

Testbericht Camptourist CT 6-2

Luxusausführung – gebremst

Übernommen aus: Der Deutsche Straßenverkehr 11/1980

Der Camptourist 6-2, kurz genannt CT6-2 (Hersteller: VEB Fahrzeugwerke Olbernhau, Betrieb des IFA-Kombinates Personenkraftwagen) ist kein absoluter Neuling mehr, hat aber auf den Campingplätzen noch Seltenheitswert und macht die Camper neugierig(1980).



Zur Befriedigung der Neugier auf den Neuen aus Olbernhau haben wir bisher zwei Beiträge veröffentlicht. Im Heft 11/1978 stellte der Hersteller den Anhänger unter der Überschrift „Olbernhauer Offerte: CT6-2“ vor. In diesem Beitrag sind insbesondere all jene großen und kleinen Verbesserungen genannt worden, die gegenüber dem Vorgängermodell CT 6-1 eingeführt wurden, bzw. die Neuerungen die es erstmals am CT 6-2 gibt. Dort sind auch die drei Ausstattungsvarianten beschrieben. Die Preise betragen für die Standardausführung 4207,-M , die Normalausführung 4897,-M und die Luxusausführung 5997,-M. Inzwischen wird auch noch eine Luxusausführung mit nur einer Innenkabine, ohne Gardinen und einem Zelt in Normalausführung für 5747,-M angeboten. Alle Varianten können als Sonderausstattung eine Hydraulische Auflaufbremse erhalten (Mehrpreis 320,-M). Wir verzichten daher hier auf eine Wiederholung der Änderungen und Neuerungen. In Heft 11/1979 hat ein Leser seine Eindrücke wiedergegeben, die er in einem Sommer „Unterwegs mit CT 6-2“ sammelte. Auch er ging auf Neuerungen ein, maß sie am Vorgängermodell und an den Erfordernissen der Campingpraxis. An letzteren wollen wir anknüpfen. Der Hersteller gab uns Gelegenheit, eigene Erfahrungen mit einem CT 6-2 in der gebremsten Luxusausführung zu sammeln.

CT 6-2 als Fahrzeug

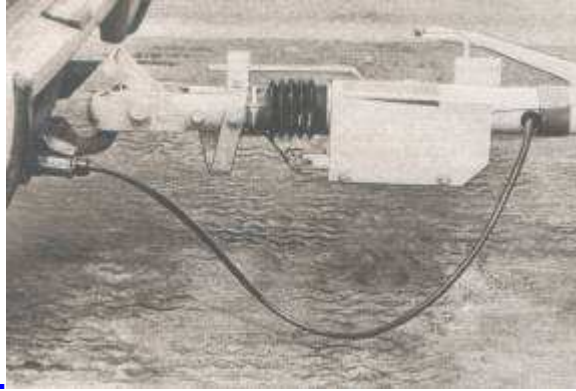


Vor dem Urlaubmachen lagen reichlich 300 km Autobahn und Landstraße, und lag ein Berg von Urlaubsgepäck, der den Wunsch nach einem LKW mit Anhänger aufkommen ließ. Mit beiden wurde der CT 6-2 zur uneingeschränkten Zufriedenheit fertig. Die beiden Staukästen, der voluminöse Mittelgang, das Wertfach, der Freiraum rund um die Gasflasche, die Küchenfächer und die Deckelfläche, umrahmt von einer praktischen Reeling nahmen den Großteil des



Gepäcks auf.

Der Kofferraum des Zugwagens schluckte den Rest. Der Anhänger ist für eine Gesamtmasse von 500 kg zugelassen. Dabei darf die Achse mit 450 kg belastet werden, die restlichen 50 kg dürfen als Stützlast auf der Anhängerzugvorrichtung des PKW drücken und müssen beim PKW von der Nutzmasse abgezogen werden! Der Hersteller macht darauf aufmerksam, dass sich die günstigsten Fahreigenschaften bei einer Stützlast von 20 kg ergeben, was zu einer günstigen Gesamtmasse von 470 kg führt. Die gebremsten Anhänger haben eine 20 kg höhere Eigenmasse als die ungebremsten. Diese höhere Eigenmasse geht leider voll zu Lasten der Nutzmasse, die je nach Ausstattungsvariante zwischen 180 und 200 kg beträgt. Sie reduziert sich



jeweils um diese 20 kg.

Damit wird die Anhängerbremse besonders für jene zum Vorteil, die den CT 6-2 an Zugwagen anhängen wollen, die nur für geringe ungebremste Anhängermassen zugelassen sind. Der gebremste CT 6-2 ist also vor allem etwas für Trabant, Saparoshez und Skodafahrer. An den meisten Mittelklasse-PKW dürfen 500 kg auch ungebremst mitgeführt werden. Werden sie als Zugwagen benutzt, so bringt die Auflaufbremse zwar Vorteile beim Bremsen, aber keinen Nutzmassengewinn. Wenn in bisherigen Veröffentlichungen die unproblematischen Fahreigenschaften des CT 6-2 gelobt wurden, so können wir uns dieser Auffassung nur anschließen. Auf den Überführungsfahrten zwischen dem Auslieferungslager in Brand-Erbisdorf und Berlin zogen wir ihn leer mit einem 55 kw (75 ps) starken PKW. Unter diesen Bedingungen konnte man ihn fast „vergessen“. Man merkte ihn beim Anfahren und auch beim Bremsen wenig. Er reagierte nicht auf Seitenwind und ließ sich auch nicht durch Fahrbahnunebenheiten aus der Spur bringen. Auf der Urlaubsreise wurde er von einem 36,7 kw (50 ps) starken PKW gezogen. Da er und der PKW hier zudem voll beladen waren, vollzog sich das Anfahren natürlich etwas gemächlicher. Einmal in Schwung gekommen, konnte voll im Verkehrsstrom mitgeschwommen werden, ohne ständig zum Schalthebel greifen zu müssen. Selbst Überholmanöver im 4. Gang ließen sich recht zügig vollziehen. Auch im beladenen Zustand brachte den CT 6-2 nichts aus der Spur, behielt er stets Fahrbahnkontakt. All diese positiven Fahreigenschaften sind nicht nur schlechthin angenehm, sie ermöglichen es auch, dass dieser Anhänger in seiner zugelassenen Höchstgeschwindigkeit nicht begrenzt zu werden brauchte, (Es sei daran erinnert, dass es ja keine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung für PKW – Anhänger gibt, sondern nur Typgebundene). Dieser Vorteil macht sich auf der Autobahn bemerkbar, wo mit dem CT 6-2 im Schlepp die zugelassenen 100 km/h gefahren werden dürfen, und die ein Mittelklassewagen als Zugfahrzeug auch spielend schafft.

