

Aller-Kennern, denen wir in der Testzeit begegneten, stach er sofort ins Auge: der Neue aus Weferlingen. Es sind der leicht abgeschrägte Bug, die nach hinten versetzte Tür, der nicht mehr vorhandene Gasflaschenkasten sowie eine Seitenklappe rechts vorn, die ihn deutlich anders erscheinen lassen als seinen Vorgänger „Aller 300“. Wer einen Blick für das Maß besaß, der bemerkte natürlich auch, daß er etwas länger geworden war. Um 40 Zentimeter.



# Aller

TEST

# 340

## Rückblick

In unserer Bewertung des „Aller 300“ (11/87) verwiesen wir auf den Grundsatz der Wohnwagenbauer des VEB Heimstolz Weferlingen, daß ihr Produkt zuerst wohnlich zu sein hat. Wir kamen zu dem Schluß, daß der „Aller 300“ weitgehende Erwartungen an die Lebensqualität in einem Caravan dieser Größenordnung befriedigt und daß er für Dauercamper ein nahezu ideales Domizil sei.

Dafür sprach die zweckmäßige Raumaufteilung, die auf der kleinen Grundfläche von 5,44 m<sup>2</sup> eine hohe Funktionalität bewirkte. So präsentierte sich die „gute Stube“ mit einer Sitzgruppe im Heck für vier bis sechs Personen und einer für zwei im Bug. Wollte man die Sitzgelegenheiten in Nachtlager (3 Personen) umrüsten, war das mit wenigen Handgriffen getan. Die Miniküche bereitete dem „Koch vom Dienst“ keine Sorgen. Der reichliche Platz in Schränken und Stauräumen ermöglichte „Ordnung mit einem Griff“.

Das echte Holz des Mobiliars befand sich in angenehmer Harmonie mit den Brautönen der Übergardinen, dem Bezugsstoff der Schaumgummiunterlagen, den Sprelcartplatten des Küchenteils und der Tische, der Pfef-

fer- und Salzstruktur der Tapeten sowie dem pflegeleichten Fußbodenbelag aus Linoleum.

Kurz: Es war die tatsächlich erreichte Wohnlichkeit, die uns begeisterte. Konstruktiv nicht günstig gelöst schien uns der Ein- und Ausstieg, in den das Sitzkissen und die Rückenlehne der Bugbank um 130 mm unabgestützt hineinragten. Um die „haltlose Angelegenheit“ aus dem Weg zu schaffen, meinten wir, müßte sich das Ferienhaus auf Rädern entsprechend strecken. Den Zuwachs, lautete unsere Empfehlung, sollte man zugleich nutzen, um der gedrunghenen Figur zu Leibe zu rücken. Nicht nur dem Auge zuliebe, sondern gleichfalls im Interesse der Aerodynamik.

## Seitenwechsel

Alles, was uns für den „Aller 300“ einnahm, fanden wir beim Neuen wieder. Nur – die Sitzgruppen haben die Seiten gewechselt. Sie bieten mehr Platz. Darin steckt der Effekt der Weiterentwicklung. Auf den Bänken im Bug können es sich jetzt sechs Personen bequem machen. Acht saßen nicht zu beengt. In eine Schlafstatt verwandelt, bietet die Doppelliege mit einer Breite von 1660 mm (vorher 1310) fast heimatlichen Bettkomfort.

Die Einzellege im Heck verbreiterte sich um 65 mm auf 665 mm.

