

Häusliche Typen

[TEXT Christian Steiger FOTOS Wim Woerber]

Sie beginnt mit reichen Romantikern und boomt mit dem Volkscaravan: Die Geschichte des Wohnwagens besteht aus Fernweh, Erfindergeist und Improvisationstalent. Drei deutsche Klassiker-Gespanne der Fünfziger- und Sechzigerjahre erzählen sie beim Probewohnen





Die beiden Sofas im roten Salon des Globetrotter lassen sich leicht zum Doppelbett falten, die Füße längerer Bewohner kommen im Schrank unter



Die sehr aufwendig gebauten Kippfenster sind Dethleffs-Eigenentwicklungen



Kühlschrank im Keller des Globetrotter: Stangeneis gab es in den Fünfzigerjahren überall zu kaufen



Willkommen im Klapp: Das Hubdach ist nicht leicht zu arretieren, bietet im Sommer aber perfekte Lüftung

Die deutsche Geschichte des Campings ist voller süffiger Anekdoten, aber diese ist die schönste von allen. Sie spielt in den 30er-Jahren, als der junge Fabrikant Arist Dethleffs mit Frau und kleiner Tochter im selbst gebauten Wohnwagen durchs Land reist. Gerne kumpiert er auf Dorfplätzen, packt den Klappstisch und die Stühle aus und spielt auf der Ziehharmonika. Eines Sonntags, in einem fränkischen Dorf, kommen die Bauern aus der Kirche. Dethleffs musiziert, seine Tochter spielt mit Pappas Hut und legt ihn auf den Tisch. Das Landvolk wirft Kleingeld hinein. „Seitdem hat Vater nur noch im Wohnwagen musiziert.“ Es wird noch etwas dauern, bis sich Normalbürger und Camper aneinander gewöhnt haben, denn frühe Camper sind alles andere als normal. In England und Amerika mögen reiche Reisende schon länger keine Hotels mehr, anfangs sind die exzentrischen Ur-Camper noch in luxuriösen Pferdewagen unterwegs. Aber Familie Dethleffs braucht den Wohnwagen nicht für die Ferien, sondern für den Alltag: Arist reist durchs Reich, um Skistöcke und Reitpeitschen zu verkaufen. Den Caravan – er nennt ihn „Wohnauto“ – baut er 1931, um die Familie mitnehmen zu können. Seine Frau ist Landschaftsmalerin und wünscht sich ein Atelier für unterwegs. Die Idee fährt noch im Dethleffs Globetrotter der 50er-Jahre mit.



Mercedes 220 Cabriolet B

Sechszylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, 2195 cm³, 59 kW/80 PS bei 5800/min, 142 Nm bei 3500/min, Viergang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb, L/B/H: 4538/1685/1560 mm, Radstand: 2845 mm, Leergewicht: 1440 kg, max. Anhängelast (gebremst): 1200 kg, 0-100 km/h in 21,0 s, 145 km/h, Bauzeit: 1951 bis 1953, Preis (1952): 15.160 Mark¹

¹Werksangaben

Dethleffs Globetrotter

Holzkonstruktion mit Beplankung aus Aluminiumblech, Holzboden, teilweise aufklappbares Dach aus lackiertem Kunstleder mit Filzfüllung, L/B/H: 4850/1750/2100 mm, Leergewicht: 550 kg, max. Zuladung: 350 kg, sechs Schlafplätze, Küche mit Arbeitsplatte und Kühlfach im Wagenboden, Bauzeit: 1951 bis 1955, Preis (1953): 6600 Mark¹

¹Werksangaben

Da hat der Fabrikant die Peitschenproduktion längst eingestellt und wird mit Wohnwagen reich, aber die zeigen innen noch immer, dass es nicht nur um die Freizeit geht. Für Geschäftsreisende gibt es gleich zwei vollwertige Kleiderschränke. Keine Gutverdiener-Gattin muss unterwegs ein knittriges Cocktailkleid tragen. Zum Reinigen der Nyltest-Hemden bietet Dethleffs einen verzinkten Waschbottich im Fahrzeugboden an. Gleich nebenan gibt's ein Kühlfach, es lässt sich mit Eiswürfeln füllen und sieht unter dem Wagenboden aus wie ein deplatzierte Benzintank.

