

MIT BRÜDERCHEN IM URLAUB



Sie heißen Tourist, Brüderchen, Suleica oder Orion und verkörpern den Urlaub auf Rädern in der Vergangenheit. Der Camping Oldie Club COC pflegt diese Wohnwagen- und Reisemobil-Oldtimer und präsentiert sie auch auf Caravanning-Messen. COC Archivar Josef Denzel blickt zurück.

ZUKUNFT braucht Herkunft. Kaum einer weiß das besser als Josef Denzel. Der Schwabe ist Archivar des Camping Oldie Clubs COC und mithin ein wandelndes Geschichtsbuch in Sachen Caravanning. Der Oldie-Fachmann beleuchtet für die Caravanning Welt die Entwicklung der Freizeitfahrzeuge in Deutschland: „Wie ich recherchiert habe, hat man bei uns Mitte der 30er Jahre des vorigen Jahrhunderts die ersten sogenannten Wohnwagenanhänger hinter Pkw gesehen. Dies waren zumeist selbstgebaute Vehikel für den Eigenbedarf. Vorbilder für diese Konstruktionen kamen offensichtlich aus England und Frankreich. Etwa um das Jahr 1935 sahen erste findige Tüftler eine Geschäftsidee im Bau. Hans Berger, Arist Dethleffs, Hans Seitz, Bernhard Würdig und noch einige mehr gelten bei uns als Pioniere des Wohnwagenbaus“, weiß Denzel. So gab es bald erste Wohnwagen bei einigen, noch kleinen Herstellern zu kaufen. Allerdings kappte der Zweite Weltkrieg die erste Blüte des Caravanning schneller, als sie gewachsen war. Die bis dahin hergestellten Wohnanhänger, zumeist aus Holz, wurden während des Kriegs buchstäblich verheizt.

An Wohnwagenurlaub war in Zeiten des Wiederaufbaus kaum zu denken. Wenn die Menschen überhaupt Zeit und Muße zum Reisen hatten, dienten hierfür meist Fahrrad oder Paddelboot und Zelt. Gekocht wurde auf Spiritus- und Benzinkochern oder eben

am offenen Lagerfeuer, das auf den meisten Zeltplätzen erlaubt war. Den Wohnanhänger, den Wolf Hirth 1948 vorstellte, im Gründungsjahr des DCC (Deutscher Campingclub), war gedacht für Geschäftsleute und Handlungsreisende. Der „Tramp 2“ war eine Weiterentwicklung des „Aero“, den der begeisterte Segelflieger mit seinem Freund Erich Bachem schon vor dem Krieg entwickelt und gebaut hatte.



Ludwig Erhard und das Wirtschaftswunder kamen, das wiederum ermöglichte für manchen dann auch die erste richtige Campingreise. Es ging nach Bayern oder in den Schwarzwald, einige wenige reisten sogar nach Österreich oder gar Italien. Die Zelthersteller hatten Hochkonjunktur, auf den meist provisorischen Campingplätzen, von Spöttern auch Rheumawiese genannt, ging es einfach, aber meist freundlich zu. Zwischen den vielen Zelten wirkten die wenigen Wohnwagen fast exotisch. Bei echten Campern galten die Wohnwagenfahrer – den Begriff



Caravan gab es in der jungen BRD noch nicht – als verweichlichte Luxuscamper. Insgeheim träumte man von so einem Ding, seinem Zeltnachbarn gegenüber hätte man dies aber nie zugegeben.

Fortschritt und Bequemlichkeit setzten sich aber schließlich durch. Die Vorteile lagen auf der Hand: Warum sollte man sich mit Zeltstangen und Aufbau abplagen, wenn man ein rollendes und jederzeit nutzbares Wohngefährt nur noch an den Pkw-Haken zu hängen brauchte? Ende der 50er, Anfang der 60er Jahre gab es unzählige kleine Wohnwagenhersteller, deren Namen längst Geschichte sind: Austermann, Polycar, Gross, Hadi, Hartmann, Jomi, Maly, Nagetusch, Pamax, Selba, Troeller oder Meiwa. Der VW-Käfer galt als Standard-Zugwagen, er durfte 390 Kilogramm an den Haken nehmen, ein DKW Junior nur 375 und beim Lloyd 600 war sogar schon bei 320 Kilogramm Schluss. Mehr Spielraum bei der Anhängelast hatten Besitzer eines Ford 17M (550 Kilogramm) oder eines Opel Kapitän (750 Kilogramm).