Der Kleiderschrank blieb an seinem angestammten Platz und hat mit 506 mm Tiefe und 545 mm Breite ausreichend Raum für die Garderobe. Im unteren Viertel, mit einer Sperrholzplatte abgedeckt, befindet sich der rechte Radkasten. Wie uns der Hersteller korrigierend zum Testbericht „Aller 300“ mitteilte, besteht vor dem Radkasten keine Möglichkeit, eine Propangasheizung (Solar 3000) nachzurüsten. Dieser Nachteil konnte beim 340 nicht aufgehoben werden. Der linke Radkasten versteckt sich in einem Fach des Küchenschrankes. In Kombination mit dem darüber befindlichen Deckenschrank bietet er dennoch alle Voraussetzungen für den Küchenbetrieb. Der würde sicher auch nicht beeinträchtigt, füllte man die beiden linken Fächer mit einem Kühlschrank aus. Werden die beiden Abdeckplatten des Küchenschrankes nach links und rechts aufgeklappt, entsteht eine ausreichende Abstell- und Anrichtefläche. Ein herausziehbares Zwischenbrett für den Besteckkasten und weiteres Küchengerät sowie ein zweiflammiger Propangaskocher und eine praktische Geschirrspüle aus Plast machen die Küche komplett. Apropos Geschirrspüle. Beim Vorläu-

fer befand sie sich auf der linken Seite des Schrankes. Der Abflußschlauch zog sich schräg durch die unteren Schrankfächer und beeinträchtigte die Stellfläche. Ihm wurde nun vernünftigerweise der kürzeste, folglich platzsparendste Weg zugeordnet.

Die besondere Note erhält der Innenraum durch drei Deckenschränken, die sich nahtlos über die Heck- und linke Seitenwand ziehen. In einer Länge von 4590 mm, einer Höhe von 3000 mm und einer Tiefe von 220 mm. Ein ansprechendes Bord schafft über die Bug- und rechte Seitenwand die Verbindung zum Kleiderschrank. Auf dem Bord ist Platz für die Urlaubslektüre und anheimelnde Kleinigkeiten, auf die man auch in einem transportablen Ferienhaus nicht verzichten möchte.

Zusammen mit dem Mobiliar und den Kästen unter den Sitzen verfügt der „Aller 340“ über üppigen Stauraum, der ebenfalls jeden Ordnungssinn zufriedenstellen dürfte.

Designer und Konstrukteur der Aller-Reihe (an einer dritten Ausführung wird gearbeitet) ist der Betriebsleiter der herstellenden Firma. Sein Sinn für Zweckmäßigkeit und eine geschmackvolle Innenarchitektur fand erneut durch die gediegene handwerkliche Leistung des Betriebskolle-



**IN FUNKTION:**  
die Mini-Küche.



**PLATZ FÜR  
ZWISCHEN-  
BÖDEN:**  
Küchenschrank,  
unten der Radkasten.



**DOPPELBETTÄHNLICH:**  
die große Sitzgruppe zum  
Nachtlager umgerüstet.



**BISHER NUR EIN MUSTER:**  
das lichtdurchflutete und farblich ge-  
schmackvoll gestaltete Vorzelt.  
Grundfläche: 8,5 m<sup>2</sup>.



**VORTEILHAFT FÜR FAMILIEN MIT EINEM KLEINKIND:**

die zweigeteilte Tür. Oben geöffnet sorgt sie auch für eine gute Belüftung des Innenraumes. Tritthöhe: 380 mm.



**BIETET GEMÜTLICHKEIT  
AUF KLEINEM RAUM:**  
die große Sitzgruppe im Bug.



**GUT UNTERGEBRACHT:**  
die Garderobe

tivs die gebührende Ergänzung. Das Einzige, was wir 1987 an der Funktionstüchtigkeit der Innenausstattung zu beanstanden hatten, war, daß 500 mm Kantenfurnier von einer Abdeckplatte des Küchenschrankes losgegangen waren. Die Wohnwagenbauer beseitigten diese Schwachstelle, in dem das künstliche Furnier durch eine Zierleiste aus echtem Holz ersetzt wurde. Nicht nur hier, sondern auch an den Tischen. Das Ergebnis: dauernde Haltbarkeit und ein ästhetischer Gewinn. Einen Stein des Anstoßes aber gibt es wiederum. Er kommt auf das Konto des Herstellers der galvanisierten Scharnierbänder. Sie setzen nach kurzer Betriebsdauer Rost an.

