



HINTEN DRAN EIN CARAVAN

B. Busch sammelte Erfahrungen für Erstkäufer

Viele wollen es in der kommenden Saison erstmals wagen – warum auch nicht?!

Aber bevor Sie sich einen Caravan kaufen, sollten Sie doch ein klein wenig mehr darüber wissen, als in den Prospekten steht. Erfahrungen, die andere für einen sammeln, sind die billigsten.

Das wichtigste möchte ich Ihnen verraten, nicht alles, denn alles würde ein Buch füllen. Zum wichtigsten gehört als wichtigstes Ihr Auto.

Ein Gespann beginnt beim Zugwagen – es gibt keine mehr. Na gut – es gibt kaum noch welche.

Denn unsere Autos haben kein Chassis mehr. Sie werden immer leichter, ihre Heckpartien immer überragender, ihre Federung immer weicher. Dies alles spricht deutlich gegen ihre Eignung als Zugwagen. Und es zwingt uns, den Hänger mit Umsicht, Sorgfalt und weiser Beschränkung zu wählen. Denn eigentlich möchte unser Auto gar keinen ziehen. Wollen Sie es ihm verdenken? Ein Opel, ein Ford oder ein VW 1500 mit einem 750 kg schweren Caravan hintendran, das ist, als ob Sie von Hamburg bis Florenz einen Volkswagen abschleppen, und das auf Ihrer Urlaubsreise.

Es klingt, als sei ich ein Gegner der Caravan-Idee. Eingeweihte wissen vom Gegenteil zu berichten, ich bin ein leidenschaftlicher Wagenwohner.

Aber ich fahre schon so lange mit Gespannen herum, daß ich sämtliche Minuspunkte kenne, außerdem lese ich Leserbriefe. Zunächst sieht das Ganze immer nur nach Pluspunkten aus,

vor allem im Prospekt. Und so sehen es die Anfänger.

Am Ende sehen es die ganz alten Hasen auch wieder so, weil sie gelernt haben, wie man Minuspunkte vermeidet. Aber dazwischen liegen manchmal schlimme Jahre.

Und Caravan-Industrie und -Handel tragen nicht immer dazu bei, sie Ihnen zu ersparen. Ich weiß nicht, warum das so ist, aber es ist so. Wahrscheinlich, weil, wenn man gleich den richtigen Caravan kauft, man dabei bleibt. Wenn man sich aber verkauft, kauft man im nächsten Jahr schon einen anderen. Und meiner Erfahrung nach ist das dann auch noch nicht der letzte. Der endgültige kommt später. Aber mittlerweile haben diverse Leute ganz schön an Ihnen verdient.

WER NICHT HÖREN WILL...

Es ist der Reifall, der das Caravanieren so teuer macht. Auch dies will ich Ihnen verraten: Erstkäufer sind die unvernünftigste Sorte Mensch, die mir je begegnet ist!

Sie lachen über die erfahrenen Ratgeber, sie kaufen mit einem Optimismus drauflos, daß einem Hören und Sehen vergeht. Und sie lügen nach ihrer ersten Reise das Blaue vom Himmel herunter, nur um nicht zugeben zu müssen, daß sie sich verkauft haben. Auf ihre Lügen fallen dann noch drei weitere Erstkäufer herein, nur zu gern übrigens, weil sie längst im Begriff sind, den erfahrenen Ratgebern einen Vogel zu zeigen.

Es ist eine Kette ohne Ende, und es ist eine

Lust, Erstkäufern mit dem Hinweis auf die schönen bunten Polsterstoffe einen Caravan zu verpassen, der ihnen ein Jahr lang quer im Magen liegt.

Oft sind sie ungehalten, wenn man ihnen den falschen ausredet und den richtigen verkaufen möchte. Das entlastet die von mir sooft geschmähten Händler. Am Ende macht sich doch keiner das Geschäft schwerer, als es unbedingt nötig ist. Falls Sie ein Erstkäufer sind, steht es Ihnen völlig frei, mir nach dem Studium dieses Aufsatzes einen Vogel zu zeigen. Dieser Vogel kostet Sie ungefähr 2500.- Mark. Sie müssen wissen, ob er Ihnen das wert ist...

Bleiben wir also bei Ihrem Auto, dem Zugwagen. Gehen Sie von ihm aus, aber nur, wenn Sie nicht die Absicht haben, sich im Laufe des nächsten Jahres einen größeren zu kaufen. Ist letzteres der Fall, dann gehen Sie bitte gleich von dem größeren Zugwagen aus und verbringen den ersten Caravan-Sommer in der näheren Umgebung, nicht jenseits der Alpen.