Ein Dethleffs ist so teuer wie 1000 Mal Vollpension

In der Sammlung des Erwin Hymers Museums in Bad Waldsee hängt der Globetrotter, Baujahr 1953, hinter einem gleich alten Mercedes 220 Cabriolet B. Kleinbürgerlich darf der Zugwagen nicht sein, denn schon der nierenförmige Wohnanhänger kostet damals ein Vermögen: Dethleffs nimmt 6600 Mark für seinen Globetrotter, ein neuer Opel Rekord ist 350 Mark günstiger. Es ist die Zeit, als für einen Tag Vollpension im Schwarzwald 6,50 Mark verlangt werden. Die Caravaner des frühen Wirtschaftswunders müssen reiche Romantiker sein, denn für einen mittleren Angestellten rentiert sich die Anschaffung im ganzen Arbeitsleben nicht: Ganze zwölf Tage Urlaub stehen ihm zu. Außerdem lässt sich so ein Globe-

trotter nicht mit dem VW Käfer ziehen, und selbst der sechszylinderige Mercedes tut sich schwer mit 550 Kilogramm Wohnwagen im Genick. Spätestens auf der Autobahn erklärt sein gequält nölender 80-PS-Motor, warum die Nierenform des Globetrotter kein Gag des Designers ist.

Das Hubdach braucht sechs geschickte Hände

Nicht nur in deutschen Normgaragen muss der Caravan sich klein machen, sondern auch hinter den mild motorisierten Zugwagen je-



Aller Camper Anfang: Arist Dethleffs mit Ehefrau Fridel, Tochter Ursula, Opel und „Wohnauto“, dem ersten Dethleffs-Caravan

ner Zeit, der Stirnfläche und des Luftwiderstands wegen. Dethleffs löst das Problem schon in den Dreißigern mit dem Hubdach, einer Konstruktion aus Holz, lackiertem Kunstleder und Filz zur Isolierung. Ist es hochgeklappt, stehen auch Hünen aufrecht im Wohnanhänger. Aber bis es mit fünf verchromten Haken, zwei >



Camping für Wunderkinder: Mercedes und Dethleffs kosteten 1953 so viel wie ein kleines Wohnhaus



„Ich hatte erst an einen **Westfalia-Bulli** gedacht. Aber den **Wolfbart** finde ich deutlich charmanter.“

Hans-Ulrich Janz

Stabilisierungsstreben und den beiden herausnehmbaren Fensterflächen arretiert ist, sind eher drei als zwei begnadete Körper im Einsatz. Dafür wirkt hinterher alles so präzise und robust zusammengebaut, als wären Mercedes 220 und Dethleffs aus der selben Sindelfinger Werkshalle gerollt.

Ein Boom aus Fernweh und Vollbeschäftigung

Natürlich spielt auch das Gewicht eine Rolle, aber ein emailliertes Waschbecken und verchromte Klappfenster mit massiven Rändelrädern gönnt Dethleffs seinen frühen Kunden doch. Bald wird es so viel Komfort und Liebe zum Detail auch für Normalverdiener geben. Es dauert bis in die frühen Sechziger, bis Arbeiter und Angestellte am Samstag nicht mehr in die Firma müssen. Gleichzeitig sichert ihnen das neue Bundesurlaubsgesetz 18 Erholungstage zu. Und die Vollbeschäftigung auf dem deutschen Arbeitsmarkt beschert ihnen den neuen VW 1200 Export mit 34 PS, der 400 Kilogramm ziehen kann. Nur 200 Kilo mehr sind es beim Porsche 912, denn auch für den



Porsche 912

Vierzylinder-Boxermotor, hinten eingebaut, 1582 cm³, 66 kW/90 PS bei 5800/min, 128 Nm bei 3500/min, Viergang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb, L/B/H: 4163/1610/1320 mm, Radstand: 2211 mm, Leergewicht: 995 kg, max. Anhängelast (gebremst): 600 kg, 0-100 km/h in 13,5 s, 183 km/h, Bauzeit: 1965 bis 1968, Preis (1965): 17.600 Mark¹