Die Einrichtung besteht wie beim Vorgänger aus 3 mm dickem Sperrholz auf Rahmen. Verwerfungen haben wir nicht erlebt, von lästigen Knarrgeräuschen beim Nutzen der Sitz- und Liegeflächen blieben wir verschont. 80 mm dicke PUR-Schaumstoffplatten dienen als Auflagen. Sie sind mit einem „Präsent 20“-Stoff bezogen, der zwar pflegeleicht, aber atmungsaktiv ist. Muß es bei diesem Bezugstoff bleiben? Reißverschlüsse machen es möglich, die Bezüge für eine Reinigung schnell abzuziehen. Dort, wo die Auflagen des Nachts mit den

Sprelactflächen der abgesenkten Tische in Berührung kommen, entsteht Schweißwasser. Ansonsten schlug sich Kondenswasser nur an den Fenstern nieder, wenn wir sie geschlossen halten mußten. Doch nicht in den Mengen, daß es abließ. Sollte es dazu einmal kommen, finge sich ein Teil des Wassers in den Rinnen der Gummiköder. Die stufenlos ausstellbaren Fenster (Bug, Heck, Küche), das Hubfenster im Dach, der regelbare Lüftungsschieber oben links neben dem Kleiderschrank sowie die Gelegenheit, die obere Hälfte der Tür offen zu halten, ließen die Belüftung niemals ins Negative geraten. Die hydrophile Eigenschaft des Holzes war in dieser Kette ebenfalls ein festes Glied, das mit dafür sorgte, daß uns bei ungünstigem Wetter die Luftfeuchtigkeit im Innenraum niemals lästig wurde.

**Die äußere Hülle**

Wer beim Bau eines Caravans auf Wohnlichkeit bedacht ist und mit dem Blick auf die Anhängelast unserer Zugfahrzeuge ein leichtes Fahrzeug bauen will, dessen größte Sorge wird die Masse. Der muß bei jedem Schritt zu mehr Niveau bereits mit jedem Gramm geizen.

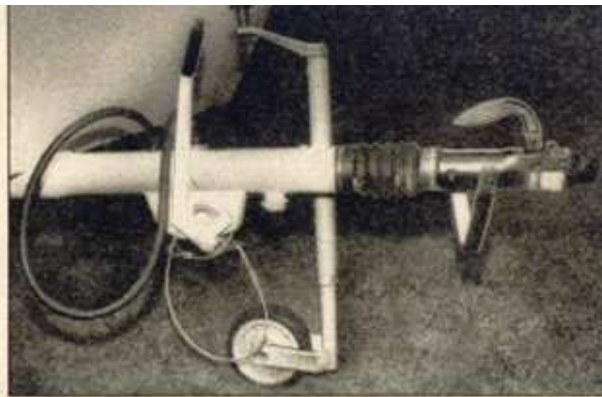
Der „Aller 300“ besaß eine Eigenmasse von 440 kg. Mit einer Zuladung von 110 kg war ihm eine zulässige Gesamtmasse von 550 kg eingeräumt worden. Die 440 kg waren also am Anfang jeder Überlegung zur Weiterentwicklung bereits ein alarmierendes Signal.

So wurde entschieden, den Neuen auf das alte Fahrgestell zu setzen und die Deichsel in ihrer Länge zu belassen. Folglich mußte sich der Längenzuwachs des Aufbaus nach vorne vollziehen, um eine Hecklastigkeit zu vermeiden. Daher der innere Seitenwechsel, daher der verschwundene Gasflaschenkasten. Für ihn blieb kein Platz mehr. Zudem hätte seine Masse die Stützlast an der Kupplungskugel beeinträchtigt, deren Belastung 50 kg nicht über – und 25 kg (bei zulässiger Gesamtmasse) nicht unterschreiten darf (gemäß § 13 der 3. DB zur StVZO). Der Gasflaschenkasten fand seinen Ersatz im Stauraum unter der rechten Sitzbank, zu erreichen durch die verschleißbare Seitenklappe. Eine ungewöhnliche Lösung, die uns zuerst mißstimmte. Immerhin war das Depot auf der Deichsel nicht nur formschön, sondern dazu noch sehr geräumig. Zwei 3-kg-Gasflaschen kamen darin unter. Ein Vorrat an Energie für etwa vier Wochen. Jetztieß

