und reißen und schon habe ich perfekte etwa gleich große Tücher.

Für die Reinigung der beiden Tür-Schließmechanismen wird ordentlich Kaltreiniger in einen Eimer geschüttet und die Teile werden darin „eingelegt". Lecker lecker.

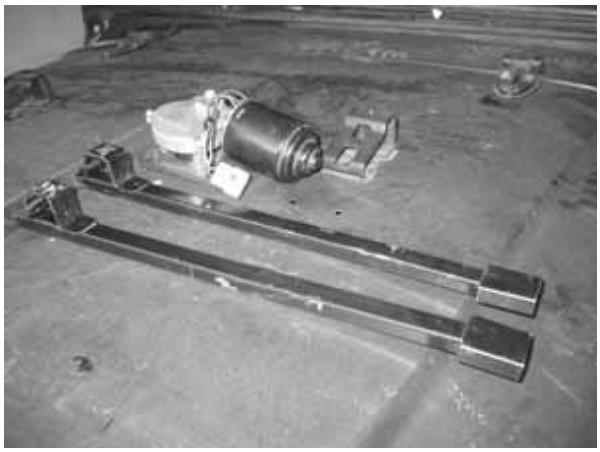
Die Fenster-Halterungsstreben sprühe ich ebenfalls mit Kaltreiniger ein, lasse diesen kurz einwirken und dann wird ordentlich geschruppt.

Für Ecken und Kanten an die ich nicht so gut rankomme verwende ich die Nahtstücke der T-Schirts. Diese langen Streifen lassen sich schön durch die Kanten durchziehen und nehmen durch ihre Riffelung ordentlich was an Schmutz weg.

Beim Scheibenwischermoter nehme ich ICHT den Kaltreiniger, sondern das Rostlöse-Schmiermittel „RASANT" von Caramba.

Um möglichst gut an die verwinkelten Ecken ranzukommen schraube ich erstmal alles von dem Teil ab was geht und fange dann ordentlich an zu wienern. Wirklich alles habe ich nicht runtergekriegt, da ich an manche Winkel einfach nicht rangekommen bin.

Das Ergebnis kann sich dennoch sehen lassen. Die Streben sind komplett von der schmierigen Schicht befreit und auch der Wischermotor ist um einiges sauberer als vorher.



Aus reiner Neugierde mache ich mich jetzt (o.k., ich hätte es auch ganz zum Schluß machen können) an das Toyota Emblem.

Wie empfohlen verwende ich hier eine Reinigungspaste (Metall Polish von NIGRIN - erinnert mich irgendwie immer an "nigiri" im Sushi-Restaurant).

Es ist zwar ein ordentliches Geschrubbe aber wie durch ein Wunder verschwinden die ganzen kleinen Rostpickel sowohl auf den Buchstaben, als auch auf dem lackierten Bereich. Ich bin begeistert!

Emblem vorher:

Emblem nachher:

Für den ganzen Kleinkram hab ich ganz schön lange gebraucht, sodass ich mich den anderen Teilen nur kurz widme, um dort aber festzustellen, dass die heute angewandte Methode hier nicht weiterhilft. Da muß ich brachialer rangehen. Dazu mehr am Tag 9 (7. Juli).

Zu Hause geht's dann erstmal ans Händewaschen. Wie schon erwähnt habe ich dazu die Handwaschpaste von CARAMBA.

Ich hab in der Vergangenheit schon jede Menge Handwaschpasten und sonstiges Zeug benutzt. An das Zeug hier kommt aber keine ran.

Dadurch, dass hier kein Sand, sondern Holzspäne als Reinigungspartikel verwendet werden ist das Waschen damit nicht die übliche Kratzerei, bei der man meint sich Hautfetzen mit runter zu waschen, sondern absolut angenehm.

Darüber hinaus – nun, das sollte man von einer Handwaschpaste erwarten – geht wirklich der komplette Dreck auch runter und es bleiben nicht überall dunkle Schatten übrig (oft genug schon so erlebt).

Zu guter Letzt richt das Zeug so gut, dass man fast keine Lust hat nach dem Waschen die Hände mit was anderem einzuchremen.

Alles in allem eine Top-Empfehlung!

Tag 9: Betriebsausflug

Heute wird weiter sauber gemacht. Diesmal aber richtig. Nach den minimalen Erfolgserlebnissen beim letzten Mal wird heute hart durchgegriffen:

Ein paar Straßen weiter ist eine Tankstelle, an der es einen Waschplatz mit der entsprechenden Hochdruckausrüstung gibt und an der man vor allem auch eine Motorwäsche durchführen darf. So kann ich auf einen Schlag alle größeren bereits ausgebauten Teile und den Wagen selbst samt Motor und Unterboden mal ordentlich "durchkärchern".

Da geht’s heute hin. Kleiner Betriebsausflug also.

Vorerst muss ich dazu allerdings meine schön aufgeräumte Garage in heilloses Chaos stürzen. Die diversen abgebauten Teile sind über diverse Kartons verteilt einsortiert und wollen erstmal zusammengesucht werden.

Außerdem müssen Auspuff und zumindest der Fahrersitz wieder dran.

Mmh. Eigentlich könnt ich ihn ja so lassen, wie er ist. Sieht eigentlich ganz stylisch aus, oder? Ich glaube, ich beende das Experiment und fahr das Ding schnell zum TÜV… :

Nix da! Aufhören gilt nicht. Also weiter.

Wieder befolge ich einen Ratschlag von Joe und "jauche" die Tür-Innenräume ordentlich mit Backofenspray voll. Sieht jetzt aus, als hätte es da drin geschneit…:

Nachdem ich einmal rund um den Wagen rumgekärchert habe sind die Türen und die Kleinteile dran.

Nach ca. 6 "Waschmünzen" sind die Teile vom gröbsten Dreck befreit. Dafür hätte ich per Hand Stunden gebraucht…:

An der Tankstelle angekommen dampft es ordentlich vorne aus dem Motorraum raus. Meine provisorische Schlauchverbindung hat natürlich nicht stand gehalten und das leckende Wasser verdampft am Motorblock. Gleich wird es richtig dampfen…

Bevor ich zum Waschplatz gefahren bin hab ich die Kleinteile alle in diesen Kiste gepackt und ordentlich mit Kaltreiniger eingesprüht.

Bevor ich von der Tankstelle wieder zurückfahren kann muss ich mir erstmal vom Tankstellenmechaniker einen Schraubenzieher leihen. Beim Hochdruckreinigen hat es am Hauptstromkabel einen kleinen Kurzen gegeben und das Kabel hat sich vom Kabelschuh verabschiedet. Peinlich peinlich. Die ganze Elektrik und Verkabelung wird ohnehin noch ein Thema werden…

Wieder in der Werkstatt angekommen lege ich die Teile zum Trocknen noch ein paar Momente in die Sonne.

Bevor ich für heute Feierabend mache räume ich den ganzen Krempel in der Garage noch ein klein wenig zusammen, dass ich beim nächsten Mal vernünftig weiterarbeiten kann.

Tag 10: Bestandsaufnahme Tage 1-6

Erinnert Ihr Euch noch an den schwarzen, öligen Drecksklumpen von Tag 7? Hier ist er noch mal (zur Erinnerung):

Jetzt, nach meiner Hochdruckaktion vom letzten Arbeitstag, sieht das doch schon ganz schön anders aus, oder? Leider war ich aber auch nicht so gründlich, wie geplant. Am unteren Rand ist noch ganz schön viel Schmodder übrig.

Nach der fast schon obligatorischen "bei Licht Begutachtung" mache ich mich an das Tagewerk. Da der Platz in der Garage nun langsam knapp wird und eine weitere Demontage des Wagens seine Unbeweglichkeit bedeuten, und damit den Umzug in eine größere Location stark verkomplizieren würde, widme ich einen weiteren Tag dem Teilereinigen.

Der Wagen wird vor der Garage geparkt und ich breite mich auf dem Garagenboden aus. Mein Arbeitsplatz besteht aus einem Höckerchen von Ikea und meiner Waschtonne.

Was habe ich heute getan? Ich habe die sieben Kartons der ersten sieben Arbeitstage bereitgestellt und gehe diese Karton für Karton, Tütchen für Tütchen und Schraube für Schraube durch.

Ich beginne mit dem Karton für Tag 1 und schütte diesen vor mir aus. Ich nehme mir das erste Tütchen vor.

Ist hier alles in Ordnung?

Nein. Eine Schraube von 14 notwendigen Schrauben fehlte beim Ausbau und die Schrauben, die noch da sind, sind alle angerostet, verdreckt und teilweise anlackiert.

Also tue ich folgendes. Eine der Schrauben nehme ich aus dem Tütchen raus und packe sie

auf ein neues Tütchen. Auf das neue Tütchen klebe ich ein Etikett und notiere darauf "Tag 1" und die Zahl "1". Die "1" wird umkringelt. Darunter schreibe ich: 14x. Das bedeutet: Diese Schraube (samt Unterlegscheiben) werde ich 14 mal nachkaufen. Auf dem Etikett der alten Tüte vermerke ich ebenfalls die "1" mit dem Kringel. Die alte Tüte kommt wieder in den Karton zurück und die neue Tüte kommt in einen leeren Karton für alle nachzukaufenden Teile und Kleinteile.

Das habe ich heute den ganzen Tag lang gemacht. 6 Stunden lang. Nicht ganz. Denn alle Teile von Tag 1 bis 6, die keine Schrauben oder Minikleinteile waren habe ich heute gereinigt und auf Vordermann gebracht: Türgriffe, Sonnenschutzblenden, Innendekor, Kupplungsknüppel, Rücklichter, Rückstrahler, Aussenspiegel, etc….

Den Aussenspiegel hatte ich früher schon mal mit konventionellen Mittelchen versucht zu reinigen, doch er sah danach genauso aus, wie hier auf dem Bild:

erlaubt und das Sch….-Spiegelglas zerbrochen. So ein Dreck!!!

Ja, lacht nur!!!

Weder sprechen die Ergebnisse echt für sich.

Nach Einsatz der Politurpaste, mit der ich schon das Toyota-Emblem sauber bekommen hatte, sieht er jetzt so aus. Wie neu. Fast….
…auch nur fast, denn bei der Saubermach-Aktion habe ich mir leider einen Faux Pas

Alles in allem war das heute eine ganz schöne Puzzle- und Fummelei. Doch ehrlich gesagt, bin ich froh, dass ich mir die Arbeit jetzt schon gemacht habe.

So habe ich für die Tage 1 bis 6 heute schon eine nahezu komplette Einkaufsliste für Schrauben, Kleinteile und sonstige Komponenten (z.Bsp. Rückspiegel).

Neben der Bestandsaufnahme und der Reinigung habe ich mich heute nochmal an den Fensterrahmen gemacht.

Danke, Hanno, für die Tips mit den Durchsteckern (Tag 7. Frage 2). Es hat wirklich kinderleicht geklappt, die Plastikabdeckung abzukriegen und danach das Gestänge für die Scheibenwischer abzunehmen.

Innendrin ist natürlich auch alles ordentlich schmierig und (leider auch) rostig…

Tag 11: Nochmal Teilereinigung

Heut bin ich noch mal kurz zum Waschplatz gefahren und hab dort zum einen noch mal den Getriebeblock ordentlich abgeduscht. Zwar bin ich immer noch nicht in alle Ritzen gekommen aber der gröbste Dreck ist runter:

Am Waschplatz hab ich auch den Frontscheiben rahmen, insbesondere innen, von der Fettschicht und den Rostsplittern bereinigt.

So langsam krieg ich die Liste mit den Kandidaten für die erste Hohl- / Innenraumbehandlung zusammen:

-Frontscheibenrahmen
-Hecktüren hinten
-Fahrer- und Beifahrertür

Würde etsprechend Eurer Ratschläge damit folgendermaßen vorgehen:

1. Splitt in die Hohlräume und ordentlich Schütteln, damit so zumindest der gröbste Rost losgeschliffen wird.
2. Sandstrahlen, bzw. Lackschichten runterschleifen
3. Innenräume mit Fertan behandeln
4. Fertan mit viel Wasser ausspühlen
5. Innenrume mit Hohlraumwachs oder "Mike Sander's" konservieren
6. Aussenseiten füllern, grundieren, paar mal nachschleifen, nochmal grundieren / füllern und dnn lackieren.

Richtig so?

Was brauche ich hierfür:

1. Splitt
2. Möglichkeit/Ausrüstung zu Sandstrahlen
3. Fertan
4. Wasser
5. Hohlraumwachs/Mike Sander's
6. Füller, Grundierung, Lack
7. Kompressor und Spritzpistolen
8. Strom.
9. Platz.

Mist, da waren sie wieder, meine drei Probleme. Kein Wasser, kein Strom, kein Platz…

Was neue Räumlichkeiten angeht habe ich eine neue Fährte aufgenommen. Da zeichnet sich möglicherweise was ab, was mich ein gutes Stück voran bringen würde. Wenn ich genaueres weiss, lass ich Euch es wissen.

Vorerst muss ich mit den Gegebenheiten vorlieb nehmen und das bedeutet:

Heute wieder Teilereinigung. Diesmal wieder im kleinen Stil…

Ich mache mich also an die Arbeit. Als erstes werden die Lüftungsschächte, die am Frontrahmen montiert waren, ordentlich saubergemacht. Die waren, insbesondere von innen wirklich starr vor Dreck. Tannennadeln, Blätter, Staubklumpen und dreckigem Schmierzeug (Hohlraumkonservierung des Scheibenrahmens).

Nach intensivster Behandlung mit den diversen Mittelchen (Rasant, Wasser, Kunststoffreiniger) sehen die jetzt aber dafür innen wie aussen wieder ganz manierlich aus.
Die beiden Teile sind soweit auch ganz in Ordnung, bis auf an einer Stelle (Photo Mitte). Da ist wohl irgendwann mal irgendwie der Kunststoff angeschmort. Weiß jemand, wie das passiert sein könnte?

Dann habe ich heute mein lustige Schrauben-Bestandsaufnahme fortgesetzt und abgeschlossen. Für die Tage 1-7 weiss ich jetzt komplett, wieviele von welchem Schraubentyp, Dichtungsgummi, Unterlegscheibe, etc. ich benötigen werde, wenn ich die Karre irgendwann mal wieder zusammenbaue(n sollte).

Alle hier gezeigten Tütchen bilden quasi meine "Einkaufsliste". Die Teile links daneben sind alles irgendwelche Kleinteile, die ich ebenfalls nachkaufen muss.

Am Tag 10 hatte ich mein Sortiersystem ja schon beschrieben. Hier nochmal ein Bild dazu:

Aus der Tüte links habe ich eine Schraube rausgenommen und diese in die Tüte rechts gepackt. Auf die Tüte links hab ich einen Kringel mit einer "3" gemalt. Die rechte Tüte habe ich dann mit dem entsprechenden Tag, dem Kringel mit der "3" und mit der Anzahl der nachzukaufenden Schrauben beschriftet.