Ermitteln Sie zunächst, wieviel Anhänger-gewicht Sie Ihrem Zugwagen zumuten dürfen. Es steht in fast jedem Wohnwagenprospekt, aber unterscheiden Sie zwischen „gebremsten“ und „ungebremsten“ Caravans. Gebremste haben eine eigene Bremsvorrichtung, meistens eine schlichte, aber wirksame Auflaufbremse. „Gebremst“ dürfen Sie mehr anhängen.

Welche Zahl auch immer in Frage kommt – sie ist zu hoch! Ich behaupte es seit Jahren

unerschrocken, aber Sie werden es mir erst wirklich glauben, wenn Sie mit Ihrem Gespann aus Italien zurück sind. Und dann gibt es nur zwei Möglichkeiten – entweder, Sie verkaufen den Caravan, um sich eine Nummer leichter anzuschaffen, oder Sie verkaufen den Zugwagen, um sich eine Nummer schwerer anzuschaffen. Aus beiden Unternehmungen ergibt sich jeweils der Preis für den vorgenannten Vogel. Weit billiger ist es, wenn Sie gleich das richtige Gespann wählen.

ABER WIE?

Beginnen Sie damit, Ihre Automobilfabrik zu fragen, ob sie Ihnen zugwagenfreundliche Extras zu bieten hat.

- VW bietet Ihnen keine.
- Opel bietet Ihnen härtere Hinterfedern für alle Modelle.
- Ford bietet Ihnen keine.
- Mercedes dient Ihnen gern mit stärkeren Federn (an allen vier Ecken) oder einer Zusatz-Ausgleichsfederung auf Gummi-Luft-Basis, die ich für sehr vernünftig halte. Außerdem empfiehlt Mercedes für den Gespannbetrieb das anfahrfreundliche und kupplungsbelagschonende automatische DB-Vierganggetriebe.
- Citroen bietet Ihnen nichts extra und hat das auch gar nicht nötig, weil die hydropneumatischen ID- und DS-Modelle fahrwerksmäßig ideale Zugwagen sind.
- Volvo bietet Ihnen verstärkte Hinterfedern.
- BMW bietet keine Extras und hat leider den Bau des besten deutschen Zugwagens, des Achtzylinders, eingestellt.
- Fiat bietet keine Extras.

Ein gespannfrendliches Extra gibt es im Zubehörhandel, es ist ein Stabilisator, der im Verein mit der Anhängerkupplung das Gespann fester und richtungsstabiler aneinanderbindet. Da ist Vorsicht geboten, denn ein solcher steifmachender Stabilisator paßt nicht zu jedem Gespann. Fragen Sie vorher unter Nennung des vorhandenen Gespannes einen Fachmann, aber nicht den, der mit dem Gerät handelt.

Manche Leute ziehen hinten dickere Reifen auf und vergessen, daß sie damit die Achsuntersetzung nachteilig verändern: Die Zugkraft wäre nämlich mit kleineren Raddurchmessern größer! Wer häufig gespannfahren will und für den Zugwagen stärkere Hinterfedern haben kann, der sollte sie nehmen. Wenn er keine bekommt, rate ich ihm, sich einmal in die entsprechenden Daten der Kombiwagen zu vertiefen. Ein gespannbesessener Ford-Käufer etwa sollte den 17 M Turnier wählen, nicht die Limousine.

Der Zugwagen soll ein steifes, nicht knieweiches Heck haben. Die Deichsellast des Hängers ist nämlich nur theoretisch gering. In der Praxis liegt die Deichsel nicht nur auf, sondern sie arbeitet am Zugwagenheck. Mit Hebelkraft greift sie an, je nachdem, wie sich der Hänger aufschwingt. Und mit diesen kräftigen Deichsel-Kilos müssen Sie rechnen, nicht mit denen, die auf einer ruhigen Brückenswaage unter der Deichsel anfallen. Ein Reiseanhänger, mit dem man Entfernungen machen will, muß unbedingt Einzelradfederung und

Überraschend leicht durch Zellenbauweise unter Einbeziehung der Möbel als tragende Elemente ist der „Wolf I“ der Firma Wolfbart in Laudenbach-Bergstraße. Der 2,92 m lange Drei- bis Vierbettwagen wiegt je nach Ausstattung zwischen 330 und 390 kg. Preis 4680 DM.

