



EINGEPASST

Unter dem Motto „open your world“ produziert das Unternehmen **Tegos** 40 Kilometer nördlich des Bodensees **hochwertige Türen und Klappen**. Heute darf ich hier den Einbau von individuell angefertigten Türen verfolgen. Zwei Kundenpaare sind mit ihren Wohnmobilen angereist und freuen sich auf die hochwertigen Türen und die späteren Reisen mit ihnen.

Text & Fotos: Inge Gaebel

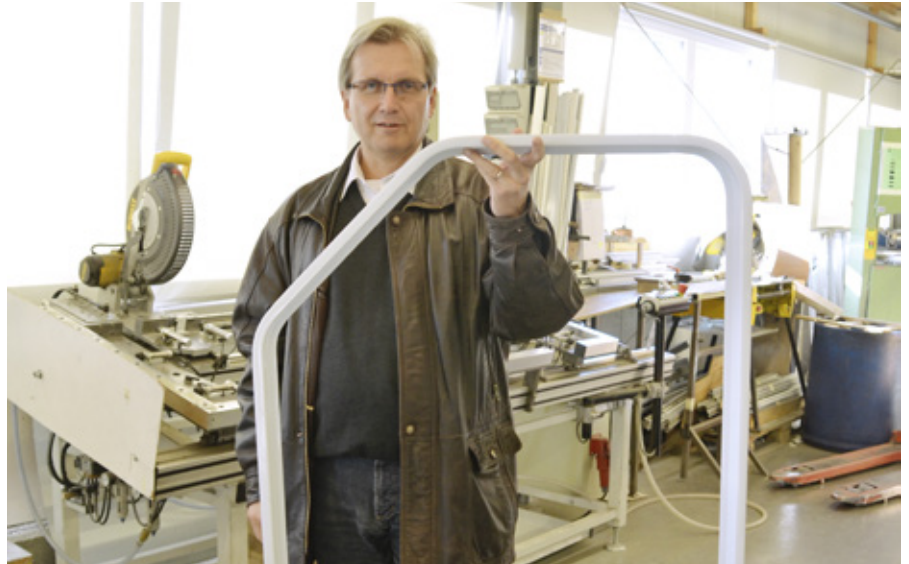
Tegos-Geschäftsführer Peter Müller führt mich zunächst durch die Produktion und zeigt mir die verschiedenen Stationen der schwäbischen 70-Personen-Firma. Aufwändige Arbeitsprozesse sind hier in der Serienfertigung

von Reisemobiltüren zu beobachten: Im Bereich der Metallverarbeitung werden Alu-Profile abgelängt und auf einer Biegevorrichtung in Form gebracht. Ober- und Unterhälften werden miteinander „gegrincht“, also miteinander verbunden. Weiter hinten werden vorgebogene

Griffe pulverbeschichtet, bei rund 160 Grad Celsius wird die Beschichtung im „Backofen“ eingebrannt. Im hinteren Bereich der Halle steht eine große Maschine mit Spritzdüsen. Hieraus strömt ein Zwei-Komponenten-Schaum, der zwischen die Innen- und Außenplatten



Passgenau und startklar für den Einbau



In der Tür- und Klappenfertigung sind alle Formen drin



Manchmal ein Job für den Elektriker – die Zentralverriegelung

gespritzt und am Ende auf 29 Millimetern Materialstärke einen Dämmwert erreichen wird, der mit der Dämmung einer Hauswand von circa 30 Zentimetern vergleichbar ist. An anderer Stelle werden Bestandteile von Türen vormontiert und Dichtungsprofile auf die Kante von Türrahmen gezogen. In einem Seitenraum stellen zehn Damen Kabelbäume her. Das ist eine Spezialität des Hauses, denn etwa 15 Prozent des reisemobilen Marktes werden mit Kabelbäumen von Tegos hergestellt. Auch die Pössl'schen Zuziehhilfen entstehen ausschließlich hier in Ostrach. Abschließend noch ein Blick auf die CNC-Fräse, auf der die fertig verschäumten Platten individuell und mit möglichst geringem Verschchnitt zu Türen und Klappen geschnitten werden. Beeindruckend ist zudem die riesige Tiefziehpresse, mit

welcher sich auch die Kunststoff-Innenverkleidungen der Türen im eigenen Haus herstellen lassen.

