

FAHTI



U. MALY K. G. Hachen/Westf.

Tel. Hachen 405

G. SCHNEIDER

Holzindustrie oHG.

Lindau/Bodensee

Tel. 62 81



Zwei Pioniere des modernen Leichtbaues verdienen, an dieser Stelle hervorgehoben zu werden, und zwar

Erich Bachem und Franz Maly

Zwar gingen sie grundverschiedene Wege, aber beide erreichten sie das ersehnte Ziel. Der Erfolg konnte nicht ausbleiben. Die von Erich Bachem geschaffenen ERIBA-Wohnwagen erfreuen sich solcher Nachfrage, daß Absatzsorgen überhaupt nicht bestehen, und Franz Maly's FAHTI-Polyesterwagen ging nach langjähriger Entwicklung, Erprobung und gründlicher Bewährung im Frühjahr 1961 in die Serienfabrikation.

Erich Bachem schuf einen sehr weitmaschigen Rohrkäfig, den er mit Aluminiumblech karosserieförmig beplankte, während er ihn innen mit Styropor-Schaumstoff und Plastikfolie abisolierte. Daraus wurde nun zwar nicht die ersehnte Doppelwand, aber die Praxis beweist, daß ERIBA-Wagen genügend isoliert sind, zumal Erich Bachem folgerichtig zum Hubdach griff. Das Hubdach ist ihm von den Wohnwagen-Pionieren Dethleffs und Schweickert schon vor vielen Jahren vorexerziert worden, aber es hatte, als Erich Bachem nach ihm griff, gerade sehr rückläufige Tendenz.

Das rührt wohl daher, daß der Markt plötzlich durch wohnwagen-unerfahrene Käuferschichten stürmisch beeinflußt wurde, die einen Starrdachwagen haben wollten, an dem es nichts „zu bauen“ gab.

Dennoch waren die neu geschaffenen ERIBA-Wagen auf das Hubdach angewiesen, weil sie sich ihrer fehlenden Doppelwand wegen der Hubdach-Atmung bedienen mußten und weil sie während des Fahrzustandes durch niedrige Bauhöhe glänzen wollten. Die Stehhöhe ist in den ERIBA-Wagen nur unterm ausgefahrenen Hubdach vorhanden.

Extremen Leichtbau verfolgend, wählte der Konstrukteur für das gesamte Wagendach den Baustoff Polyester. Sein Hubdach wurde auf Anhieb das leichteste und leichtest bedienbare der ganzen Branche, weil es aus Kunststoff, Zeltstoff und sehr wenig Mechanismus besteht. Es ist durch einen einzigen Druck aufzustellen und stellt sich gleichzeitig von selbst unverrückbar fest. Soll es eingeholt werden, genügt statt des Drucks nach oben ein Ziehen nach unten.

Bachem brachte den Wagen, der „in der Luft gelegen“ hatte. Er weist folgende Vorzüge auf:

Leichtgewicht, Stromform und demzufolge geringe Windangriffsflächen, tiefe Schwerpunktlage, Eignung für kleine und mittlere Zugwagen, für die es bisher wenig geeignete Wohnanhänger gab.

Darüber hinaus schuf Erich Bachem ein für den deutschen Markt neuartiges Wohnwagenbett, das Schule machen sollte. Zur Erläuterung für Leser, die einen Wohnwagen nur von außen kennen, sei gesagt, daß das übliche Wohnwagenbett aus einem mehrschichtigen Schaumstoffpolster besteht, welches auf dem flachen Holz der Sitztruhe aufliegt. Das typisch englische Wohnwagenbett dagegen wird von einer regelrechten Federkernmatratze in entsprechend wohnwagengerechten Ausmaßen gebildet, die wesentlich schlaffreundlicher ist, aber auch wesentlich schwerer. Dadurch eignet sie sich für unsere kontinentalen Wohnanhänger kaum.

Das neuartige ERIBA-Bett ist keins von beiden, aber es ist besser als beide.