Dreizehn verschiedene Typen eines Kunststoff-Caravans, von 3,50 m bis 5,00 m Länge und 340 kg bis 620 kg Leergewicht, baut die Firma Liefke in Schmidthahn über Hachenburg. Die Ausführung wird im Detail ständig verbessert, die äußere Form ist nicht jedermanns Sache, das Laternendach ist lobenswert und auch im kleinsten Typ vorhanden. Preise zwischen 6200 und 10 380 DM.

Recht solide gebaut und dabei zweckmäßig eingerichtet sind die „Jomi“-Caravans von Josef Middendorf in Köln-Vingst. Das Programm reicht vom 2,90 m kurzen „Star IV“ (450 kg, 5 650 DM) bis zum 5,00 m langen „Star VI“ (980 kg, 12 500 DM). Das Bild zeigt den 750 kg schweren, 4,20 m langen „Star V“, der 8650 DM kostet.

Ein ganz alter Name: Sportberger. Solide und zweckmäßige, das heißt campinggerechte Caravans von 3,35 bis 4,60 m Länge und 550 bis 760 kg Leergewicht verlassen das Werk in Rot-schwaige bei Dachau. Unser Bild zeigt den 4,10 m langen und 710 kg schweren „K 4 Lux“, Preis 9 500 DM.





Links: Dethleffs in Isny im Allgäu baut unter anderem auch den Klappanhänger „Camper“, der mit wenigen Handgriffen innerhalb von drei Minuten wohnfertig aufgebaut ist. Im Bild der 4,00 m lange „Nomad“ mit sehr zweckmäßigem Oberlichtfenster im Bug, Gewicht 680 kg. – Mitte: Leichte, ausgezeichnete Reiseanhänger mit Polyester-Hubdach baut die Firma „Eriba“ in Bad Waldsee. Ihr 3,40 m langer und 1,95 m breiter „Familia“

wiegt nur 425 kg und kostet 5 850 DM. – Rechts: Der populärste deutsche Polyester-Caravan, eine Konstruktion Franz Malys, befruchtete alle späteren Konkurrenz-Konstruktionen. Der „Fahti“, überaus geräumig und gut ausgestattet, ist 3,40 m lang, wiegt mit vier Betten 450 kg und kostet 6400 DM. Hersteller: Georg Schneider, Holzindustrie in Lindau. Links im Bild: Der neue „Fahti-Junior“, 3,00 m mal 1,85 m, 330 kg; Preis 4750 DM.

HINTEN DRAN EIN CARAVAN

F O R T S E T Z U N G

nach Möglichkeit noch Stoßdämpfer haben! Starrachs-Anhänger mit Blattfedern eignen sich nicht als Reiseanhänger, wohl aber als Nahverkehrs- und Standplatz-Wohnwagen.

DER WANDERnde SCHWERPUNKT

Die Fahreigenschaften von Caravans sind dennoch weitgehend Glückssache, denn sie werden nur selten bewußt hineinkonstruiert. Das ist schon deshalb schwierig, weil die Lastverteilung im Gehäuse eine veränderliche ist. Mal ist das Gehäuse so, mal so möbliert, mal ist es so, mal so beladen. Caravan-Besitzer müssen lernen, mit Überlegung zu „stauen“. Sie dürfen nicht jeden Schrank und jedes Fach, das sie vorfinden, nach Gutdünken vollstopfen, sondern müssen darauf achten, daß der Hänger weder kopf- noch hecklastig noch einseitig lastig beladen wird. Ein Kasten Bier ganz hinten im Heck unter dem Doppelbett kann den Caravan zum gefährlichen Pendler machen.

Die entstehenden Deichselkräfte, wie auch die gefährliche Pendelwirkung der hinter der Kupplungskugel hängenden Last, können den Zugwagen vollkommen seiner Richtungsstabilität berauben. Schon mancher Gespannfahrer hat plötzlich die ganze Straßenbreite gebraucht, um ein aus heiterem Himmel wildgewordenes Gespann wieder „einzufangen“. Das kostet kalten Schweiß und manchmal noch mehr.

Es passiert nicht, wenn das Anhängergewicht dem Zugwagengewicht weit unterlegen ist. Es passiert um so eher, je näher das Anhänger-

gewicht in seiner Höhe an das Zugwagengewicht heranreicht. Ein Zugwagen soll nicht nur PS-stark, sondern auch „schwer“ sein. Ist er es nicht, muß der Hänger leicht sein. Ein leichter Hänger hat es bei einem schweren Zugwagen nicht leicht, ihn zu beeinflussen. Das ist die ganze Binsenweisheit. Erstes Gebot bei der Zusammenstellung eines Gespanns ist das günstige Verhältnis zwischen den Gewichten von Zugwagen und Anhänger. Zweites Gebot ist die ausreichende Motorleistung. In der Wahl der Kilozahl, die Sie Ihrem Auto zumuten wollen, haben Sie die wichtigste Waffe gegen ein unglückliches Gespann in der Hand.