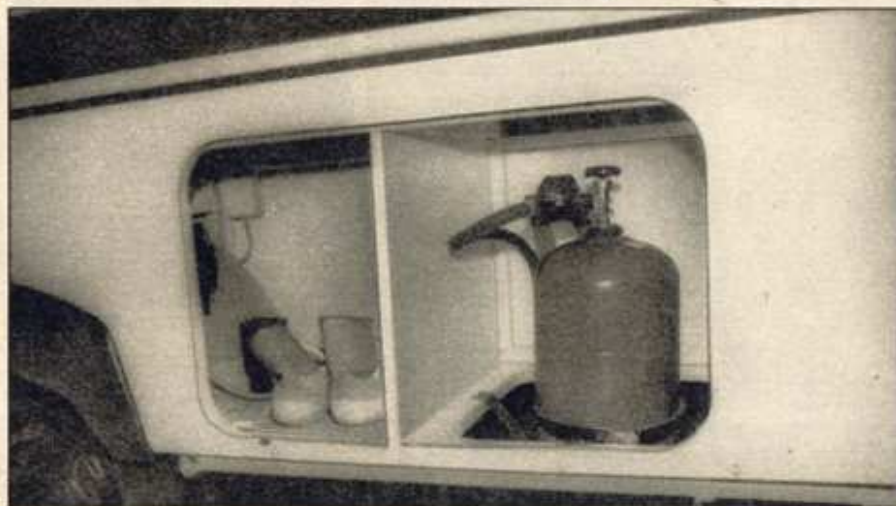
es, sich mit einer Gasflasche (3 kg) zu begnügen. Für den Verlust wurden wir durch das Fach neben der Gasflasche entschädigt. Wir nutzten es als „Kühlbox“ für den Kartoffel- und Gemüsevorrat.

Der neue Standort der Gasflasche ist unten offen. Sie steht auf zwei gekreuzten Trägern. Beim Transport drang Staub ein. Andere Verschmutzungen sind möglich. Als wir das Testobjekt übernahmen, war der Schlauch mit dem Regler nach unten hängend an der Gasflasche befestigt. Um das wichtige Detail sauber zu halten, umhüllten wir es vorsichtshalber mit einer Plasttüte. Ein Anschließen an die Flasche verbot sich, da Gasflaschen ja nur mit aufgesetzter Gummikappe befördert werden dürfen. Wir wünschten uns eine bessere Lösung. Bei einer Kontrolle des Verbindungsschlauches zwischen Regler und fest installierter Gasleitung zeigte sich die äußere Gummischicht rissig.

Der gesamte Aufbau des „Aller 340“ erhält durch einen Holzrahmen Stabilität. Beplankt ist er mit Hartpapier, ein mit Phenolharz imprägniertes Papier (unter Druck und Hitze ausgehärtet). Außen haben die Platten eine Stärke von 1,5 und innen von 1 mm. Die gesamte Wandstärke mißt 22 mm. Die Zwischenräume sind mit Schaum-



**SORGT FÜR SICHERHEIT:**  
die Deichsel mit der Auflaufbrennsautomatik. Das Bugrad würde luftbereift die Rangierarbeiten erleichtern. Am Sicherungsseil vermißt wir am zweiten Ende einen Karabinerhaken, damit es in die entsprechende Öse der Zugvorrichtung eingehakt werden kann. Um das Zugrohr herumgeschlungen bietet es nicht den beabsichtigten Sicherheitseffekt. Kugelumfassung KK 82.



#### ANSTELLE DES GASFLASCHENKASTENS:

ein neuer Platz für den Energiebehälter. Er geht dem Stauraum unter der rechten Sitzbank verloren. Dauercamper könnten darüber betrübt sein.

polystyrol gefüllt. Das schirmt wohlwendig ab. Mit fünf Personen besetzt, war es zu kühlen Zeiten innen um fünf bis sieben Grad wärmer als draußen. An einem extrem heißen Tag haben wir dies gemessen: außen (auf dem Dach) 49°C; innen (geöffnete Fenster) 33°C.