Wolfbart Wolf 1

Sandwichkonstruktion aus Holz, Aluminium, Styropor und Schaumstoff, Holzboden mit Aluminium-Verkleidung, L/B/H: 2920/1920/1900 mm, Leergewicht: 400 kg, max. Zuladung: 150 kg, drei Schlafplätze, Küche mit Zweiflamm-Herd, Bauzeit: 1959 bis 1974, Preis (1968): 4300 Mark zzgl. 200 Mark für Auflaufbremse¹

gibt es vom Zulieferer Otto Riehle (kurz: Oris) in Möglingen eine Anhängerkupplung. Einer von über 20 Herstellern, die passende Kleincaravans liefern, ist der frühere Luftwaffenoffizier Wolfgang Bartsch (kurz: Wolfbart) im hessischen Laudenbach. Sein Wolf 1 wiegt leer nur 370 Kilogramm, verzichtet in der Basisversion auf Bremsen und „ist auf der Autostrada del Sole auch bei 120 km/st noch leicht zu halten“, wie ein damaliger Tester schwärmt. „Man muss nur im Apennin auf Brücken und Tunnelausfahrten achten, damit das schnelle Gespann bei einem Windstoß nicht ins Schlingern gerät.“

Der perfekte Familien-Camper misst 2,92 Meter

Hans-Ulrich Janz hat das mit seinem Gespann aus Porsche 912 und Wolfbart Wolf noch nicht probiert, aber in Italien war er schon, begleitet von Ehefrau Lea und Sohn Karl. „Der Wolfbart war einfach der leichteste und größte Caravan, den ich finden konnte“, sagt Janz. Nebenbei war er auch der günstigste, der Wolf 1 hat nur 2000 Euro gekostet. Er bestätigt >



Der Wolfbart ist ein Raumwunder, der Autor misst 1,87 Meter und hat's beim Stehen und Probeliegen bequem. Zu zweit wird es schön kuschelig



Der hintere Tisch wird zum Teil des Betts, der vordere lässt sich darunter verstauen



Die Schränke sind tragender Teil der Konstruktion



Die Oris-Anhängerkupplung besitzt eine offizielle Werks-Freigabe. Selbst Ferry Porsche hatte eine an seinem 911



Die 400 Kilogramm des Wolfbart sind für den Porsche 912 eine leichte Übung. Der Wolf 1, gebaut ab 1959, war sonst ein typisches Käfer-Anhängsel



Die Sofahälften sind leicht verschiebbar und ergeben ein Kingsize-Doppelbett mit zwei Metern Länge und Breite

Zwei Zimmer, Küche, Bad: Das reichte manchen Käufern als Erstwohnsitz. Für die Möbel wählte Hymer westafrikanisches Chenchen-Tropenholz



Der Kühlschrank heißt Sibir, die Heizung Vesuv. So selbsterklärend können Marken sein



damit den 55 Jahren alten Werbetext des Herstellers Wolfbart: „Leicht, aber nicht zu klein soll der Caravan für die große Reise sein. Und gut zu fahren – mit Fahrdurchsicht, wohnlich, praktisch. All das bietet ein Wolf.“

„Es geht ganz gut, wenn ich diagonal schlafe.“

Es ist, wie das kurze Probewohnen zeigt, nicht zu viel versprochen. Licht und luftig ist es in der 2,92-Meter-Kapsel, was nicht nur an den riesigen Fenstern liegt, sondern auch am hellen Holz („finnische Birke, mit säure- und wasserabstoßendem Schutzlack versehen“) und dem Dachhimmel aus weißem Acella-Kunstleder. Die Schränke im Innenraum sind tragende Teile der federleichten Konstruktion, deren Wände aus Holz und Aluminium mit Styropor-Kern bestehen. Zwei Sitzgruppen brachte Bartsch unter, die vordere lässt sich nach kurzem Polster-Tetris in ein Doppelbett von 1,30 Meter Breite und 1,88 Meter Länge umbauen. „Es geht ganz gut, wenn ich diagonal schlafe“, sagt Zwei-Meter-Mann Janz. Viel mehr Verzicht fordert Wolfbarts Wohnwagen nicht. Die kleine Küche enthält einen Zweiflamm-Herd, ein Waschbecken und