Kaufen Sie weniger Caravan-Gewicht, als Sie eigentlich „dürfen“! Sie werden es nicht bereuen.

Ein Beispiel:

Sie „dürfen“ 750 kg hintendran hängen. Wie schwer soll der Hänger sein, den Sie kaufen? Rechnen Sie mindestens 75 kg Zuladung ab (Garderobe, Proviant, Bettzeug, Geschirr usw.), dann bleiben Ihnen 675 kg. Rechnen Sie nochmals 25 kg ab für Vorzelt, Gasflasche, Einstiegstufe, Wasserkammer usw., dann bleiben Ihnen 650 kg. So viel dürfte also der leere Hänger wiegen. Aber nun denken Sie an all das, was ich Ihnen zuvor gesagt habe, und kaufen Sie nicht mehr als 500 kg Caravan-gewicht. Beachten Sie dabei, daß Ihre Extrawünsche, wie Heizung, Kühlschrank, Teppich usw. in diesen 500 kg enthalten sein sollen, und daß der Wagen nicht im Munde des Verkäufers, sondern auf der unbestechlichen Brückenwaage diese 500 kg wiegen muß.

Wenn Sie dann Ihren Caravan heimholen, werden Sie versucht sein, Ihren Kilogeiz zu bereuen, weil er Ihnen so leichtflüssig folgt, als wäre er gar nicht dran.

Aber Sie fahren so in den Urlaub.

Mit vollem Caravan und vollem Zugwagen! Und dann sieht alles ganz anders aus, zumal in den Bergen, zu denen Sie als Gespann-

fahrer auch mäßige Autobahnsteigungen rechnen müssen.

DIE MEINUNG DER AUTOBAUER

Ich habe die Werke gefragt, ob sie der Ansicht sind, daß der Fahrer die auf dem Papier erlaubten Kilozahlen restlos ausnützen sollte, oder ob er zum Wohle eines guten und sicheren Gespannbetriebes mehr oder weniger darunter bleiben sollte.

Was haben die Werke geantwortet?

Opel: Es wäre schon viel erreicht, wenn die seitherige Praxis der Überschreitung der von den Werken angegebenen Bruttoanhangellast vermieden werden würde. Natürlich kann es beim Fahrbetrieb mit Anhänger nur für den Zugwagen von Vorteil sein, wenn die mögliche Anhängellast nicht voll ausgenützt wird.

Ford: Diese Werte können voll ausgenutzt werden, Sicherheitsfaktoren sind eingerechnet. Wohnwagenbewußtes Fahren ist allerdings vorausgesetzt.

Volvo: Kann voll ausgenutzt werden, wenn der zwangsläufig auftretende höhere Verschleiß in Kauf genommen wird.

Mercedes: Wir empfehlen, je nach PS-Leistung des Fahrzeuges und geplanter Strecke um 15 bis 20% unter diesen Kilozahlen zu bleiben.

BMW: Die Modelle BMW 700 und LS haben wir nur der Vollständigkeit halber aufgeführt, doch kommen diese in Anbetracht der geringen Leistungsreserve als Zugwagen für Wohnanhänger wohl kaum in Frage. Den BMW 1800 TI mit Sportmotor können wir trotz seiner hohen Leistungsreserve wegen seiner ausgesprochen sportlichen Auslegung für Anhängerbetrieb nicht empfehlen. Bei allen übrigen Typen bestehen unsererseits keine Bedenken, die angegebenen Anhängelasten ohne Einschränkung auszunützen.

Citroen: Kann voll ausgenutzt werden.

Links: An erster Stelle unter den aus England importierten „Volkscaravans“ steht der kleine „Sprite“. Er ist 3,05 m lang und sehr vollständig ausgerüstet: vier Ausstellfenster, zweiteilige Stalltür, Einzelradaufhängung, stoßgedämpft, Auflaufbremse, Gaslampe über der Sitzdecke, Federkernmatratzen usw., Gewicht 430 kg, Preis 4 055 DM. – Mitte: Bluebirds kleiner Vogel, der „Europa 320“, gehört zu den britischen Volkscaravans, die den

kleinen deutschen das Leben schwer machen. Für 4 195 DM bietet er vier Ausstellfenster, Stalltür, Einzelradaufhängung mit Teleskopstoßdämpfern, hydraulische Auflaufbremse und einen robusten Rahmen. Bei 3,20 m Länge wiegt er 465 kg. – Rechts: Die Firma Dieter Knoefel in Langen bei Frankfurt importiert Polyester-Caravans. Der kleinste, 3,05 m lang, 390 kg schwer, mit zwei Grundrissen zur Wahl, kommt für 5 300 DM aus Italien.



