

Mehr als ein Projekt



**„Irgendwann einen eigenen Van zu besitzen,
das wäre wirklich das Allergrößte.“**

Ich glaube, es gibt nur wenige Dinge, die ich mir jemals so sehr gewünscht habe, und kaum Ziele, die ich so stur und ausdauernd verfolgt habe wie das Projekt „eigener Van“. Und Ausdauer, das weiß jeder, der auf der Suche ist oder war, die braucht's wirklich. Die Nachfrage ist in den letzten Jahren so stark gestiegen, dass es schwer ist, einen gebrauchten Camper oder Transporter zu einem fairen Preis zu erstehen. Eines Tages klagte ich deshalb meinem Vater frustriert mein Leid. „Die sind alle so hässlich und alt und teuer! Am liebsten würde ich einfach selber einen bauen!“ Doch ich selbst habe weder die Werkzeuge noch die Skills für so ein Unterfangen. Aber mein Papa bot mir seine Werkstatt an – und, noch viel wichtiger, seine Expertise. Beruflich baut er nämlich Häuser. Und was ist so ein Van schon anderes als ein winziges Haus auf Rädern?

Das Schönste an der Vorstellung, meinen Van selbst auszubauen, war die Tatsache, es mit meinem Vater zusammen zu machen. Nicht nur, weil ich es ohne ihn nie geschafft hätte, sondern auch, weil es unser erstes gemeinsames Projekt war. Meinen biologischen Vater lernte ich nämlich erst kennen, als ich 14 Jahre alt war - auch seine und damit meine Familie, mit der er auf Mallorca lebt und wo ich mit dem Van-Ausbau auch begonnen habe. Der Papa, von dem ich die Liebe zu Campingurlaube habe, ist ein anderer. Komplizierte Familiengeschichte, ich habe die Konstellation manchmal schon für Freunde aufgemalt, um sie zu erklären. Das würde jetzt zu weit führen, aber vielleicht kannst du jetzt zumindest nachvollziehen, weshalb dieses Projekt superwichtig, emotional und rundum großartig war.

Das perfekte Auto hatten wir schnell gefunden: einen Renault Master, 2,5 Meter hoch, 2 Meter breit und 5 Meter lang, in Weiß. Auch wenn ich dieses riesige Ungetüm seit dem ersten Tag wie ein Lebewesen liebe (ja, manchmal rede ich auch mit ihm), hat es keinen Namen. Ich hoffe, das macht mich nicht zur Rabenmutter!? Vielleicht finden wir ja irgendwann noch einen.

Nachdem ich einen groben Plan für Maße, Möbel und Materialien gemacht hatte, arbeiteten wir zwei Wochen pausenlos daran, den Transporter in ein funktionierendes Zuhause umzuwandeln. Stolz kann ich verkünden: Ich habe mir keinen einzigen Finger mit der Kreissäge abgetrennt, ich weiß jetzt, wie man Laminat verlegt, ich habe gelernt, was Nut und Feder sind - und noch ein paar Tausend Dinge mehr. Typischerweise sind beim Renault Master drei Sitzplätze vorn. Ich habe mich entschieden, auf einen davon zu verzichten - und dafür einen direkten Durchgang von der Fahrerkabine in den Wohnraum zu haben. Was soll ich sagen? Beste Entscheidung ever. Genauso wie Stehhöhe. Ich kann zwar in keine einzige Garage Hamburgs fahren und muss immer ein Auge auf die Höhenbegrenzungen bei Schranken, Waschanlagen und so weiter haben, aber das ist es mir allemal wert. Selbst mein sehr lang geratener Freund kann sich darin, ohne sich zu verbiegen, im Stehen umziehen oder kochen, wenn mal schlechtes Wetter ist. Trennwand, Sitzplätze, Stehhöhe, Heckklappe oder Flügeltüren, wie viele Fenster - was ist mir wichtig? Worauf kann ich verzichten? Brauche ich eine Außensteckdose? Will ich mit Gas arbeiten? Wie sieht es mit einer zweiten Batterie aus? Fragen über Fragen, deren Antworten man sich gründlich überlegen sollte, bevor man überhaupt einen Transporter zum Ausbau kauft. Erst dann kann es endlich losgehen.