Insgesamt ist hier eine ungewöhnliche Fertigungstiefe zu sehen, kaum Teile werden zugeliefert, fast alles wird selbst produziert. Im Logistikbereich stehen versandbereit die Gitterboxen mit vorkonfektionierten Kabelbäumen, sie werden übermorgen bereits bei Dethleffs verarbeitet werden. Die Logistiker dort erfreuen sich an einer funktionierenden Just-in-time-Lieferung.

INDIVIDUELLE FERTIGUNG

Wir stehen nun vor einem Dethleffs Esprit 7150, Baujahr 2011, die alte Tür ist bereits demontiert. Das Ehepaar Wolff hat eine Premium-Tür mit bestimmten Details bestellt. Nicht mehr nur eine Ein-Punkt-Verriegelung, sondern eine

Verriegelung an zwei Punkten soll es sein, hinzu kommt ein Abus-Schloss. Dieses ist besonders leichtgängig, das alte Schloss hingegen ließ sich nur mit Mühe auf- und zuschließen. So wird die „Neue“ nach Fertigstellung besser gesichert sein und auch auf schlechten Straßenstrecken wirkungsvoller schließen. Weiterer Kundenwunsch: Die alte Zentralverriegelung war defekt, muss instandgesetzt werden, und die am heutigen Tag neu einzubauende Tür soll nun endlich mit der Zentralverriegelung der Fahrerhaustür zusammengeschaltet werden. Darüber hinaus wünschen die Kunden ein Fenster mit Rollläden in der Tür, was bei der alten nicht möglich war; denn dort waren auf der Innenseite Kunststoff-Fächer und -Ablagen installiert. Das bereits vorhandene Plisseeflieggitter wird von der vorherigen



Feintuning im Innenleben

Nutzung übernommen. Rund 1.800 Euro sind dem Kunden die Aufwertungen wert, inklusive Montage und allem Drumherum. Die Arbeiten dauern üblicherweise maximal 36 Stunden. Der Auftraggeber kann die Nacht in seinem Mobil entweder vor oder in der Halle verbringen; das hängt davon ab, ob die neue Tür schon provisorisch eingebaut werden konnte oder nicht. Auf jeden Fall steht ihm tagsüber ein Aufenthaltsraum zur Verfügung – mit Kaffee, Internet und allem, was das Herz begehrt. Die Wolffs reisten sogar von Hamburg bis an den Bodensee, um sämtliche Wünsche beim Spezialisten montieren zu lassen.

ANPASSEN FÜR DEN EXTREMFALL

Auf der anderen Seite der Halle gegenüber dem Dethleffs steht ein Rapido 9083DF Randonneur aus dem Jahr 2008. Warum soll hier eine neue Tür eingebaut werden? Für das Ehepaar Buttman steht im Vordergrund, dass das aufgewertete Modell langfristig gut und staubdicht schließen soll. Ferner geht es um Sicherheitsfragen, denn das

Paar verbringt die Winter häufig in Marokko. Ein Abus-Schloss und zwei Verriegelungen sorgen für Sicherheit und dafür, dass die Türe sich auch im harten afrikanischen Straßeneinsatz nicht verzieht. Weiter soll die neue Tür leise schließen, um Stellplatznachbarn nicht zu stören. Ein Fenster wird integriert, und wichtig ist auch, dass sie von innen fest verriegelt werden kann. Abschließend soll auch diese Tür in die Zentralverriegelung des Gesamtfahrzeugs integriert und zusätzlich an die bereits vorhandene Alarmanlage angeschlossen werden.

Bereits im Vorfeld wurden die Türen der beiden Kundenpaare bei Tegos vermessen und individuell nach den jeweiligen Wünschen vorproduziert. Hierfür wurde ein farblich zum Fahrzeugpassendes Blech von der Rolle gezogen und in eine Einspannvorrichtung Außen- und Innenfläche eingelegt. Abstandshalter aus Kunststoff sorgten für die korrekte Distanz beim Verschäumen der beiden Elemente mit einem feinzelligen PU-Schaum. Nun stehen sie als Rohlinge für den Einbau bereit.