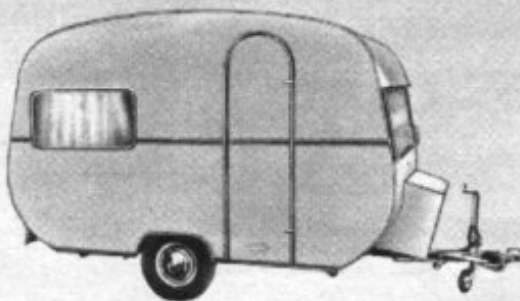
VW: Alle VW-Fahrzeuge können ohne Bedenken bis zur Grenze der von uns angegebenen Anhängelasten ausgelastet werden. Sie sehen, daß die Antworten recht unterschiedlich ausfielen. So unterschiedlich, möchte ich annehmen, wie es die eigenen Gespannerfahrungen der Auskunftgebenden sind. Die Mercedes-Antwort zeugt von viel Sachkenntnis und davon, daß Versuchsleiter Uhlenhaut selbst leidenschaftlicher Gespannfahrer ist.

Den Rat aus Wolfsburg sollten Sie ebenso wenig beherzigen, wie den aus Köln, wenn Sie Freude an Ihrem Gespann haben wollen. Oder können Sie sich allen Ernstes ein reisefreundliches und fahrsicheres Gespann vorstellen, das aus einem VW 1500 und einem 800 kg schweren Anhänger besteht? Bitte, versuchen Sie es gar nicht erst und hängen Sie an Ihren VW 1500 nicht mehr als 600 kg Gesamtgewicht. Und von den für den VW 1200 erlaubten 650 kg lassen Sie bitte 200 kg zu Hause.

Ich verlange nicht, daß die Werke anhängerefreundlichere Zugwagen bauen, sondern ich fordere von der Caravan-Industrie zugwagenfreundlichere Anhänger! Wenn irgendwo der Leichtbau Triumphe feiern sollte, dann in dieser Branche. Denn es gilt, einen möglichst großvolumigen Raum bei möglichst niedrigem Gewicht zu schaffen. Viel Wohnwert pro Kilo! Eines Tages werden wir ihn haben, vorerst gibt es ihn nur hier und da. Dieser Aufsatz soll nicht mit derzeitigen Bautendenzen hadern, das haben andere Aufsätze vor ihm getan. Nein, den mir verbleibenden Raum möchte ich mit Anregungen und Hinweisen füllen, die sich auf die Wahl des Caravans bezüglich seiner Gestaltung und Einrichtung beziehen. Nicht immer können alle Vorzüge beisammen sein, das gibt es schon bei den Automobilen nicht. Aber man sollte die Vorzüge doch wenigstens kennen, um möglichst viele einkaufen zu können.

KAUFEN SIE VORZÜGE!

- Das Gehäuse sollte auf jeder seiner vier Seiten wenigstens ein ausstellbares Fenster haben. Auf der Türseite genügt notfalls die Tür, besser wäre ein ausstellbares Fenster oder
- eine sogenannte Stalltür, deren obere Hälfte separat geöffnet und geschlossen werden kann.
- Die Dachluke soll nicht zu groß sein, besser sind zwei kleine! Große Dachfenster sehen nur gut aus, sind aber unzumutbar. Im Sommer strahlt die Sonne nicht-isoliert herein, im Winter strahlt die Innenwärme nach draußen ab. Ein lichtvoller Deckenraum ist zwar erstrebenswert, aber er wird sinnvoller erzielt durch das sogenannte
- Laternendach. Es ist das Dach mit dem breiten Mittelsteg, der zu beiden Seiten mit kleineren Ausstellfenstern versehen ist. Es bringt lichtvolle Stehhöhe und eine ausgezeichnete Luftzirkulation.
- Der Wohnwagen-Fußboden muß isoliert, zumindest aber doppelwandig sein, weil schon an kühlen Sommerabenden die Fußkälte an den Insassen hochkriecht. Daß die übrigen Wände und das Dach isoliert sein müssen, versteht sich von selbst.
- Eine Wohnwagenheizung ist auch dann zu empfehlen, wenn man nicht ins Wintercam-



Oben links: 17 verschiedene Modelle hat die Firma „Tabbert“ in Bad Kissingen in ihrer Preisliste, die bei 4 290 DM beginnt, um bei 16 500 DM zu enden. Das Bild zeigt den „Kurfürst“, 3,75 m lang, 620 kg schwer, für nur 6 950 DM zu haben.