Es verbindet den Vorzug des Leichtgewichtes mit dem Vorzug des guten Schlafes. Denn sein Schaumstoffpflaster liegt nicht auf dem flachen Holzdeckel, sondern auf einem superleichten Stahlfederrahmen auf. Dieser ist hochklappbar und tritt an die Stelle des Sitztruhendeckels. Er bringt den geringen Nachteil mit sich, daß er die Sitztruhe nicht hermetisch verschließt. Man müßte sie durch ein spannbare Tuch abdecken, wenn man Wert auf Staubfreiheit der Truhen legt.

In ERIBA-Wohnwagen hat man allerdings ein ganz anderes Wohngefühl, als in Wagen mit „Zimmer-Effekt“. Man fühlt sich gut und freundlich, aber recht originell untergebracht. Man sitzt in einem Wagen, nicht in einem Zimmer. Es gibt Käufer, die gerade deshalb den ERIBA-Typ ablehnen, und es gibt solche, die gerade deshalb begeistert nach ihm greifen. Bestimmt kann der Hersteller von letzteren sehr gut leben, denn es ist schon eine erstrebenswerte Sache, den Geschmack eines größeren Teiles der Käuferschicht haargenau getroffen zu haben.

Während Erich Bachem, der leider inmitten seiner beachtlichen Erfolge als Wohnwagenkonstrukteur verstarb (sein Werk wird fortgeführt) nur einen Teil seiner Wohnwagen (das Dach) aus glasfaserverstärktem Polyester fertigte, ließ Franz Maly der Ehrgeiz nicht ruhen, einen ganz und gar aus diesem Material bestehenden Wohnwagen zu bauen. So einfach dies klingen mag, es ist so schwer, daß selbst größte Werke die Versuche abbrechen mußten, so daß es sich herumsprach, es sei unmöglich, einen reinen Kunststoff-Wohnwagen zu bauen.

Wenn man mit Franz Maly spricht und ihn nach den Schwierigkeiten fragt, die er zu überwinden hatte, dann macht er ein Gesicht wie ein Bergsteiger, den man nach vier Tagen und Nächten aus der Wand gerettet hat und der ausdrücken will: Erspart es mir, dies alles noch einmal nachzuempfinden. Franz Maly hat es geschafft. Seine Konstruktion ist im In- und Ausland zum Patent angemeldet, das Ergebnis ist ein 3,40 m langer, 1,95 m breiter Wohnwagen in Stromform mit sehr viel Fensterfläche, der das für diese Größe sensationell günstige Gewicht von ca. 350 kg auf die Waage bringt. Die Luxusausführung kommt zwar knapp über 400 kg, sie bietet dann aber etwas, das anderweitig mindestens 580 kg wiegen würde.

Die hohe Isolierfähigkeit des glasfaserverstärkten Polyester (der auch bei Sonnenbestrahlung fast kühl bleibt), sowie seine äußerste Widerstandsfähigkeit jeglicher Gewaltanwendung gegenüber, machen ihn zum geeigneten Wohnwagenbaustoff. Maly isoliert ihn innen mit Styropor-Schaum und Steppfolie ab (wiederum leichtgewichtige Materialien) und kann auf die Doppelwand tatsächlich verzichten. Die aus Holz bestehenden Einbaumöbel sind mit dem Polyester des Aufbaues vergossen. Es ist unmöglich, daß sie sich je lösen und somit wackeln oder klappern können.

Der FAHTI-Wohnwagen von Maly ist sehr großräumig, lichtvoll, bietet überraschend viel unbebaute Bewegungsfläche und ragt mit diesem hohen Nutzeffekt in weit schwerere Klassen hinein.

Aber auch dieser Wohnwagen findet nicht den ungeteilten Beifall der Interessenten. Seine Form ist noch ungewohnt, seine Bauweise ist es erst recht. Hier gilt aber das gleiche, wie beim ERIBA: Diejenigen, die auf Antrieb von dieser revolutionären Neuschöpfung begeistert sind, gehen ebenfalls in die Tausende und sichern so dem Produkt genügenden Absatz.