Die Dichtung wird aufgezogen



Gut ausgefülltes Profil

DAUERHAFT DICHTIGKEIT

Die Arbeiten an beiden Reisemobilen sind sich ähnlich, also los geht's: Raus mit der alten Tür und Zarge. Hierfür arbeiten zwei Mitarbeiter am Austausch der Rahmen. Der alte wird aufgeschnitten und abgezogen, die Sikaflex-Klebereste werden gründlich entfernt – was für eine Popelei! An den Schnittkanten erkennt man als Unterfütterung einen ordentlichen Holzrahmen von Herstellerseite; der kann so bleiben, wie er ist. Der neue Rahmen wird angepasst: Was im Weg ist, wird mit dem Multischneider ordentlich ausgeschnitten und gesäubert, bis alles passt. Nachdem die Schließbleche angeschraubt sind, werden die Klebeflächen mit Waschbenzin gereinigt und der neue Türrahmen vorläufig eingepasst. Nun trägt ein Mitarbeiter mit der Druckluftpistole Klebmasse auf den Rahmen auf. Mit Sikaflex wird an den Stellen gearbeitet, an denen Kunststoff zu kleben ist, Terostat kommt an Holzklebeflächen zum Einsatz. So ist dauerhaft für Halt und Dichtigkeit gesorgt.



Bis auf die Innenverkleidung ist die Tür fertig montiert



Und fertig! Danke an das Team

Zu zweit geht es weiter: Der neue Rahmen wird in die Öffnung am Fahrzeug gepresst und von innen mit Klammern verschraubt. Darüber wird ein Dichtgummi auf die Zarge gedrückt, es enthält Metallklammern, die es fest am Platz sichern. Die äußere Lasche der Dichtung deckt alle Unebenheiten, Schrauben und Ansätze ab und kann nach Bedarf zurechtgeschnitten werden – so sieht die Tür von innen immer ordentlich aus. Die Stoßnaht wird im Bodenbereich ein bis zwei Millimeter länger abgeschnitten, als auf den ersten Blick erforderlich scheint. Damit sitzt das Dichtgummi auch langfristig auf Spannung, bleibt dauerhaft dicht und lässt keine Feuchtigkeit durch. Ein paar Hammerschläge ... und alles ist fest an seinem Platz. Auf zum nächsten Schritt: Die beiden Verriegelungsbügel an der Zarge werden eingerichtet, die Verkleidungen dazu angepasst.

FINGERSPITZENGEFÜHL BEIM JUSTIEREN

Parallel dazu baut Dietmar Holl an der Werkbank das Innenleben der neuen Türen zusammen. Was für eine Fummelei!

Da braucht es viel Geduld, bis alle Elemente eingebaut sind und vor allem die filigranen, von Hand zurechtgebogenen Zugfedern die Schließhebel genau im richtigen Moment öffnen und schließen.

Als ich ihm das nächste Mal über die Schulter schaue, beschäftigt er sich gerade mit der Elektrik. Da die alte Tür in diesem Fahrzeug bereits über eine Zentralverriegelung verfügte, liegen glücklicherweise schon Steuerkabel passend am Rahmen – allerdings enden dort nur zwei, die Tegos-Steuerung weist jedoch fünf auf. Schaltpläne gibt es vom Aufbauhersteller leider keine, also heißt es ausprobieren: anklemmen, testen, umklemmen ... bis alles korrekt angeschlossen ist. So kann schnell viel Zeit ins Land gehen, aber in diesem Fall wird das Problem recht zügig gelöst. Dennoch: Das Beispiel zeigt Unwägbarkeiten auf, die im Vorfeld kaum kalkulierbar sind. Denn solche Kabelsituationen lassen sich bei Auftragsannahme nur schwer abschätzen. Mit dem Kunden muss dann gegebenenfalls eine für beide Seiten tragbare Lösung im Hinblick auf eventuelle Mehrarbeit gefunden werden.

Nun noch das Abus-Schloss einbauen und – fertig! Die Reisemobilisten sind zufrieden, haben sich tagsüber angefreundet und verbringen schließlich noch gemeinsam einen geselligen Abend auf dem Parkplatz vor dem Tor.

Vor dem Einbau der Türen und der Beobachtung der einzelnen Arbeitsschritte hatte ich mich noch gefragt, warum eigentlich eine nachträglich eingebaute Tür zwischen 1.800 und 2.500 Euro kostet? Alte Tür raus, neue Tür rein, das kann doch nicht so teuer sein! Doch nun habe ich all die Einzelschritte selbst gesehen, die unverzichtbar sind, um eine Qualitätstür mit bestimmten Ausstattungsmerkmalen einzubauen, welche sich von einer Otto-Normal-Tür positiv abhebt. Na dann: Die großen Reisen können beginnen! |