Die Fenster sind so bemessen, daß der Innenraum vom Tageslicht überflutet wird. (Bug- und Heckfenster je 1460 x 500 mm; Küchenfenster 710 x 340; zwei fest eingebaute Seitenfenster je 1000 x 550; Hubdach 560 x 340 mm)

Während die Fensterscheiben aus Color-Piacryl bestehen, fehlt dem Hubdach die löbliche strahlenfilternde Eigenschaft weiterhin. Wie beim Anfangsmodell funktionierte der Hubdachmechanismus makellos. Eine Eigenentwicklung des Werkes.

Ansonsten fanden wir wiederum primitive Beschläge vor. Wir hatten im vorangegangenen Testbericht darauf verwiesen, daß die Wohnwagenbauer unseres Landes in einem Erzeugnisgruppenverband vereint sind. Daran knüpften wir die Frage, warum denn in diesem Verband keine Anstrengungen unternommen werden, um das

fehlende Angebot der einschlägigen Beschlägeindustrie durch Eigenleistungen zu kompensieren. Mit der Erinnerung daran hoffen wir, daß auch auf diesem Gebiet bald Käuferinteressen die Produktion bestimmen. Neu und sehr zu begrüßen sind die Abdeckschienen aus Aluminium, die die beiden Seitenkanten des Caravans umschließen. Die eingepreßten Kederbänder, die offensichtlich mehr Festigkeit erhalten müßten, damit sie sich nicht selbständig aus ihrer Zwangslage lösen, verdecken die Schrauben.

Über zwei Bordnetze ist die Stromversorgung möglich. Das für 12 V, gespeist aus der Batterie des Zugfahrzeugs, versorgt zwei Leuchten mit 5-W-Soffitten im Bug und Heck. Zur Erinnerung: Erforderlich dafür ist, daß beim Anbau der Anhängerzugvorrichtung und der dazu gehörenden Steckdose ein stromführendes Kabel auf Klemme 52 gelegt wird.

Vereinfacht hat sich der Anschluß ans öffentliche Netz. Dazu öffnet man die Seitenklappe, entfernt aus dem Boden eine Platte und kann nun durch die Öffnung ein normales Verlängerungskabel einführen. In diesem Fach befindet sich auch der Sicherungskasten

der 220 V-Anlage. Sie ist mit 10 A abgesichert.

Über der vorderen Sitzgruppe sorgt eine mit der Decke fest verbundene dekorative Korblampe für das gewünschte Licht. Eine Schukosteckdose findet sich an der oberen vorderen Ecke der rechten Sitzbank, eine zweite wurde von uns vermißt. Installiert neben dem Sicherungskasten wäre sie der Beleuchtung des Vorzeltes dienlich.

### Das Vorzelt

Das uns zur Verfügung gestellte Vorzelt war ein Muster, geliefert von der Firma Lehmann in Lauscha. Wir packten es mit großer Neugierde aus, denn wir hatten dem „zweiten Raum“ vom VEB Fortschritt Bützow, der zum „Aller 300“ gehörte, überwiegend nur Minuspunkte geben können.

Da fehlten die Schnüre, um die Leinwand am Mittel- und Firstgestänge festbinden zu können. Da war die Leinwand beim Einnähen der Reißverschlüsse nicht doppelt umgeschlagen worden, so daß beim Auf- und Zuziehen der Reißverschlüsse ständig Fäden eingeklemmt wurden. Da bildete

sich bei Regen in einem Viertel des Daches ein Wassersack. Da wünschten wir uns auch in der Vorderfront ein Folienfenster. Und schließlich bedrückte uns das durchgängige Braun des Zeltes. Urlaub braucht Farbenfreude!

Die Firma Lehmann teilt, wie sich zeigte, diesen Standpunkt. Ihre Version für die künftige Vorzeltserie stimmt durch gut kombinierte helle Farben heiter. An allen Seiten sorgen große Fenster für viel Licht im Raum und den Eindruck der totalen Hautnähe mit der Natur.