Oben rechts: Billiger, volkstümlicher Engländer, direkt vom Importeur Wohnwagen-Fritz in Bremen-Muchting: „Thomson Typ Glen“, 3,20 m lang, 490 kg schwer, Federkernmatratzen, Drehstabfederachse, ölgedämpfte Auflaufbremse, das alles für 4 250 DM. Platz für zwei Erwachsene und zwei Kinder.



Trostpflaster für kleine Zugwagen: Der Klapp-Anhänger! Hier das „Brüderchen“ von Scholz in Köln, Am Zuckerberg 8, das aufgebaut schon mehr ein großer Bruder ist. Sehr ausgereift, sehr gut durchdacht, voll campingtauglich und sehr fahrsicher. Mit einem Spezialträger kann oben auf noch ein Boot befördert werden. Fahrbreite 148 cm, Fahrhöhe 96 cm, Eigengewicht 240 kg, Preis (komplett) 3 328 DM.



Von Wilk in Bad Kreuznach kann man auch kleinere Caravans haben, es muß nicht der hier gezeigte, 6,30 m lange, 2,20 m breite „Triumphat“ sein, der 1200 kg wiegt und je nach Ausstattung zwischen 11 700 DM und 14 200 DM kostet. Wilk produziert in der kleinen, mittleren und großen Klasse für jeden etwas. Wilk-Caravans zeichnen sich durch eine wählbare, besonders reichhaltige Extra-Ausstattung aus, die keinen Komfort vermissen läßt, aber Kilos auf die Waage bringt.



Nach wie vor beherrscht der formschöne, aber nicht allzuleichte Ganzstahl-Caravan das Caravan-Programm der Westfalia-Werke, die in Wiedenbrück produzieren. Die Auswahl ist groß, die Ausführung sehr sorgfältig.



HINTEN DRAN EIN CARAVAN

FORTSETZUNG

ping zu fahren gedenkt. An vielen Tagen der vom Frühjahr bis zum Herbst reichenden Saison wird man ein wenig heizen müssen.

● Wo Doppelfenster zu einem erträglichen Aufpreis lieferbar sind, sollte man sie wählen, weil die sorgfältigste Wandisolation (gegen Kälte und gegen Hitze!) an den Fensterflächen unterbrochen wird.

● Wohnwagen mit glatter Unterseite sind wartungsfreier und weit weniger dem nagenden Verfall ausgesetzt als solche mit reichlich zerklüfteter Bodenpartie voller unzugänglicher Ecken. Holzböden, die nicht ausgiebig gegen Fäulnis imprägniert sind oder sich gar völlig roh präsentieren, sollte man noch vor der ersten Reise gründlich behandeln. Bedenken Sie: Teroson-Unterbodenschutz macht den Caravan schwerer!

● Die Fensterunterkanten sollen im Innenraum in Schwitzwasserrinnen enden, damit das Schwitzwasser nicht an den Wänden herunter in die Schränke und Polster rinnt. Es muß abgefangen und aufgetupft werden können.

● Jedes zu öffnende Fenster soll mit einem dicht schließenden Mückenschleier versehen werden können, sonst werden Sommernächte leicht zur schlaflosen Qual.

● Die Gardinen sollen erst in zweiter Linie modisch und in erster Linie so beschaffen sein, daß von außen niemand in den erleuchteten Wagen hineinschauen kann. Bei den meisten Caravans geht das mühelos.

● Man wähle nie fest verlegte Teppiche, sondern nur herausnehmbare. Die Wohnwagenfrau wird ahnen, warum.

● Die Wohnwagenküche soll so beschaffen sein, daß bei im Betrieb befindlichem Kocher und nicht abgedecktem Spülbecken wenigstens eine Arbeitsfläche (Anrichtefläche) verbleibt. Alle anderen Küchen sind abzulehnen.

● Ideal ist eine Raumaufteilung, bei der ein ständig gemachtes Doppelbett oder zwei „gemachte“ Einzelbetten verbleiben, obwohl außerdem noch eine Sitz- und Wohnnische vorhanden ist. Wenn das Bettzeug weggestaut werden muß (in kleinen Wagen ist es unvermeidlich), damit die Tagesecke entsteht, kann es nicht auslüften. Außerdem ist abendlicher Bettenbau unter totem Verzicht auf eine Sitzecke in der Praxis unzweckmäßig.

