

CAMP

**hobby
Spezial**

Camping und Caravaning

● **Extra:**
Journal Zelten

● **FKK:**
**Campingplatz-
Report**

● **Reise:**
**Im VW-Bus um
die Welt**

● **Fundgrube:**
**12 Seiten
kaufen +
verkaufen**

● **Im Test:**
**Vier Kompakt-
Wohnwagen**

● **US-Vans:**
**Plüsch
auf Rädern**



Campingsommer '79

Freizeit-Abenteuer



Einmal um die Welt

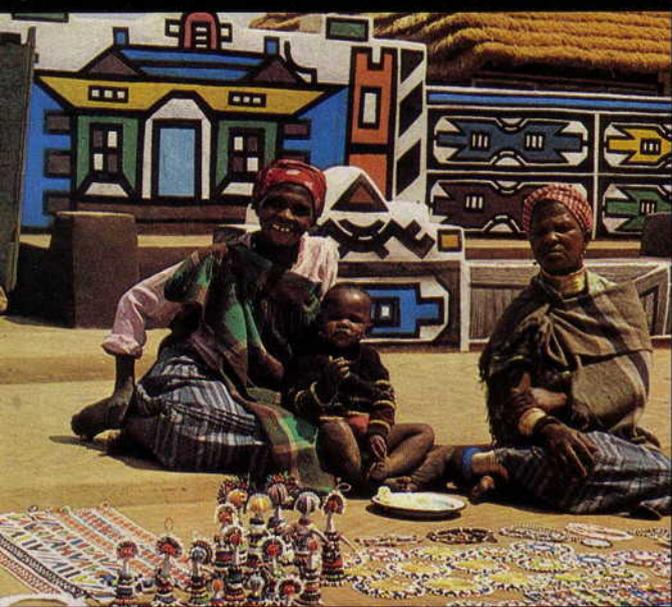


*Amerikas
Südwesten ist
ein Paradies für
Wohnmobile.
Der Kaktuswald
liegt an der
mexikanischen
Grenze (links).
Schildkröten sind
ungefährlich, aber
bei Schlangen
schläft man doch
lieber im Wohn-
mobil als im Zelt*

Klaus Peter Heim war erfolgreicher Chefredakteur der ADAC Motorwelt, bis er beschloß, den Chefsessel in der ADAC-Zentrale mit dem Fahrersitz eines VW-Reisemobils zu vertauschen. Mit eigenem Fahrzeug oder mit einem gemieteten ist er inzwischen auf allen fünf Kontinenten zu Hause



Wenn der australische Busch brennt, fährt man Tag und Nacht



Im Preiskampf um Benzin spielen „Gratis“-Bananas eine entscheidende Rolle in Australien (ganz oben). Kunstvoll bemalte Häuser und Perlarmbänder sind das Wahrzeichen des Ndele-Stamms im südafrikanischen Norden (oben). Wildwechsel-Vkehrsschild auf australisch



Brände wie dieser wüten im australischen Busch oft wochenlang (oben). Da ist es lebensnotwendig, mit einem schnellen, handlichen und unkomplizierten Fahrzeug, wie dem VW-Campingbus, unterwegs zu sein. Bei einer Reise durch die Wüste von Arizona (rechts) zählt die Zuverlässigkeit



CAMP: Klaus Peter Heim, Sie waren 14 Jahre lang Chefredakteur der ADAC Motorwelt. Sie kennen sich vermutlich mit Autos recht gut aus und haben sich jetzt ein Wohnmobil gekauft.

Heim: Das stimmt, allerdings fahre ich nicht erst jetzt mit einem Wohnmobil: Meine Frau und ich sind schon seit vielen Jahren mit solchen Gefährten unterwegs – von Südafrika bis Australien.

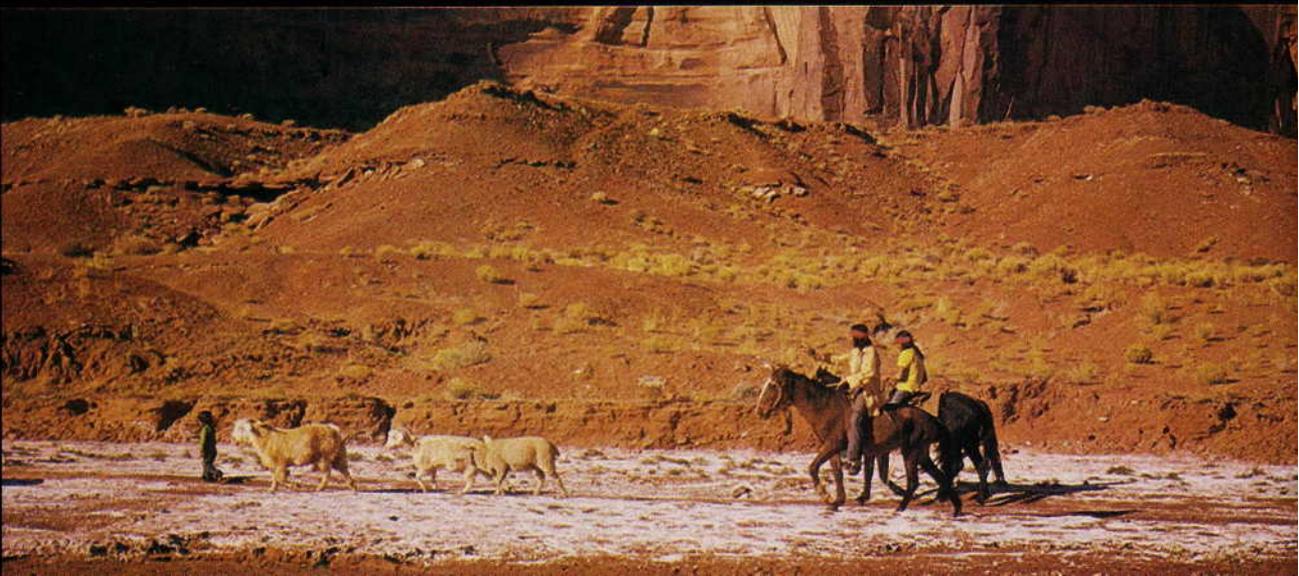
CAMP: Warum reisen Sie mit einem Wohnmobil? Sie könnten sich doch problem-

los ein Hotelzimmer leisten.

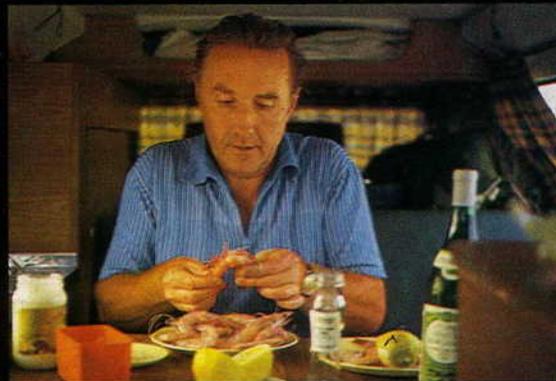
Heim: Ich bin zwar Schwabe, und als solcher bemühe ich mich schon zu sparen, aber so billig sind die Wohnmobile nun auch wieder nicht, egal, ob man sie kauft oder mietet. Aber die finanzielle Seite spielt ja nicht die große Rolle, wenn man sich für ein Wohnmobil entscheidet. Vielmehr ist es die Unabhängigkeit, die völlige Unabhängigkeit, die damit beginnt, daß man nie ein Hotelzimmer vorbestellen muß, sondern dort anhalten kann, wo es ei-



Ein Elefant hat in Ostafrika immer „Vorfahrt“. Auf solch eine kurze Entfernung sollte man ihn höchstens durch die Frontscheibe des Reisemobils fotografieren. Wer hier aussteigt, ist lebensmüde. Im Ernstfall bietet auch ein Auto keinen Schutz mehr (oben)



