

MOTORCARAVAN *KRANICH I*

Eine neue Art, VW zu fahren

Der erste voll wintertaugliche Motorcaravan
auf VW-Transporter-Fahrgestell



Herstellung und Vertrieb

Bischofberger
Audi
Backnang
Sulzbacherstraße
Ruf (07191) 61044



TEST: KRANICH I

Die Geschichte des kleinen Kranich gehört fast ein bißchen zu den Bocksprüngen, die gelegentlich sogar die ach so gradlinige technische Entwicklung macht. Akkurat als nahezu alle Welt den herbeigesehnten großen Wolfsburger (LT 28/35) mit geräumigen und auskragenden Aufbauten versah, entdeckte der VW-Konzessionär im schwäbischen Backnang Helmut Bischofberger, daß eigentlich gar nicht so viel dazu gehört, auch dem viermillionenfach bewährten, so anerkannten PKW-lichen Typ 2 von VW mit einer aufgesetzten Spezialkarosserie voll wohn- und winterfähig zu machen. Was Bischofberger gelang, muß als typische Spätgeburt gelten, verdient aber vielleicht gerade deshalb jegliche Ingenieursanerkennung. Der Pflichtenkatalog für die Panzerschiffe des (Weimarer) Deutschen Reiches, von Admiral von Trotha auf kürzesten Nenner gebracht, gilt uneingeschränkt für den Kranich I aus Backnang.

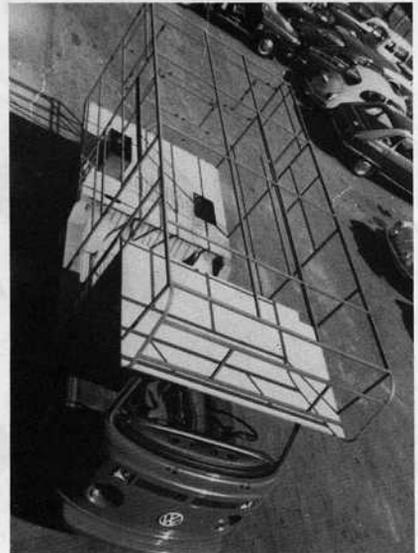
»Beweglicher als jeder Größere, größer als jeder Beweglichere.« Immerhin handelt es sich bei dem mit 25 mm Styropor isolierten und (auch wärmetechnisch) voll vom Fahrerhaus abtrennbaren Wohnaufbau aus der mittelständischen VW-Werkstatt um den kleinsten voll winterfähigen Motorcaravan am deutschen Markt.

Flotter Fahrer

Über den VW namens Kranich, soweit er aus Wolfsburg stammt, noch viel zu sagen, hieße Kraniche nach Kranichstein tragen. Für 895 Mark mehr erhält man von Bischofberger statt dem im Grundangebot von überaus interessanten 26 900 Mark enthaltenen 50 PS 1.6 L-Motor die 70pferdige 2 L-Version, mit der man selbst mit der ebenfalls möglichen Automatik gut im Verkehr mit-schwimmen kann. Geschaltet erreichten wir trotz des Leergewichts von 1 700 kg (das noch 600 kg Zuladung erlaubt) mit dem brandneu mit 36 km übernommenen Fahrzeug nach wenigen hundert Kilometern bequem die möglichen ca 120 km/h. Dabei sitzt man auch hinten immer noch bequem und sicher vor Reisekrankheit, was bei weitem nicht bei allen Motorcaravans der Fall ist. Die

Windempfindlichkeit macht sich natürlich mehr als beim simplen Transporter bemerkbar, aber nimmt nie bedenkliche Formen an. Verbräuche lagen (wohlgemerkt bei einem uneingefahrenen Wagen) zwischen 14 und 16 L (Normal) auf 100 km.