Der Ausbau

TAG 1:

Der Boden

Wir machen es also wie beim Hausbau - auch dabei fängt man mit dem Boden an. Das ergibt Sinn, schließlich stehen nachher die Wände darauf. Eine Trittschalldämmung gleicht die unebenen Rillen im Boden aus und isoliert. Darauf kommt das Laminat - in meinem Fall in Ornamentfliesen-Optik. Die habe ich von Verwandten geschenkt bekommen, die damit ihre Wohnung ausgelegt und noch etwas übrig hatten - 6 Quadratmeter reichten für meinen Renault Master aus. Laminat in Fliesenoptik sieht supercool aus (meine Meinung), ist natürlich viel leichter als echte Fliesen und außerdem sehr pflegeleicht. Nicht nur, weil man den Boden easy abwischen kann, sondern auch, weil man auf so einem Muster Kratzer, Flecken und Schmutz nicht so schnell sieht. Ich habe gelernt, dass es bei Laminat wichtig ist, sogenannte Dehnfugen zu lassen, da sich das Material später noch etwas bewegt und ausbreitet. Ganz schön tricky war es, die Radkästen auszusparen. An beiden Türen haben wir unten an den Kanten noch eine Winkelschiene aus Alu angebracht, das sieht nicht nur viel besser aus, es schützt auch die Kanten.

TIPP: Wenn der Boden drin ist, sollte man ihn unbedingt abdecken, damit er beim nächsten Schritt nicht gleich Macken und Kratzer bekommt.



TAG 2 & TAG 3: **Unterkonstruktion und Dämmung**

Direkt an der Trägerkonstruktion, also auf der Karosserie, haben wir an den Blechwänden Holzleisten angeschraubt (15 mm dick, 50 mm breit). Wichtig: Den Verlauf der Streben von dieser Unterkonstruktion unbedingt ausmessen und genau notieren, damit man die massiven Stellen später noch finden kann. Denn wenn die Verkleidung erst einmal angebracht ist, weißt du nicht mehr, wo du zum Beispiel Möbel stabil anschrauben kannst. Danach haben wir sämtliche Hohlräume zwischen den Streben mit Platten aus Steinwolle ausgekleidet. Vorsicht: Steinwolle ist zwar ein tolles, natürliches Material, aber es ist wahnsinnig unangenehm auf der Haut. Deshalb solltest du unbedingt mit langen Ärmeln und Handschuhen arbeiten. Die Platten an den Wänden sind 60 mm dick, die an der Decke 30 mm - das ist prima, weil ich dadurch wenig Stehhöhe verliere. Außerdem hat es die Karosserie des Vans einfach so

vorgegeben, wie so vieles. Kleine Hohlräume wurden dann noch mit loser Wolle ausgestopft. Über der Isolierung haben wir eine Dampfbremse angebracht - das Material sieht in etwa so aus wie extra stabiles Packpapier. Wenn du natürliches Dämmmaterial wie Steinwolle verwendest, ist eine Dampfbremse enorm wichtig, da sie dafür sorgt, dass Feuchtigkeit vom Kondenswasser entweichen kann. Ansonsten kann es irgendwann zur Schimmelbildung in der Dämmschicht kommen.



TAG 4, TAG 5 & TAG 6:

Die Verkleidung

Je schmaler und dünner die Nut- und Federbretter für die Verkleidung des Vans sind, desto besser passen sie sich den Rundungen an. Ich habe welche aus unbehandelter Fichte gewählt (aka IKEA-Holz), 9 mm dick. Rund 18 Quadratmeter habe ich insgesamt für Decke und Wände gebraucht. Mit kleinen Holzschrauben habe ich die Bretter auf der Unterkonstruktion aus Holz angebracht und mit Clips (die sind bei Nut- und Federbrettern meistens dabei) ineinandergesteckt. So sind die Schrauben nachher nicht sichtbar. Hört sich easy an, ist aber eine aufwendige Arbeit, für die wir zwei ganze Tage gebraucht haben. Da Transporterwände niemals gerade, symmetrisch oder gleichmäßig sind, muss jedes einzelne Brett exakt zugeschnitten werden. Das dünne Holz ist zwar flexibel, splittert aber auch leicht, weshalb man es vorsichtig behandeln muss.