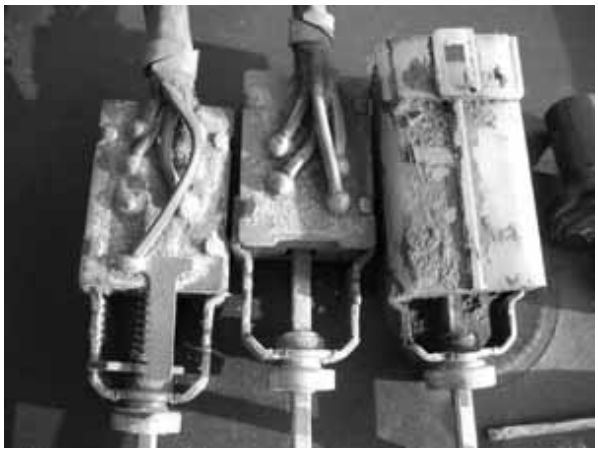
So kann ich mit der rechten Tüte losziehen, die Schrauben nachkaufen, und weiß anschliessend in welchen Karton und in welches Tütchen ich die neuen Schrauben umpacken muss.

Die alten Schrauben werde ich alle sammeln und dann, wenn es ans Sandstrahlen geht, zum Schutz der vorhandenen Gewinde, dort entsprechend einschrauben.

Als nächstes knöpfe ich mir die Schaltknöpfe vor.

Erstmal stellt sich die Frage: "Welche davon sind eigentlich original? Und: "Welche fehlen?". Doch dazu später.

Sauberkeit ist heute weiterhin das Stichwort. Die Teile hier sind doch mal echt richtig ordentlich verdreckt, oder? Also wird zum Rostlöser (ja, zum Rostlöser) gegriffen und die Teile werden erstmal eingesprüht, damit sich der Rost – äähm - der Dreck ein wenig "auflockert".



Den gröbsten Dreck nehme ich mit Lappen und langen Stoffstreifen (T-Shirt-Nähte) weg. Für die kleinen Ecken hab ich mir tatsächlich jetzt mal so eine Zahnarztpinzette besorgt.

Damit klappt es echt genial. Ein kleines Stückchen Stoff in Rostlöser (WD40 oder Rasant) tunken und dann damit in die Ecken gehen. Man hat mit der Pinzette einen ganz schön festen Griff und kann unter entsprechendem Druck dem Dreck auch in feinen Rillen und Ecken richtig gut zu Leibe rücken.

Den Knüller habe ich aber mehr durch Zufall entdeckt. Ein Kumpel arbeitet als Cameramann beim Film. Dort benutzen sie immer ein Zeug namens "Dust-Off", um die Linsen staubfrei zu halten. "Dust-Off" ist eigentlich nix anderes als Druckluft aus der Dose. Ähnlich wie bei WD40 kann man auf den Düsenkopf ein kleines Röhrchen aufstecken.

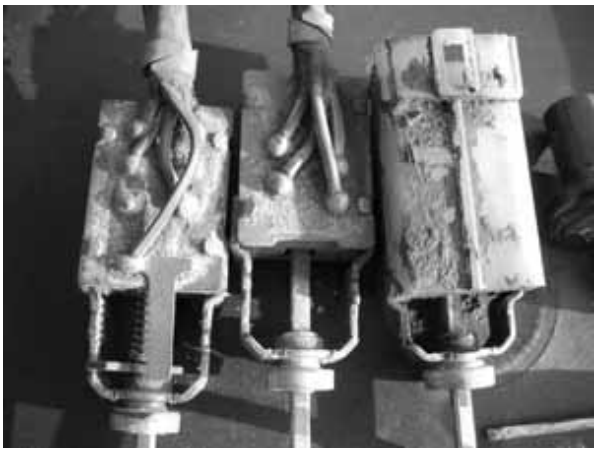
Mein Kumpel hatte mir irgendwann mal eine Dose "Dust-Off" geschenkt, die seither bei mir rumsteht.

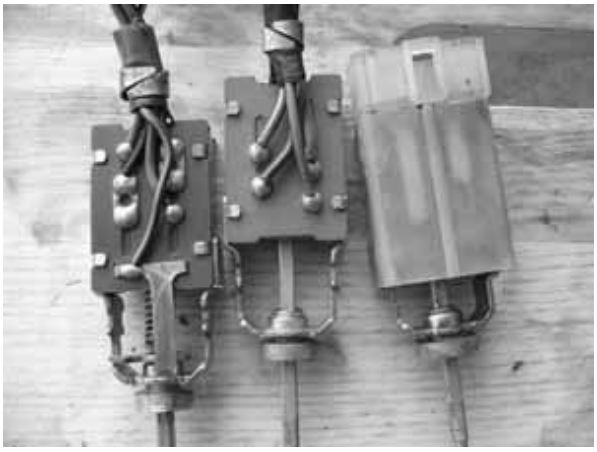
Als ich so weit fertig war mit der Schalterreinigung fiel mir die Dose mit Dust-Off ins Auge. Bin damit nochmal über die Schalter drüber gegangen und hab so wirklich die letzten Restchen Dreck aus den Vertiefungen (siehe die beiden Schalter links unten) rausbekommen.

Das ganze funktioniert allerdings nur, so lange das WD40 noch nicht eingetrocknet ist.

Nun denn. Nach ordentlichem gerumfuhrwerke mit Lappen, T-Shirt-Nahtstreifen, der Zahnarztpinzette und "Dust-Off", können die Dinger sich doch mal echt sehen lassen, oder? Ich bin begeistert.

Aus alt mach neu!





Als ich den Wagen heute in die Garage zurückgefahren habe, bin ich an ein Problem erinnert worden, das am Tag der Überführung zum ersten mal aufgetreten ist.

Wenn ich den Zündungsschlüssel eine Stufe drehe, klickt es in dem Relais links unterm Handschuhfach (siehe Bild).

Wenn ich dann zünde und der Wagen läuft, dann klickt es in unregelmässigen Abständen dort weiter und fängt teilweise sogar an in kurzen Abständen zu flackern. Am Anfang (vor Überführung) ist der Wagen erst gar nicht angesprungen und wir haben überall rumgesucht, woran das liegen könnte.

Haben dann rausgefunden, dass vorne im Motorraum das Gestänge (siehe Bild) irgendwie blockierte.

Wir haben dann etwas daran rumgeruckelt und gefummelt, dann sprang er auf einmal an.

Nachdem ich aber an der Zündung abgeschaltet hatte, ging er nicht mehr aus, sondern drehte fröhlich weiter.

Erst, als wir das "Gestänge" vorne (Mitte links im Bild) ausgehakt haben, ging er wieder aus.

Das gleiche ist heute wieder eingetreten…

Tag 12: Das Experiment expandiert

Heute gibt's zur Abwechlsung mal richtig gute Nachrichten. Das Experiment ist für die kommenden Wochen und Monate gerüstet.

Zumindest was den Platz angeht. Frei nach dem Motto "aus eins mach drei" halte ich heute zwei neue Schlüssel in den Händen.

Es sind die Schlüssel zur räumlichen Zukunft des Experiments. Nach verzweifeltem Suchen, Recherchieren, Fragen, Nachfragen, Leuten auf die Nerven gehen und Himmel und Hölle in Bewegung setzen war mir das Schicksal hold.

Vorige Woche habe ich nach getaner Arbeit wieder mal einen meiner Streifzüge durch das Gewerbegebiet gemacht, auf dem meine Garage liegt.

Ca. 300 bis 400 Meter von meinem jetzigen Standort habe ich quasi im letzten Geländewinkel einen kleinen Innenhof entdeckt, in dem eine Gabelstaplerfirma ihren Sitz hat.

Auf diesem Innenhof stehen zwei riesengrosse und drei normalgrosse Wellblechgaragen.

Als ich dort so vorbeifuhr war gerade jemand im Hof "am werkeln" und ich habe kurzerhand gefragt, ob da wohl was frei wäre. Der nette Kollege (Peter) meinte, er wär sich nicht ganz sicher, aber in zwei von den Garagen wär ne Gartenbaufirma mit ihrem Kram drin und er meinte gehört zu haben, dass die wohl raus wollten.

Oh Mann. Der Puls ging mir bis zum Hals. Die Teile muss ich haben. Dann hätte ich drei Garagen, wie ich es schon mal an einem der ersten Tage geschrieben habe: Eine für den Rahmen, eine für's Chassis und eine für den Motor.

Gleich am nächsten morgen bin ich also hin, um den Vermieter (Inhaber der Gabelstaplerfirma) zu erwischen. Keiner da. Am nächsten Tag wieder. Keiner da. Dann hab ich mir den Namen der Firma aufgeschrieben, übers Telefonbuch die Nummer rausgesucht und ihn dann tatsächlich erwischt.

Erst hieß es, dass die Garagen erst zum 1. September frei würden. Das wäre natürlich ein bisschen spät. Also fragte ich nochmal nach, ob es vielleicht früher ginge. So wurde aus dem 1. September der 1. August und nach weiterem Nachbohren der 18. Juli. Heute.

Heute früh bin ich rüber gefahren, hab mich kurz mit dem (extrem unkomplizierten) Gabelstaplermann unterhalten, den Mietvertrag unterschrieben und die Schlüssel bekommen. Die Schlüssel zu meinen beiden neuen Garagen.

Und hier sind sie:

Ja, es bleibt weiterhin spärlich und die Gegebenheiten werden wohl an der einen oder anderen Stelle einiges an Improvisation abverlangen.

In Vorbereitung auf den Umzug habe ich heute, Tag 12, keinen einzigen Handschlag am Wagen getan und stattdessen vorbereitende "Beutezüge" im Baumarkt und bei Ikea durchgeführt. Also gibt es heute keine Berichte von Teilereinigungen und sonstigen Arbeitsschritten und auch keine Fragen.

Vielleicht nutzt Ihr die kurze "Pause", um die vorhandenen Seiten, Fragen und Antworten ein bisschen durchzustöbern. Möglicherweise findet Ihr ja selbst noch ein paar Anregungen oder Euch fällt zu diesem oder jenen noch der eine oder andere Tipp ein.

An dieser Stelle möchte ich nochmal danke sagen für Eure vielen Tipps, positiven Kommentare und die insgesamt rege Beteiligung an dieser ganzen Angelegenheit. Es freut mich extrem, dass Ihr Spaß an der ganzen Sache habt und das ganze tatsächlich auch mitzuverfolgen scheint.

Ich bin mindestens genauso gespannt wie Ihr, wie es weiter gehen wird und freue mich jetzt erstmal auf den Umzug in die neuen Gargen.

Und dann geht's richtig los…

Tag 13: Der Umzug

Es ist so weit. Die räumliche Zukunft des Experimentes ist gesichert und die Arbeit kann weiter gehen. Heute ist der Umzug dran und ich erlebe ein echtes Deja-Vu. Nur dass es heute nicht heißt: "Die Garage wird eingerichtet", sondern: "DIE GARAGEN WERDEN EINGERICHTET".

Da ich die alte Garage weiterhin behalten und auch nutzen werde muss ich erstmal überlegen, was jetzt eigentlich mit muss und was nicht.

Erstmal natürlich einiges an Werkeug für die Montage der Regale und Tische, sowie Kleinkram, der mir gerade in die Finger kommt und den ich auf jeden Fall bald brauchen werde. Darüber hinaus werde ich die abgebauten Karosserieteile Stück für Stück in das neue Toyo-Domizil schaffen, um Sie dort bald möglichst zu behandeln.

So wie es auf der Ladefläche hier aussieht, sieht es gerade in meinem Kopf aus.

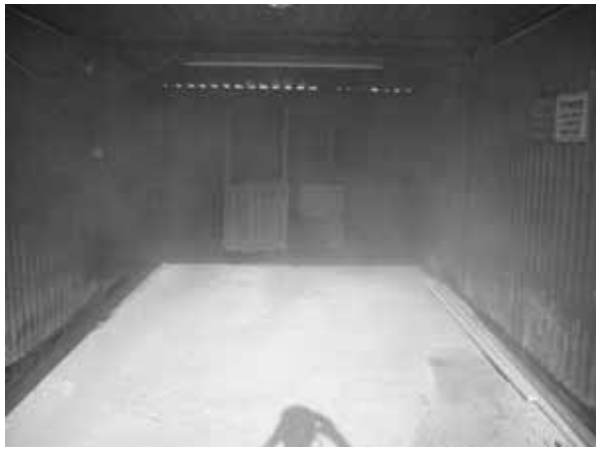
Dafür erwarten mich die neuen Garagen mit offenen Toren.

Die Garage rechts:

Und die Garage links:

Bevor es ans Aufbauen und Einräumen geht wird erstmal gefegt und ich wirble dabei ordentlich Staub auf:

In der Tat ist es mit einmal kurz durchfegen nicht getan und ich bin schon mit der ersten Garage fast eine Stunde beschäftigt, um Spinnweben, Staub, Sand, Blätter Kiess, alte Schrauben und sonstiges auszufegen und zusammenzukehren.



Das ist eigentlich die Arbeit, die man sonst dem Azubi oder dem Praktikanten gibt und ich formuliere schon die Stellenanzeige im Kopf als mir einfällt, wer hier eigentlich der Azubi ist…

Es kommt einiges an Dreck zusammen:

Während ich so beim Fegen bin, fallen mir die Warnschilder auf. Besonders nervös macht mich das rechte Schild. Bedeutet das, dass ich jetzt mit dem Rauchen aufhören muß? Mmh. Denke, ich werde es abhängen. Oder es gilt halt nur für Gäste…

Was den Strom angeht kann ich nur sagen: Zu früh gefreut. Auf den Leitungen ist kein Saft und die vorhandene Installation sieht ungefähr so abenteuerlich aus wie die Verkabelung am Haupstrang in meinem Motorraum. Der Vermieter ist wie ich vom Nachbarn höhre erstmal im Urlaub bis unbekannt und so werde ich wohl noch ein paar Tage ohne Strom überbrücken müssen.

Dafür hat einer der Vormieter mir schon mal seine Vorrichtung für den Betrieb von Druckluftwerzeugen da gelassen. Naja, eine Leitung für die Vorrichtung wohl eher…

Nach der Grundreinigung geht es ans Regale und Tische aufbauen. Pro Garage gibt's jeweils 3 Regalmodule und zwei Tische, die ich relativ günstig bei IKEA erstanden habe.

Es ist schon wieder dunkel als ich endlich mit der ersten Garage fertig bin. Entgegen meinen Befürchtungen habe ich doch mehr Platz als ich dachte und denke, dass die beiden (Garage und Wagen) sehr gut zusammen passen.

In der rechten Garage wartet noch einiges an Arbeit auf mich.

Doch als Inhaber des schwarzen Gürtels im IKEA-Regale aufbauen bin ich mit den Arbeiten relativ schnell durch und bewundere die neu geschaffene Ordnung.

An einem der nächsten Tage werde ich einen Teil des Bodens hier mit Baufolie auslegen, um hier dann ordentlich mit Fertan und sonstigen Hilfsmitteln rumsauen zu können, ohne den guten Boden zu ruinieren.