Da Bischofberger für seinen kleinen Kranich (es gibt auch eine LT-Version bei ihm, die wir demnächst vorstellen werden) nur Fahrgestell und Teile des Fahrerhauses original benötigt, besteht ohne weiteres die Möglichkeit, sich kostengünstig bei ihm auf eine gebrauchte Pritsche oder einen karosseriegeschädigten Bus oder Transporter ein Kranichnest setzen zu lassen. Von Betriebskosten, Parkbedarf und Fahreigenschaften her sowieso, vom Äußeren



mit etwas Nonchalance, ist so ein Zugvogel aus Backnang nämlich nicht allein als Zweitwagen für die freie Zeit, sondern ohne weiteres auch als Alleinfahrzeug (z. B. für Vertreter, gemeinsame Arbeitswege usw.) tragbar.



Auf einen Stahlkäfig schweißte Bischofberger die Karosserie, deren Alkoven das Dach des Fahrerhauses ersetzt. Unten: Viel Platz im erhöhten Heck.



Schlafbreiter, stehhoher Aufbau

Die mit ausgezeichnet dämmender Knöpfmatte abzuschließende Ver-

bindung zum Fahrerhaus kann man wählen – entweder mit zwei angenehmen Einzelsitzen im Cockpit und einem Durchgang von ca 135 cm Höhe oder einer weniger bequemen

Beifahrerbank für zwei neben dem Fahrersitz und einem Durchschlupf/Durchguck von maximal 90 x 55 cm, der mehr der Kommunikation mit den (erlaubt) hinten sitzenden Mitfahrern als etwa dem Durchstieg während der Fahrt dient. Unter Ausnutzung der konstruktiven Mulde zwischen Fahrerhaus und Motorraum gerät Helmut Bischofsbergers mitschiffs auf 150 cm Länge eine Stehhöhe von beachtlichen 1.90 m, die auch voll dem geräumigen Wasch- und Duschaum zugute kommt. Daß er dabei mit 2.48 m Gesamthöhe verblüffend niedrig bleibt, verdankt er der Tatsache, daß er seinen vorkragenden Alkoven nicht auf das Dach des Fahrerhauses auflegt, sondern den Erkerboden die Rolle des gekappten Daches spielen läßt. Nachdem wir bereits bei der Übernahme die knappen 47.5 cm Freiraum zwischen Polster und Innen-

dach bemängelten, sagte er uns zu, mit Hilfe eines etwas höheren Aufbaus dort im Kinderbettbereich mehr Beweglichkeit zu gewährleisten.

Schräg (hier könnten wir uns eventuell eine Stufe vorstellen) springt am hinteren Ende der Küche der mit strapazierfähigem Teppich ausgelegte Wagenboden um 42 cm nach oben, weil das die Motorlage so verlangt. Im Bereich der Sechssersitzgruppe im Heck beträgt die Stehhöhe noch 1.48 m, was hier vollauf genügt.

Die Fenster im Aufbau sind durchweg doppelt Kunststoff/Plexiglas, im Heck sowie die drei schmalen in Küche, Alkoven und TR zu öffnen. Die Kältebrücken der vorgeschriebenen »kalten« Autofenster im Fahrerhaus stören keinen Wärmehaushalt dank der Knöpfmatte. Mit den vergleichsweise bescheidenen Abmessungen seiner Fenster hat Bischofsberger

eine wichtige Winterforderung der Motorcaravaner erfüllt – so viel Fenster wie nötig, so wenig wie möglich. Von den drei Dachluken sitzt je eine über dem Alkoven und über dem TR.

Abgestimmte Einrichtung

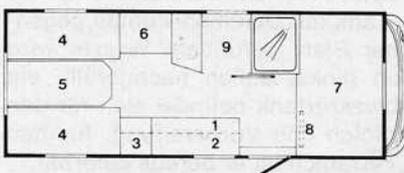
Über dem Fahrerhaus mißt die Liegefläche 127 x 187 cm und erreicht damit alle Anforderungen. Der Alkoven könnte einen Vorhang vertragen. Das konventionell mit herunterzulegendem Tisch und aus den Polstern (die leider nicht anknüpfbar sind) zu bauende Heckbett kommt bei gleichfalls 187 cm Länge auf 136 cm Breite und damit auf mehr als wir kürzlich in einem doppelt so teuren Amerikaner herausgemessen haben.