Ich habe mich in meinen Wohnwagen-Betrachtungen, die ich insbesondere für die größte unabhängige Automobilzeitschrift „das AUTO, MOTOR und SPORT“ schreibe, immer für die Einführung neuer Materialien und Bauweisen im Wohnwagenbau ausgesprochen, weil ich ein Verfechter des gekonnten Leichtbaues bin und somit ein Gegner unnötigen Totgewichts hinter jedem Zugwagen.

Aus diesem Grunde ist es selbstverständlich, daß ich hier in meinem Wohnwagenbüchlein den beiden Pionieren des modernen Leichtbaues meine Referenz erweise.

Die Zukunft wird sicherlich zeigen, daß genialer Leichtbau (kein unreifes Bastelwerk, das frühzeitig auseinanderfällt) im Wohnwagenbau den Ton angeben wird.

Sollte ich meinen Leser nun wiederum insofern verwirrt haben, als er glaubt, nur in diesen beiden Konstruktionen läge das Heil, und er würde sich „verkaufen“, wenn er einer anderen Bauweise den Vorzug gäbe, so beachte er bitte dies: Der Umbruch, die Gärung in den Konstruktionstendenzen, ist in diesem, und in den folgenden Jahren nicht zu vollziehen. Die Erfahrungen und Erkenntnisse, die sich unsere alten Wohnwagenbauer erworben haben, gelten noch immer. Und zwar deshalb, weil gerade solche Wohnwagen erwiesen tüchtig und narrensicher sind. Schließlich haben Konstrukteure wie Berger, Dethleffs, Schweickert sich ihre Erfahrungen in Jahrzehnten in den eigenen Wagen „erwohnt“. Was sie uns heute präsentieren, hat oft gerade im kleinsten Detail jahrzehntelang reifen und wachsen müssen.

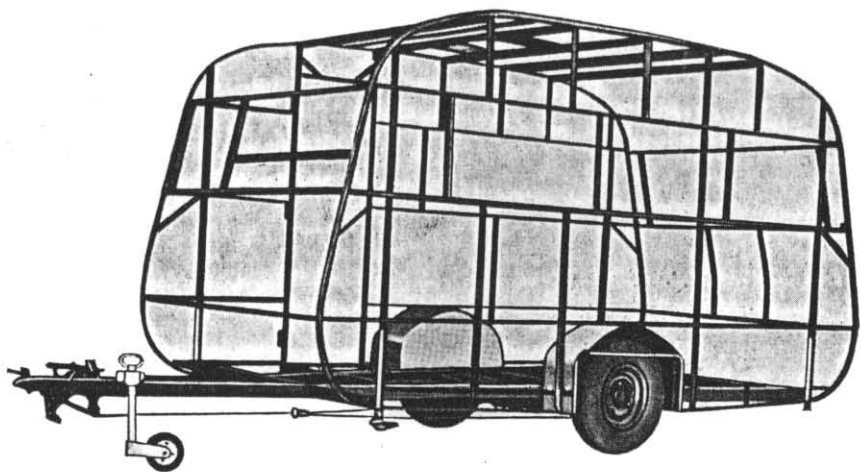
Da es heute aber besonders viele Automobile kleinerer Klassen gibt, die alle miteinander kein versteiftes Fahrwerk mehr besitzen, weil sie ebenfalls nach den Grundsätzen genialen Leichtbaues konstruiert sind, deshalb muß es heute auch im Wohn-

wagenbau modernsten Leichtbau geben. Schließlich wollen auch solche Fahrzeughalter risikolos Wohnwagen fahren. Noch einige Jahre werden neue und alte Tendenzen nebeneinander friedlich existieren können, bis sich die neuen (zu denen zweifellos noch bisher unbekannte Konstruktionselemente und -Methoden kommen werden) endgültig durchsetzen.