Möglicherweise erlaubt es der Vermieter, dass ich ein Stück aus der Garagenwand herausschneide und damit einen Durchgang zwischen beiden Garagen schaffe. Später könnte ich das entfernte Stück ja einfach wieder einschweißen. Wenn ich dann auf einmal Schweißen kann...

Was jetzt noch fehlt ist eine ordentliche Werkbank. Bin schon auf der Suche danach bei Ebay und in den einschlägigen Berliner Anzeigenblättern, hab aber noch nix anständiges gefunden.

Für heute bin ich fertig. Die neuen Garagen sind eingerichtet und dem Fortgang des Experimentes steht erstmal nichts mehr im Wege (Ausser, dass ich immer noch keinen Strom habe…).

Mit meinem Feierabendbierchen in der Hand sag ich "Prost" an Euch alle da draußen und freue mich auf die weitere Zusammenarbeit.

Tag 14: Die letzte Fahrt

Ein ereignisreicher Tag. Nach der ausgiebigen Reinigungs- und Umzugsphase habe ich heute (wie man unschwer am aktuellen Stand des Teilezählers erkennen kann) endlich mal wieder geschraubt.

Doch das ist nicht alles. Im Verlauf des Arbeitstages habe ich zwei erhebliche Durchbrüche erzielt und es gab Besuch….

Doch jetzt mal alles der Reihe nach.

Die letzte Fahrt

Der erste Schritt heute war beinahe der schwerste. Als ich den Wagen in der alten Garage mit dem verbleibenden, bald benötigten Werkzeug und den abgebauten Teilen beladen habe, um alles zur neuen Garage zu bringen, wusste ich: Das wohl die letzte Fahrt mit meinem Rosthaufen werden. Für eine sehr sehr lange Zeit.

Viel Zeit zum Nachdenken oder gar sentimental werden gab es aber nicht, denn ich erwartete Besuch.

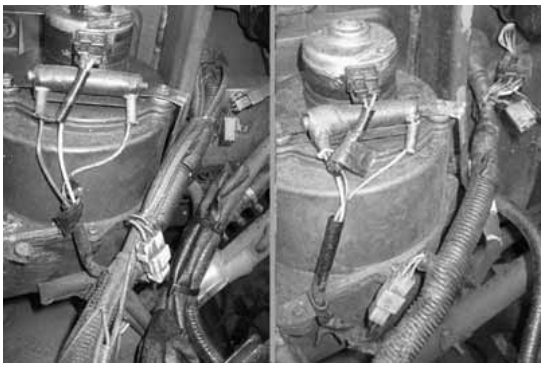
Der Besucher

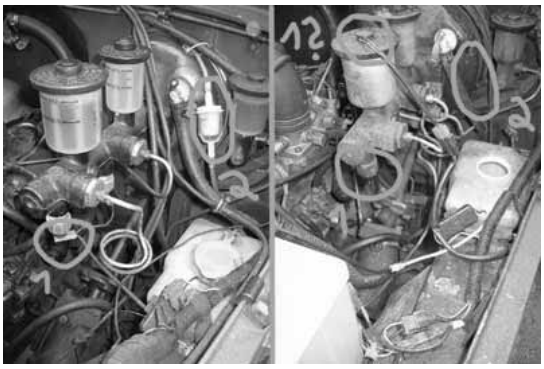
Kaum in der neuen Bleibe angekommen kam der auch schon. Und zwar in einem grünen 3er BJ.

Joe Sixpack, als vorbildlicher Ratschlag- und Kommentarabgeber eine der tragenden Säulen des Experiments in den ersten 13 Tagen, ließ es sich nicht nehmen, doch mal persönlich vorbei zu schauen und das Experiment vor Ort mal live und handfest zu begutachten.

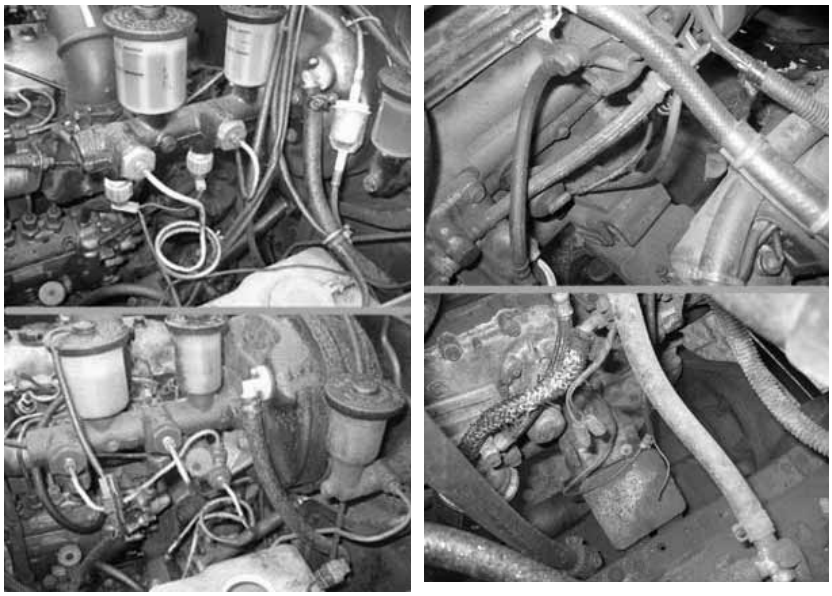
Nach einem gesunden Handshake, einer herzlichen Begrüßung und einer ungesunden Zigarette (die von Joe sind noch ungesünder als meine ;-)), hab ich erstmal die Gelegenheit genutzt und mal verglichen, wie einzelne Teile und insbesondere Verkabelungen bei ihm und bei mir aussehen und dabei auf viele in den letzten Wochen gestellte Fragen noch zusätzliche Antworten gefunden.

Links Joe's, rechts meiner:





Oben Joe's, unten meiner:



Die original Schall- und Hitzematte werde ich wohl kaum irgendwo original nachkaufen können…

Die Winkel für die Montage des Überrollbügels auch nicht aber hier kann mann sich sicherlich selber helfen oder von einem Schlosser helfen lassen:

Nachdem wir auf die nähere Begutachtung meines Wagens übergiengen war Joe's erster Kommentar: "Na, so schlecht sieht der ja gar nicht aus…" und: "Den Motor lässt Du aber zusammen, oder?"

Mmh. Zweiteres kann ich eigentlich noch nicht sagen. Eigentlich soll der ja auch komplett überhohlt werden. Oder besser nicht? Ist ja eigentlich Teil des Experiments… Was meint Ihr? Vielleicht werde ich demnächst mal eine Umfrage dazu machen und lasse Euch dazu abstimmen…

Weiter im Text

Wir haben noch ein ganzes Weilchen gefachsimpelt, einige Teile näher begutachtet, ich hab noch ne Menge Fragen gestellt, Joe hat geduldig geantwortet und am Ende gab's noch ne kurze Einführung in das Thema Schweißen – Schweißen, Grundkurs 1, erste 10 Minuten der ersten Kurseinheit sozusagen. Naja, ich weiß auf jeden Fall jetzt mehr als vorher (da wusste ich weniger als gar nichts) und freue mich schon so ein Schweißgerät das erste Mal in der Hand zu halten.

Zu guter letzt begutachteten wir noch gemeinsam den Frontscheibenrahmen und als sich Joe verabschiedete war ich plötzlich wieder auf mich allein gestellt. Mit schwerwiegenden Folgen…

Danke Dir Joe, für Deinen Besuch. Du bist jederzeit wieder herzlich willkommen!

Der erste Durchbruch des heutigen Tages

Nun denn, Ärmel hochgekrempelt und an die Arbeit.

Bleiben wir gleich beim Frontscheibenrahmen. Auseinanderbauen was auseinanderzubauen geht ist das Motto und so ist die Scheibe im Frontscheibenrahmen dran.

Bei allen anderen Scheiben hat meine Methode, die Dinger rauszunehmen wunderbar geklappt. Hier nicht. Einmal kurz nicht aufgepasst, ein kaum höhrbares "Knack" und ein netter Kleiner Sprung verschönert die Frontscheibe.

So eine Scheiße! (Sorry, ich muss es jetzt mal sagen). Mit Glas habe ich scheinbar kein Glück. Den Rückspiegel hatte ich mir ja ausch schon versaut. Und das war auch noch ein Spiegel!!! Wieviel Jahre Pech gibt das? Und dann fand der Umzug auch noch an Tag 13 statt. Böse Omen. Jetzt heißt es aufpassen. Nicht unter Leitern durchgehen, keine Katzen von links über die Straße lassen und keinen Schirm in der Garage aufspannen.

Nun denn. Passiert ist passiert. Der Sprung ist da und jetzt nehme ich die Scheibe mit brachialer Gewalt komplett raus.

Ich tröste mich damit, dass die Scheibe an einer Stelle aus irgendwelchen unerklärlichen Gründen blind war. Das hatte mich immer schon gestört und ich hätte die Scheibe deswegen aber nicht ausgetauscht. Jetzt brauche ich notgedrungen eine Neue…

Am "befreiten" Scheibenrahmen offenbart sich indes das volle Ausmaß des Rostfraßes und ich denke es wird immer wahrscheinlicher, dass auch der Rahmen erneuert werden muß. Teurer Spaß.

Nach kurzer Frustpause geht's weiter. Die Motorhaube kommt ab.

Anschließend fahre ich den Wagen in die Garage. Ich nehme Lenkrad und einen Teil der Lenkkonsole ab, entferne das Kabel, dass die beiden Batterien miteinander verbindet und das war's.

Diesen Platz wird das Rostmonster nicht mehr so schnell verlassen. Und wenn es dann tut, dann hoffentlich wieder komplett montiert, funktionsfähig, ohne Rost und in neuem Glanze.

Ich räume noch ein Weilchen in der Garage auf, sortiere Werkzeug ein, räume alle Karosserieteile zusammen und mache mich an zweiten Durchbruch des heutigen Tages. Diesmal ein positiver…

Der zweite Durchbruch

Im Laufe des Tages habe ich, nachdem ich ewig durch die Garageneinfahrten hin und her gelaufen bin, wenn ich etwas in der einen Garage brauchte, dass aber in der anderen Garage lag, festgestellt, dass die Garagenwände aus jeweils zwei Teilen bestehen und nicht fest verschweißt, sondern nur verschraubt sind.

Also hab ich mir kurzerhand den Akkuschrauber geschnappt und damit begonnen, Schrauben zu lösen. An der Stütze in der Garagenmitte war das auch kein großes Problem. Für das Lösten der Schrauben an der Rückwand musste mir allerdings meine Freundin beistehen, da jemand die Schrauben von innen festhalten musste, während ich, nachdem ich über die Garage hinter die Garage geklettert war, hinten die Muttern gelöst habe. Alle bis auf eine. Dort waren Mutter und Schraube dermaßen verwatzt, dass ich weder mit Schraubenschlüssel, noch mit Zange, noch mit sonst was einen vernünftigen Griff bekam.

Ich dachte schon, dass mein Vorhaben heute erstmal scheitern würde, als mein Nachbar Peter im Garagenhof eintrat. Er hat mir, nachdem ich ihm das Problem geschildert habe, seine Flex geliehen, um die Schraube abzuflexen. So bekam ich unerwartet heute die Gelegenheit für eine persönliche Premiere, das erste mal mit einer Flex zu arbeiten.

Mannomann, vor so einem Teil kriegt man ja ganz schön Respekt. Mit geliehener Schutzbrille und übergezogener Kapuze meines Kapuzenpullis hab ich mich dann also wagemutig ans Werk gemacht und nach einigen vorsichtigen Versuchen die Schraube in die Vergangenheit geschickt.

Das Resultat: Aus zwei mach eins. Jetzt habe ich tatsächlich einen riesengroßen Durchgang durch beide Garagen, werde mich hier richtig schön austoben können und kann (bis auf die kaputte Glasscheibe) nach einem sehr erfolgreichen Arbeitstag ins Bett fallen….

Tag 15: Licht und Luftfilter

Ungeachtet verbleibender organisatorischer "Herausforderungen" – kein Strom, kein Kompressor, keine Schleifmaschine, kein Schweißgerät, Flex nur leihweise – und jetzt ist auch noch das Komma an meiner Tastatur abgebrochen… - mache ich mich an die Arbeit.

Ich weiß nicht warum, aber ich fange mit dem Stahlseil der Seilwinde an. Ca. 15 Meter kann ich einfach so abrollen, bis das abzurollende Seil von mehreren darüber liegenden Seilstängen blockiert wird.

Es hilft nichts, der Seitenschneider muß ran. Da das Seil ohnehin an diversen Stellen enorm versplisst ist, wird es in mühsamer Kleinarbeit an durchtrennt, sodass ich den Rest dann ohne Probleme abrollen kann. In die Tonne damit.

Batterien, Scheinwerfer und Lampen

Als nächstes mache ich mich an den Ausbau der Betterien und stelle fest dass der eine Pol der rechten Batterie ordentlich angeschmurgelt ist. Da saß das Massekabel wohl nicht ordentlich fest.

Ich mache weiter mit Elektrik und nehme die Frontscheinwerfer und die Blinker ab.

Den linken Blinker krieg ich ohne Probleme runter und stelle beim Öffnen fest, dass sich die Korrosion darin bereits im fortgeschrittenen Stadium befindet.

Beim rechten Blinker hab ich weniger Glück. Die Mutter, die den Blinker am Radkasten befestigt, sitzt dermaßen fest, dass auch RASANT und Konsorten hier nichts ausrichten konnten. Beim Versuch sie zu lösen hab ich mir dann leider die Gewindestange aus dem Blinker gebrochen, sodass jetzt wohl auch ein neuer Blinker auf meine Nachkaufliste muß. Ein bisschen Schwund ist immer…

Den Blinker hab ich auf jeden Fall jetzt immer noch nicht ab, da die einzige Möglichkeit dazu wäre, die Kabel zu durchtrennen und das hebe ich mir als letzte Möglichkeit auf.

Lichtmaschine, Kühlwasserbehälter und Luftfilter

Wo wir schon beim Durchtrennen sind. Heute hab ich dann auch meine McGyver-Lichtmaschinenhalterungs-Interims-Konstruktion durchtrennt.

Werde mich da jetzt mal schlau machen müssen, was da eigentlich vorher für eine Halterung dran war. Joe, vielleicht erinnerst Du mich dran, dass wir bei Dir mal reinschauen, wenn Du mich nochmal besuchen kommst. Oder wer besucht das Experiment als nächstes?

Auf gute Nachbarschaft

Während ich so vor mich hin schraube kommt mein Nachbar Peter mit einem schwarzen Kasten in der Hand vorbei. Er überreicht mir den Stromzähler mit den Worten: "Hier, den hängste Dir irgendwo hin und dann sehen wir zu, dass Du demnächst hier ans Netzt angeschlossen wirst". Wow! Was für eine coole Geste.