Der Kleiderschrank (mit Mützenfach) hat bei 58 cm Breite modische 120 cm Hängehöhe. Eine Art Nachttisch mit Konsolenaufsatz mit zwei offenen Fächern und dem dritten Teil des Schwedenschanks bildet einen Grenzfall zwischen Wohn- und Küchenbereich. In einem Fahrzeug, in dem man sich während der Fahrt bewegt, sollten die Kanten des Mobiliars runder, wenn nicht sogar weicher sein. Zwei seitliche Griffe am Kleiderschrank und am Aufbau des Nachttisches dienen dem Halt während der Fahrt oder auch als Aufstiegshilfe in den 1. Rang.

Die Nußbaum-Folien wirken porig täuschend echt, die orangenen Übergardinen passen gut zu den grün-braun-beige-gelb gestreiften Polsterbezügen, erscheinen uns aber für einen so viel Neugierde ausgesetzten Vogel wie den Kranich als zu wenig dicht. Über der Küche sollte sich Bischofsberger überhaupt etwas weniger heikles und dafür nicht so leicht Entflammables einfallen lassen, als duftige Stores und Gardinen.



Links: Waschbecken, noch nicht ganz fertiges Toilettenschränkchen und Spiegelschrank. Rechts: Die Mobicool-Testtruhe im Duschaubteil.



1. Nirostaspüle mit 2flammigen Gaskocher.
2. Hängeschrank für Küche.
3. Zweiter Vorratsschrank mit Besteckschublade und Regal für die Küche.
4. Sitzplätze für 4–5 Personen, umzubauen als Doppelbett.
5. Tisch.
6. Kleiderschrank mit Wäschefach, Kleiderstange ausziehbar.
7. Weiteres Doppelbett über dem Fahrerhaus.
8. Gasheizung.
9. Sanitärraum.

Technische Daten

Motorversionen 1,6 l 50 PS oder 2 l 70 PS, Gesamtlänge mit Reserverad 529 cm, Gesamtbreite 195 cm, Höhe ohne Kamin 248 cm, Zul. Gesamtgewicht 2300 kg, Zuladung je nach Ausstattung 600–650 kg.

Wassereinfüllstutzen und Anhängervorrichtung. Die Anschlußdose für Anhänger sitzt geschützt unter dem Aufbau.



Maximale Küche

Das Nachttischchen einbezogen hat das Reich der Kranichin stolze 143 cm Länge (bei 94 cm Arbeitshöhe). Arbeitsflächen bleiben zwischen zweiflammigem Herd und Spüle sowie auf dem Nachttisch eine Menge. Daher vermißt man wohl auch kaum eine nach links klappende Teilabdeckung, die vor der geteilten Wagentür noch einmal Ablage bieten könnte. Die Spüle läßt sich schlecht abdecken, weil darüber der ausgezeichnete Karwan-Gas-Durchlauf-erhitzer Platz findet. Für den 60



Oben: Nachttisch mit Konsole und Küchenmöbel. Nebenstehend: Die Kinder im Kinderbett in der anderen Kranich-I-Version — mit Durchgang vom Fahrerhaus.

Erwiderung des Herstellers

Sehr geehrter Herr Schmall, ein objektiver Außenstehender sieht auch bei einem Reisemobiltest oft mehr als einer der sich zwar laufend mit der Sache beschäftigt, jedoch schon gegen eine bestimmte Betriebsblindheit ankämpfen muß. So haben wir bei manchen Ihrer Anregungen gesagt: „Recht hat er, daß uns das nicht auch schon früher aufgefallen ist!“ Denn es sind alles Dinge, die sich relativ leicht wirklichen lassen, z. B. gepolsterte oder abgerundete Ecken, Vorhang vor dem Alkoven und ähnliches.

Ein Reisemobil zu bauen ist nicht neu! Ein Reisemobil auf der Basis eines VW-Transporters zu bauen, das ist in der Tat neu! Wir haben als Basisfahrzeug für unseren Kranich I den VW-Transporter gewählt, weil der Motorcaravaner hier ein Grundfahrzeug erhält, das in dieser Größenklasse am meisten Gegenwert für sein Geld bietet.