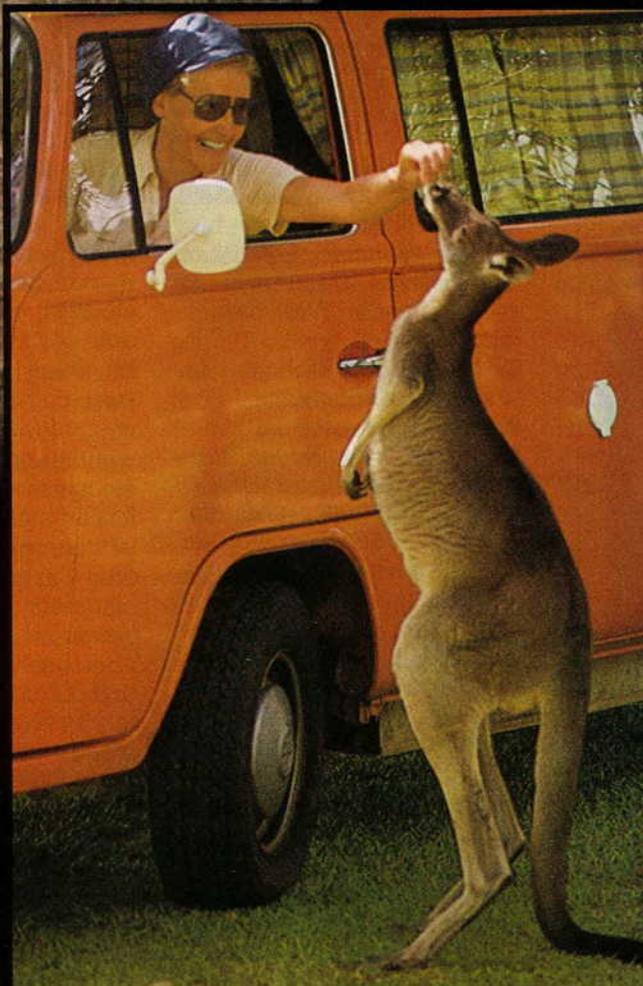
Schwer zu sagen, was mehr fasziniert: Fremde Menschen oder exotische Tiere



nem gefällt oder dort, wo man an diesem Tag hinkommt. Normalerweise wird man ab drei Uhr nachmittags unruhig, wo man anfangen soll, ein Zimmer zu suchen. Und wenn Sie sich dann über eine Bleibe entschieden haben, quält Sie oder die Mitreisenden die Ungewißheit, ob nicht im nächsten Ort ein noch viel schöneres Gasthaus steht – zu einem viel niedrigeren Preis. Außerdem ist es doch recht angenehm, wenn man nicht jeden Abend die Koffer ins Zimmer schleppen, ausräumen und am nächsten Tag wieder zusammenpacken muß. Und letztendlich ist es uns in manchen Ländern wesentlich lieber, im eigenen Bett zu liegen.

CAMP: Ihr VW-Camper hat einen Herd und einen Kühlschrank. Essen Sie immer im Wohnmobil?

Heim: Mal so, mal so. Zum einen hat meine Frau keine Lust, auch auf Reisen dauernd zu kochen, und zum anderen wollen wir ja unterwegs die Leute kennenlernen und ihre Küche, sei es in einer italienischen Hafenkneipe oder in einem französischen Bistro. Ich fände es schade, wenn man auf die lukullischen Genüsse fremder Länder verzichten würde, nur weil man den eigenen Herd immer dabei hat. Andererseits ist es schon eine feine Sache, daß man mit seinem Wohnmobil auch beim Essen unabhängig ist. Ich erinnere mich an ein Frühstück in einem kleinen Fischernest an der Atlantikküste in Frankreich: Da schickte mich meine Frau weg, frisches Weißbrot zu holen, und ich kam an einem Stand von einem Fischer vorbei, der hatte frische Austern. – Wenn ich mich an dieses Frühstück erinnere, läuft mir noch heute das Wasser im Mund zusammen. Mit dem Wohnmobil übernachteten Sie nicht nur dort, wo es Ihnen gefällt, sondern Sie speisen und vespere



Die Koalabären leben in Australien frei. Im Lone Pine Park von Brisbane kann man sie in die Hand nehmen und streicheln (ganz oben). Frisch geschälte Krabben und ein trockener französischer Weißwein gehören zu den Lieblingsgerichten, die Klaus Peter Heim in seinem Wohnmobil zu sich nimmt (oben)

Australische Känguruhs sind so zahm, daß sie manchmal bis zum Reisemobil karnen und sich dort füttern lassen – vorzugsweise mit Brot (links)

Im Monument Valley begegnet man noch echten Indianern. Die charakteristischen Berge an der Grenze zwischen Arizona und Utah kennt auch jeder Europäer: Sie sind die Kulisse für die bekanntesten Wildwestfilme der letzten 50 Jahre (links)

auch dort, wo es am schönsten ist. Man kauft im Vorüberfahren was Feines ein, steckt es in den Kühlschrank – und dann stellt man das Auto so an einen hübschen Platz, daß man die schönste Aussicht hat. Wir haben köstlich frische Langusten verspeist, während vor uns in der Abendsonne der Mont Michel glühte – die Felseninsel in der Normandie mit der großen spitzen Kathedrale obendrauf. Wir haben aber auch schon die Eiswürfel in unseren Gin Tonic fallen lassen, während sich vor unserem Autofenster eine Löwenfamilie balgte – im Krüger-Park in Südafrika.

CAMP: Übernachten Sie auch auf Campingplätzen?

Heim: Wenn ich's vermeiden kann, vermeid ich's. Enge Reihen von Wohnwagen, die man besonders auf unseren europäischen Plätzen findet, die Wäscheleine mit den Dessous der Nachbarin vor der Nase, das ist nicht mein Geschmack. Für den, der nur zu einem bestimmten Campingplatz irgendwo im Süden will und auf der Hin- und Rückreise ein paarmal unterwegs übernachtet, für den ist nach meiner Meinung der Caravan das richtige. Natürlich auch, wenn jemand eine große Familie sein eigen nennt und den Raum dringend benötigt, den ein großer Wohnanhänger bietet. Ein Wohnmobil ist dann das richtige, wenn man so wie wir in der Welt herumfährt.

CAMP: Die Wohnmobile sind sehr im Kommen.

Heim: Das ist eine Entwicklung, die aus der Neuen Welt kommt. Als wir in den USA waren, haben wir gemeint, die halbe Bevölkerung sei mit fahrbaren Häusern unterwegs, zumeist mit Motorhomes. Caravans und Motorhomes heißen dort RV. Das bedeutet Recreation Vehicle – also Erholungsfahrzeug. Außerdem haben sich drüben Hunderttausende von jungen Leuten Vans ausgebaut. Das sind Luxus-Lieferwagen, die sie mit Wuschelteppichen vom Boden bis zur Decke bespannen, in die sie Hausbars und Stereoanlagen einbauen, die sie außen nach

Art bayerischer Lüftelmalerschmücken, mit denen sie hinaus ins Grüne fliehen – samt ihren Girls.

CAMP: Reicht Ihnen denn der Platz in einem VW-Transporter?

Heim: Völlig. Wissen Sie, auf einer solchen Reise schleppt ein erfahrener Globetrotter ja ohnehin nicht allzuviel mit sich herum. Da hat man einen anständigen Anzug dabei, mit dem man auch ins Theater gehen kann; alles andere ist legere Freizeitkleidung, die nicht viel Platz braucht. Ich bin zwar Krawattenfan und habe zu Hause bestimmt über hundert Krawatten im Schrank hängen, aber für eine solche Reise packe ich tatsächlich nur eine Krawatte ein. Allerdings: Eine muß dabei sein – Leute, die im offenen Hemd ins Theater oder in ein feines Restaurant gehen, kann ich nicht leiden.

CAMP: Welches Grundmodell haben Sie für Ihr Reise-mobil als Autofachmann gewählt?

Heim: Wir fahren am liebsten mit dem VW, der ist ja sehr zuverlässig. Trotzdem ist es gut, wenn man auf diesen Fernreisen auch ein paar Handgriffe selbst vornehmen kann. In Swaziland – das liegt zwischen Mozambique und Südafrika – haben wir einmal wirklich nur mit Mühe und Not die Zivilisation wieder erreicht, als uns plötzlich das Motoröl aus einer defekten Dichtung davonlief.

CAMP: Haben Sie schon den ganzen afrikanischen Kontinent durchquert?

Heim: Nein, bei weitem nicht. Im Augenblick ist es wohl auch zu unsicher, aber es hat in den vergangenen Jahren eine ganze Reihe von Leuten gegeben, die mit dem Campingbus von Algier bis hinunter nach Kapstadt gefahren ist. Das sind dann aber schon Expeditionen, und die dauern einige Monate. Von zwei Hamburgern weiß ich beispielsweise, daß sie zur Vorbereitung von 25 000 Kilometer Afrika neun Monate brauchten – mit all den Visa, Impfungen und so weiter. Und der Wagen braucht natürlich auch seine Vorbereitung. Zum Beispiel empfehlen sich für solche Fahr-



„Während der Fahrt auf der 'Wellblechpiste' wäscht sich meine schmutzige Wäsche von ganz allein“

ten verstärkte, tropenfeste Stoßdämpfer. Es kann auch nicht schaden, ein zweites Ersatzrad dabeizuhaben, denn in Ostafrika sind die Straßen oft mit eisenharten Akaziendornen übersät. Das Volkswagenwerk hält sogar eine Tropenanleitung mit entsprechenden Vorschlägen für Ersatzteile bereit, die natürlich für alle Tropen- und Wüstengebiete der Welt gilt. Das Problem in der Wüste ist ja in erster Linie der Staub. Man braucht ein besonderes Luftfilter, damit der Motor die Wüste nicht in sich reinsaugt, und selbst dieses muß man jeden Abend reinigen. Es gibt noch eine ganze Menge Tricks für die Wüste: Im weichen Sand kann man den Luftdruck auf 0,5 bar ablassen, weil dann die Aufstandsfläche viel breiter wird. Al-