Sie haben also die verschiedensten Bauweisen kennengelernt und wissen damit wahrscheinlich zunächst nicht viel anzufangen. Es ist im Grunde auch nicht in jedem Falle entscheidend, welche der vorbeschriebenen Bauweisen Sie absichtlich oder rein zufällig kaufen oder gekauft haben. Von Bedeutung ist aber dies, daß Sie einen gewissen Röntgenblick gewonnen haben, der es Ihnen ermöglicht, sich in Ihre Wohnwagenwand hineinzusetzen. Und außerdem können Sie nun beim Wohnwagenkauf gezielte Fragen stellen, nach der Art der Wandung, ihrer Isolation und ihres spezifischen Gewichtes. Denn wenn Sie darauf angewiesen sind, einen leichten Anhänger zu erwerben, der natürlich trotzdem möglichst geräumig sein soll, dann werden Sie Ihr Augenmerk nicht so sehr auf die schweren Bauweisen lenken, sondern sich von vornherein den leichteren Konstruktionen zuwenden. Achten Sie darauf, ob der Fußboden durchgehend isoliert ist oder ob er zumindest doppelwandig ausgeführt ist. Sie werden möglicherweise bei Ihrem Lieblingswohnwagen keinen doppelten Fußboden vorfinden, denn es werden noch sehr viele einfache Fußböden gebaut. Ein ausgesprochener Sommerwagen kommt mit ihnen auch aus. Schließlich bedingt auch der doppelte Fußboden etliche Kilo Mehrgewicht, und wer glaubt, auf die Isolationswirkung von unten zugunsten der Gewichtsersparnis verzichten zu können, der macht es nicht unbedingt falsch. Besitzer schwerer Zugwagen, die nicht so sehr mit dem Kilo geizen müssen, haben es auf jeden Fall bedeutend leichter, sich einen Wohnwagen auszusuchen. Sie brauchen nicht so viele Kompromisse einzugehen, die mit jeder Art Beschränkung zwangsläufig verbunden sind. Deshalb flechte ich auch hier wieder den recht unpopulären, aber guten Rat ein:

Prüfen Sie zunächst, ob es nicht doch ratsamer wäre, den vorhandenen sehr leichten Zugwagen gegen einen etwas schwereren zu tauschen. Möglicherweise haben Sie ohnehin die Absicht, sich eines Tages diesbezüglich zu vergrößern. Kaufen Sie deshalb nicht in sträflicher Kurzsichtigkeit voreilig für den momentanen zu leichten Zugwagen einen Anhänger, der Ihnen mit Sicherheit in einem oder zwei Jahren zu klein und zu unkomfortabel sein wird. Ein schwererer Zugwagen ist nicht immer mit wesentlich höheren Unterhaltskosten verbunden. Ich möchte auch diese Behauptung durch ein praktisches Beispiel beleuchten:



Zwei typische Vertreter: Oben traditionelle Bauweise mit stabilem Gerippe aus Holz, Aluminium oder Stahl (hier Stahlgerippen-Konstruktion von Sterckeman), unten ein völlig gerippeloser Polyester-Aufbau aus einem Stück, der sich unter Zuhilfenahme der in die Polyesterwandungen eingegossenen Möbelstücke selbst trägt. Bei gleichen Aufbaumaßen beträgt die Gewichtsersparnis der neuartigen Polyesterbauweise in diesem Fall ca. 200 kg. Noch möchten viele Wohnwagen-Käufer nicht auf das solide Gerippe verzichten und mißtrauen dem dünnwandigen Hohlkörper aus glasfaser-verstärktem Polyesterharz. Dem Leichtbau wird trotzdem, zumindest in der kleinen bis mittleren Klasse, die Zukunft gehören, weil er es ermöglicht, aus den begrenzten Kilozahlen, die man hinter seinen Zugwagen koppeln darf, so viel Wohnraum wie möglich zu machen.