Alles zeugt von Qualitätsarbeit. Es wäre zu wünschen, daß aus dem Produzenten des Musters ein fester Kooperationspartner der Weferlinger würde. Allerdings müßte das Vorzelt noch einen Reifeprozess durchmachen. Zuerst wäre aus unserer Sicht die Zelthaut dem Gestänge anzupassen bzw. umgekehrt. In der Paßgenauigkeit gibt es Abweichungen bis etwa 100 mm. (Maße des Zeltes laut Betriebsanleitung: 2500 mm lang, 3400 mm breit, 2200 mm hoch)

Das Dach ragt über die Seiten hinaus und muß zusätzlich verspannt werden. Der erwartete Nutzen, den Regen nicht über die Scheiben ablaufen



#### NACH WIE VOR KONSTRUKTIV NICHT GÜNSTIG GELÖST:

die Kissenlehne der kleinen Sitzgruppe ragt immer noch in den Türbereich. Es wird in dieser Breite für die Liegefläche benötigt. Bleibt nichts anderes übrig, als für den Sitz ein passendes Kissen extra mitzuliefern?

## RÄTSEL:

Warum muß ein Zelt Dach so verspannt werden, daß die Leinen den Eingang in das Vorzelt versperren?

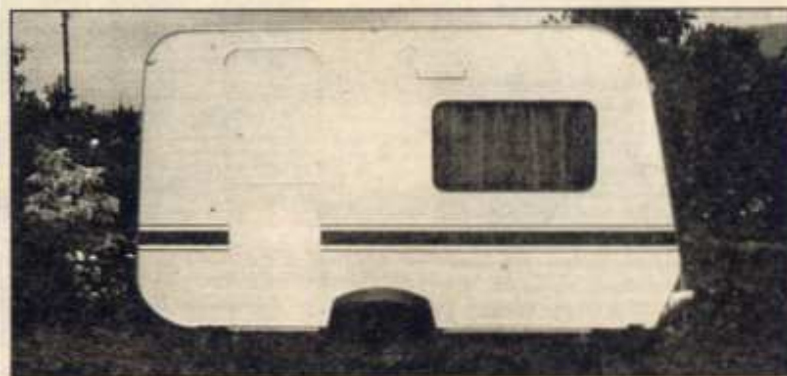


## TECHNISCHE DATEN

Gesamtlänge:	4 150 mm
Gesamtbreite:	1 980 mm
Gesamthöhe:	2 320 mm
Innenbreite:	1 850 mm
Stehhöhe:	1 803 mm
Bodenfreiheit:	150 mm
Spurweite:	1 450 mm
Eigenmasse:	460 kg
Nutzmasse:	190 kg
Zulässige Gesamtmasse:	650 kg
Preis:	18 500,- Mark (ohne Vorzelt)

## ERWIESEN SICH ALS STABIL:

die neuen vier Aufstellstützen. Die Ausführung am „Aller 300“ verbog sich bei Belastung. Brettchen zum Unterlegen sollten als Zubehör selbstverständlich sein.



zu lassen, tritt nur begrenzt ein und steht nicht im Verhältnis zur Mehrarbeit beim Aufbauen. Hinzu kommt, daß die Spannleine die Eingangstür versperrt. Der Gedanke, der gummierten Dachhaut gleichzeitig die Rolle eines Überzelttes zuzuweisen, ist verlockend, aber nicht zu Ende gedacht.

Die Vorderfront läßt sich herausnehmen. Sie ist seitlich mit Reißverschlüssen eingezogen und wird oben mit 17 Clips am Gestänge eingehangen. Warum diese aufwendige Methode einem Reißverschluß vorgezogen wurde, bleibt uns unerklärlich.

Sehr zu begrüßen ist die mit Plast ummantelte Rundschnur. Sie kann nicht mehr durchfeuchten und benötigt demzufolge keine Zeit zum Trocknen. Nur: das freie Ende läßt sich wegen der Stärke nicht mehr aus der Vorzelt-schiene herausnehmen. Es entfällt somit als Zugstück beim Einziehen des Vorzelttes in die Schiene, was die schon schwierige Sache noch schwieriger macht.

