

hobby

-Testreihe:
Wohnwagen (V)

Wolfbart 'Wolf I'



In diesen Tagen öffnen sich in Essen die Pforten zu einer der größten Wohnwagen-Ausstellungen Europas, und wir nehmen die Gelegenheit beim Schopfe, anhand eines Beispiels zu demonstrieren, wie wir uns nicht nur den Wohnwagen selbst, sondern auch dessen Konstruktion und Fertigung vorstellen. Wolfgang Bartsch heißt der Mann, der den Wolf I entwarf, ihn in Laudenbach an der Bergstraße baut und ihm schließlich auch seinen Namen gibt. Er hat ein kleines, aber feines und modernes Werk, in dem immer nur ein Modell gebaut wird, der Wolf I. Schon aus dieser Tatsache heraus schätzen wir Wolfgang Bartsch, denn seit Jahr und Tag fordern auch wir ein Ende des unseligen Typen-Wirrwarrs im deutschen Wohnwagenbau, dafür lieber äußerste Rationalisierung, wodurch größere Stückzahlen und günstigere Preise möglich wären. Der Wolf I wird nach diesem, unserem Rezept gebaut, und die Rechnung geht für den Bauherrn auf: in diesem Jahr hat er rund 1000 Stück gebaut und verkauft!

Der aus der Rationalisierung günstige Preis ist nicht der einzige Punkt für den

Verkaufserfolg: Leichtbau, Stabilität, ein unwahrscheinlicher Wohnkomfort auf kleinstem Raum und echte Qualität haben den Wolf I zu einem Star auf dem deutschen Wohnwagenmarkt gemacht.

Leicht und dennoch stabil

Der Wolf I besitzt einen selbsttragenden Aufbau. Statt des üblichen Gerippes werden neben dem besonders konstruierten Boden alle Einbauten zum Tragen herangezogen, und sein Besitzer darf sich über die stabilen Schränke und die ringsum laufenden, gleichfalls stabilen verschließbaren Staukästen freuen. Das so eingesparte Gewicht gestattet es, den Wolf außen vom Dach bis zum Unterboden völlig mit Aluminium zu überziehen. Styropor und imprägnierte Zellulose-Waben sorgen für eine gute Isolierung, so daß es selbst in der drückendsten Mittagshitze im Wolf angenehm kühl bleibt. Das Fahrwerk bildet eine drehstabgefederte Hahn-Achse mit 12-Zoll Reifen, Zentralrohr-Deichsel und Kupplung. Auf Wunsch kann man den Wolf I auch mit Auflaufbremse haben, doch erscheint uns das bei 330 kg Leergewicht nicht notwendig, nachdem unser DKW F 102 Paßabfahrten selbst im Freilauf (!) mit dem ungebremsten Wolf in völliger Sicherheit meisterte.

Die fast die ganze Front- und Heckwand einnehmenden Fenster sind aus gewölbtem Plexiglas, ebenfalls die beiden nicht zu öffnenden Seitenfenster. Die Ausstellfenster sind leicht und so geformt, daß man sie auch bei Regen geöffnet lassen kann. Bei der Stalltür läßt sich der obere Teil aufmachen. Die Belüftung ist ausgezeichnet, einmal über den Dachlüfter, der sich mit zwei Spindeln leicht bedienen läßt, und weiterhin über Wandlüfter und eine Bodenöffnung im Schrank für die Gasflasche. Bei den Wandlüftern fehlten leider Moskitogitter, doch im Modell 1966 ist dieser unser Wunsch bereits berücksichtigt.

Vier Kurbelstützen geben dem bewohnten Wagen Standfestigkeit, und ein Deichsel-Laufrad gestattet leichtes Rangieren des abgekoppelten Hängers. Äußerst praktisch ist



eine Steckdose auf der Deichsel für den Anschluß an Netzstrom.

Viel Komfort auf kleinstem Raum

Knapp drei Meter mißt der Wolf I ohne Deichsel. Das ist gewiß nicht viel, doch drei Wochen lang wohnte darin eine dreiköpfige Familie, ohne sich gegenseitig auf die Füße zu treten. Das ist allerdings nur in einem Querbettwagen möglich. Die Heck-Sitzgruppe bietet vier Personen viel Platz, und auf der Querbank im Bug können weitere zwei Personen an dem kleinen, praktischen Schiebetisch sitzen.