20 Minuten später, als ich auf Grund der fortgeschrittenen Dunkelheit gerade die Arbeit niederlegen wollte, steht Peter mit einer (bei ihm ans Netz angeschlossenen) Kabeltrommel und zwei Arbeitslampen vor mir. "Damit Du ordentlich arbeiten kannst."

Mann, mit Licht arbeiten ist ja echt mal was ganz anderes und so hab ich dann tatsächlich noch ne gute Stunde dran gehängt und die rechte Batteriehaltuerung, den komischen kleinen Kühlwasserbehälter (dessen Funktion mir schleierhaft ist), das verfluchte Massekabel, die Hupe und den Luftfilter samt diverser Schläuche und Luftkanäle abmontiert. Die linke Batteriehalterung krieg ich leider nicht ab, da hier zwei Schrauben so stark angerostet sind, dass sie a) sau fest sitzen, und ich b) mit dem Schraubenschlüssel keinen Griff bekomme

Dann mußte ich aber notgedrungen, trotz Licht, aufhören, da mir der Saft des Kamera-Akkus und die Schraubensortiertütchen ausgegangen sind.

Ich trete also die obligatorische Aufräumsession und dann den Heimweg an.

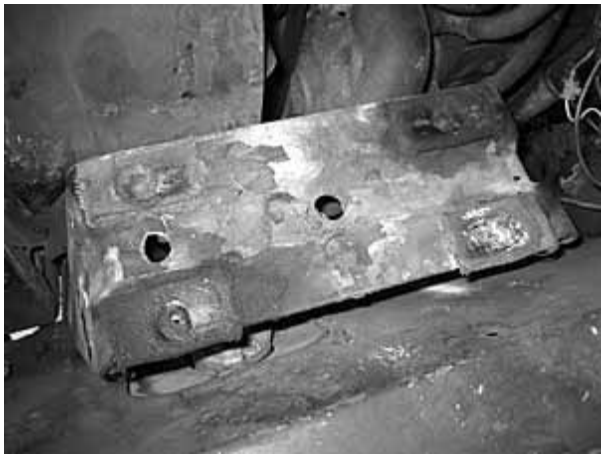
Tag 16: Er verliert sein Gesicht

Nachdem ich jetzt einmal mit den Arbeiten vorne begonnen habe, mach ich dort jetzt auch erstmal weiter.

Als erstes schnappe ich mir mal das wirklich übelst verdreckte "Expansionsgefäss vom Kühler" und probiere, ob das in der Werbung heftigst angepriesene "CILLIT BANG" das hält, was es verspricht. Das Gefäß wird eingesrüht und erstmal links liegen gelassen.

Als nächstes wage ich mich nochmal an die wiederspenstigen Schrauben der rechten Batteriehalterung.

Das Teufelszeug von Rostlöster hat tatsächlich mal wieder gewirkt und ich hab die Schrauben relativ gut rausbekommen. Wieder einmal kommt ordentlich Rost zum Vorschein.



Heute war ausserdem nochmal die Halterung des vorderen rechten Blinkers dran. Irgendwie müsste ich das abgebrochene Gewinde festhalten, um dann unten die Schraube runterzudrehen, dachte ich und hab mir dann ne kleine Hilfskonstruktion gebastelt: Dar über kontte ich die Zange so fest zum Zupacken bekommen, dass ich die wirklich total verwatzte Mutter dann doch (in mühsamer Arbeit) runterschrauben konnte.

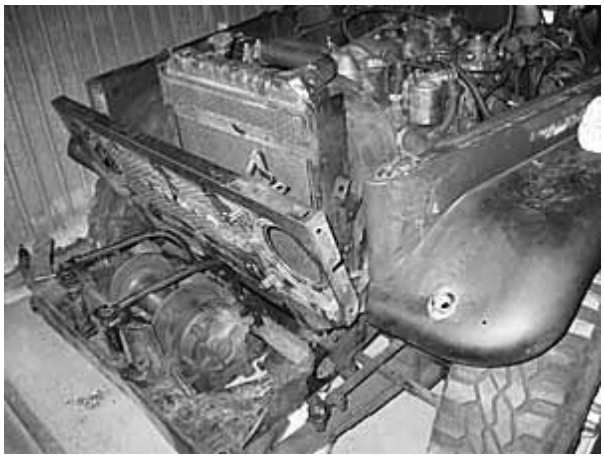
Das sind die beiden Teile. Leider ist das Gewinde aus der Halterung gebrochen, sodass ich das Teil ohnehin ersetzen muß. Hilfe wurde da ja bereits angeboten… Danke dafür schon mal und beste Grüße auf die Canaren!

Ich wende mich wieder dem Expansionsgefäß zu. Cillit Bang hat tatsächlich gewirkt. Nur innendrin ist das "Gefäß" noch ordentlich verdreckt. Aber da hab ich ein Hausmittel aus Japan. Das wird ich nächste Woche mal ausprobieren.

Den Scheibenwischerwasser behälter werde ich kommende Woche auch mal mit alternativen Mittelchen reinigen und mal sehen, was bessere Effekte erzielt.

Ich mache weiter vorne und beginne damit den Kühlergrill runterzunehmen. Dazu müssen erstmal diverse, nach komischem Konzept, aber scheinbar original, eingesetzte Schrauben und Muttern gelöss werden. Als ich damit soweit durch bin mußten erstmal noch die Bügel der Seilwinde runter.

Beim abbau des Scharniers des Kühlergrills, dessen Funktion mir absolut schleierhaft ist, hab ich dann zum erstem Mal erlebt, was damit gemeint ist, wenn man sagt: Mir ist die Schraube abgebrochen.



Und zwar beide! Da wird ich wohl noch Spaß mit bekommen oder das Teil ersetzen müssen…

Wie dem auch sei. Wir sind wieder einen Schritt weiter. Die komplette Front ist runter. Er hat sein Gesicht verloren.

Kann einem schon fast leid tun, oder?

Der letzte Arbeitsgang heute ist die Entwässerung. Die Schraube unten am Kühler saß ganz schön fest. Dennoch, sie ist raus und das Wasser aus dem Kühlsystem (naja, jedenfalls der größte Teil) jedenfalls.

In der kommenden Woche habe ich einen Termin mit meinem Vermieter, bzgl. Strom. Im Hinblick darauf, dass ich demnächst Starkstrom für einen ordentlichen Kompressor und gut abgesicherte Leitungen für Flex und Schweißgerät benötigen werde, wird das nochmal ein ordentliches Projekt werden. Die Zusage hab ich von ihm schon. Bleibt nur die Frage, wie sich was umsetzen läßt. Und was es kostet...

Tag 17: Herber Rückschlag

Ja, wir sind bei Tag 17 angelangt. Ich muß Euch sagen, ich hab echt eine stressige Woche hinter mir. Dabei fing alles so gut an...

Am Umzugstag hatte ich Euch ja erzählt, dass ich hier in den Garagen demnächst Strom und höchstwahrscheinlich sogar Starkstrom zur Verfügung haben würde.

Das bedeutet im Klartext: Flexen, Schweißen, Schleifen, Löten, Bohren, Sandstrahlen und Lackieren, hier in meinen Garagen, sollten keine Träume bleiben, sondern in naher Zukunft Realität werden.

Also bin ich losgezogen und hab mich in diversen Baumärkten, Internet-Seiten, Werkstätten, Werkzeughandeln, Herstellerhotlines und im gesamten Bekanntenkreis informiert, was ich so brauchen würde, und welche Geräte was taugen und welche nicht.

Was brauche ich zuerst?

In naher Zukunft werde ich alles soweit abgebaut haben, dass ich das Chassis abnehmen kann. Doch wohin damit und vor allem wie es dorthin bewegen?

Angeregt duch einen meiner "Vorbilder" und Ideengeber aus dem Buschtaxi, nämlich Walter mit seiner FJ40 Restauration, habe ich mir vorgenommen, ein Gestell mit Rollen unten drunter zu bauen. Sobald das Chassis abgenommen wird, wird es auf dieses Gestell "montiert" und ich kann es bis zur Bearbeitung in die Garage nebenan verfrachten.

Also benötige ich als nächstes erstmal eine Flex (zum Zuschneiden von Vierkantrohren) und natürlich ein Schweißgerät, um aus den Rohren die benötigte Konstruktion zu bauen.

Die Flex

Auf www.autoschrauber.de (danke JoeSix für den Tip) hab ich eine ganz gute "Einkaufsberatung" für die Anschaffung einer Flex (Winkelschleifer) gefunden.

Die Details in Kürze: Mindestens 1400 Watt sollte sie haben, einen Sanftanlauf (damit es einem das Ding nicht beim Anschalten aus der Hand reißt), einen umsteckbaren Handgriff und eine Spindelarretierung (reduziert den Aufwand beim Scheibenwechseln), ein langes Kabel und sie sollte sich autmatisch abschalten, wenn's mal irgendwo hakt.

Habe mich bei den unterschiedlichen Herstellern (Metabo, Bosch, Festool und Makita) durch die Webseiten gewühlt und tendiere derzeit zum Modell "9565CV" von Makita.

Es handelt sich hierbei um eine 1400 Watt Flex mit 125mm Scheibe, Konstantelektronik (konstante Drehzahl), Sanftanlauf, ein sogenanntes "Super-Joint-System" zur Verhinderung von Rückstößen bei blockierendem Werkzeug und für ruhigen Lauf. Als Zubehör gibt es unter anderem einen "Superflansch" und eine "Flanschmutter". Ich denke mal, hierhinter

verbirgt sich das, was bei www.autoschruaber.de als Spindelarretierung bezeichnet würde. Das prüfe ich alledings noch, bevor ich zuschlage.

So sieht das Teil auf jeden Fall aus:

Neben Ebay gibt es noch diverse Online-Shops, wo man die Teile von diversen Herstellern zu unterschiedlichsten Preisen über's Internet kaufen kann.

Das Schweißgerät

Wenn ich die Stahlrohre dann erstmal zerflext hab, kommt der nächste Schritt: **Schweißen.**

Wie bereits bekannt hab ich noch nie geschweißt und auch in den letzten Wochen erst ein Bild davon gewonnen, welche Arten des Schweißens es überhaupt gibt und wie was ungefär funktioniert.

Geholfen dabei hat mir zunächst das Buch "Die Karosserie", erschienen im Motor Buch Verlag und erhältlich bei Amazon oder Buch.de.

Hatte es mir schon im Mai gekauft. Nachdem ich es damals erhalten habe, habe ich es tatsächlich einmal durchgelesen. Dabei hab ich kaum die Hälfte verstanden. In den letzten Tagen habe ich öfter mal reingeschaut und durch die bereits durchgeführten Arbeiten und Eure vielen Tipps, komme ich inzwischen echt gut damit klar und es hilft mir sehr.

Kann es auf jeden Fall weiterempfehlen.

Die Entscheidung

Es gibt, wie ich gelernt habe, diverse Arten zu Schweißen. Ich habe mich letztendlich für das MAG- (Metal Active Gas / Schutzgas) Schweißen entschieden.

Nach viel Rumsucherei und Vergleicherei habe ich die richtige Maschine für mich gefunden und gleich zugeschlagen. Es handelt sich um ein Schutzgas-Schweißgerät namens "Variostar 1500" von der Firma Fronius.

Fronius ist, wie ich nach und nach erfahren habe, mehr oder weniger Marktführer bei Schweißgeräten für die industrielle Anwendung und beliefert so ziemlich alle großen Automobilhersteller und Maschinenbauer in Deutschland. High Tech also. Eigentlich hat Fronius Leute wie mich (Hobby-Schweißter, bzw. blutige Anfänger) gar nicht als Zielkunden, doch, wie ich dann festgestellt habe, gibt es sogar Leute, die sich zur Reparatur ihrer

Mountain Bikes so ein Teil hinstellen. Die "Les Paul" unter den Schweißgeräten, sozusagen(, für die Gitarristen unter Euch).

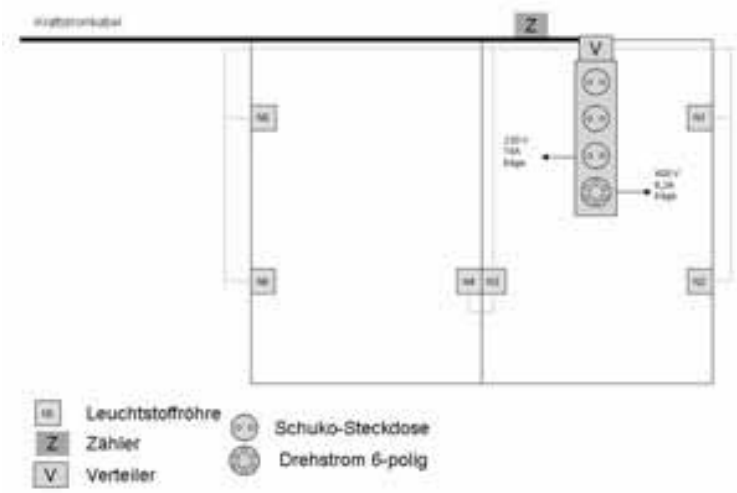
Auf den ersten Blick scheint das Ganze wohl etwas "oversized" für mein Vorhaben. Doch, seinem Preis wird das Gerät spätestens dann gerecht, wenn man es das erste Mal in der Hand hat und die diversen Funktionen nutzt, die ein Schweißgerät aus dem Baumarkt (auch ein teures) eben NICHT hat, und die einem Anfänger dann doch den Einstieg erheblich erleichtern.

Doch später dazu mehr. Das Gerät wird Anfang September geliefert.

Gierig nach Strom

Schweißen und Flexen – das bedeutet: Ich brauche Strom. VIEL Strom. Zukünftig möchte ich mir noch einen ordentlichen Kompressor zulegen und dafür benötige ich VIEL STARKEN Strom.

Ich setze mich also hin und fertige eine Skizze an:



Der Strom kommt aus dem Hauptstromkasten in der Werkstatt meines Vermieters.

Bevor ich damit irgendwas anfange wird erstmal ein Zähler (Z) eingesetzt, damit ich das ganze nachher vernünftig abrechnen kann.

Dann benötige ich einen Verteilerkasten, um diverse Leuchstoffröhren (für viel viel Licht) und alle anderen Geräte anzuschließen.

Für den avisierten Kompressor benötige ich eine Drehstromsteckdose und für das Schweißgerät eine mit 16 Ampere und einer "trägen" Sicherung abgesicherte Schuko-Steckdose (normale Steckdose).

Der Verteilerkasten soll noch weitere Steckdosen haben, an die ich bei Bedarf weitere Geräte (Schleifmaschine, Akkuschrauberakkuladegerät, Bohrmaschine, Radio, Lötkolben, etc.) anschließen kann.

Organisation

Prima. Das Konzept steht und ein Elektroinstallateur-Kumpel steht bereit, um mir bei der Installation behilflich zu sein. Ich freue mich extrem auf dieses Unter-Projekt.