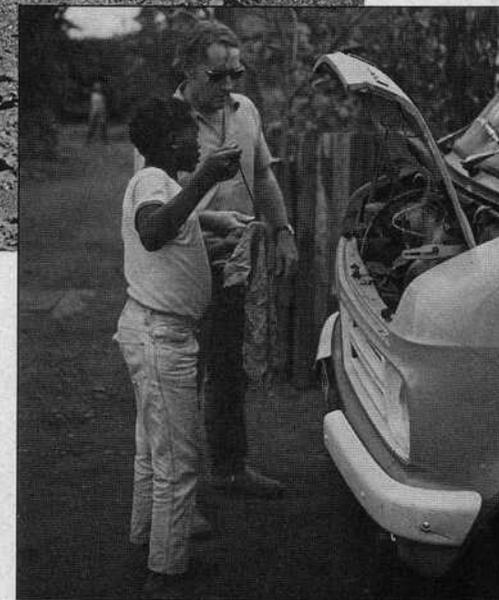
erdings muß man den Reifen hinterher auch wieder aufpumpen. Am frühen Morgen trägt der Sand übrigens besser, wenn er noch kalt und möglicherweise etwas taufeucht ist. Manche Tips sind auch umstritten: Die einen Wüstenfuchse sagen, man muß Sandwehen im ersten Gang nehmen, die anderen sagen, der zweite sei dafür ideal. M&S-Reifen nützen übrigens nichts. Ich habe auch schon von einem einfallreichen Mann gelesen, der hatte zwei Trommeln dabei, die er auf die Hinterreifenfelgen schraubte. Von diesen Trommeln legte er ein Seil zu einem festen Punkt, wenn er irgendwo festsatz, und zog sich raus wie Münchhausen am eigenen Schopf. Als festen Punkt in den Sanddünen nahm er ei-

Durch das „Tal des Todes“ führt eine recht gute Straße. Meist hat man es bei Wüsten-durchquerungen aber mit „Wellblechpisten“ zu tun. Bei „Wellblechpisten“ füllt Klaus Peter Heim einen verschließbaren Eimer mit schmutziger Wäsche, Seifenpulver und Wasser. Am Abend ist dann die Wäsche sauber

nen eisernen Pfahl zum Einschlagen, und wenn das nicht half, grub er das Reserverad breitseits als Anker 80 Zentimeter tief ein.

CAMP: Gibt es noch andere Probleme außer dem Vorwärtskommen?

Heim: Natürlich, zum Beispiel die Temperaturen: Unser Wohnmobil ist zwar mit einer dicken Glasfasermatte isoliert, doch können ganz schön extreme Temperaturen auftreten, wie beispielsweise vor ein paar Jahren im kalifornischen Death Valley: Dort stand ein Fahrzeug in der prallen Sonne, und man hatte 43 Grad im Schatten. Nach zwei Stunden hatte die Dachaußenseite 130 Grad Celsius, und im Inneren war die Temperatur auf 67 Grad gestiegen. Im Reisemobil wird es nicht ganz so warm,



weil das Hubdach weiß ist und die Wärme besser zurückstrahlt. Außerdem isoliert der Glasfaserkunststoff besser als ein Blechdach. Wir waren trotzdem froh, im Death Valley, das 67 Meter unter der Meereshöhe liegt und wirklich heiß ist, immer wieder Tanks aufgestellt zu sehen, in denen man notfalls Wasser findet. Neben diesen Tanks steckt ein Pfahl mit Kästen, in denen der Reisende Merkblätter mit Überlebensratschlägen findet.

CAMP: Herr Heim, wie wurden Sie als Gast in den vielen Ländern dieser Welt behandelt?

Heim: Man muß natürlich schon einige Regeln des Gastgeberlandes kennen und beachten. So sollte man in Rußland beispielsweise Campingplätze aufsuchen

Praktische Tips und Tricks für alle Weltreisende

von Klaus Peter Heim

● Reisemobile für Fernreisen sollten lieber eine Nummer kleiner gekauft werden als für normale Europa-reisen. Schließlich muß man mit dem Fahrzeug überall durchkommen und auch auf der kleinsten Fähre Platz finden.

● Wer nicht viel Geld hat, also speziell junge Leute, der kann sich mit ein paar Kisten und Luftmatratzen behelfen; für den dient der Bus dann als fahrbares Zelt.

● Als Tropenausrüstung für den VW-Bus empfehle ich Muldenkolben anstelle der Flachkolben (setzen Oktanzahlbedarf auf 80 herab), Nebenstromölfilter für Staubstrecken, für größeres Ölbad Luftfilter, zusätzliche Motorraumabdichtung, Benzinfeinfilter, Abdichtscheibe für Zündverteiler gegen Staub, Höhenvergaserkorrektur für ständige Fahrten über 2000 Meter Höhe, Sperrdifferential für schweres Gelände, Gebirgsübersetzung (drei Prozent höhere Steigfähigkeit),

verstärkte, tropenfeste Stoßdämpfer, Gürtelreifen, Steinschlagschutzbleche für Lenkung, Motor, Getriebe, Ersatzwindschutzscheibe aus Plastikfolie, Unterlegkeile, Suchscheinwerfer, Luftpumpe und Luftdruckprüfer, Schläuche, auch für schlauchlose Reifen, Benzineinfülltrichter mit feinem Haarsieb, vorgebaute Sonnenschutzblende, Unterflurbleche zum Schutz und zur Verstärkung des Bodens.

● Für einige Gegenden unserer Welt, wo das Tankstellennetz noch recht dünn ist – Rußland oder die Sahara beispielsweise –, muß man einen 20-Liter-Kanister mitnehmen.

● Das Fahrzeug sollte mit Normalbenzin auskommen.

● Fahren Sie niemals bewaffnet in ein fremdes Land ein; auch wenn Sie einen Waffenschein haben, dürfen Sie eine Pistole kaum irgendwo über die Grenze bringen! Im übrigen: Die meisten Globetrotter raten von einer Waffe des-

halb ab, weil sie im Ernstfall die Situation noch verschärft.

● In unsicheren Gegenden empfiehlt es sich, das Fahrzeug so hinzustellen, daß man jederzeit losfahren kann.

● An manchen Grenzen wird man sehr streng durchsucht; man sollte dafür Verständnis haben, vor allem, wenn man in Ländern ist, in denen mit Rauschgift gehandelt wird.

● Falls man in einem fremden Staat in Schwierigkeiten kommt, sollte man sich an die deutschen Konsulate und Botschaften wenden. Globetrotter haben immer ein Verzeichnis mit den Anschriften dabei. In dem Fernreise-Campingbus darf ein Autoradio mit Kurzwellenteil nicht fehlen. Die Deutsche Welle hört man auf Kurzwelle in der ganzen Welt.

● Wer auf die tägliche Zeitung – auch wenn sie schon ein paar Tage alt ist – nicht verzichten will, wird diese im fernen Ausland am ehesten in einem Lufthansabüro lesen können.

und auch nicht nachts fahren. Wir waren übrigens 1960 der erste VW-Campingbus, den es in der Sowjetunion zu sehen gab. Wir haben auch mal außerhalb gecamppt, und es ist nichts weiter geschehen, obwohl uns sogar ein Polizist auf dem Motorrad beäugte. Man darf ja auch bei uns nicht einfach kampieren, wenn man damit das Entfallen von Campleben meint, also Hubdach aufstellen, Stühle und Tische auspacken, Wäsche drapieren, Abwasser auf den Boden laufen lassen. Aber gegen einfaches Übernachten wird ja nichts eingewendet. Das ist im Grunde nichts anderes als Parken, und ob in einem geparkten „Lieferwagen“ nun zwei schlafen oder nicht, ist doch egal. In Paris haben wir vor Jahren mal auf dem Parkplatz direkt unter dem Eiffel-

turm geschlafen. Es ist schon ein erhebender Anblick, beim Aufwachen das Ding genau über sich durch die Dachluke zu sehen. Einmal in Kalifornien klopfte es nachts um zwei an unseren VW, und wir schauten schlaftrunken der Ortspolizei in die Taschenlampe. Die verpaßte uns prompt ein Ticket – glücklicherweise kostenlos – und scheuchte uns auf den nächsten Campingplatz. Die Polizei war aber richtig freundlich, als sie uns als Fremde erkannte. Aber sie hatte nun mal ihr lokales Gesetz in dieser Stadt am Pazifikstrand. In manchen Gegenden kommt man den Wohnwagen- und Wohnmobilmobilfahrern sogar ausgesprochen entgegen. In Australien zum Beispiel – dort gibt es nicht nur eine Menge ausgezeichnete privater Cam-

pingplätze –, da gibt es auch öffentliche, auf denen dürfen Sie völlig kostenlos übernachten. Sie sind allerdings nicht zum Daueraufenthalt gedacht. Nach spätestens zwei Tagen muß man wieder weiter. Und diese öffentlichen sind auch nicht so komfortabel wie die privaten mit Stromanschluß und Waschmaschine, aber Toiletten und kalte Duschen haben sie auch. Die Australier bieten überhaupt einen prima Service. Man darf zum Beispiel auch als Tourist nach Edelsteinen graben. Oder: Nicht allein, daß es an den Straßen überall Rastplätze mit Grillherden gibt, wir fanden an manchen Punkten sogar kostenlos Duschen mit heißem Wasser! Und weil die Leute nach alter englischer Sitte nicht ohne ihren Tee leben können, gibt es an ei-

nigen Picknickplätzen sogar kleine Häuschen, in denen man Tag und Nacht kochendes Wasser zapfen kann!