Es hat neben der Robustheit, Zuverlässigkeit, Belastbarkeit und Langlebigkeit, die ihn als Nutzfahrzeug auszeichnen, auch die vom Caravaner geforderten Pkw-Eigenschaften wie Fahr-Komfort, Sicherheit, Sparsamkeit und Gutmütigkeit.

Erst beim Lesen Ihres Testberichtes fiel uns die Begriffsbestimmung „kleiner

und großer Kranich“ auf, die sich auch in unserem Betrieb zur Unterscheidung des von Ihnen getesteten Kranich I auf VW-Transporter zu seinem großen Bruder, dem Kranich II, auf dem LT-Fahrgestell eingebürgert hat.

So verstanden ist gegen das Wort „kleiner Kranich“ nichts einzuwenden, wenn Sie jedoch sagen, der „kleinste wintertaugliche Motorcaravan“ so meinen wir, daß z. B. doch sicher auch der ausgebaute VW-LT-Kastenwagen oder Hochraumkastenwagen (also nicht das mit Reisemobilaufbau versehene LT-Fahrgestell) den wir auch vertreiben, als voll wintertauglich bezeichnet werden kann. Obwohl er in seinen Abmessungen kleiner ist als unser Kranich I.

Auf der Essener Messe werden wir einen von seinem Fahrgestell abnehmbaren Kranich I präsentieren. Der Motorcaravaner hat so die Möglichkeit den VW-Pritschenwagen und den Kranichaufsatz getrennt voneinander zu verwenden.

Herzlichen Dank für den objektiven Test und die darin enthaltenen Anregungen.

Mit freundlichen Grüßen
AUTOHAUS BISCHOFBERGER

L-Electrolux-Kühlschrank zählt man 780 Mark extra. Rechts daneben und darunter wie oben in drei Schwedenschränken ist eine Menge Stauraum vorhanden.

TR und Dusche

Mit 155 mal 73 cm jede Menge Platz für sanitäre Unabhängigkeit. Das Waschbecken unter einem Spiegelschrank besaß in unserem Falle eine Mischbatterie mit einer Telefonbrause als Wasserhahn, der auch für die gegenüberliegende Dusche dient. Die war bei uns auf Wunsch nicht eingerichtet, da wir dort zu Versuchszwecken einen Mobicool-Schwingkompressorkühlschrank montiert bekommen hatten. Für Warmwassergerät (über der Spüle in der Küche), Zuleitung zum TR, Mischbatterie am Becken, Brause und Duschtasse berechnet Bischofberger 980 Mark extra.

Gas, Strom und Wasser

Daß man es beim Lieferanten mit einem ordentlichen Autohaus zu tun hat, sieht man schon an den sauberen »Wohn-Armaturen« hinter dem Lenkrad. Die 12-Volt-Wagenbeleuchtung kann hier ebenso zentral geschaltet werden wie die Stromzufuhr zur Wasserpumpe. Damit man es nicht überhört, wenn sie leer läuft während der Fahrt. Und auch das Ladegerät (auf Wunsch) hat hier sein Knöpfchen.

Das Ladegerät kostet 154 Mark, für die Außen- und Innensteckdose werden 85 Mark berechnet. Die drei Neonleuchten kosten je 50 Mark, die Gasleuchte » für alle Fälle« 95 Mark. Zwei Gasflaschen haben im vorderen Teil des rechten Bettkastens, der 68 L-Tank mit Coleman-Pumpe gegenüber Platz gefunden. Wasser wird von (links) außen nachgefüllt, ein Abwassertank befindet sich für den Kranich I in Vorbereitung, für den LT-Kranich ist er bereits lieferbar.

Noch mehr Extras

Bei 1 200 erlaubten Anhängkilos wird mancher zur Anhängvorrichtung greifen, die gleich mitbestellt nur 307 Mark kostet. Stützen für das überkragende Heck, das sich aber weder bei der Fahrt noch im Stand bemerkbar macht, kommen auf 144 Mark. Truma-Heizen kann man den Kranich von 645 bis 788 Mark. Und sonst kostet er, wie gesagt, 26 900 Mark — ab VW-Werk.