

Informationen über Campinganhänger

Obwohl auch das Wintercamping sicherlich seine Reize hat, sind die folgenden Ausführungen weniger zur sofortigen Anwendung in der Campingpraxis bestimmt, denn als Anregung für die nächste Saison gemeint. Die Informationen zu diesem Thema, die wir auf Messen und bei Aussprachen mit Herstellern sammeln konnten, haben vielleicht auch deshalb im ersten Heft dieses Jahres ihren richtigen Platz, weil die KFT sich im kommenden Jahr diesem Gebiet verstärkt widmen wird. Das Leserecho auf unsere Erfahrungen mit dem Gespann „Trabant 601 plus Wohnzeltanhänger CT 6-1“ (KFT 8/72 und 3/73) hat uns in diesen Absichten bestärkt.

Verbesserungen aus Olbernhau

Wichtigste Einzelheit an den Olbernhauer Wohnzeltanhängern CT 6-1 und CT 5 ist zweifellos die wahlweise angebotene Auflaufbremse, die in der KFT 9/73 ausführlich be-

schrieben worden war. Wir hoffen, im kommenden Jahr damit eigene Fahrversuche durchführen zu können. In der Ausführung mit Bremse erhöht sich die zulässige Gesamtmasse des Anhängers von bisher 400 kg auf 500 kg. Ob diese Masse allerdings genutzt werden darf, hängt vom Zugfahrzeug ab. Am Trabant 601 (mit Duplexbremse) beispielsweise beträgt die zulässige Anhängermasse gegenwärtig noch 300 kg. Die gebremsten Wohnzeltanhänger mit einer Eigenmasse von 315 kg dürfen jedoch für den Trabant 601 zugelassen und mitgeführt werden (unbeladen). Über Bestrebungen, die Gesamt-Anhängermasse des Trabant für gebremste Anhänger auf 400 kg heraufzusetzen, werden KTA und VEB Sachsenring noch vor Beginn der neuen Campingsaison berichten.

Polnischer Camping-Anhänger N-126

Für erhebliches Aufsehen sorgte diese Neuentwicklung aus der VR Polen auf der Leipziger

Herbstmesse 1973. Der formschöne Aufbau besteht aus glasfaserverstärktem Polyester. Die Wände sind nicht doppelwandig, sondern einfach ausgeführt. Das Dach ist deshalb durchscheinend, und die Helligkeit im Anhänger wirkt recht angenehm. Allerdings hat das Nachteil für die Wärmeisolation (für die Wärmehaltung im Inneren und auch für den Schutz bei Sonneneinstrahlung). Die Liegeflächen sind so angeordnet, daß sowohl eine relativ breite Liegefläche für zwei erwachsene Personen als auch eine weitere Einzelleihe entsteht, die nicht nur für ein Kind Platz bietet. Vorteilhafterweise konnte der Hersteller die leichten 12"-Räder vom Lizenz-PKW 126 p vorsehen. Die Tafel enthält weitere technische Daten.

Wenn auch die Ausstattung und die etwas poröse aussehende Innenseite der Polyesterwände noch Verbesserungsmöglichkeiten offen lassen, würden wir einen Import auch dann be-