Beim Einhängen des Zeltgestänges in die am Wohnwagen befindlichen Kupplungen ist nach wie vor Vorsicht geboten. Uns sprang trotz der verän-

derten Konstruktion wieder eine Stange heraus. Zurück blieb eine lange Schramme im Lack. Das aus Ragun stammende Gestänge schaffte zusätzlichen Ärger. Bei vier Stangen verschob sich der gefederte Verriegelungsmechanismus. Er verlor seine Funktion.

## Am Haken

Die veränderte Bugkontur schuf keine grundsätzlich verbesserten Strömungsverhältnisse. Mit allen Zugfahrzeugen kamen wir zu ähnlichen Ergebnissen wie beim „Aller 300“. Pkw unter 1 300 cm<sup>3</sup> Hubraum zogen wohl den Größeren an den vorbestimmten Ort, doch waren geduldiges Kraftaufbauen, häufiges Schalten, Fahren über weite Strecken im 3. Gang und ein bis über vier Liter höherer Kraftstoffverbrauch (Wartburg 353 W, S 100) der Preis. Fahrspaß schuf erst der Lada 2107 (1 500 cm<sup>3</sup>, 55 kW/75 PS). Mit ihm war die Reisegeschwindigkeit von 80 km/h zu halten, ohne daß er sich voll verausgabte. Der Kraftstoffverbrauch (um 11 Liter/100 km) blieb in ökonomisch vertretbaren Grenzen.

Der „Aller 340“ besticht durch eine ausgezeichnete Straßenlage und Fahr-

stabilität. Auf Trabantreifen (Pneumant-Diagonalreifen 5.20-13) rollend, folgte er uns über alle Fahrbahnzustände hinweg, ohne zu schlingern und zu springen.

Wir wiesen bereits darauf, daß er die moderne Fahrwerkskonstruktion des „Aller 300“ erhielt; folglich die einzelnen von Dreieckslenkern geführten sowie durch Schraubenfedern und Teleskop-Stoßdämpfern gestützten Räder als auch die Auflaufbremse mit der Rückfahrautomatik. Der verlängerte Aufbau hat sich nicht negativ auf die Fahreigenschaften ausgewirkt. Zum Standard gehört ein Buglaufgrad. Wenn auch nur hartgummibereift, erleichtert es wesentlich das Rangieren per Hand. Auf festem Boden wird damit erforderlichenfalls eine Person fertig. Feste Griffe an beiden Bugkänten zum Ziehen oder Schieben ermöglichen ein zielsicheres Dirigieren. Beim An- und Abkuppeln erspart die Gewindespindel des Buglaufgrades Kraft und Mühe. Die Deichsel mit den Anbauten wurde weiß lackiert. Verzinktes Material ist mit Farbe versehen worden.

Ein Aufwand, der mehr schadet als nützt, da sich der Lack an den stark beanspruchten Stellen (z. B. Handbremse) abscheuerte.

## Resümee

Die Absicht, den Aller mit noch mehr Wohnlichkeit auszustatten, ist aufgegangen. Da die wichtigsten Funktionselemente ein Optimum erreicht hatten, war es nach unserem Ermessen richtig, die beabsichtigte Vergrößerung ausschließlich auf die Bequemlichkeit der Nutzer zu konzentrieren. Eine Bequemlichkeit, die es erlaubt, im eigenen Kreis wie mit mehreren Gästen gemütlich beisammensitzen und auf stattlichen Nachtlagern einen erquickenden Schlaf zu haben. Daß es nicht gelang, die Kissenangelegenheit im Türbereich konstruktiv befriedigend zu lösen, muß wohl als Kompromiß zugunsten der Eigenmasse des Wagens akzeptiert werden.

Die Formkorrektur der Bugpartie macht sein Erscheinungsbild gefälliger. Mit der auf 6,20 m<sup>3</sup> vergrößerten Grundfläche bleibt der weiterentwickelte in der Kategorie der kleinen Wohnwagen. Auch ein kleiner Raum kann bei durchdachter Gestaltung groß sein. Der „Aller 340“ ist ein Beweis dafür.

Warum eigentlich offenbart er nicht für alle sichtbar seinen Namen? Er hat doch keinen Grund, inkognito Freude zu bereiten.