

COC-Treffen in diesem Jahr

Der Camping-Oldie Club, kurz COC genannt, ist die erste und einzige deutsche Interessengemeinschaft, die sich markenunabhängig um den Erhalt von Oldtimer-Campingfahrzeugen bemüht. Für die gut 250 COC-Mitgliedsfamilien mit einem stattlichen Fuhrpark werden fachliche Tips für Restaurierungen und organisatorische Hilfen angeboten. Bei den regelmäßig stattfindenden COC-Treffen werden Informationen weitergereicht und Erfahrungen ausgetauscht.

Die Termine 1996:

4. bis 8. April: Oster-Treffen in Schwäbisch Hall auf dem Campingplatz am Steinbacher See; Infos: Roswita Kergl, Tel.: 07907/1215.

15. bis 23. Mai: 5. Internationales Camping-Oldie-Treffen auf dem Campingplatz Oyter See bei Bremen; Infos: Ursula und Karl Weiß, 28876 Oyten, Tel.: 04207/2878.

21. bis 24. Mai: 1. Camping-Oldie-Rallye von Oyten bei Bremen nach Chantilly bei Paris. Infos: Wolf-Dieter Hildisch, Tel.: 09131/66693.

5. bis 9. Juni: Fronleichnamstreffen in Manebach/Thüringen auf Camping Meyersgrund; Infos: Jörg Ratzmann, Hauptstr. 46c, 98559 Gehlerberg.

2. bis 6. Oktober: Herbst-Treffen in Aachen auf Camping Wingertsberg; Infos: Karl-Heinz Wirts, Tel.: 02407/17343.

Das COC-Archiv braucht Hilfe

Der Camping Oldie Club bietet die Leser von CAMPING, CARS & CARAVANS und darunter vor allem die Caravan-Hersteller und -Händler nochmals um Hilfe bei der Suche nach Geschichten und Material aus den Kindertagen des Caravaning – insbesondere von folgenden Herstellern: Meiwa, Feriela, Continent, Eicker. Anschrift: COC e. V., Josef Denzel, Kirchstraße 38, 89555 Steinheim.



Josef „Bebi“ Denzel,
Archivar des COC, stellt Marken
vor, die es nicht mehr gibt.

Wolfbart- Caravans – der Wolf im Alu-Pelz

Der Konstrukteur Wolfgang Bartsch zählte in der noch jungen Bundesrepublik zu den führenden Wohnwagenherstellern. Sein Unternehmen in Laudenbach an der Bergstraße firmierte ab 1949 unter dem Namen Wolfbart Wohnwagenbau (Wolfbart = Wolfgang Bartsch). Den von ihm entworfenen und gebauten Typ Wolf I kann man getrost zu den erfolgreichsten Caravans rechnen. In der Boomzeit Ende der 50er Jahre wurden bis zu 1.000 Stück pro Jahr gefertigt.

Der Grund: Trotz stabiler und zum Teil aufwendiger Bauweise wog der „Wolf I“ leer nur 330 Kilogramm (Gesamtlänge 3,90 Meter) – war somit für

Zugwagen wie VW-Käfer, DKW Junior und Opel Kadett ein bewährter Nachläufer (die Auflaufbremse gab's auf Sonderwunsch). Auffallend waren die großen Front- und Heckscheiben, die eine Durchsicht vom Zugwagen auf den nachfolgenden Verkehr zuließen.

Die Außenhaut war vollständig aus Aluminium, auch unter dem Fahrzeug fand das Leichtmetall als Schutz gegen Witterungseinflüsse und Steinerschlag Anwendung. Isoliert wurde mit Wellit-Waben, Schaumstoff und Styropor. Die Möbelausbauten hatten tragende Funktionen. Damals einmalig war die Nirosta-Edelstahlküche mit zündgesichertem Unterfloor und Wasserpumpe.

Der Wolf I bot Platz für bis zu drei Personen. Die Ausstattung war für damalige Ansprüche recht luxuriös. Für Camper, die mehr Platz und Raum benötigten, gab's ab 1965 den „Wolf II“. Diese Serie war für vier und mehr Personen ausgelegt – mit zwei großen Sitzgruppen, die jeweils zu einem – wenn auch bescheidenen – Doppelbett mit 133 Zentimeter Breite umgebaut werden konnten. Drei Modelle machten den Anfang: 325, 390 und 480. Der Preis betrug im

Oldie-Termine im März

2. und 3.3.1996

Automania in Wiesbaden, Rhein-Main-Hallen; Info: AMF, Tel.: 06221/393296, Fax: 314010

16. und 17.3.1996

Classic Mobil 1996, Olympiahalle München; Info: Classic Media, Graßlfinger Straße 41, 82194 Gröbenzell, Tel.: 08142/58785, Fax: 58786.

23. und 24.3.1996

Dream-Car-Show 1996 – 6. Int. Börse für historische und klassische Automobile, Messe Köln; Info: Organisationsbüro H. J. Menzer, Tel.: 0221/253802, Fax: 2573514.

Berg-Floh:
So wurde in
den 50er
Jahren für
den Wolf 1
geworben.



Durchblick:
Große Fenster
gestatteten
dem Fahrer
freie Sicht
nach hinten.
Rechts: Grey-
hound hieß
das Vorzelt
für den Wolf 1.

Jahr 1969 rund 6.500 Mark inklusive Mehrwertsteuer. Ab 1970 war der Typ 390 auch mit Toilettenraum zu bekommen. Der Aufbau bestand aus einem Gerippe von Holzverstrebungen, isoliert mit Polyurethanschaum. Weil es Schwierigkeiten machte, zu große Flächen in dieser Form auszuschäumen, mußten die Seitenwände aus zwei Teilen gefertigt werden. Auf diese Weise kam Wolfgang Bartsch auf die Idee, sie wie im Schiffsbau zusammenzusetzen. „Knickspannbauweise“ nennt man dies. Diese Technik gab dem Wolf II sein unverkennbares Äußeres.

Den Text ihrer Werbebroschüre über diesen Wohnwagen leitete die Firma Wolfbart so ein: „Junge Damen ha-

ben aus gutem Grund ihre Kurven. Und der Wolf-Caravan hat sogar noch bessere Gründe dafür, daß seine Flanken nicht platt sind. Er kommt besser durch enge Tunnel, stößt nicht so leicht an Bäume und wird besser mit Windböen fertig.“

Ein weiteres Angebot aus Laudenbach war der reine Schlafcaravan „Luchs“ – ohne Kücheneinrichtung, dafür aber mit sieben Schlafplätzen. Später folgte noch ein Wolf II 480 T, der das Angebot nach oben abrunden sollte.

Im Jahr 1974 mußte die Firma Wolfbart Wohnwagenbau das Handtuch werfen. Seine Firma war Wolfgang Bartsch über den Kopf gewachsen, da die Kapazitäten auf große Stückzahlen ausgelegt waren und nicht ausgelastet werden konnten.

Spielraum:
Der kleine
Wolf war
hell, freund-
lich und
komfortabel
ingerichtet.