Ein Termin mit dem Vermieter zur Besichtigung des Hauptstromkastens muß her. Ich rufe ihn an und spreche ihm mein Vorhaben auf die Mailbox. Wenige Stunden später habe ich eine Nachricht von ihm:

"Tut mir leid, aber das mit dem Starkstrom können wir nicht machen, weil Versicherung, weiterer Anschluss muss beantragt werden und überhaupt…"

WIE BITTE???

Ich traue meinen Ohren nicht und weiß nicht, ob ich lachen oder heulen soll. Jetzt komm ich echt ins Schleudern. In zwei Wochen kommt das Schweißgerät und ich stelle jetzt fest:

Ich kann überhaupt nicht schweißen, weil es keinen Strom gibt!

Auch das persönliche Gespräch mit dem Vermieter am nächsten Tag löst das Problem nicht.

Für eine derartige Installation müßte er wohl scheinbar eine zusätzliche Versicherung abschließen und ausserdem muß wohl tatsächlich jeder Starkstromanschluß separat beantragt werden.

Ich soll mich bitte mit meinem Nachbarn Peter verständigen und mich dann an die gleiche Leitung hängen, an der er hängt. Und zwar die, die in die Knie geht, wenn Peter Licht und die Kreissäge parallel laufen läßt. Da kann ich mir meine träge 16 Ampere Sicherung wohl in die Haare schmieren...

Mann mann mann. Und was mach ich jetzt???

Erstmal weiter schrauben

Es hilft nichts. Irgendwie wird sich alles schon noch zum Guten wenden und so stürze ich mich in die Arbeit.

Erstmal montiere ich meine neue Werkbank, die ich über ein Berliner Kleinanzeigenheft von einme sehr netten "Eddi" günstig erstanden habe. So hab ich wenigstens schon mal eine Arbeitsfläche zum Schweißen, wenn's denn irgendwie mal mit dem Strom klappt. Den roten Stuhl wollte mein Nachbar Peter gerade auf den Sperrmüll werfen. Ich rette ihn vor der Entsorgung.

Heute sind der Kühler und die Batteriehalterungen an der Reihe.

Eigentlich ist das gar keine große Arbeit, doch die Schrauben der Batteriehalterungen sind rostig, lang und sitzen ordentlich fest und an ein paar Stellen ist's ne ordentliche Fummelei überhaupt an die Schrauben ranzukommen.

Unter anderem dort, wo irgend so eine komische Leitung von den Bremsflüssigkeitsbehältern runter zur Batteriehalterung läuft…

Auch der Antrieb für die Seilwinde ist mit der Batteriehalterung verschraubt…

…besser, WAR verschraubt.

Die Ausbeute: Schrauben…

und große, grobe Teile

Nichtsdestotrotz sind wir schon wieder ein ganzes Stück vorangekommen. Der Motor ist so gut wie freigelegt. Mann, ist das ein fettes Teil.

Wenigstens brauch ich zum Schrauben keinen Strom. Naja, eigentlich doch. Ohne die Stromleihgabe von Robert (Sohn von Peter) hätte ich heute überhaupt nicht arbeiten können.

Langsam wird's also echt eng. Die Tage werden kürzer und es wird schon früher dunkel. Mal schaun, wie es weiter geht.

Feste die Daumen drücken, o.k.?!

Tag 18: Kabel und Radkästen

Neuer Tag, neues Glück. Ich mache mich an die Arbeit und blende die "Starkstrom-Problematik" weitestgehend aus.

Weitestgehend, denn beim Öffnen der Garagen fällt mein Blick unweigerlich auf die Türe, hinter der sich der Grund verbirgt, warum das mit dem Starkstrom in nächster Zukunft wohl nichts geben wird.

Ich habe also weiterhin weder Starkstrom noch "normalen" Strom. Also bleibt mir nichts anderes übrig, als Tätigkeiten durchzuführen, bei denen ich keinen Strom brauche: **Putzen**

Vor einigen Wochen hatte ich das Kühlwassser-Expansionsgefäß außen von einer millimeterdicken Schmutzschicht befreit. Der Dreck innen drin hielt allen Versuchen mit "Cillit Bang" (was für ein schräger Produktname) und den anderen Mittelchen stand.

Also wird heute auf ein japanisches Hausrezept zurückgegriffen, um den Innenraum des Behälters zu reinigen. Mit Eierschalensplittern.

Das Rezept:

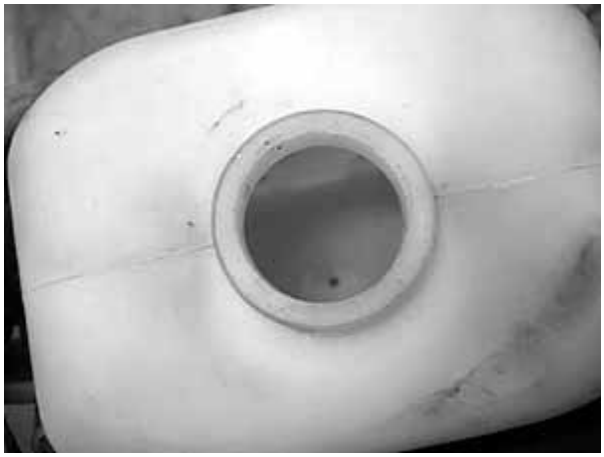
Man gebe sich den totalen Eiweißschub in Form von hartgekochten, gerührten, gespiegelten oder weich gekochten Eiern zum Frühstück (mindestens 5 Stück) und hebe die Eierschalen auf. Alternativ bietet sich hier auch ein guter Zeitpunkt, um den Inhalt der Eier, die in einer "Eierlaune" gekauft aber dann doch nicht gegessen wurden und im Kühlschrank das Verfallsdatum weit überschritten haben, zu entsorgen.

Die Eierschalen werden mit der Hand zerrieben und die ungleichmäßig großen Splitter bilden dann ein optimales "Naturschleifmittel".

In Kombination mit ein bisschen Wasser, Spüli, Cillitbang oder sonstigen Reinigern werden die Schalensplitter in das zu reinigende Gefäß gegeben und dann wird ordentlich geschüttelt, bzw. das Behältnis so hin und her bewegt, dass die Schalen jeweils über eine der Innenflächen schleifen.

In der Familie, bei der ich das "Verfahren" in Japan kennen gelernt habe, wurde es eingesetzt, um Kaffeereste aus Kaffeekannen oder festgebackene Reste aus Kochtöpfen oder Pfannen zu beseitigen.

Doch auch für "Expansionsgefäße" mit einem schmierigen Gemisch aus Kühlwasserrückständen, Öl, Schmutz und Fliegenbeinen erzielt es das gewünschte Resultat.



Der Behälter ist nun auch von innen piekfein sauber:

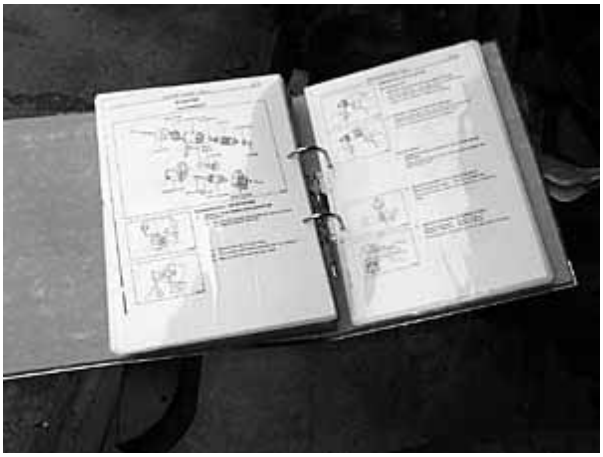
Mein Tipp an alle: Eierschalen in Zukunft immer aufheben. Je mehr man davon hat, desto besser.

Genug geputzt

Jetzt wird wieder geschraubt.

Ich mache weiter im Innenraum. Heute stehen die Radkästen auf dem Plan. Da einige der Stromleitungen über den, bzw. entlang der Radkästen verlaufen, muss einiges erstmal abgestöpselt werden. Alle Kabel, die ich "abstöpsel" werden mit einem Etikett beklebt, welches mir sagt, um welches Kabel es sich hier handelt.

Gleich beim ersten Kabel stehen mir die Fragezeichen im Gesicht. Was ist das für ein Klotz, zu dem eine Abzweigung des Hauptstromkabels auf der Fahrerseite führt. Hier ist Selbsthilfe angesagt.

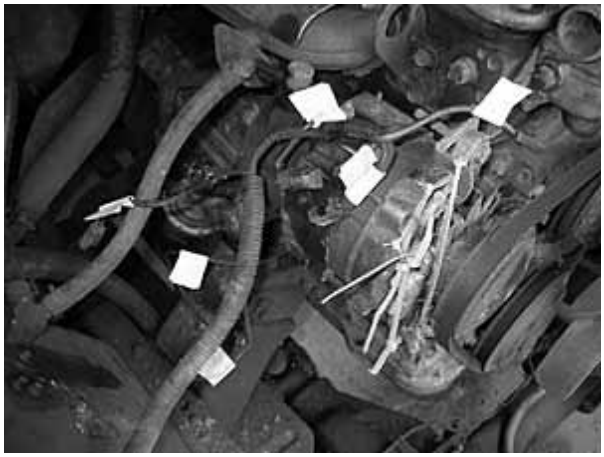


Vor knapp drei Jahren, als ich meine ersten Schraubversuche an dem Wagen gewagt habe, hatte ich mir mal ein komplettes Handbuch irgendwo im Internet runter geladen. Um ölverschmierte und zerfledderte Seiten, wie ich sie bis dahin bei meinem Elektro-Schaltplan schon erlebt hatte, künftig zu vermeiden hab ich mir die Arbeit gemacht und jede Seite des Handbuchs einzeln eingeschweißt. So kann ich ohne weiteres jede Seite auch mal einzeln herausnehmen und neben die aktuellen Arbeiten legen und Schmutz und Öl kann ich einfach wieder abwischen.

Auch wenn ich damals bestimmt 2 Stunden mit dem "laminieren" verbracht habe, kann ich diesen Aufwand nur jedem Schrauber empfehlen, der irgendwo Zugriff auf ein A4 Laminiergerät hat. Bzw. einfach mal bei Ebay reinschauen, da gibt's die Dinger relativ günstig.

Kurz also in meinem laminierten Handbuch nachgeschlagen finde ich raus, dass es sich bei dem "Klotz" um den Starter handelt. Wieder was gelernt.

Das Starterkabel wird also entfernt und alles, was sonst noch so bei der Demontage der Radkästen im Weg ist. Alle Kabel werden fein säuberlich beschriftet:



Dann kommen die Radkästen an die Reihe. Ganz schön schwere, grobe Teile… Die roten Teile oben (hinterer Radkasten auf dem Photo) sind tatsächlich mit einer extrem biestigen schwarzen Masse mit den Radkästen selbst verklebt. Denke da muss mal ein Heißlutföhn dran, um die Teile voneinander zu trennen.

Denke aber auch mal, dass das, was "Schlosser" gesagt hat hier zutrifft und ich die Teile beim Zusammenbauen wieder verklebe auch wenn's nicht original ist.

Damit sie beim rumräumen nicht unnötig verkratzen entferne ich heute auch gleich die Landcruiser-Embleme und poliere Sie mit Tuch und Rasant.

Der Ventilator für die Innenraumbelüftung ist heute auch an der Reihe. Das Dichtungsmaterial bröckelt schon weg, wenn man es nur anschaut…

Auf jeden Fall sind wir heute wieder ein ganzes Stück weitergekommen. Der Motorraum ist von der gesamten Verkleidung befreit.

Und es sind wieder einige demontierte Teile hinzugekommen…

Alles in allem bin ich mit dem Ergebnis des heutigen Tages sehr zufrieden. Wenn ich demnächst noch Strom habe, kann ich endlich auch mal wieder ein paar Nachtschichten einlegen…

Tag 19: Es werde Licht

Nach dem "herben Rückschlag" der vorletzten Woche habe ich mich entschlossen, das Thema Strom nun proaktiv anzugehen und das ganze selbst in die Hand zu nehmen. Unter diesem Vorzeichen beginnt also Tag 19.

Im Baumarkt

Gemeinsam mit meinem Kumpel mache ich mich auf den Weg zum Baumarkt. Dort wird erst mal RICHTIG eingekauft. Und zwar alles, was wir für eine vernünftige und ausreichende Verstromung des Experiments benötigen.

Auf der Einkaufliste stehen, bzw. die Kasse passieren:

-4 Doppelsteckdosen
-50 Meter Kabel
-7 Neonröhren (5 x Feuchtraum, 2 x Normal)
-Blechschrauben
-5 16 Ampere Sicherungen (träge)
-Beutel mit Verteilerkästchen
-Sicherungskasten
-Kabelverbinder
-Beutel Kabelrohre

und diverser weiterer Kleinkram.

Aua aua. Die ganze Geschichte mit dem Experiment geht so langsam aber sicher richtig ins Geld und ich darf überhaupt nicht daran denken, dass ich noch kein einziges Ersatzteil gekauft habe, sondern lediglich einen Haufen Kohle in die Beschaffung von Ausrüstungsgegenständen, Werkzeug, Hilfsmitteln, Garagenmiete und jetzt auch noch in eine komplette Elektro-Anlage reinschaufel. Da werd ich wohl demnächst mal ordentlich auf die Bremse treten müssen…

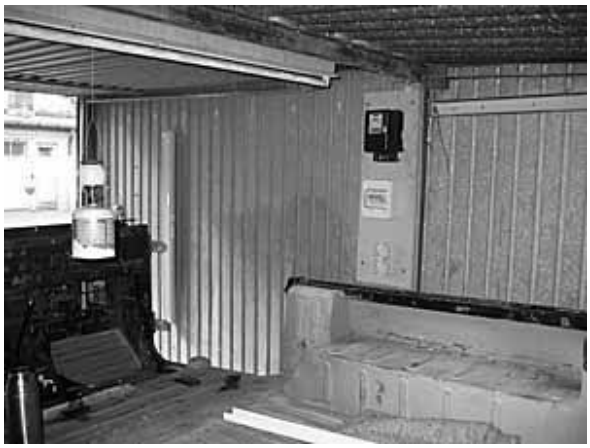
Nach der Baumarkt-Aktion hat mein Kumpel noch andere Dinge zu erledigen und so mache ich mich daran, die Garagen für die Elektroinstallation vorzubereiten.

Schrottentsorgung

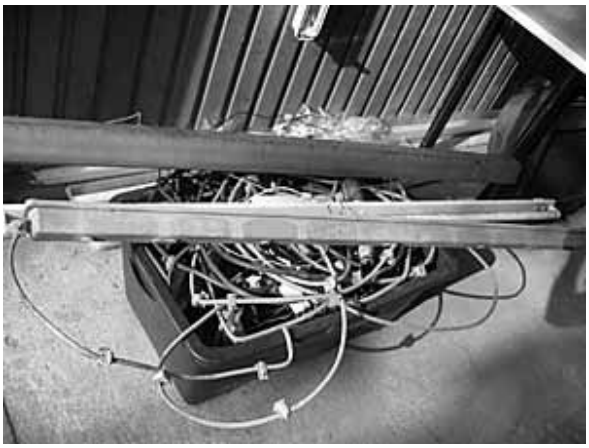
Als erstes werden die diversen alten Leitungen entsorgt.