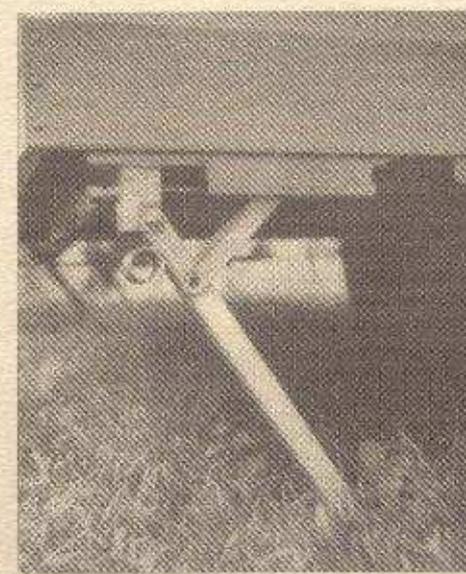
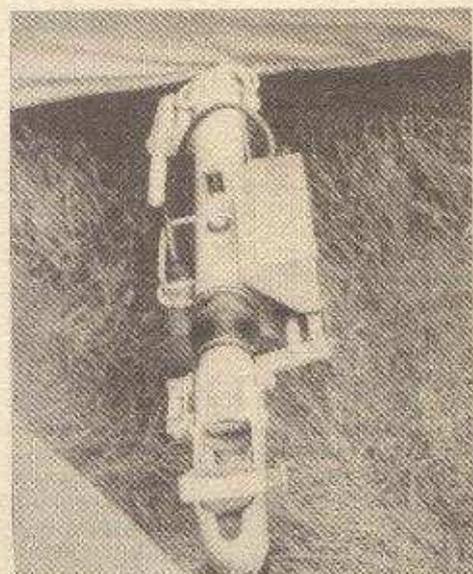
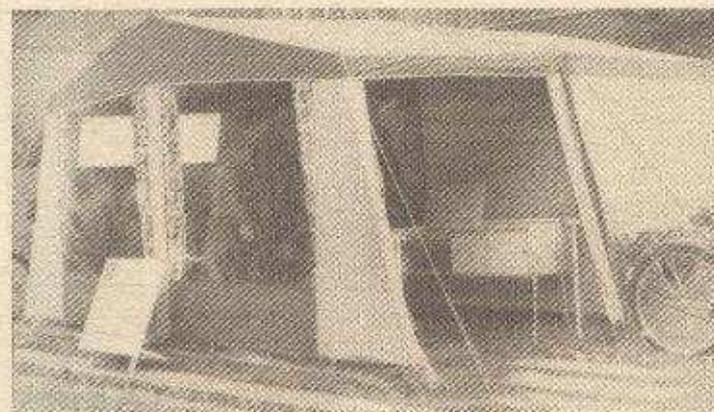
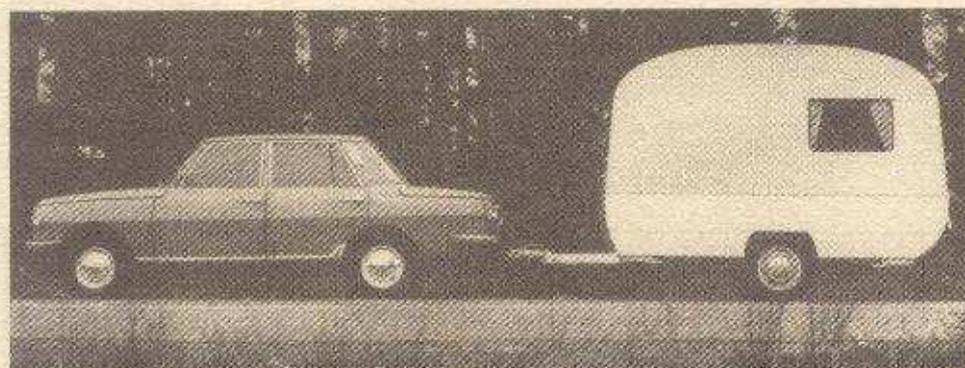


Bild 1 Mit diesem Gespann — Wartburg 353 und Campinganhänger LC 9.285 Typ 500 aus Weferlingen — führten wir Fahrversuche durch und werden in einem der nächsten Hefte darüber berichten (Foto: Riederer)

Bild 2 Wohnzeltanhänger CT 6-1 mit Seiteneingang im Vorzelt (Foto: BS)

Bild 3 Auflaufbremse für den CT 6-1 vom Fahrzeugwerk Olbernhau

Bild 4 Am CT 6-1 und CT 5 wurden die bisher etwas anfälligen Stützbeine verbessert (Foto: Bild 3 und 4 BS)

Tafel Technische Daten des Camping-Anhängers N-126 aus der VR Polen

Deichselhöhe	380 (- 20) mm
Kugelhaken-Dmr.	50 mm
Bereifung	5.20-12
Eigenmasse mit Standard-Ausstattung	270 kg
Kugelhakenlast	20 (± 5) kp
Wasserbehälter	10 l
Bordspannung	12 V
Fahrgestell	Rahmen mit Kurbelarmen und Drehsäbelfeder

Zusätzliche Ausrüstung der Luxus-Version:

- 2 Gasflaschen mit je 7 kg
- 60-l Kühlschrank
- Pumpe für Wasservorrat
- 220-V-Elektro-Installation

fürworten, wenn eine DDR-eigene Entwicklung für die gleiche Klasse (Eigenmasse) vorgesehen ist. Warum sollte es nicht für verschiedene Ansprüche auch unterschiedliche Erzeugnisse mit differenzierten Preisen geben?