Opel Diplomat 2800 S

Sechszylinder-Reihenmotor, vorne l. eingebaut, 2784 cm³, 103 kW/140 PS bei 5200/min, 221 Nm bei 3600/min, Dreistufen-Automatik, Hinterrad-antrieb, L/B/H: 4907/1852/1450 mm, Radstand: 2895 mm, Leergewicht: 1495 kg, max. Anhängelast (gebremst): 2000 kg, 0-100 km/h in 12 s, 180 km/h, Bauzeit: 1969 bis 1977, Preis (1969): 17.760 Mark¹

¹ Werksangaben

Eriba Nova 690 De Luxe

Stahlrohrkonstruktion mit Blechbeplankung, Styropor-Isolierung und Folienverkleidung im Innenraum, Holzboden, Blechdach mit Moltopren-Isolierung, L/B/H: 7900/2070/2530 mm, Leergewicht: 1160 kg, max. Zuladung: 340 kg, fünf Schlafplätze, Küche mit Zweiflamm-Herd und Kühlschrank, Öl- und Gasheizung, Nasszelle mit Waschbecken, Bauzeit: 1967 bis 1975, Preis (1969): 15.485 Mark¹

¹ Werksangaben

eine Nirosta-Arbeitsplatte, verschlossen von einer Rollladen-Abdeckung; ein Zehn-Liter-Kanister mit Handpumpe fasst das Trinkwasser. „Uns fehlte hier nichts“, sagt Hans-Ulrich Janz. Er meint damit nicht nur Zwei-Wochen-Urlaube, sondern auch eine sechsmonatige Südeuropa-Reise während der Elternzeit.

„Erwin, Du muschd mir einen Wohnwagen bauen.“

Im Eriba Nova 690 de Luxe aus der Hymer-Sammlung hat dagegen länger niemand mehr gewohnt, es riecht nach lange nicht gelüftetem Wohnzimmer und jahrzehntealten Materialien. Im völlig unberührtem Originalzustand hat er überlebt und darf jetzt fürs Foto trotzdem raus, an den Haken des goldfarbenen Opel Admiral, dessen 2,8-Liter-Sechszylinder sich von den 1150 Kilogramm nicht groß beeindrucken lässt. Max Ludy kennt den Anblick noch von früher: „Ja, das passt. Viele Käufer waren Unternehmer“, sagt der frühere Fertigungsleiter des Wohnwagenwerks. „Wir haben nur etwa 300 davon gebaut, immer in kleinen Serien von 40 Stück.“ Mit zwei Aufbautüren, drei Sitzgruppen und fünf Schlafplätzen preist der Prospekt von

1969 den Acht-Meter-Caravan als „Wochenendheim, Konferenz- und Bürowagen“ an. Er kostet mit 15.485 Mark fast genauso viel wie der Opel, der ihn lässig über die Hügel des Allgäus zieht.

Auch der Name Eriba weist auf den Konstrukteur hin, Erich Bachem, noch ein Flugzeug-Experte. Als Entwicklungschef der Fieseler-Werke lässt er sich bereits in den 30er-Jahren seinen ersten Wohnwagen bauen. Als er in den 50er-Jahren einen neuen Caravan konstruiert, fragt er bei Erwin Hymer nach, der gerade vom Flugzeugbauer Dornier ins elterliche Karosseriebau-Unternehmen in Bad Waldsee zurückgekehrt ist.

Das erste Hymer-Mobil geht mit Borgward unter

Wenn der 82-jährige Max Ludy heute die Geschichte auf Schwäbisch erzählt, klingt es so: „Erwin, Du muschd mir einen Wohnwagen bauen.“ Erwin baut den Eriba Troll und legt sich für frühe Schwarzweiß-Werbefotos persönlich im gestreiften Pyjama ins schmale Doppelbett. Doch schon kurz darauf strebt er nach Größe und entwickelt 1961 das erste Wohnmobil. Dummerweise wählt er den Borgward-Frontlenkerlastwagen B 611 als Basis. Acht Wo-

Es ist noch nicht einmal der V8, und doch erhebt der Opel Diplomat nicht einmal die Stimme, wenn hinten das Eriba-Topmodell dranhängt