Das Prunkstück im Wolf ist zweifellos die Küche, die einen Vergleich mit Luxus-Caravans aushält. Da ist zunächst einmal das Nirosta-Spülbecken mit Handpumpe; gleichfalls aus Nirosta-Stahl ist die Basis für

WIE DAHEIM fühlt man sich im rollenden Haus an-gesichts solcher Ordnung und Behaglichkeit: Der Schrank nimmt alle Kleider auf (1). Praktisch ist die Küche mit Gasflasche und Wassertank im linken Fach (2), unter der Nirosta-Spüle Geschirrfächer und Besteckkasten (3), unter den Staufächern ein Bord mit vier Metallbechern, dahinter die Entlüftung (4), und schließlich ein bequemes Doppelbett, dessen Bezug hier leider Falten schlägt (5).



den Zweiflamm-Herd mit Zündsicherung. Eine Rollwand verbirgt Kocher und Spüle bei Nichtgebrauch. Im linken Küchenschrankfach ist Platz für die 5-kg-Gasflasche und den 10-Liter-Wassertank, im rechten Fach kann das Küchengerät untergebracht werden. Sehr schön ist dabei der unter dem Trennbrett angebrachte Besteckkasten. Die Schrankseitenwände laufen nach oben wie Pfeiler aus und tragen einen Teil des umlaufenden Bords. Zwischen diesen wurde noch eine Abstellfläche eingesetzt, in der sich Aussparungen für vier Leichtmetallbecher befinden, die zur Serienausstattung gehören. Über den Lüfter hinter diesem Wandbrett können die Küchendünste abziehen. Auf der gegenüberliegenden Seite, gleich neben der Tür, steht der Kleiderschrank, der ebenfalls eine tragende Funktion besitzt. Der

50 x 50 cm Schrank reicht völlig für drei Personen, besitzt ein Hutablagefach oben und ein Schuhfach unten. Außen an der Tür ist ein guter Spiegel befestigt. Vom Schrank zum Heck reicht eine offene Ablage, offen ist auch der Bord über dem Bugfenster. Geschlossene Staukästen sitzen über dem Heckfenster und über der gesamten Küchenseite. Ein Sonderlob für den Fußbodenbelag, der mit wenig Mühe vorbildlich sauber gehalten werden konnte. Trotz der geringen Abmessungen fühlt man sich wohl in diesem echten Wohnraum. Auch am Schlafwagen ist nichts auszusetzen: Ein, Doppelbett 188 x 128 cm und ein Einzelbett 188 x 60 cm bieten gerade ausreichende Schlafmaße. Die Schaumstoffpolster sind gut, lediglich die Bezüge aus Möbelstoff sind unpraktisch,



OHNE BREMSE lief der nur 320 kg schwere Wolf I kaum spürbar hinter dem Zugwagen.

erstens, in der Farbe (man sieht jedes Stäubchen) und zweitens wegen der vielen Falten, die sie schlugen. Hier sahen wir weit bessere Stoffe, die auch nicht viel teurer sind. Gleich noch die anderen Dinge, die nicht gefielen: zunächst die scharfen Schließösen für die Ausstellfenster am Fensterrahmen, die

den Fensterplatz gefährlich machen, weil man sich die Arme aufreißen kann. Dann sind die Stores zu kurz für die festhaltenden Gummibänder, und schließlich riß der Riegel des oberen Küchenbords aus seiner Vertiefung im Holz, weil diese nicht mit Metall eingefaßt war. Das sind eigentlich wenig Minuspunkte nach drei Wochen Wohnen und Schlafen. Und sie werden noch vermindert durch die nachträgliche Feststellung, daß es bessere Bezüge gibt, daß jedoch der getestete Stoff der meistverlangte Matratzenbezug ist. Weiter wurden auf unsere Wunschliste hin die Stores bereits verlängert. So schnell schießt man im Hause Bartsch!