Campinganhänger „Bastei“

Großen Eindruck auf der Leipziger Herbstmesse hinterließ der schon luxuriös zu nennende Campinganhänger aus Dresden. (Versehentlich hatten wir im Heft 9 Halle als Herstellungsort genannt. Er wurde jedoch von einem Kollektiv des VEB Karosseriewerke in Dresden entwickelt und wird hier auch produziert. Die Red.) Der Bastei wurde in Leipzig mit dem dazu lieferbaren Vorzelt gezeigt.

Mehr als die kleineren Modelle unseres an sich noch nicht sehr umfangreichen Campingwagen-Angebots verlangt der großflächige Wagen mit seiner Gesamtmasse von 650 kg nach einem starken Zugfahrzeug.

LC 9.285 Typ Hp 500 aus Weferlingen

Bei der Erprobung dieses Anhängers am Wartburg 353 konnten wir uns von der Notwendigkeit eines entsprechenden Zugkraftüberschusses überzeugen. Selbst für diesen nicht allzu großen Anhänger (Gesamtmasse 500 kg) ist der 4. Gang des Wartburg kaum benutzbar. Trotz allem erwiesen sich die Fahreigenschaften als recht gut, vor allem an Steigungen und in Kurven, wo der Wartburg seine Fahrwerkseigenschaften und die vom Zweitaktmotor erzeugten hohen Drehmomente bei mittleren Drehzahlen in den unteren Gängen ausspielen konnte. Der LC 9.285 überzeugte durch seine ausgeklügelte Raumaufteilung. Einzelheiten der Fahreigenschaften, die Fahrleistungen, Verbrauchs- und Bremsmessungen dieses Zuges werden wir in einem der nächsten Hefte behandeln.

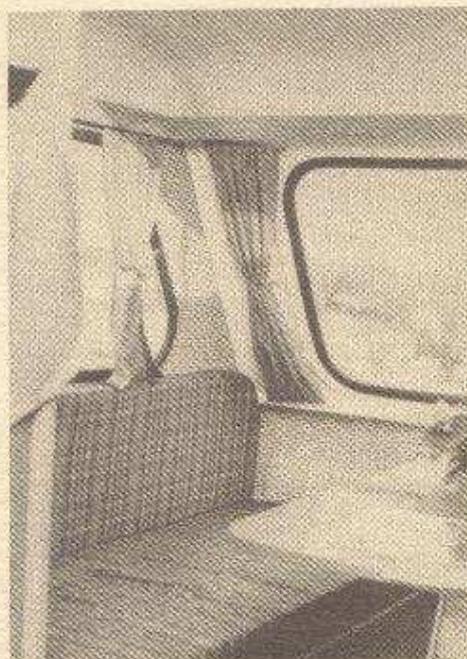


5

Bild 5 Interessanter Campinganhänger aus der VR Polen; N-126. Mit einer Eigenmasse von 270 kg ist er für Kleinwagen wie Trabant 601 und Polski Fiat 126 geeignet

Bild 6 und 7 Inneneinrichtung des N-126 (Bild 5, 6 und 7; (Foto: Huhle)

6



Vom Flughafen ins Stadtzentrum

Um den Zeitaufwand für eine Flugreise realistisch einschätzen zu können, bedarf es auch der Einbeziehung des Transportweges Flughafen — Stadtzentrum — oftmals treten nämlich gerade hier unter den heutigen Verkehrsbedingungen und der umweltschutzbedingten Lage der Flughäfen an den Peripherien der großen Städte die größten Verluste auf.