CAMP: Kostenlos Benzin gibt es nirgends?

Heim: Vielleicht in Saudi-Arabien, aber immerhin gibt es in Australien für den, der seinen Tank vollmacht, an manchen Tankstellen Bananen gratis, denn diese wachsen direkt hinter den Tankstellen. Entlang dem Trans-Canada-Highway, der vom Atlantik bis hinüber zum Pazifik führt, gibt es Rastplätze und Feuerstellen. Dort muß man sich das Holz nicht selbst zusammensuchen, da schichtet die Forstverwaltung oder Straßenbehörde, oder wer es sonst ist, feinsäuberlich Gratisbrennholz neben jedem Grill auf. Die Australier bauen übrigens ihre Grills an den Rastplätzen so, daß oben eine Eisenplatte ist, die gleich als Pfanne dient. **CAMP:** Essen scheint etwas ganz Wichtiges auf Ihren Reisen zu sein.

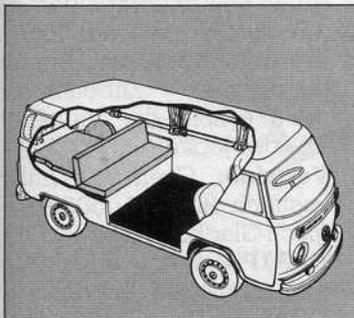
Heim: Zugegeben, da ist was dran. Australien ist übrigens das ideale Grill-Land: Die Steaks sind spottbillig. Wir haben anfangs gemeint, wir hätten uns beim Kopfrechnen geirrt, als wir vor dem ersten Metzgerladen standen und die Preise verglichen. Wir bringen natürlich von jeder Reise neue Rezepte heim. Da fällt mir gerade Durban ein, diese südafrikanische Stadt am Indischen Ozean. Wie meistens in den Häfen, gibt es auch dort ein vorzügliches Fisch-Restaurant, „Sea Haven“ heißt es, glaube ich. Wir speisten vorzüglich und übernachteten, nachdem wir um Erlaubnis gefragt hatten, auf seinem Parkplatz – vor uns das Wasser und die schöne nächtliche Skyline von Durban. Als wir schon lange wieder in Deutschland waren, fiel uns die ausgezeichnete Spezialität des Hauses wieder ein, die wir an diesem Abend gegessen hatten. Meine Frau schrieb darauf nach Durban und bat um das Rezept – und die netten Leute vom Restaurant haben es uns tatsächlich geschickt!

Text: Redaktion autopress
Foto: Klaus Peter Heim

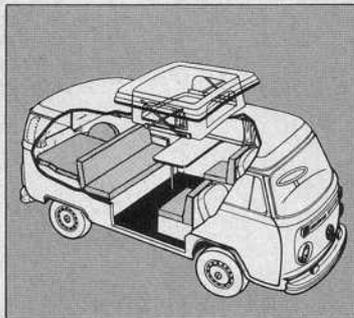
teca Camping-Einrichtungen für VW. Bausätze im teca Baukasten-Programm.

teca Camping-Einrichtungen für VW-Bus/Kombi sind ein ausgereiftes und tausendfach bewährtes Programm, bei dem auf Qualität und Sicherheit besonderer Wert gelegt wird. teca Camping-Einrichtungen sind als Baukastensystem konzipiert, so daß man jederzeit alle Einrichtungen ergänzen und erweitern kann. Die Einrichtungen werden als Bau-

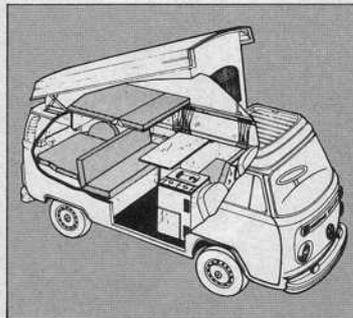
satz oder als Fertigteil geliefert, wobei alle Einrichtungsteile auch einzeln lieferbar sind. Selbstverständlich erhalten Sie bei teca auch fertig ausgebaute VW-Campingbusse und viel Spezial-Zubehör, das Sie zum mobilen Campen brauchen. Mit dem Coupon können Sie ausführliche Informationen anfordern!



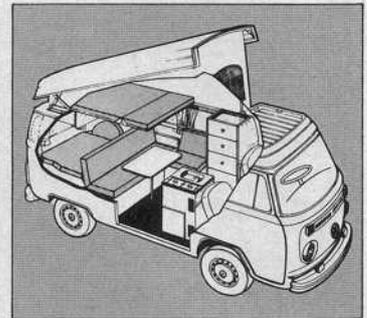
Einrichtung ALPHA
Basis-Einrichtung im teca Bausatz- und Einrichtungs-Programm. Erste und preiswerteste Ausbaustufe – ideal für den Beginn des Ausbaus.



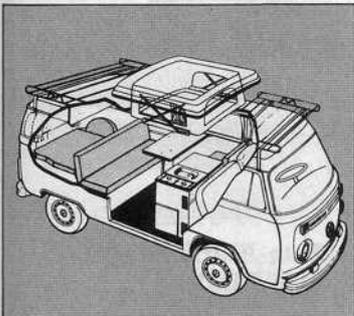
Einrichtung BETA
Zusätzlich zu ALPHA zwei Einzelsitze und ein abnehmbarer Innentisch. Ideale Einrichtung, wenn das Fahrzeug hauptsächlich zum Personen-Transport benutzt werden soll.



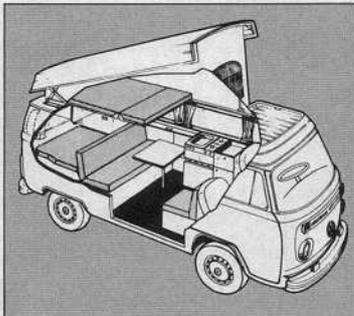
Einrichtung GAMMA
Hinter dem Beifahrersitz ein Küchenteil, in dessen Stauraum Kühlbox oder Kühlschrank und eine kombinierte Gas-Wasser-Elektro-Anlage untergebracht werden können. Der sportliche Typ unter den teca Einrichtungen.



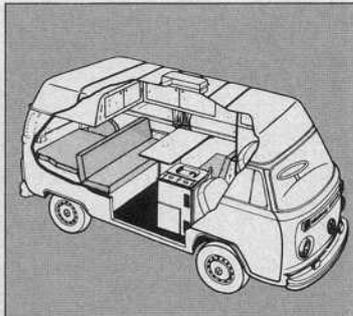
Einrichtung DELTA
Zur Einrichtung gehört ein Vorratsschrank mit Kleiderschrank, Staufächern, Heizungsfach und einem großen Staufach ganz unten für Gasflaschen. Viel Komfort durch viel Stauraum!



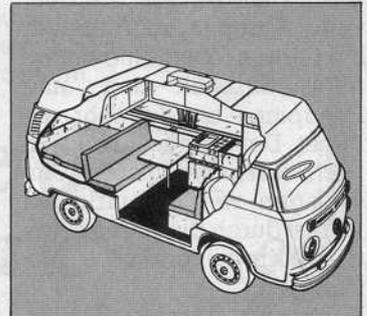
Einrichtung GAMMA S
Mit großem Küchen- und Vorratsteil zur Aufnahme von Kühlgerät, Gas- und Wasservorrat. Im Vorratsteil ein weiteres Staufach und eine Arbeitsplatte. Ideal für Bus mit breiter Beifahrersitzbank (ohne Durchgang).



Einrichtung SIGMA
Hier ist alles drin, was Sie bei einer Camping-Einrichtung erwarten. Großes Küchen- und Vorratsteil und ein langer Seitenschrank mit sehr viel Stauraum. Viel Platz und viel Komfort.



Einrichtung GAMMA H
Die Einrichtung GAMMA, kombiniert mit dem Dachausbau des Hochraumwagens. Der große Heckschrank, der lange Seitenschrank und zwei kleine Schränke im Fahrerhaus nehmen alles auf, was Sie beim Campen brauchen. Durch Vollisolierung ideal für Wintercamping.