Die 60er Jahre waren für Caravan-Hersteller in Deutschland goldene Zeiten. Bisher waren die meisten Fahrzeuge innen aus Holz und außen mit Alublech beplankt, dazwischen ein Holzgerippe und Isolierung aus Glaswolle, Wellpappe oder gar (10 mm) Styropor. Bessere Isolierung und gestiegene Komfortansprüche machten die Wohnwagen größer und schwerer, für viele Zugwagen zu schwer. Abhilfe schaffte ein Werkstoff namens Polyester. Schon 1962 war auf der ersten Camping-Messe in Essen ein Wohnwagen aus Polyester zu sehen. Nicht nur der Trend hielt lange an, auch die Haltbarkeit ist erstaunlich. Noch heute reisen COC-Mitglieder in Fahti-Wohnwagen, die bei Schneider in Lindau gebaut wurden, oder auch in einem Suleica – die Abkürzung von Superleichtcaravan. Die baute Schäfer in Detmold, der dieses Aufbaukonzept auch bei Reisemobilen des Typs Orion einsetzte. Selbst in der ehemaligen DDR wurden solche Wohnwagen aus „Plaste“ gebaut – die Queks waren dort sehr beliebt und wegen des geringen Gewichtes auch Trabbi- und Wartburg-tauglich.

mobil bezeichnet. Die Entwicklungsgeschichte des Motor-Caravanning verlief ähnlich wie beim Wohnwagen. Kraftfahrzeug und Lebensraum zu einer Einheit zusammenzufügen, war zunächst die Sache von ambitionierten Tüftlern. Bis dahin gab es solche Fahrzeuge vor allem in den USA, England und Frankreich.



MIKAFÄ – Mindener Karosserie Fabrik – war einer der Hersteller, der frühzeitig die Chance für diese Art der Freizeitfahrzeuge erkannte und in verschiedenen Größen und Leistungsstufen anbot. Als Antrieb kamen vor allem Motoren von Tempo, VW oder Hanomag mit 40 bis 60 PS zum Einsatz. Der bereits erwähnte Hersteller Schäfer setzte modifizierte GFK-Karosserien seiner Suleica-Caravans auf Transporter-Fahrgestelle, benannte dies nach einer populären TV-Science-Fiction-Serie Orion und darf als einer der ersten Wohnmobil-Hersteller angesehen werden. Aber auch heute

noch bekannte großen Marken aus Süddeutschland und Westfalen erkannten ebenfalls die Zeichen der Zeit und verwandelten Lieferwagen wie den Borgward B 611 und den VW-Bus in wohnliche Reisegefährte. Trotz der damals noch astronomisch erscheinenden Preise setzte sich das später als Reisemobil bezeichnete Freizeitfahrzeug nachhaltig durch. Zwischen 1972 und 1974 verzehnfachten sich die Produktionszahlen

der damals aktiven Hersteller, was weitere große Wohnwagenhersteller motivierte, in diesen Wachstumsmarkt einzusteigen. Bis heute ist Camping, egal ob mit Caravan oder Reisemobil, eine überaus beliebte Freizeit- und Urlaubsgestaltung für Millionen Menschen, die hoffentlich noch lange anhält.

Die erste Ölkrise in der Bundesrepublik im Jahr 1973 mit Fahrverboten an den Wochenenden sorgte für eine Delle in der bis dahin prosperierenden Caravan-Industrie. Viele kleine Marken blieben auf der Strecke, doch schon wenige Jahre später ging es wieder aufwärts. Maßgeblichen Anteil daran hatte eine Fahrzeuggattung, die bis dahin eher Orchideenstatus hatte: der sogenannte Motorcaravan, später auch als Wohnmobil bzw. Reise-