Beim Entfernen der alten Leitungen kommt einiges an Kupferschrott zusammen.

Dann werden die Neonröhren, Steckdosen sowie ein Brett mit Stromzähler und Sicherungskasten montiert.



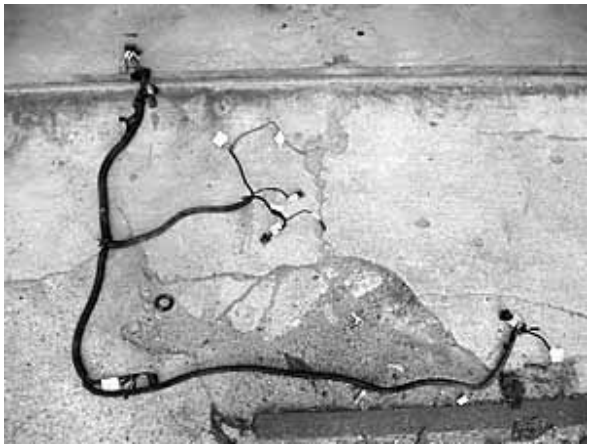
Gemeinsam mit den alten Neonröhren und dem Seilwindenseil lohnt sich so langsam aber sicher die Fahrt zum Schrottverwerter.



Nach den Arbeiten an den Garagen widme ich mich wieder dem eigentlichen Objekt.

Kabelbaum, Lenksäule und Heizung

Ich bleibe erstmal beim Thema Strom, wende mich den Kabelsträngen in Motorraum und Cockpit zu…

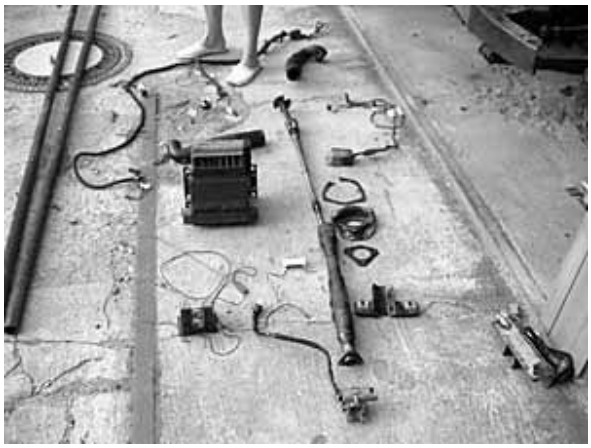


und fördere den ersten grösseren Teil des Kabelbaumes zu Tage. Alle Kabelenden (Frontscheinwerfer, Blinker, Hupe, Lichtmaschine, Ventilator, Öldruckmesser, Kühltermperaturmesser, Starter-Relais, etc.) werden fein säuberlich mit einem Etikett versehen, sodass ich später weiss, wo was hingehört.

Sieht trotzdem ganz schön chaotisch aus, was?

Als nächstes sind die Lenksäule und die Heizung an der Reihe.
Es kommt mal wieder ganz schön was an abgebauten Teilen zusammen und die Komplexität nimmt weiter stetig zu.

Mannomann. Ob ich das alles am Ende wieder zusammenbekomme?



Am besten gar nicht dran denken und erstmal alles sauber zusammenpacken und "archivieren". Aus den Augen aus dem Sinn.

Safety Measures

So wie es aussieht habe ich dann doch in absehbarer Zukunft Strom zum Schrauben und Flexen. Da kann es sicherlich nicht schaden, endlich auch entsprechende "Safety Measures" einzuführen.

Insbesondere, nachdem mir mein Kumpel von einem Bekannten erzählt hat, der irgendeinen Wagen mit viel Aufwand in Stand gesetzt hat und bei Schweißarbeiten dann in Brand gesteckt hat. Feuerlöscher, Wasser oder Sand: Fehlanzeige. Und so ist die komplette Garage samt Inhalt abgebrannt.

Also mach ich mich nochmal auf dem Weg zum Baumarkt und besorge einen Feuerlöscher und einen Verbandskasten.

Beides wird sichtbar und in greifbarer Nähe montiert, bzw. positioniert. Der Feuerlöscher an der Garagen-Mittelwand…

Und der Verbandskasten oben aufs Regal, gleich neben meiner Regenwasserauffanganlage (ja, mein Dach ist undicht – das nächste Nebenprojekt…)

Tag 20: Und es ward Licht

Ein großer Schritt voran

Wie bereits berichtet stand ein Haufen Zeugs bereit, um dafür zu sorgen, dass das Experiment endlich dem dringend benötigten Saft bekommt.

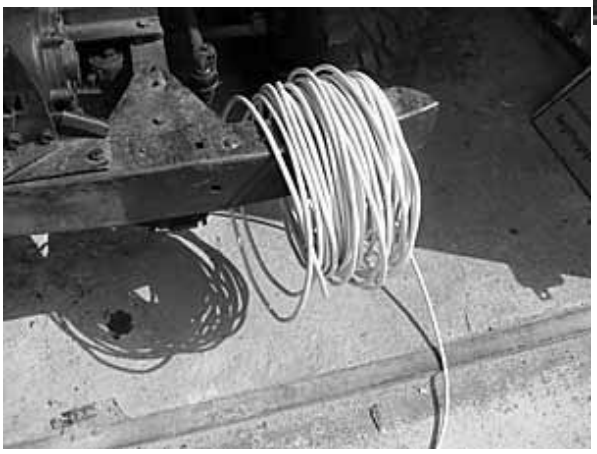
Aber der Haufen Zeugs nutz einem natürlich überhaupt nichts, wenn er am Garagenboden verteilt rumliegt. Alles muß fachkundig installiert und letztendlich auch an die Stromleitung angeschlossen werden.

Mein Nachbar hat mir freundlicherweise den Schlüssel für die Garage mit dem Stromanschluß anvertraut, sodass mein Kumpel und ich uns erstmal daran machen, die Stromquelle für die Anbindung vorzubereiten.

Die Kabellage hier in der Nachbarsgarage sah aus wie Kraut und Rüben und wir haben erstmal eine Verteilerbox und eine vernünftige Steckdose installiert.

Die Stromleitung rüber in meine Garage wird fein säuberlich durch ordentlich angebrachte Plastikrohre geführt.

50 Meter Kabel stehen für die Ganze Aktion bereit – und haben bis auf 30cm genau ausgereicht!



Der ankommende Strom wird erstmal durch einen eigenen Zähler geleitet – damit's nicht später Ärger mit den mir so wohl gesonnenen Nachbarn gibt, und wird dann über einen Sicherungskasten an die diversen Verbraucher (Neonröhren und Steckdosen) verteilt.

Man sieht: Hier wird gearbeitet.

Der Sicherungskasten wird montiert. Licht sowie einmal 4 und zweimal 2 Steckdosen sind separat abgesichert. Wenn also mal eine Sicherung durchknallt kann ich dennoch weiterarbeiten.

Mein Kumpel muß für ein Stündchen weg und ich nutze die Zeit, um ein bisschen demontierte Teile auseinanderzubauen.

Der Kühler ist ganz schön hinüber. Wenn man das Kühlergitter eindrückt zerbröselt es wie ein verbranntes Stück Pappe.

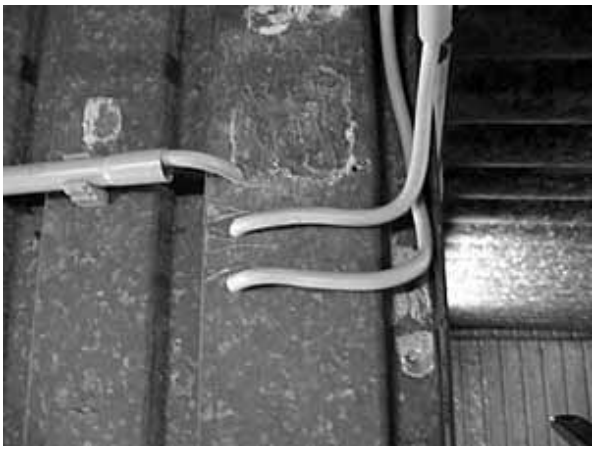
Die Kleinteile werden wie immer weggepackt.

Dann kommt mein Kumpel wieder und wir beenden unser Werk.

Pro Garage werden 4 Steckdosen montiert.

Alle Kabel laufen durch an die Wände montierte Plastikrohre.

Sämtliche Kabel werden fein säuberlich verlegt.



Dann kommt der große Moment. Die Sicherungen und der Lichtschalter werden umgelegt.

Und siehe da: **Es werde Licht**

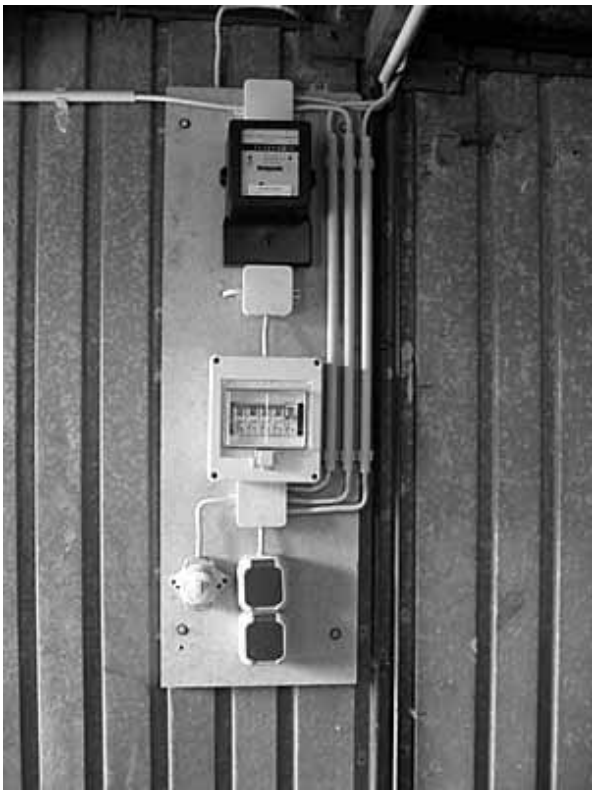
Der absolute Wahnsinn. Die Garagen sind dermassen hell, dass man fast eine Sonnenbrille tragen muß…

Alle Steckdosen funktionieren einwandfrei. Der große Tag ist also endlich gekommen. Kann es noch gar nicht richtig fassen. Nachdem mein Kumpel weg ist sitze ich mit einem Bier in der Hand auf meinem vom Sperrmüll geretteten roten Arbeitsdrehstuhl, bestaune die Installation und wundere mich darüber, was ich hier gerade aufziehe...

Tag 21: Der Ventilator

Das Experiment hat (endlich) Strom, und ich denke, dass das Thema mit der doch weitaus umfangreicheren Umsetzung als erhofft, nachhaltig vom Tisch ist.

Kommende Woche bekomme ich das Schweißgerät und dann wird sich letztendlich zeigen, ob die ganze Konstruktion bei starker Belastung trägt und ich wirklich einen finalen Haken an die ganze Sache machen kann.



Bevor ich mich heute an die eigentliche Arbeit mache, optimiere ich in gleißendem Neon-Licht noch ein bisschen an Lagerhaltung und "Ablagestrukturen" und schaffe mir am Arbeitstisch den nötigen Platz.

Dann werfe ich erstmal den (bisher nutzlos rumstehenden) Staubsauger an und sauge den Innenraum frei von Rostteilchen, Schmutz und insbesondere den kleinen Metallsplittern, die beim Bohren der Löcher für die Befestigung der Neonröhre am Garagen-Stahlträger abgefallen sind.

Die Flex

Bei meiner letzten Baumarkt-Tour für die Elektro Installation habe ich den Fehler gemacht, auf dem Rückweg, von Neugierde getrieben beim angrenzenden Werkzeug-Fachhandel vorbeizuschauen. Ich wollte "nur mal gucken" und bin 10 Minuten später dort dann allerdings mit ner Flex und diversem Kleinkram wieder rausgekommen.

Diese will natürlich jetzt sofort ausprobiert werden. Als erstes werden diverse

überstehende Blechschrauben an den Garagenwänden abgeflext, damit niemand mal dran hängen bleiben kann.

Anschließend knöpfe ich mir die Herd-Abdeckplatte vor, die ich beim Abliefern des alten Kabel-Schrotts aus dem Container beim Schrottverwerter gefischt habe. Das Ding soll meine Unterlage fürs Schweißen werden, doch vorher müssen 2 Seitenkanten abgeschnitten und der ganze Lack entfernt werden.

Da kommt Freude auf. Der Winkelschleifer macht ordentlich Alarm (Gehörschutz wird die nächste Anschaffung) und ein Funkenregen prasselt auf meine Overall-bewehrten Beine nieder. Die Kanten sind schnell abgeschnitten. Macht auch richtig Bock!

Beim Lack-Entfernen tue ich mich etwas schwer, da ich entweder nicht den richtigen Winkel hinbekomme oder es einfach normal ist, dass man mit der Flex immer nur ca. 2-3 cm breite Streifen vernünftig erwischt und entlackt.

Denke, hier wäre ein Excenter-Schleifer die richtige Wahl, doch das Budget ist inzwischen am Limit angelangt und ich muß schauen, wie ich improvisiere.

Willkommener Besuch

Zum Glück bekomme ich eine Gelegenheit diese blöde Arbeit vorerst einzustellen, nämlich Besuch von einem BJ-Fahrer, den ich neulich zufällig bei der Begutachtung eines am Straßenrand stehenden Landcruiser BJ 45 (die lange Version von meinem BJ 42) kennengelernt habe. "Ach Du bist der mit dem Experiment" waren seine Worte und heute ist spontan vorbeigekommen.

Wir haben eine ganze Weile gemeinsam gefachsimpelt und er hat mir unter anderem erzählt, wie er seinen Wagen mal für einen Filmdreh verliehen hatte. Für eine Szene wurde ein Braunbär auf dem Beifahrersitz gesetzt, der bei dieser Gelegenheit dann prompt ein riesten Stück aus dem Amaturenbrett rausgebissen hatWas es nicht alles gibt...

Interessant war, beim Begutachten seines BJ wieder ein paar neue Details zu entdecken, die es beim meinem Wagen nicht (oder nicht mehr gibt). Dazu gehören zum Beispiel die kleinen Schalter an den Türen, die die Innenraumbeleuchtung beim Türen öffnen automatisch anschalten.