Einrichtung SIGMA H
Eine weitere Kombination – die Einrichtung SIGMA im Hochraumwagen. Größerer Vorteil bei Hochdach: Sie können im Fahrzeug stehen und gewinnen außerdem eine Menge Stauraum. Durch Vollisolierung ideal für Wintercamping.

teca
Reisemobile GmbH

Tannenweg 4
3262 Auetal 2
Tel. 05152/2738

Beratung und Lieferung auch durch die teca-Partner in

München
W. Stelter, Mendelssohnstraße 35
80111 Baldham, Tel. 08106/6913
Stuttgart
P. Gall, Feuerbacher Str. 9
7250 Leonberg, Tel. 07152/22366

Frankfurt
J. Weil, Kolberger Straße 4
6370 Oberursel 5, Tel. 06171/76707
Ruhrgebiet
H. Eder, Oberhausener Str. 117
4330 Mülheim-Ruhr, Tel. 0208/403343

Hamburg
D. Rödel, Kolberger Straße 10a
2071 Ammersbek, Tel. 040/6050511
Berlin
A. Dawoudian, Hohenzollerndamm 15
1000 Berlin 31, Tel. 030/8611550

Coupon

Ausschneiden und zusammen mit DM 4,- in Briefmarken einsenden an: teca Reisemobile GmbH, Tannenweg 4, 3262 Auetal 2.

Ich möchte mehr Informationen über das teca Camping-Einrichtungs-Programm. Bitte senden Sie mir Ihre ausführlichen Unterlagen. DM 4,- in Briefmarken füge ich bei.

Name

Straße

PLZ, Ort

SYRO[®] camping einrichtungen

Einrichtung · Bausätze · Zubehör

Baupläne zum Selbstausbau einer VW-Campingeinrichtung

Mit einem ausgefeilten und ausgereiften Baukastenprogramm zum Aus- und Umbau von Kombifahrzeugen zu Campingbussen bzw. zu Reisemobilen hat sich die Fa. SYRO Campingeinrichtungen zu einem der leistungsfähigsten Unternehmen dieser Branche in Europa entwickelt. Ihre Campingeinrichtung kann in den Fertigungsstufen Bausatz, Einbaumöbel und als fertige Einrichtung geliefert werden. Das gesamte Lieferprogramm wird über eigene Werkvertretungen in Deutschland und dem angrenzenden Ausland vertrieben, so daß die Fa. SYRO Campingeinrichtungen zu einer für den Endverbraucher günstigen Preisgestaltung gelang.

Werk und Hauptauslieferungslager:
Bahnhofstraße 31, **6105 Ober-Ramstadt**
Telefon 06154/3091 und 3092

SYRO-Depot:
Gewerbegebiet 7c, **6109 Mühlthal 2**
Telefon 06151/147794
Ausrüstung für Abenteuer-Reisen.
Umfangreiches Zubehörprogramm.

Werkvertretungen mit Auslieferungslager:

Papenstraße 21/C 8, **2000 Hamburg 76**,
Telefon: 040/2500248

3000 Hannover, Telefon: 0511/416623

Am Schlehdorn 10/C 8, **3400 Göttingen**,
Telefon: 0551/21288/33329

Hauptvertretungen NRW und Benelux,
Tittelstraße 20/C 8, **5102 Würselen/Aachen**,
Telefon: 02405/3931

Helleter Feldchen 64/C 8, **5102 Würselen/Aachen**,
Telefon: 02405/13866

Odendorfer Weg 77/C 8, **5380 Euskirchen-Palmersheim**,
Telefon: 02255/8119

Stuttgarter Straße 12/C 8, **7410 Reutlingen**,
Telefon: 07121/41429

Otto-Dix-Weg 28/C 8, **7761 Gaienhofen-Emmenhofen**,
Telefon: 07735/475

Fürstenfeld 7/C 8, **8080 Fürstenfeldbruck**,
Telefon: 08141/6892

Sommerring 40/C 8, **8300 Landshut-Altendorf**,
Telefon: 0871/72720/26865

Hergottswiesgasse 97/C 8, **A-8070 Graz**,
Telefon: 0316/25662

Verkaufsbüros mit Auslieferung:

Emdenzeile 14/C 8,
1000 Berlin-Spandau, Tel.: 030/3754844

Freiheit 4/C 8, **4320 Hattingen**,
Telefon: 02324/68054

Horrheimer Straße 12/C 8, **7000 Stuttgart 40**,
Telefon: 0711/844786

Kreuzsteinweg 86/C 8, **8510 Fürth**,
Telefon: 0911/797691

Vertretungen gesucht!



Der Politiker Peter Conradi, rechts mit Sohn Valentin, ist Campingfreund aus Überzeugung. Selbst die Weltreise mit dem Bus hat er trotz politischer Karriere noch im Reiseplan



Politiker- Urlaub



*Der Westfalia-Campingbus
des Bundestagsabgeordneten
Peter Conradi auf der schmalen
Holzbrücke über den
Geirangerfjord in Norwegen*



Liest man den Lebenslauf des Bundestagesabgeordneten Peter Conradi, erwartet man, auf einen nüchternen Technokraten zu treffen, dessen Leben aus Statistiken, Gutachten und Zahlen besteht: da sind ein sozialwissenschaftliches Studium am Springfield College in den USA, ein Architekturstudium – mit Abschluß als Diplomingenieur und Architekt an der Technischen Hochschule Stuttgart – und dann die Staatsprüfung als Regierungsbaumeister. Den Ausgleich zu der nüchternen Welt in den Regierungsstuben der Verwaltung sucht Peter Conradi mit seiner Frau und den drei Kindern in der ungezwungenen, freien Welt der Camper. Erwachsen ist dieses Hobby aus dem Wunsch, etwas von der Welt zu sehen und dem kleinen, aber nicht zu überwindenden Hindernis, daß für solche Wunschreisen das nötige Kleingeld fehlte. Mit dem Beamtengehalt der Stuttgarter Landesregierung waren für die junge Familie keine teuren Reisen möglich. Einen Ausweg boten ein gebrauchter VW-Campingbus und das Zelt. So wurde es auch mit schmalen Geldbeutel möglich, Europa zu bereisen. Eigentlich für einen Regierungsbaumeister ein abwechslungsreiches Leben, doch Conradis Karriereplan hatte ein anderes, ferneres Ziel: Schon während der Studienzeit war er Mitglied des Sozialistischen Deutschen Studentenbundes geworden; 1959 trat er dann in die SPD ein, die ihn 1966 in den Stuttgarter Kreisvorstand wählte und ihn 1972 zu ihrem Vorsitzenden machte. Die Genossen in der Bonner Parteizentrale wurden schnell auf den Pragmatiker aus Stuttgart aufmerksam: Conradi bekam einen Wahlkreis, einen sicheren Platz auf der Wahlliste, und 1972 wurde der Oberregierungsbaudirektor und Leiter des Staatlichen Hochbauamtes in Stuttgart Mitglied des Deutschen Bundestages. Bei einer solch steilen Karriere blieb nur noch wenig Zeit für den unbeschwer-

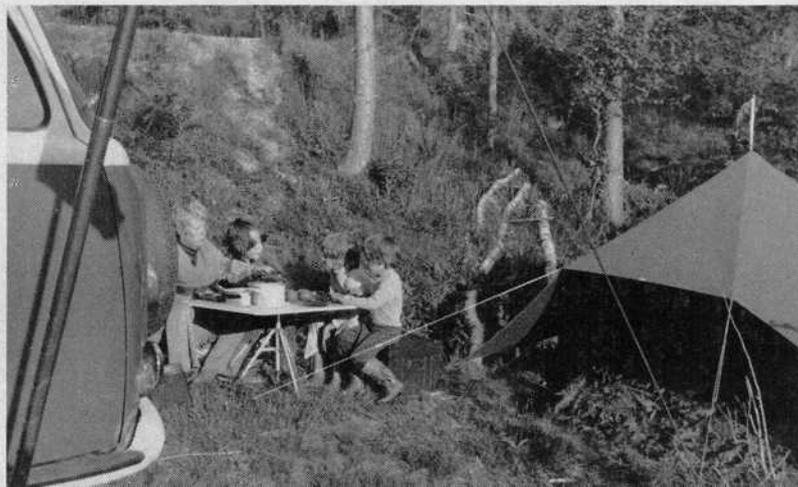


Abseits der Ferienroute sucht de



Mit dem Kajak und den beiden Kindern Katharina und Valentin durch das Naerøtal in Norwegen. Frau Conradi mußte den Campingbus zum Zielort bringen

Immer abseits der Straßen suchen sich die Conradis einen Platz zum Übernachten (rechts). Ganz rechts der hochbeladene Camper auf dem Loenevaten



Politiker Peter Conradi Erholung



Auf dem Weg nach Schottland fährt der Conradi-Camper in Rotterdam auf das Fährschiff (oben). Peter Conradi beim Versuch, in einem schottischen Bach Mittagessen zu fischen



ten Urlaub mit dem Campingbus auf fernen Straßen. Doch nach den Aufbauarbeiten an der politischen Zukunft kam ein neuer VW-Campingbus vor das Haus in Kemnat bei Stuttgart, und der gelernte Zimmermann Peter Conradi baute einen Gepäckträger um, damit der von allen Familienmitgliedern geschätzte Kajak einen sicheren Halt auf dem Wagendach bekam.