● Als Ehepaar mit Kindern überschätze man den Wert eines Raumtrennvorhanges oder einer Raumtrennwand nicht allzu sehr. Besser ist ein allseits verschließbares Vorzelt, in dem die Kinder auf Liegebetten schlafen können.

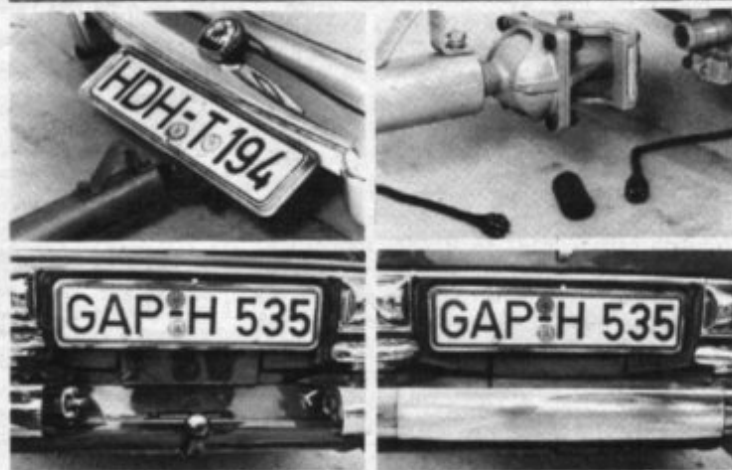
● Ein Caravan ohne Vorzelt ähnelt einer Wohnung ohne Korridor, bei der man vom Treppenhaus gleich ins Wohnzimmer tritt. Zumindest ein Vordach, das den Platz an der Eingangsseite gegen Regen und Sonne schützt, sollte man sich gönnen.

● Am besten schläft sich's nach wie vor auf richtigen Federkernpolstern. Sie wiegen schwerer als Schaumstoffe, aber einen Wohnwagen kauft man nicht zuletzt um des gemütlichen

Kleine, leichte, sehr sorgfältig gebaute Wagen hat sich Helmut Knaus in Marktbreit am Main aufs Programm geschrieben. Seine Erfolgstypen heißen „Schwalbennest“ und „Südwind“. Das hier gezeigte „Schwalbennest“ ist 255 cm lang, 188 cm breit, bietet Stehhöhe, eine Vierpersonen-Dinette, die nachts ein breites Doppelbett ergibt, wiegt nur 300 kg und kostet (je nach Ausstattung) 3350 DM bis 3950 DM.

Eine neuartige Anhänger-Kupplung entwickelten Hauser & Harst in Heidenheim an der Brenz. Der größte Teil des Kupplungs-Aggregates entfällt auf den Deichselkopf. Der Anschluß am Zugwagen wird durch das Nummernschild verdeckt.

Nur ungern fahren Caravan-Besitzer immer mit der aus dem Heck herausragenden Kupplungskugel herum. Die vom Autohaus Hornung in Garmisch-Partenkirchen herausgebrachte Zugwagen-Stoßstange schafft schnell Abhilfe.



Schlafes willen. Gewichts- und Preisvergleiche zwischen Caravans mit Federkernpolstern und solchen mit Schaumauflagen sollte man anstellen. Es wird Fälle geben, in denen man sich die richtigen Matratzen leisten kann.

● Je nach Kopffzahl und Zusammensetzung einer Wohnwagenfamilie werden unterschiedliche Anforderungen an die Raumaufteilung zu stellen sein. Das beste ist, sich in den Prospektgrundriß derart zu vertiefen, daß man im Geiste einen ganzen Tagesablauf einschließlich Zubettgehen auf diesem Grundriß durchexerziert. Diese Übung, an mehreren Grundrißskizzen vorgenommen, führt zur Wahl der richtigen Raumaufteilung.

● Bevor Sie starten, beherzigen Sie dies: Erst den Zugwagen bis zum zulässigen Gesamtgewicht auslasten, dann die übrigen Urlaubsutensilien in den Caravan geben! Der Zugwagen soll gewichtsmäßig so schwer wie möglich, der Anhänger so leicht wie möglich sein. Das ist eine Grundregel für gute Fahreigenschaften eines Gespanns!

ZELT ODER KLAPP-ANHÄNGER?