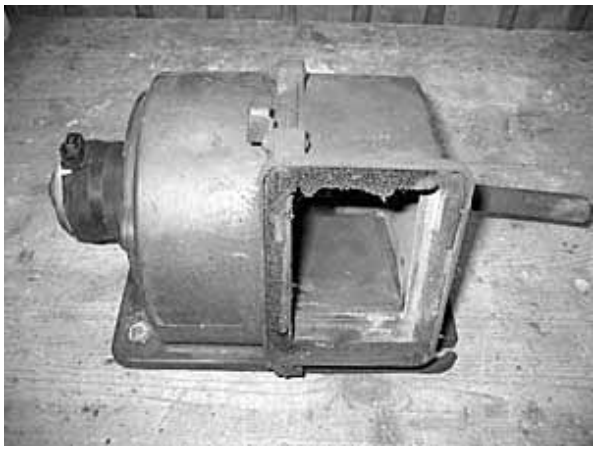
Frage: Gab's auch welche ohne oder fehlt das tatsächlich beim meinem?

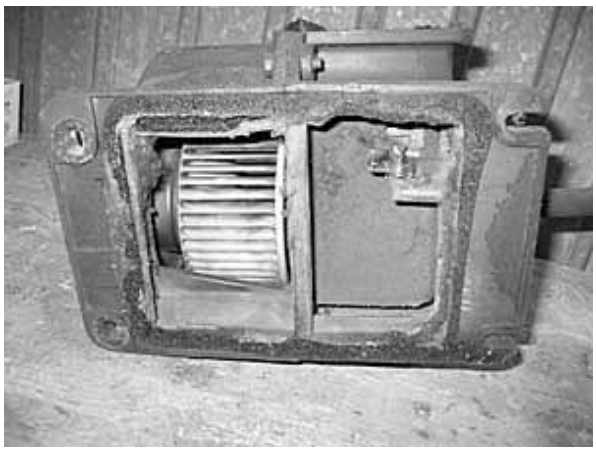
Die kleine "Reling" oben hinten habe ich so auch noch nicht gesehen.

Jetzt aber an die Arbeit

Damit sich nicht irgendwann ein Haufen von Teilen auftürmt, die alle behandelt werden wollen, knöpfe ich mir einzelne Komponenten immer mal wieder zwischendurch vor. So heute den Lüftungsventilator für die Innenraumbelüftung.

Wieder mal ein ordentlich verschmodderter und verölter Klotz…





Das Ding wird in seine Einzelteile zerlegt. Entgegen den geäußerten Ratschlägen bezüglich "never touch a running system" schraube ich von dem Ding ab, was abzuschrauben geht.

Als ich den Motor öffne springen mir zwei Federn entgegen und ich kann trotz intensiver Begutachtung nicht feststellen, wo die mal gesessen haben sollen. Na super. Soviel zum Thema: Das hätte ich mal lieber bleiben lassen sollen.

Nach der Demontage mache ich mich daran, die alten, extrem maroden, Isolierbandreste abzupulen.

Dabei helfen sollte mir eigentlich ein Skalpell, das ich irgendwann mal im Vorbeigehen bei "Mäc Geiz" gekauft hatte.

Hatte damals gedacht, dass man mit einem billigen Skalpell eigentlich nichts falsch machen kann.

Weit gefehlt. Schon nach wenigen Handgriffen ist das Ding im Eimer. Kein Wunder. Der Teil, der ins Gewinde des Griffes geschraubt wird, ist aus Plastik.

Ich fühle mich in meiner Einstellung bestätigt, in der Regel lieber ein bisschen mehr Geld auszugeben, und gleich was vernünftiges zu kaufen. So verhindert man nämlich in der Regel Reinfälle wie diesen hier. Wie der Vater meiner Freundin immer sagt: "Billig gekauft ist zweimal gekauft.

Der Ventilator selbst hat ordentlichst Staub angesetzt.

Das letzte verbaute Teil wird entfernt,…

und ich widme mich erstmal dem Herzstück des Ventilatorblocks.

Insgesamt hole ich von dem ganzen Ventilations-System im trockenen Zustand eine ganze Menge bröseligen Dreck runter.

das ganze Zeug wird erstmal in Wasser (ja ich habe auch Wasser!) und Reinigungsmittel eingelegt…

Heart of the Block

Dabei finde ich auch heraus, wo die beiden Federn hingehören. Sie waren dazu da, die Kohle-Klötzchen, die in so einer kleinen Messing-Führung saßen, nach vorne an den … (keine Ahnung, die das Ding heißt) zu drücken. Mir fällt ein Stein vom Herzen und ich werde wieder zuversichtlich, alles wieder zusammenzubekommen.

Ich begutachte das Etwas, von dem ich nicht weiß wie es heißt und was es tut und stelle dabei fest, dass es sich möglicherweise um eine High-Tech Gebetsmühle handeln könnte.

Ich schlage schnell bei Google nach und stelle fest, dass ich Recht habe und hier tatsächlich eine tibetanische Gebetsmühle verbaut wurde…:

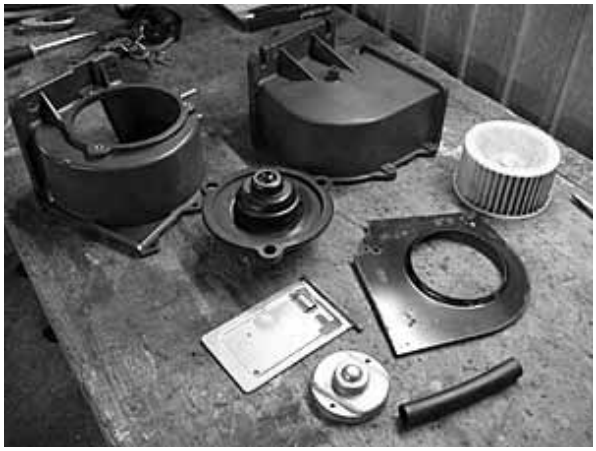
Oder aber auch nicht. Mal im Ernst, was das Ding macht kann ich mir schon irgendwie vorstellen.

Über die Kohlestückchen wird Strom auf den oberen Teil dieser "Gebetsmühle" gegeben.

Im unteren Bereich wird ein Magnetfeld oder sowas aufgebaut, dass gegen das Magnetfeld der Magneten in der Kunststofffassung arbeitet und das ganze fängt an zu drehen und dreht den Ventilator.

Stimmt das so in etwa? Was passiert hier genau? Wie heißen die einzelnen Teile?

Arbeitsergebnis



Die eingeweichten Teile werden ordentlich abgeschruppt. Dabei helfen mir wieder mal die Zahnarztpinzette und die diversen Rostlöser und Reinigungsmittelchen.

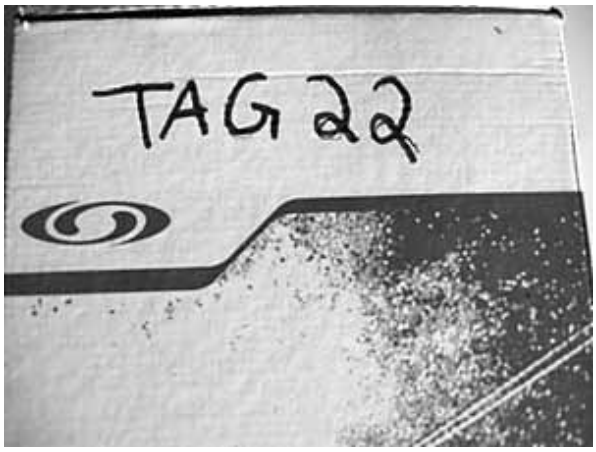
An der Messingklappe (rechteckiges glänzendes Teil) mußte ich besonders lange achern, um die ganzen Klebereste zu entfernen. Nachdem ich alles an Zeug durchgetestet habe kann ich sagen, dass Silikonentferner mit Abstand zum besten Ergebnis führt.

Jetzt muss ich ein paar kleinere Teilchen (Kohleblöckchen) und Schrauben nachkaufen und dann kann ich das Ding wieder zusammensetzen.

Tag 22: Heizung und Lüftung

Die Flex – Teil 2:

Bevor das Schweißgerät geliefert wird, muss die Schweißunterlage fertig werden. Beim letzten Mal hatte ich damit begonnen, eine alte Herd-Abdeckung zu entlacken. Die schmalen Streifen, die ich mit der Flex fabriziert hatte schrieen meiner Meinung



nach einem Exzenterschleifer. Ich wurde von Euch eines Besseren belehrt und erfuhr im Rahmen der "Fragerunde von Tag 21", dass ein Drahtbürstenaufsatz für die Flex es durchaus auch tun würde.

Also bin ich wieder mal losgezogen, um mir einen solchen Aufsatz zu besorgen. Es standen zwei unterschiedliche Ausführungen zur Auswahl. Einer mit so komisch ineinander verdrehten, harten, und ein fächriger mit etwas weicheren Borsten. Wie man am Bild unten sieht habe ich mich für den fächrigen entschieden.

Eine Fehlentscheidung, wie sich herausstellte, denn der Aufsatz hat gerade mal gar nichts an dem Herdabdeckplattenlack ausrichten können und den eher gestreichelt als ordentlich rangenommen.

Also musste ich jetzt doch auf die normale Flex-Flächerscheibe zurückgreifen und hab das Ding halt konventionell entlackt.

Anschließend wird die blanke Platte noch auf die Werkbank verschraubt und fertig ist mein künftiger Schweiß-Arbeitsplatz.

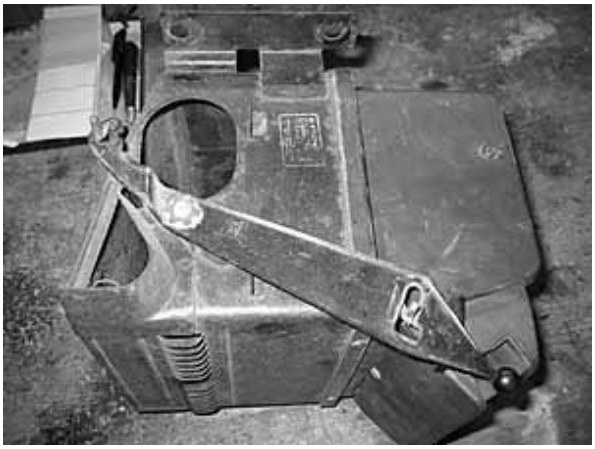
Mein Freund der Regen

Bei der anschließenden Inspektion meiner Regen-Auffang-Anlage stelle ich fest, dass es hier tatsächlich an der Zeit ist die Ursachen am Schopf zu packen, anstatt die Auswirkungen zu bekämpfen. Dabei entsinne ich mich eines Kommentars der letzten Woche: "Du sollst den Wagen restaurieren und nicht die Garagen." Recht hat er, doch wird mir hier wieder mal nichts anderes übrig bleiben, als – im Hinblick auf die anstehende Jahreszeit - demnächst mal etwas Teer aufzukochen, aufs Dach zu klettern und die diversen Löcher zu flicken.

Weiter im Text

Letztes Mal hatte ich mir den Ventilator für die Innenraumbelüftung vorgeknöpft – danke übrigens für die vielen extrem hilfreichen Kommentare – und fahre heute mit dem Innenraum Heiz- und Lüftungssystem fort.

Bevor es ans Auseinander bauen geht, schieße ich erstmal diverse Bilder von dem Teil, um nachher die diversen Schräubchen und Federn wieder an die richtige Stelle zu bekommen.



Das Herzstück, der Innenraum-Mini-Kühler, sieht so aus, als hätte es seine besten Jahre wohl hinter sich, muss voraussichtlich ersetzt werden und landet auf dem Haufen der Einkaufslisten-Teile.

Die Einzelteile werden in der Reihenfolge der Demontage samt Schräubchen und Kleinteilen aufgereiht und abgelichtet.

Dann geht's an die Teilereinigung. Beim Entschlacken der Metallteile hilft der – ebenfalls auf Eure Ratschläge hin gekaufte – Messing-Bürstenkopf für die Bohrmaschine. Der bewirkt tatsächlich kleine Wunder und die Metallteile werden mit relativ geringem Aufwand blitzblank.

Leider habe ich noch keinen Kompressor, um hier gleich mit Klarlack, bzw. Grundierung drüberzuduschen, sodass ich mir erstmal mit Rostlöser helfe und die Dinger für die Zwischenlagerung einfette.

Beim Entfernen der Klebereste von den Lüftungsklappen helfe ich mir vorerst noch mal mit dem Teufelszeug von Silikonentferner. Werde hier wohl demnächst mal den Ratschlag von "Kart" befolgen und ne Dose/Flasche Dichtungsentferner organisieren.

Das Werk ist vollbracht. Alle Komponenten sind von Öl, Dreck und Kleberesten befreit. Lediglich das Haupt-Gehäuse habe ich mir noch nicht vorgeknöpft.

Irgendwie ist es schon frustrierend, dass ich derzeit immer damit beginne etwas auseinanderzubauen, es zu reinigen, und es dann aber nicht gleich wieder zusammenbauen kann, weil irgendwelche Teile, Werkzeug oder sonstiges fehlen.

Ich glaube, so langsam ist der Punkt erreicht, an dem ich mal loslege und schon mal ein paar Teile nachbestelle oder sonst wie organisiere.

Auf jeden Fall fehlt mir von den größeren Geräten noch ein Kompressor. Da ringe ich gerade mit mir, ob ein kleiner Kompressor reicht und ich ihn nur zum Grundieren oder Füllern von Teilen nehme, oder ob ich mir was Größeres hinstelle, um damit zumindest kleinere Teile mal sandstrahlen zu können. Dann bräuchte ich aber gleich noch eine kleine Kleinteil-Sandstrahlkabine. Außerdem sollte der Kompressor dann so um die 350 Bar Ausgabeleistung haben, das bedeutet ca. 90 Liter Kessel und möglicherweise Starkstrom…

Aua Aua. Der Rattenschwanz wird immer länger…

Tag 23: Die Schweißmaschine

Eines vorweg

Ich bekomme gerade so dermaßen viele Zuschriften von Euch, dass es nicht mehr möglich ist, jedes mal direkt zu antworten und zu sagen, wie sehr ich mich über die echt extrem hilfreichen Ratschläge, die Teile- und Materialspendenangebote und die motivierenden Kommentare freue.

Dies möchte ich hier einmal kollektiv und ausdrücklich zum Ausdruck bringen!

Einen Supertausendfachenvielenvielenherzlichen Dank also an Euch Alle an dieser Stelle und auf eine weiter so gute Zusammenarbeit.

Jetzt aber los:

Die Lieferung

Nachdem die Strom-Infrastruktur die erste Bewährungsprobe überstanden hat, kommt heute der Belastungstest.

Wie bereits vor einigen Wochen berichtet habe ich mich etwas am Markt umgetan und entschieden, beim Thema Schweißen "keine Gefangenen" zu machen und mir von vorneherein ein vernünftiges Gerät zuzulegen.

Bislang stand die Schweißmaschine im Lager des Herstellers bereit und hat wie ich auf den Tag gewartet, an dem sie endlich übergeben werden würde.

Heute ist es (endlich) so weit.

Kaum bin ich an der Garage angekommen, bekomme ich Besuch. Ein weißer Lieferwagen fährt vor. Was der wohl geladen hat kann ich unschwer an dem aufgeklebten Bild und der Aufschrift erkennen…

Auch wenn mein Gerät letztendlich nur die Mini-Ausführung der auf dem Wagen abgebildeten Schweißanlage ist, muss ich beim Ausladen doch ganz schön schlucken.