Schon klar, Kurzes braucht keiner, der ein 13-Meter-Gespänn fährt. Rangieren fällt übrigens viel leichter als befürchtet



Neben der Ölheizung (mit Tank im Schrank) gibt es weiter vorne auch noch eine Truma-Gastherme. Der Waschraum trägt liebliches Dekor im Stil der späten Sechzigerjahre, die Küche prunkt mit großer Nirosta-Spüle und Spritzschutz zum Hochklappen

„Wir haben nur 300 Stück davon gebaut. Es war der **ideale Wagen** für Wintercamper.“

Max Ludy, früherer Hymer-Produktionschef

chen, bevor Borgward den Hymer Caravano auf der IAA in Frankfurt zeigen und über sein Händlernetz vertreiben kann, lässt der Konkursverwalter in Bremen die Tore herunter. „Der Erwin war schon ziemlich frustriert“, sagt sein Vertrauter Max Ludy. Erst zehn Jahre später baut Hymer wieder Reisemobile, diesmal auf Opel- und Mercedes-Basis. Und dazwischen hängt er der Fernweh-Hautevolee einen Glamour-Caravan wie den Nova 690 an.

Flaschengrüne Polster, fleischfarbene Vorhänge

Der entsteht nach Flugzeug-Art aus einer Stahlrohr-Konstruktion, die Hymer mit Hammerschlagblech beplankt und mit einer dicken Styroporschicht isoliert. Die Innenwände verkleidet er mit Kunststofffolie, weil sich damit Radien am besten verarbeiten lassen, für die Möbel nimmt er helles Chenchen-Tropenholz aus Westafrika. Auch die flaschengrünen Polster und die fleischfarbenen Vorhänge mit Blumenmuster fol-

Campinggeschichte im Museum

Der Camping-Pionier Erwin Hymer (1930-2013) begann schon früh mit dem Sammeln klassischer Wohn- und Reisemobile. Rund 250 Exponate trug er zusammen, ein Großteil davon ist seit 2011 im Erwin Hymer Museum (Robert-Bosch-Str. 7, 88339 Bad Waldsee, www.erwinhymer-museum.de) zu sehen - zusammen mit vielen anderen Accessoires des Fernwehs, schließlich wollte Hymer nicht weniger erzählen als die ganze Geschichte des Campings. Zu den Programm-Highlights zählt jedes Jahr das Oldtimer-Festival „Summertime“, im Grunde ein riesiger Oldtimer-Campingplatz rund ums Hymer-Museum. Nächster Termin: das Wochenende 10./11. August.



gen dem gehobenen Wohnzimmertitel der späten 60er-Jahre. „Marktforschung war, wenn einmal im Jahr die Händler nach Bad Waldsee kamen und gemeinsam mit den Entwicklern durch die Musterbücher blätterten“, erinnert sich Max Ludy. Für die Nasszelle – damals noch ohne Dusche und WC, nur mit Waschbecken – wählen sie rosafarbene Kunststofftapeten mit Rosenmuster aus. Alles wirkt so gediegen und rechtwinklig-adrett wie ein Flachdach-Bungalow jener Jahre, der bis heute nicht renoviert oder umgebaut wurde. Nur die Vesuv-Ölheizung verrät einen letzten Hauch von Kleinserien-Improvisation, aber dafür muss man heute sehr genau hinschauen: Den Heizöl-Tank, einen Kanister aus Blech, haben die Hymer-Leute tatsächlich in den Kleiderschrank geschraubt. Wahres Urlaubsglück ist demnach, wenn das Sacko nach Diesel riecht und man trotzdem nicht mehr ins Hotel will. Auch das gehört zur Geschichte des deutschen Campings.

LIEBEN LIEBHABERSTÜCKE:
PREIS & LEISTUNG

Große Rundscheinwerfer. Glänzende Chromfelgen. Und ein Heck, dem man gerne hinterherfährt. Wer für sein Schätzchen schwärmt, wird dieses Angebot lieben:

Die Young & Oldtimer-Versicherung der WGV. Die mit dem guten Preis-Leistungs-Verhältnis.

wgv.de/oldtimer