1975 ging die mittlerweile fünfköpfige Familie mit dem neuen Bus auf eine Urlaubsfahrt nach Norwegen. Die Conradis finden den Innenausbau des Westfalia-Busses für ihre Bedürfnisse optimal. Jedes Jahr geht es damit auch öfter zum Wintersport – und das ist nicht nur aus finanziellen Gründen mit dem Campingbus praktischer: Fünf Paar Ski und 25 Paar Schuhe sind neben den Kleidungsstücken im Renault R 4, dem „Erstwagen“, nicht unterzubringen. Die Entscheidung für einen Campingbus fiel auch wegen der Unabhängigkeit: Wenn die Conradis unterwegs sind, wird gegen Abend ein einsamer Platz für die Nacht gesucht. Nur einmal wurden die Conradis bisher auf ihrem nächtlichen Lagerplatz gestört: Gegen vier Uhr morgens klopfte ein norwegischer Bauer an die Tür, weil er auf dem Weg zu seiner Wiese nicht an dem geparkten Westfalia der Conradis vorbeikam.

Text: Peter Lanzendorf

Foto: Peter Conradi



**Reisemobile müssen
nicht unbedingt teuer sein.
Im Gegenteil: Wer
seine Komfortansprüche
etwas einschränkt,
bekommt für 30 000 Mark
ganz brauchbare
Fahrzeuge geboten –
unser Vergleichstest zeigt sie**

Sparmobile





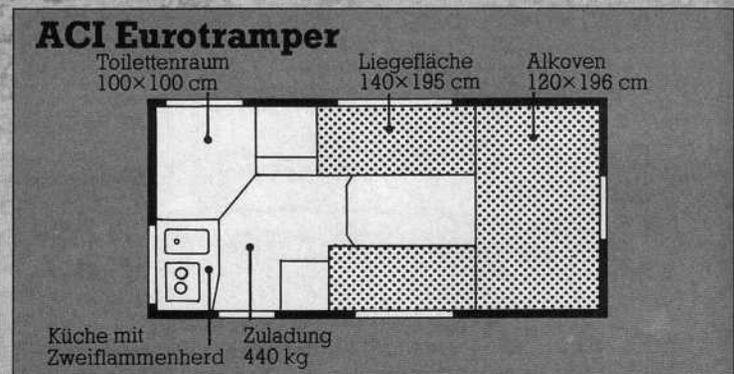
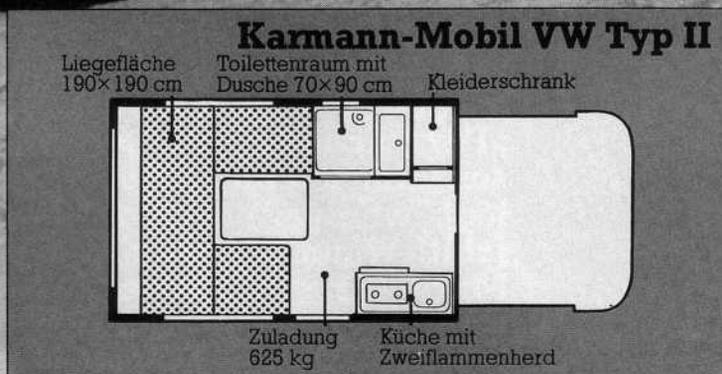
Für rund 30 000 Mark ein komplettes Reisemobil? „Das gibt es nicht“, werden Sie sagen. „Für solche Fahrzeuge müssen mindestens 40 000 angelegt werden.“ – Weit gefehlt! Wenn Sie rund 30 000 Mark für ein Freizeitfahrzeug ausgeben wollen, bekommen Sie sogar Reisemobile mit einigem Komfort. Natürlich dürfen Sie dann nicht das komfortabelste Basisfahrzeug erwarten; auf Automatik und Servolenkung muß genauso verzichtet werden wie auf eine wirklich kräftige Motorisierung. Aber wer hat es in der Freizeit schon so eilig? Viel wichtiger erscheint uns der Wohnkomfort.

Und der hält bei den Testfahrzeugen von Karmann, Mercator, Gerard und ACI einem Vergleich mit wesentlich teureren Reisemobilen stand. Zur Basisausstattung unserer „Billigfahrzeuge“ gehören sogar ein Toilettenraum und eine komplette Küche mit Kühlschrank, Nirostaspüle und

Zweiflammenherd. Beim Karmann ist darüber hinaus eine Dusche und beim Gerard eine Toilette in der Basisausstattung enthalten. Dafür muß generell für die Gasheizung – löbliche Ausnahme: Mercator – ein Aufpreis bezahlt werden. Und dieses für ein Reisemobil unbedingt notwendige

Zubehör schlägt schon in der einfachsten Ausführung mit mindestens 500 Mark zu Buche.

Wer die Innenausstattung komplett machen will und eine Warmwasserversorgung einbauen läßt, muß noch einmal fast 700 Mark zum ursprünglichen Kaufpreis hinzurechnen.



Trotz seines kompakten Aufbaus bietet das Karmann-Mobil viel Innenraum: Neben der Rundsitzgruppe ist sogar noch Platz für eine Dusche vorhanden



Ausstattung
 Vierzylinder-Boxermotor, 1970 ccm, 70 PS (51 kW), Durchstieg zum Fahrerhaus, Rundsitzgruppe mit Schwenktisch, Küche mit Spüle, Kühlschrank, Zweiflammenherd, Dusche mit Warmwasserversorgung, Gasheizung, Bordstromversorgung.
 Vertrieb: Karmann GmbH, 4500 Osnabrück.
 Preis: ab 29 500 Mark



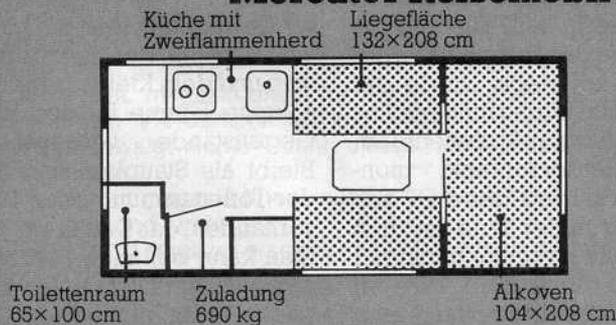
Die große Sitzgruppe ist in der Fahrzeugmitte angeordnet. Im Fahrzeugheck befindet sich neben der Küchen-Theke auch der geräumige Waschraum

Ausstattung
 Vierzylinder-Reihenmotor, 1800 ccm, 67 PS (49 kW), Durchstieg zum Fahrerhaus, Mittelsitzgruppe mit losem Klappstisch, Küche mit Spüle, Zweiflammenherd, Kühlschrank, Toilettenraum, Gasheizung, Alkovenbett, Bordstromversorgung
 Vertrieb: ACI-Camping-Zubehör, Soonwaldstraße 14, 6541 Riesweiler/Hunsrück. Preis: ab 29 392 Mark



Preisgünstige Reisemobile: Es bleibt noch Kleingeld für die große Reise

Mercator Reisemobil M1



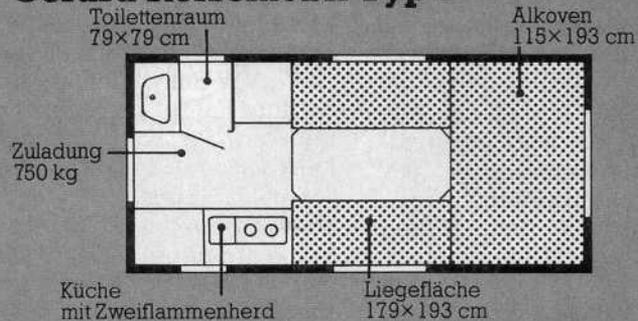
Die Sitzgruppe befindet sich in der Wagenmitte, der Einstieg zum Wohnabteil an der Fahrzeugrückwand. Gut ist der große Durchstieg zum Fahrerhaus



Ausstattung

Vierzylinder-Reihenmotor, 2300 ccm, 80 PS (59 kW), Durchstieg zum Fahrerhaus, Mittelsitzgruppe mit Schwenktisch, Küche mit Spüle, Kühlschrank, Zweiflammenherd, Toilettenraum, Gasheizung, Alkovenbett, Bordstromversorgung. Vertrieb: Mobile Freizeit GmbH, 4050 Mönchengladbach. Preis: ab 31 620 Mark

Gerard Reisemobil Typ I



Für sechs Personen reicht die „mittschiffs“ angeordnete Sitzgruppe. Im Fahrzeugheck sind der Einstieg, die Küche und der Toilettenraum installiert