Zunächst wird erstmal die 78kg schwere Gasflasche mit einem Handkarren abgeladen. Dem folgt der rote Schweißdrachen:

Die Fronius VarioStar 1500:

Mannomann, was hab ich mir da für ein Monster ins Haus geholt…?

Schnell werden meine Zweifel zerstreut, als der Überbringer beginnt, mir die einzelnen Komponenten Stück für Stück zu beschreiben und die Funktionsweise zu erklären.

Zunächst die Gasflasche, allein die ist schon was Besonderes:

Üblicherweise verwendet man beim Schutzgas- (MAG-) Schweißen ein Gemisch aus Argon (ca.82%) und CO2 (ca.18%).

Das Gas ist dazu da, in dem Moment, in dem der Schweißdraht auf die zu schweißende Fläche tritt, und dabei ein Kurzschluss (der "Lichtbogen") entsteht, diesen "Kurzschluss" sozusagen im Zaum zu halten und dafür zu sorgen, dass das Metall nicht in alle Richtungen spritzt, sondern eben einen klaren Schweißpunkt oder eine klare Schweißnaht zieht und das Zeug sich im zu verschweißenden Metall sauber einbrennt.

Ein bisschen was spritzt allerdings beim normalen Argon-CO2-Gemisch immer noch. Es sei denn, in der Flasche ist auch noch Helium mit drin.

Und genau das ist hier der Fall.

Die Firma Air Products ist spezialisiert auf technische Gase und hat für das Schweißen mit höchsten Ansprüchen (in meinem Fall eher für das Schweißen mit Null Erfahrung) ein eben solches Gasgemisch im Angebot, dass neben den üblichen Komponenten noch einen bestimmten Anteil Helium enthält.

Das führt in meinem Fall dazu, dass für mich als Anfänger das Schweißen eben noch mal ein Stückchen einfacher wird, da Fehler allein schon durch die gezieltere Spritzereindämmung "verziehen" werden, ein besserer "Einbrand" erzielt wird und ich relativ schnell zu sauberen Ergebnissen komme.

Darüber hinaus kommen Schutzgasflaschen in der Regel oben "nackt" und man benötigt einen Druckminderer, um den entsprechenden Verbraucher, bzw. Schlauch daran anzuschließen.

Nicht so hier: Bei der Air Products ist der Druckminderer gleich mit integriert, sodass ich mir diesen als zusätzliche Anschaffung sparen kann.

Jetzt aber zum Gerät selbst

Hier erhalte ich eine umfassende Einführung.

Neben dem An/Aus-Schalter verfügt die VarioStar über 3, bzw. 4 Schaltregler.

1. (rechts oben): Spannungsstufen
2. (links unten): Drahtvorschub/Ampere
3. (links oben): "Schweißprogramme"
4. (Mitte): Zeitintervall

Der Regler "Schweißprogramme" hat 6 verschiedene Einstellungsmöglichkeiten:

1. Drahtvorschub:

Diese Einstellung ist dazu da, den Draht nach einem Spulenwechsel durch den Schlauch nach vorne zur "Pistole" zu fördern.

2. Zweitakt-Schweißen:

Hierbei handelt es sich um die Standard-Einstellung. Ich drücke den Knopf an der Schweißpistole und halte diesen gedrückt, solange ich schweiße.

3. Viertakt-Schweißen:

Hat man mal längere Nähte zu schweißen und keine Lust, den Knopf die ganze Zeit zu drücken, wählt man die Viertakt-Einstellung.

Man drückt einmal und das Ding arbeitet so lange, bis man den Abzug noch mal drückt. Dann hört das Gerät automatisch wieder auf.

4. Punktierzeit:

Hier wird's interessant. Man wählt "Punktierzeit" und stellt dann am Rädchen in der Mitte ein, wie lange das Gerät "bruzzeln" soll, wenn man den Abzug betätigt.

Hiermit sorgt man dafür, dass beim Punktieren alle Schweißpunkte einheitlich groß und stark gesetzt werden können.

5. Zweitakt mit Intervall:

Beim Schweißen hat man immer das Problem, dass das bearbeitete Metall sau heiß wird und sich gerne dabei dermaßen verzieht, dass man noch mal von Vorne anfangen kann (Ich meine: "Ganz von Vorne": Blech wieder raus, neues Blech zuschneiden…).

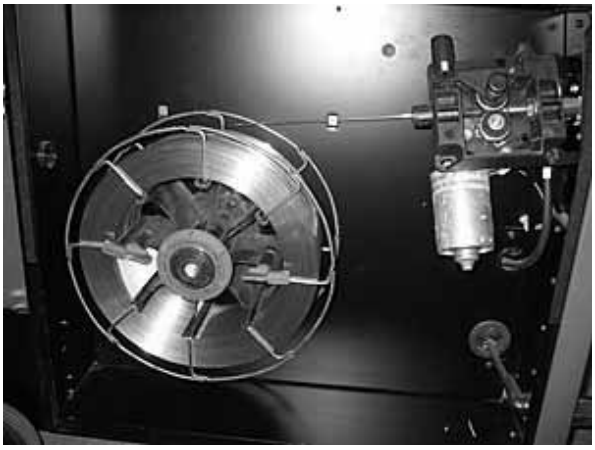
Dem schafft die Intervall-Funktion Abhilfe. Diese sorgt dafür, dass, wenn man den Abzug betätigt hat, das Gerät eine bestimmte Zeit Strom und Draht fördert, und dann automatisch eine kurze Pause macht. So kann sich die Schweißnaht kurz beruhigen und abkühlen, und weiter geht's. Feine Sache das.

6. Viertakt mit Intervall:

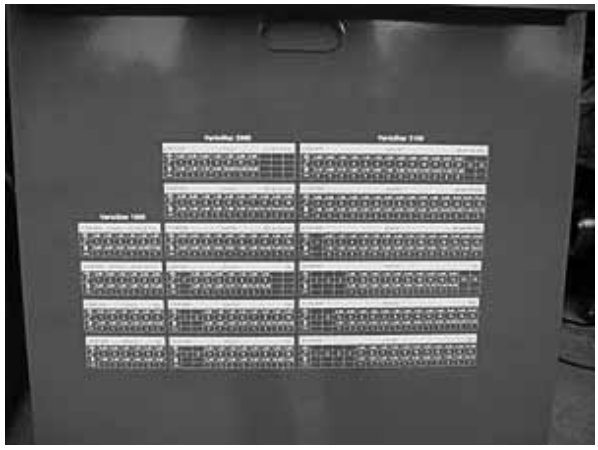
Hier passiert das gleiche wie bei 6., nur, dass man nur einmal am Anfang den Abzug betätigt, das Gerät loslegt, und man am Ende noch mal den Abzug betätigt, um das Schweißen zu beenden.

Genug Theorie

Ich habe zwar schon genug Theorie gehört und will jetzt endlich loslegen, doch vorher erfahre ich noch einige Details über den Schweißdraht und die Schweißdrahtführung…,



und, wie ich die Wertetabelle im Inneren des Gehäuses lesen muss. Hier ist aufgeführt, welche Einstellungen ich bei welcher Blechstärke verwenden muss. Nun denn, das kann ja nicht schaden…



Jetzt aber

Dann geht's aber endlich los. Oder auch nicht?

Vorgestern habe ich meinem Nachbarn Peter erzählt, dass ich ein Schweißgerät bekäme. Er lachte nur und wünschte mir viel Spaß. Wir hängen beide an der gleichen Stromleitung und als er vor ein paar Jahren mal versucht hat mit seinem Gerät dort zu schweißen tat's einen kurzen Knall und die Sicherung war raus.

Das fehlt mir natürlich gerade noch und ich schicke Stoßgebete in alle Richtungen, während ich den Stecker einstecke.

Ich schalte das Gerät ein…

…schnappe mir die Schweißpistole…

Der Mann von Fronius hat mir einige Übungsbleche mitgebracht und nimmt sich noch die Zeit, mir die gängigen Schweißmethoden zu zeigen und mir den einen oder anderen Tipp zu geben.

So lange der "Lehrmeister" da ist klappt das auch alles ganz gut. Doch nachdem er sich verabschiedet hat und ich für mich noch mit den restlichen Blechen weiter übe, klappt auf einmal gar nichts mehr.

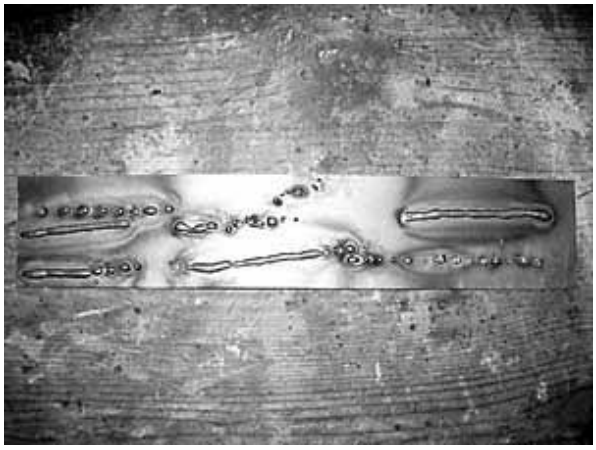
Der Draht kommt zu schnell, der Strom ist zu stark, ich schweiße Löcher in die Bleche, die Bleche verziehen sich, etc.

und tatsächlich:

ES FUNKTIONIERT!!!

Ich kann es gar nicht fassen, bin sau aufgeregt, doch es klappt.

Hier sind tatsächlich meine ersten Schweißversuche:



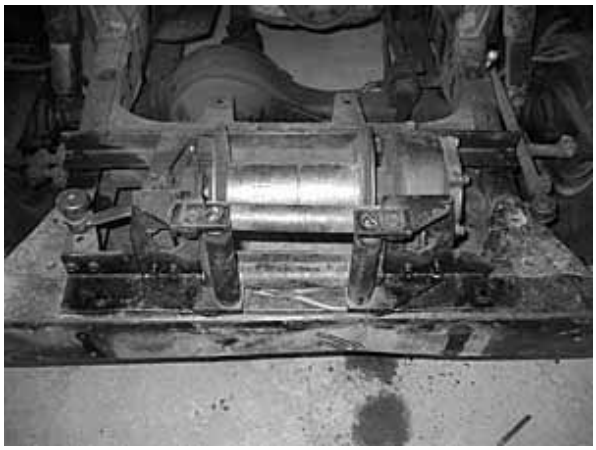
Ich schweiße Bleche stumpf aufeinander, überlappend, Kante an Kante und Blech hochkant auf anderem Blech und lerne die unterschiedlichen Funktionen des Gerätes live kennen:

Kurz bevor das ganze in Frust ausartet gehen mir zum Glück die Bleche aus, sodass ich die Überei mit gutem Gewissen auf das nächste Mal verschieben und mich wieder dem eigentlichen Objekt zuwenden kann.

Seilwinde und Stoßstange

So ist heute mal wieder die Front an der Reihe.

Dieser fette Block von Seilwinde stört mich schon seit längerem. Also ist das Ding heute fällig.



Ich bearbeite die Schrauben ordentlich mit WD40 und beschäftige mich dann eingehend mit der "Kurbelwelle", die meiner Meinung nach irgendwie auseinander gebaut werden muss, damit ich die Seilwinde davon trennen und rausnehmen kann.

Zuerst fummel ich mal die Sprengringe (rechts unten unscharf im Bild) raus und versuche herauszufinden, wie man da bitte schön irgendwas auseinander nehmen soll.

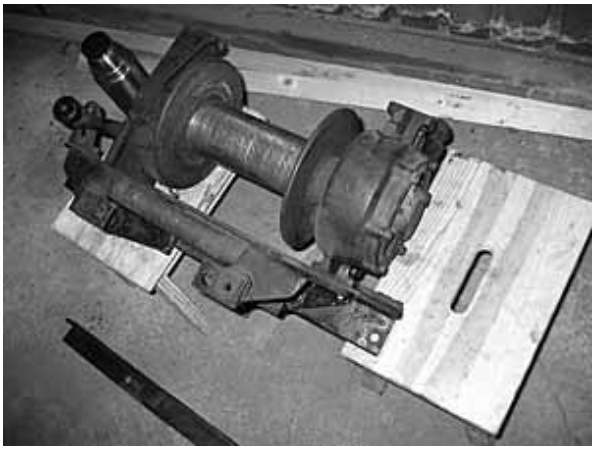
Auch bei genauer Betrachtung von unten sehe ich keine Möglichkeit das Ding auseinander zu nehmen, bis es "klick" macht (bei mir im Kopf) und ich sehe dass lediglich das ganze Gelenk von dem "zahnrädrigen" Kolben abgezogen werden muss.

Da hätte ich mir die Nummer mit den Sprengringen und der ganzen Fummelei echt sparen können. Nun denn, bin wenigstens schlauer als vorher.

Wie auch immer.

Die Stoßstange ist reif für den Schrott, also mache ich mir nicht die Mühe die extrem fest gerosteten Schrauben mühsam zu lösen, sondern gehe brachial mit der Flex ran.

Die Seilwinde krieg ich dann auch ohne weitere Komplikationen raus. Wiegt ordentlich, das Teil. Haste Recht gehabt, Rainer!



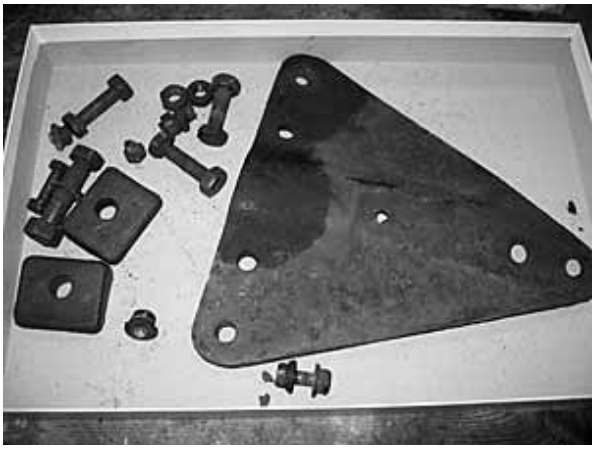
Die Stoßstange hat ihrem Namen in der Vergangenheit scheinbar alle Ehre gemacht. Die ist echt richtig fett verzogen.

Zum Glück ist mir das Ding nicht auf die Füße gefallen.

Bei meiner Flex-Session hab ich an einer Stelle nicht aufgepasst und mir ein Stückchen vom Rahmen vorne an der Stoßstange eingeflext.

Mal schaun, ob ich das wieder aufbauen kann…

Obwohl es heute eine ganz schöne Rumfurhwerkerei war, ist die Ausbeute an Schrauben gering, und noch sind einige beim Abschrauben abgebrochen.



Mir reicht's, ich mach Feierabend und werde heute Abend sicherlich vom Schweißen träumen…

Gute Nacht.

Nichtsdestotrotz sind wir wieder ein Stück weiter und das "Baby" ist wieder ein ganzes Stück nackter.