Von der Überlegung ausgehend, daß ein verstärkter Individualverkehr in diesem Bereich (z. B. Taxis) nur noch mehr zur Straßenbelastung beitragen würde, baute MAN als Lösungsvorschlag zu diesem Problem einen komfortablen Gelenkbus, der 34 Fahrgästen bequem Platz bietet und dank einer überlegten Sitz-



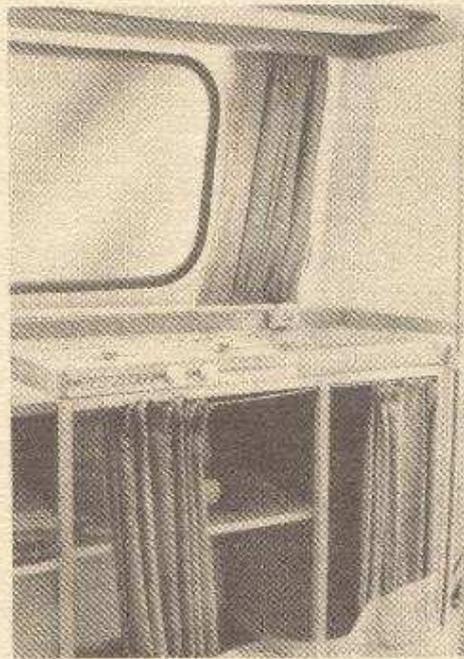
8

Bild 8 Der neue Campinganhänger „Bastei“ aus Dresden. Man erkennt die Anbringungsleiste für das Vorzelt (Foto: PGH Fotostudio)

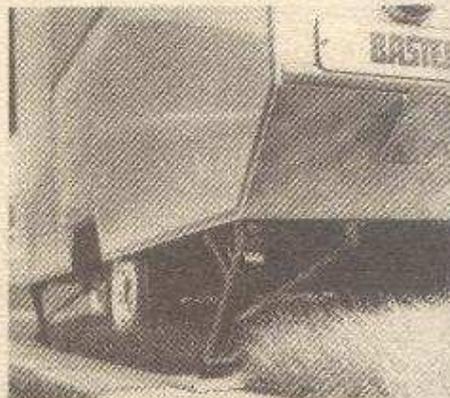
Bild 9 Stabiler Stützfuß am Bastei (Foto: BSI)

Bild 10 Aufaufbremse am Bastei in Bremsstellung (Foto: BSI)

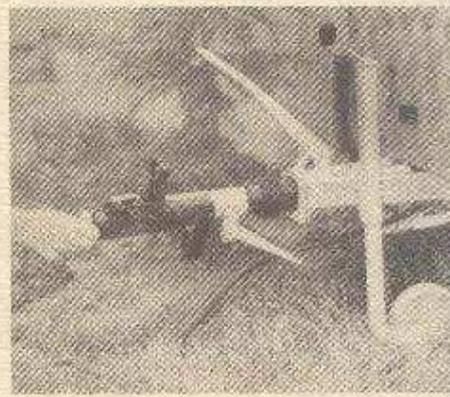
7



9



10



anordnung das Abstellen des Gepäcks neben den Plätzen erlaubt (Verkürzung der Abfertigungszeiten!). Zusätzlich existieren noch oberhalb der Sitze Gepäckablagen sowie in Unterfluranordnung große Kofferschubkästen. Um dem im Flugzeug gebotenen Komfort nicht wesentlich nachzustehen, ist die Ausstattung des MAN-Airport-Gelenkbusses betont luxuriös. Eine Orientierungserleichterung für den ortsunkundigen Fahrgast ist eine hinter dem Fahrersitz installierte beleuchtete Fahrzielanzeige. Durch Bedienung eines Druckknopfes an der Armlehne kann der Fahrgast seinen Haltewunsch dem Fahrer melden.

Eine sehr wirksame Be- und Entlüftungsanlage ermöglicht u. a., daß der mit einem 141-kW-(192-PS-)Dieselmotor ausgestattete 16,5 m lange Gelenkbus auch auf längeren Strecken eingesetzt werden kann, die auftreten können, wenn das Flugzeug beispielsweise aus Wettergründen den Heimatflughafen nicht direkt anfliegen kann.

(11865) Huhle