Ausstattung

Vierzylinder-Reihenmotor, 1800 ccm, 67 PS (49 kW), Durchstieg zum Fahrerhaus, Mittelsitzgruppe mit festinstalliertem Tisch, Küche mit Spüle, Zweiflammenherd, Kühlschrank, Toilettenraum, Gasheizung, Alkovenbett, Bordstromversorgung. Vertrieb: Gerard, 8123 Peißenberg, Aichstraße 3-7. Preis: ab 29 740 Mark

Die preisgünstigen Reisemobile auf einen Blick



Karmann Reisemobil

Der Karmann Typ II ist ein vollwertiges Reisefahrzeug für zwei Personen. Sie haben neben Dusche und kompletter Küche allen Komfort. Die Verarbeitung ist ordentlich. Störend sind nur die sehr vielen gefährlichen Ecken und Kanten. Die Motorisierung ist ausreichend kräftig

Mercator Reisemobil M I

Das Mercator-Reisemobil auf dem Bedford-Fahrgestell ist ein ausgereiftes Fahrzeug ohne Extreme. Die Ausstattung ist ordentlich und die Verarbeitung gut. Die Leistung des 2,3-Liter-Motors (80 PS) reicht zum flotten „Mitschwimmen“ im Verkehr und für zügiges Reisen aus

ACI Eurotramper

Viel Reisemobil fürs Geld bietet der ACI. Die Innenausstattung ist sehr gut verarbeitet. Vier Personen können mit dem ACI bequem auf Fahrt gehen. Der Eurotramper wird auf Bedford oder Ford Transit angeboten. Durch die Sonderausstattung kann er zum Luxusfahrzeug werden

Gerardmobil Typ I

Für vier Personen ist das Gerard-Reisemobil konzipiert. Die Ausstattung ist reichhaltig, und die Verarbeitung hat ein hohes Niveau. Das neue Gerardmobil wird wahlweise auf Bedford- oder Ford-Transit-Fahrgestellen in sechs verschiedenen Motorstärken angeboten

Der Aufenthalt im Wohnaufbau während der Fahrt ist immer etwas problematisch: Beim Karmann beispielsweise ist die Sitzgruppe auf der Hinterachse angeordnet. Dadurch schaukelt der Fahrgastraum so, daß Mitfahrer schon mal „seekrank“ werden. Auch ein Schutzhelm kann empfohlen werden: Wer vom Wohnraum in das Fahrerabteil umsteigen will, macht leicht schmerzhaft Bekanntschaft mit einem Alu-Profilstück im Durchstieg.

Verletzungsgefahr:

Ecken und Kanten

Aber auch bei den anderen Fahrzeugen ist im Wohnabteil Vorsicht geboten: Überall gibt es scharfe Ecken und Kanten. Gerade im Reisemobil, in dessen Wohnabteil man sich während der Fahrt aufhalten darf, sind diese ungeschützten Ecken gefährliche Verletzungsfallen. Sonst sind die Mitfahrer in den Bedford-Reisemobilen gut untergebracht: Sie sitzen hinter dem Fahrer auf bequemen Längssitzbänken. Auf dem Tisch in der Mitte kann bei gemächlicher Fahrweise auf nicht zu kurvenreicher Straße sogar gemütlich ein Skatgedroschen werden. Nur: Die Straße muß eben und gerade sein, denn sonst hat

das Bedford-Fahrwerk mit dem schwergewichtigen Sonderaufbau erhebliche Probleme: Unangenehme Nickbewegungen auf unebener Straße und starke Seitenneigung in engen Kurven schmälern den Fahrkomfort. Bei Windböen oder starkem Wind hat der Fahrer alle Mühe, das Fahrzeug auf Kurs zu halten. Dank der exakten Lenkung fällt das dem Piloten des „VW-Bully“ leicht; die Bedford-Fahrer dagegen haben mit der schwammigen Lenkung und der eigentümlichen Sitzposition echt Schwierigkeiten.

Vom Lärmpegel her sind alle vier Fahrzeuge ähnlich: Die Vierzylinder-Reihenmotoren in den drei Bedford und der VW-Boxermotor zählen nicht gerade zu den leisesten Motoren: Schon um 80 km/h beginnen sie zu dröhnen; ab 110 Stundenkilometer ist der Lärm unerträglich.

Ist man erst am Tagesziel, verfügt man für das Wohnen und Schlafen über eine ausreichende Ausstattung. Während der VW von Karmann als Reisemobil für zwei Personen konzipiert ist, bieten der ACI Eurotramper, der Mercator MI und das Gerardmobil Platz für vier Personen. Richtig gemütlich ist es aber auch

dort nur für zwei Reisende. Sie haben dann den großen Vorteil, im geräumigen Alkoven dieses Fahrzeugs auch tagsüber das Bett aufgebaut zu haben und müssen nicht jeden Abend umständlich aus Tisch, Bettkästen und einem Polsterpuzzle ihr Bett bauen. Die Raumaufteilung der Bedford-Reisemobile ist ähnlich gestaltet: In der Fahrzeugmitte ist die Sitzgruppe untergebracht; im Heck wurde die komplette Küche mit üblicher Ausstattung, Toilettenraum und Kleiderschrank, montiert. Während der ACI den Einstieg an der Seite hat, muß man beim Mercator und beim Gerard durch eine Tür an der Fahrzeugrückwand einsteigen. Ein großer Nachteil: Durch Staub und Spritzwasser verschmutzt die Rückwand sehr stark; man bekommt beim Öffnen der Türe stets schmutzige Finger. Anders ist der Raum im heckmotorgetriebenen Karmann eingeteilt: Über dem Motorraum befindet sich eine große Rundsitzecke. Ein besonderer Gag: Der Schwenktisch hat eine Europa-Straßenkarte eingearbeitet. Mittschiffs sind im VW die Küche mit üblicher Ausstattung und der Toilettenraum installiert. Dieser Raum ist serien-

mäßig mit einer kompletten Duschanlage ausgerüstet.

Transportprobleme:

Wenig Stauraum

Eins haben alle Fahrzeuge gemeinsam: Stauräume, die von außen zugänglich sind, gibt es nicht. Alles – sei es nun das Schlauchboot oder der Außenborder – muß mühsam durch die Eingangstür gewuchtet werden. Auch sind – außer den Bettstaukästen und dem Kleiderschrank – keine Räume für sperrige Gegenstände vorgesehen. Bleibt als Stauplatz also nur der Toilettenraum, oder, falls vorhanden, das Dachbett. Man kann bei allen Fahrzeugen auf dem Dach einen Gepäckständer montieren; der VW-Camper hat über dem Fahrerhaus sogar schon eine Gepäckwanne. Diese Zusatzausrüstung verteuert das Fahrzeug indes noch einmal um fast einen Tausendmarktschein.

So hat man mit allem Zubehör aus einem auf den ersten Blick preisgünstigen Reisemobil für 30 000 Mark sehr schnell ein Fahrzeug gemacht, das – nach genauer Addition – 35 000 oder gar 40 000 kostet.

Text: Joachim Lepple
Foto: H. G. Isenberg,
Klaus Dieterich

CAMP PRAKTISCH

Wohnmobil zum Ausklappen

Selbstbauvorschlag für ein Wohnmobil auf VW-Basis. Es bietet zwei Personen genügend Platz

Ein Wohnmobil sollte nach den Wunschvorstellungen engagierter Camper viel Raum zum Schlafen und Wohnen bieten. Zudem sollte

Zeltdach aus wind- und wetterfestem Nylontuch. Es überspannt die 366 cm breite Wohnfläche

es – bei aller Geräumigkeit – leicht und wendig, servicefreundlich und – last not least – auch so preisgünstig wie möglich sein.

Diese Wunschvorstellungen unter einen Hut zu bringen, erscheint nahezu unmöglich, und so kommt man nicht umhin, einen gangbaren Kompromiß zu suchen. Das heißt, man beschränkt sich in den Raumansprüchen, oder man muß tiefer in die Tasche grei-

Gestänge aus Aluröhren. Sie verschwinden mit dem Hochklappen der Seitenwände im Innenraum

fen, als man es eigentlich wollte.

Derartige Überlegungen sind offensichtlich international und die Probleme auch. Eine clevere Lösung fanden die beiden amerikanischen Do-it-yourselfer Robert Q. Riley und Dave L. Carey, die auf der Basis eines VW-Transporter-Chassis ein geräumiges Wohnmobil schufen, das – dank moderner Materialien – nicht nur leicht

Karosserie in Sandwich-Bauweise mit Polyurethan-Hartschaumkern und GFK-Beschichtung

zu bauen ist, sondern auch ein überaus günstiges Gewicht (etwa 900 Kilo) aufweist.

Der attraktive Aufbau des Phoenix-Campers ist in Sandwich-Bauweise hergestellt. Der Kern besteht aus miteinander verklebten Polyurethan-Hartschaumplatten, die beidseitig zweilagig mit Polyester und Glasseidengewebe (Flächengewicht 275 g/m²) beschichtet sind.