Nur Wind beeinträchtigt das Fahren

Mit 192 cm Breite und 230 cm Höhe bringt der Wolf 1 eine ganz schöne Fläche gegen den Wind. Steht der Wind schräg seitlich oder entgegen, dann reichen auch die 60 PS des F 102 nicht aus, um eine Marschgeschwindigkeit von 80 km/h im 4. Gang zu erzielen. Man muß dann in den 3. Gang schalten. Bei Windstille jedoch sind Geschwindigkeiten bis 120 km/h durchaus erreichbar (probiert in Italien auf der Autostrada del sole). Also nur bei starkem Wind ist der Wolf zu spüren, ansonsten könnte man ihn vergessen, zumal die breiten Fenster eine beinahe normale Durchsicht

Die 'Leichtgewichtigen' im Vergleich

	Eriba Puck	Knaus Schw-Nest	Kiel Weltb.	Bartsch Wolf I	Schneider Fahti	Weippert Boy	VFV Charmant
Gewicht	290	300	310	320	330	330	340
Länge außen	352	335	325	390	375	378	375
Länge innen	295	255	255	292	300	298	295
Breite außen	180	188	192	192	187	193	183
Breite innen	155	182	185	188	184	180	185
Höhe außen	185	225	220	230	210	220	225
Höhe innen	185	185	185	187	183	194	185
Aufbau außen	Alu	Alu	Holz/Pol	Alu	Poly	Holz/Pol	Poly
Betten	2-3	2-3	2-3	3	2-3	2-3	3
Doppelbetten	180x152	182x140	185x143	188x128	180x180	185x180	185x125
Einzelbetten	-	-	-	188x80	-	-	185x80
Achse	BPW	Hahn	Drehstab	Hahn	Hahn	Hahn	Drehstab
Reifen	4.40-8	4.80-12	4.80-10	5.50-12	4.40-13	5.20-12	4.80-10
Preis DM	3890.-	3950.-	3850.-	4680.-	4750.-	4545.-	4980.-



EIN PRUNKSTÜCK ist das maßgeschneiderte Vorzelt mit großen Seitenfenstern. Mit wenigen Reißverschlus-Zügen ist das Zelt sturmfest geschlossen und selbst gegen Wolkenbrüche regengesichert.

über den Innenrückspiegel gestatten. Trotz der einfachen Achse läuft der Hänger denkbar ruhig; lediglich auf schlechten Bahnübergängen wird das Geschirr durcheinandergewirbelt. Federung und Dämpfung sind dank des niedrigen Gewichts sehr gut. In Kurven und Paßserpentinen spürt der Wolf großartig, eine 'Rallye-Einlage' über den Fernpaß, bei der Dutzende von Autos überholt wurden, machte das besonders deutlich.

Große Wirtschaftlichkeit

Mit 16l/100 km (Auto mit drei Personen besetzt, Schlauchboot 70 kg und 18 PS Johnson, 35 kg im Kofferraum) ist der Verbrauch inklusive Paßfahrten denkbar niedrig (wenigstens für einen Zweitakter). Die nicht vorhandene Auflaufbremse gestattet ein elastisches und ruckloses Fahren, und dank des geringen Gewichts ist der Wolf 1 auch bei Paßfahrten leicht zu halten. Anhänger- und Beleuchtungskupplung sind normal, die Beleuchtung des Hängers ist gut, und man

hat genügend Licht. Die Vorhänge von Bug- und Heckfenster werden während der Fahrt aufgerollt und stören so die Rück-Sicht nicht. Die Magnetschlösser halten sehr gut, und wenn man auf Fahrt das Doppelbett aufbaut, bleiben alle Polster am Platz. Ein großer Pluspunkt ist das Vorzelt. Wolfgang Bartsch hat früher einmal nur Zelte gefertigt, und man sieht als Ergebnis solcher Erfahrungen eines der besten Vorzelte überhaupt. Auch die Markisen über den Ausstellfenstern sind sehr gut, lediglich die weißen Fransen an allen Markisen werden nach dem ersten Regen dunkel.

Zusammenfassend kann man sagen, daß der Wolf I der ideale Wohnwagen für die dreiköpfige Familie ist. Er belastet den Zugwagen kaum (auch in der 1000er-Klasse) und bietet für relativ wenig Geld und auf kleinstem Raum einen in dieser Klasse vorbildlichen Komfort. Die Testfamilie hat in dem dreiwöchigen Urlaub am Luganer See in dem Wolf I eine gute und absolut sichere Unterkunft gefunden.