Ich bin mir bewußt, daß ich mit all diesem Geschwätz den Besitzern kleinerer Zugwagen die Butter vom Brot genommen habe. Wie sollen sie klug wählen und am Ende wirklich in dem leichtfüßigen Gehäuse auch noch so wohnen können, wie ich es vorschlug? Nun, sie müssen nicht reumütig zum Zelt zurückkehren, denn es gibt den brauchbaren Kompromiß, den Klapp-Anhänger.

So bin ich vor Jahren mit einer Dauphine und dem kleinen „Camper“ der Firma Dethleffs hintendran von Hamburg an die Riviera gefahren und habe unterwegs, wie auch am Ziel, nur die besten Eindrücke gehabt. Die Vorzüge des Klapp-Anhängers gegenüber dem Zelt rechtfertigen meiner Ansicht nach voll und ganz den unvermeidlichen Mehrpreis:

● Auch im Klapp-Anhänger wohnt man trocken, in genügendem Abstand vom Erdboden! Das ist wichtig.

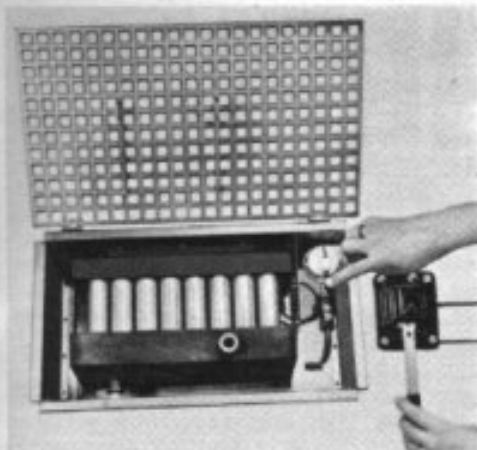
● Im Klapp-Anhänger gibt es feste Einbauten, einen festen Schrank, eine feste Küche, feste Sitz- und Liegegelegenheiten.

● Der Klapp-Anhänger befördert sich selbst. Das Zelt mit all seinen losen Zubehöerteilen muß im Auto verstaut werden.

Ein solcher Kleinst-Caravan ist manchmal aufgekloppt größer als ein richtiger. Und er hat den Vorzug, auch von hubraumschwachen Autos verkrachtet zu werden, wie etwa einem Prinz 4, einem BMW 700, einem DKW Junior, einer Dauphine, einem R 4 oder einem Glas 600/700 und so fort.

Ein Caravan ist schon eine feine Sache. Er macht uns weitgehend unabhängig. Er macht uns auf jeden Fall völlig frei von Quartiersorgen, erspart uns Vorbestellungen auf Zimmer (die wir ohnehin noch nicht kennen) oder die allabendliche Zimmersuche während der Reise, mit der man oft genug schon um 17 Uhr beginnen muß, um sicher zu sein, daß man um 21 Uhr einen Platz für sein müdes Haupt gefunden hat. Wenn Sie Freude am Caravan haben wollen, dann vergessen Sie auf keinen Fall, daß er allein sozusagen gar nicht lebensfähig ist – er ist auf Ihr Auto angewiesen. Sie dürfen also immer nur ein Gespann, nie einen Caravan sehen. Aber ich habe schon Hunderte von Leuten beobachtet, die nur den Caravan sahen, wenn sie darangingen, Gespannbesitzer zu werden. Und das war der erste Fehler von vielen, die sie dann noch machten.

Es würde mich freuen, wenn Ihnen einige davon erspart blieben. Klemmen Sie sich ruhig dieses Heft unter den Arm, wenn Sie auf Caravan-Suche gehen. Die Händler kennen mich, und die Hersteller auch – sie haben sich längst mit mir abgefunden.



„Riviera de Luxe“ von M. A. Meyer, Osnabrück, eine für Wohnwagen und Fahrzeuge verwendbare Propangas-Fußbodenheizung mit Magnetzündung.



Die Ölheizung hat auch im Caravan Eingang gefunden. Hier der raumsparende „Vesuv“, der in einen Sportberger-Caravan eingebaut wurde.

Eine vorbildliche Küche enthält der besonders wohnliche und zweckmäßige „Suleica“ von Schäfer in Detmold-Loßbruch. Hier kann die Caravan-Frau wirklich wirtschaften und für die vier Personen sorgen, die in dem 4,30 m langen und 2,00 m breiten Polyester-Wohnwagen sehr bequem untergebracht sind. Schäfers stabiler Superleicht-Caravan wiegt nur 560 kg und kostet einschließlich einer reichhaltigen Ausstattung 8 750 DM.