Hubdach auf vier Alu-Stelzen. Es garantiert eine Stehhöhe von 190 cm und ist 122 cm breit

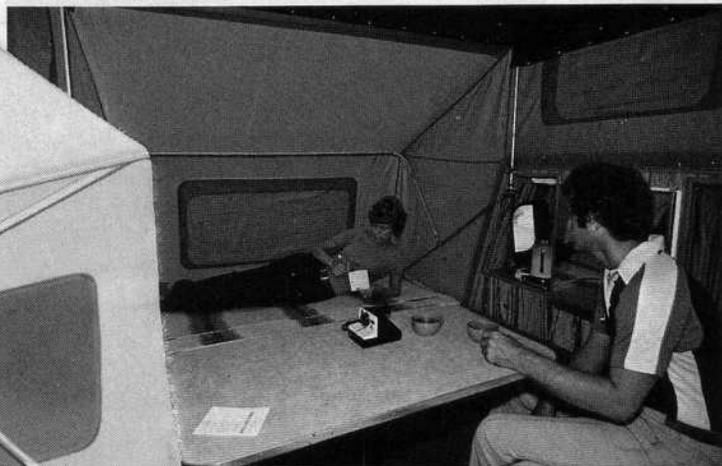


Chassis. Als Basis für den Aufbau dient ein VW-Transporter-, Bus- oder Bully-Unterbau

Alu-Querlenker versteifen die Karosserie. Beim Rohbau dienen sie gleichzeitig als Formspant



Stattliche Spannweite: 366 Zentimeter



Platz für zwei im Phoenix

Daten, Ausstattung, Pläne

Phoenix-Wohnmobil auf VW-Transporter-Basis mit 1,6-Liter-Maschine.
Länge über alles 430 cm, ohne Stoßstange 419 cm, Gesamthöhe mit angehobenem Mitteldach 226 cm, Breite im Fahrzustand 183 cm, Breite mit ausgeklappten Seitenteilen 366 cm, Breite des Liftdaches 122 cm, Höhe über Fahrerhaus 165 cm

Ausstattung: zwei Sitzbänke, die sich bei ausgeklappten Seitentüren in zwei Schlafplät-

ze zu je 180×147,5 cm Größe verwandeln, dazwischen ein Esstisch mit 57,5×105 cm Größe, im Heck eine komplette Küche

Baupläne: zehn Stück im Format 42,5×55 cm mit 24seitiger Anleitungsbroschüre (in Englisch) zum Preis von 15 US-Dollar plus Übersee-Porto liefert: PM Phoenix Camper, Box 1014, Radio City Station, New York, N.Y. 10019

Da Polyesterharz Styrol enthält und dieses sowohl Polystyrol-Hartschaum wie auch Styropor auflöst, ist die Verwendung von Polyurethan-Hartschaumplatten unerlässlich; es sei denn, man weicht bei der Beschichtung auf Epoxidharz aus, das aber erheblich teurer ist als Polyester und sich auch schwieriger verarbeiten läßt. Außerdem sollte man flammwidrig oder selbstverlöschend eingestellte Harztypen verwenden, wie sie nach DIN 4102 für Karosserieteile vorgeschrieben sind. Die Karosserie wird innen durch zwei stabile Überrollbügel versteift, die zugleich beim Karosserie-Rohbau als Formspant dienen und mit dem Chassis verschraubt werden. Das vom Design her ansprechende und modern anmutende Fahrzeug besitzt zwei große Seitentüren, die fast die gesamte lichte Breite von 182,5 Zentimeter zwischen den beiden Überrollbügeln einnehmen und in Höhe der Kotflügel-Oberkanten waagrecht nach außen geklappt werden. Von einem Rohrgestänge gehalten, bilden sie zwei Plattformen, die zusammen mit den auf gleicher Höhe liegenden seitlichen Sitzbänken rechts und links je eine Liegefläche von 180×147,5 Zentimeter ergeben. Die Dachpartie – durch ein weiteres Gestänge angehoben – bringt im Innern des Fahrzeuges eine ausreichende Stehhöhe von 190 Zentimeter.

Das mit ausgeklappten Seitenwänden 366 cm breite und – vom Boden aus gemessen – 266 Zentimeter hohe Fahrzeug wird von einem wasserdichten, windundurchlässigen Nylonzelt überspannt. Es verbindet das geliftete Dach mit den festen Karosserieteilen von Bug und Heck sowie die Kanten der beiden nach außen geklappten Seitentüren. So wird aus dem Ganzen eine wind- und

teile (ausgeklappt) werden zu Liegeflächen. Zusammen mit den Sitzbänken entstehen so zwei 180×147,5-cm-Betten

CAMP-PRAKTISCH

wetterfeste Behausung. Indes, auch das leibliche Wohl kommt nicht zu kurz: In der Heckpartie ist genügend Platz für eine kleine Einbauküche samt Kühlschrank (in der Mitte) und einen darunterliegenden Wassertank sowie eine Kochnische auf der linken und rechten Seite. Vorräte, Bettzeug – und was man sonst noch alles benötigt – finden unter den seitlichen Sitzbänken ausreichend Stauraum. Dazwischen steht der 57,5×105 Zentimeter große Eßtisch.

Für Nachbau-Interessenten gibt es einen gutdetaillierten Zeichnungssatz, bestehend aus insgesamt zehn Plänen im Format 42,5×55 Zentimeter, die durch eine knappe, aber präzise 24seitige englische Broschüre ergänzt werden. Die Vermaßung in den Plänen sowie alle übrigen

Maßangaben sind in Zoll, Fuß, Unzen und Pounds angegeben, was im Zeitalter der Taschenrechner jedoch keine schwierige Hürde darstellen dürfte.

Die Broschüre steckt voller nützlicher Tips und ist gut durchgearbeitet. Als Ausgangsbasis wird ein VW-Transporter-, ein Bus- oder ein Bully-Chassis ab Baujahr '67 mit 1,6-Liter-Maschine empfohlen, doch es sind

Ein abgewrackter VW-Bus mit zwei Überrollbügeln versehen (unten links), dient als Basis für unseren Wohnmobil-Selbstbau. Die Karosserie ist in Sandwich-Bauweise mit Polyurethan-Hartschaumkern hergestellt (unten rechts). Eine Fiberglasbeschichtung (bereits eingefärbt) bildet das Finish des Wagens (ganz unten)

auch ältere, geringer motorisierte Untersätze geeignet. Die gewichtsgünstige Sandwich-Bauweise bringt in jedem Fall gegenüber dem Original eine Gewichtseinsparung, was zugunsten von Fahrleistung oder Nutzlast gehen dürfte.

Die Verwendung heimwerkfreundlicher Materialien, wie PUR-Hartschaum, Polyester, Glasseide, Sperrholz, gehobelte Latten und einige wenige Metallprofile, machen den Aufbau relativ einfach. Probleme kann es lediglich bei den in der Bauanleitung erwähnten Zubehörteilen und Beschlägen geben, die US-Normen entsprechen und hierzulande eventuell nicht erhältlich sind oder möglicherweise vom TÜV nicht akzeptiert werden. Hier sind Modifikationen wohl unvermeidlich. Da aber

ein solches Objekt kaum von Laien in Angriff genommen wird, können solche Probleme kaum ins Gewicht fallen. Auf jeden Fall ist es ratsam vor Beginn der praktischen Arbeiten einen TÜV-Ingenieur oder -Prüfer um seine Meinung zu fragen, um etwaige Problempunkte von vornherein auszukurieren und nachträgliche Änderungen überflüssig zu machen.

Hinsichtlich der Beschichtungsarbeiten ist die Anleitungsbroschüre sehr knapp gehalten. Die Konstrukteure verweisen auf das US-Buch über Bootsbeschichtungen. Ähnliche Literatur gibt es auch hierzulande, zum Beispiel von der Firma Vosschemie (Uetersen), wo man sich auch über geeignete Harztypen für den Karosseriebau informieren kann.

An Komfort bietet die durchdachte und auch in technischer Hinsicht fachmännische Konstruktion ein Optimum. So ist das Cockpit mit zwei Polyester-Schalensitzen ausgestattet und recht ansprechend gestaltet. Der PUR-Hartschaumkern bietet eine wirkungsvolle Isolierung, so daß das Fahrzeug auch bei längeren Fahrten im Hochsommer nicht zum Brutkasten wird. Auch geräuschtechnisch bietet die Sandwich-Konstruktion günstige Voraussetzungen. Und es wurde auch an eine zuverlässige Abdichtung des Karosserieaufbaus im Anschlußbereich an das Chassis gedacht. Der profilierte Chassisboden ist mit einer 10 Millimeter dicken wasserfesten Sperrholzplatte abgedeckt, deren Oberseite mit Teppichboden beklebt ist. Der Himmel des Liftdaches ist schaumgepolstert und mit leichtem Vinyl bespannt. So ist das selbstgebaute Wohnmobil rundum eine überzeugende Konstruktion, die allen praktischen Wünschen gerecht wird und zum Nachbauen reizt.



Vom VW-Bus-Wrack zum Super-Wohnmobil

Text: Erich H. Heimann