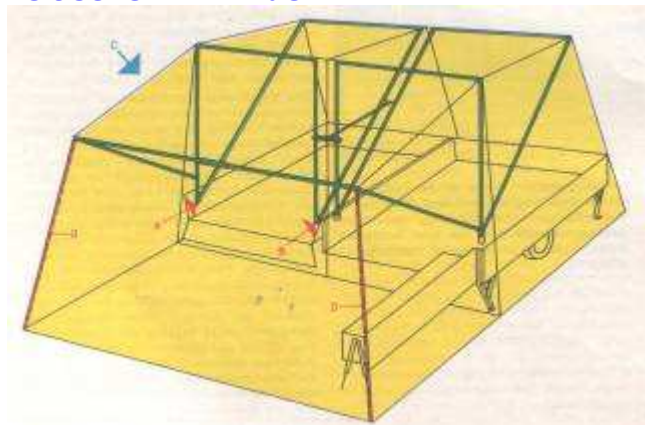
CT 6-2 als Zelt



Allen einschlägigen Ratschlägen folgend, bauten wir das Zelt zu Hause probeweise auf. Dafür stand uns nur die Bedienungsanleitung zur Verfügung. Sie reichte uns aus, obwohl wir in Sachen Camptourist blutige Anfänger waren, wengleich geübt im Umgang mit Zelten aller Arten und Größen.



Das Versprechen des Herstellers, der Wohnzeltanhänger sei mit wenigen Handgriffen binnen kürzester Zeit aufgestellt, kann weitgehend eingelöst werden – natürlich nicht beim ersten Aufbau. Die versprochenen 10 Minuten sind aber nicht zu schaffen. Diese Zeit kann man schon zum Ausrichten des Anhängers in die waagerechte benötigen, wenn der Untergrund nicht völlig eben und obendrein locker ist. (Ein Ostseecampingplatz ist etwas anderes, als beispielsweise eine top gepflegte Messehalle). Außerdem vergeht – auch wieder in Abhängigkeit von den Bodenverhältnissen – geraume Zeit für das Verspannen des Zelt. Unser Testanhänger stand reichlich 14 Tage an der Ostsee, 100 m vom Strand auf offenem Gelände. Es blieb nicht aus, dass uns unter diesen Bedingungen zeitweise heftiger bis stürmischer Wind um die Ohren blies. Der CT 67-2 hatte seine liebe Not mit ihm. Drückte der Wind auf die Seitenflächen oder schräg von hinten, geriet das gesamte Zelt in ständige Flatterbewegung, peitschten die Zeltwände gegen die schrägen Abspannstangen und die Oberkante des Wagenkörpers. In einer besonders heftigen Gewitterbö verwand sich das Gestänge derart, das wir uns vorsorglich dagegen stemmten. Die Ursache für diese Windempfindlichkeit sehen wir in der



Gestängekonstruktion, im Entfaltungsprinzip, das dem einer Kinderwagenplane ähnelt. Aus der Skizze ist zu erkennen, dass es nur vier Punkte zur Kraftaufnahme gibt, die aber nicht über eine Fläche verteilt sind (wie in einem Zelt, wo mindestens vier Eckpunkte direkt nach unten abgestützt sind) sondern in einer Linie liegen. Bei Seitenwind muss der Großteil der Kraft gar nur über zwei Punkte (z.B A und B bei Windrichtung C) aufgenommen werden, da die beiden Querstangenhälften nicht fest miteinander verbunden sind. (Die dazwischen liegende Stange ist die Kleiderstange, die nur lose eingehängt wird und keine feste Verbindung darstellt). Für das Vorzelt stehen zwei Abstützstangen (siehe gestrichelte Linie

D in der Skizze) zur Verfügung. Hinten fehlt eine solche direkte, nach unten führende Stütze, gibt es nur die Abstützung durch die schrägen Bügel. Das Zelt hat damit hinten praktisch keine Ecken. Die Zeltseitenwände sind außerdem an keiner Stelle mit den vertikalen Stützen verbunden. (In Hauszelten befestigt man die Zeltwände mit Schlaufen an vertikalen Stützen). Das Fehlen dieser Art von Abstützung und Verbindung lässt es zu, dass sich eine Flatterbewegung auf einer Seitenfläche ungehindert auf andere übertragen kann. Wenn der Wind auf der Vorderseite steht, gerät das Zelt weniger in Bewegung, weil dann die beiden stützen D im Vorzelt Kraft aufnehmen. Zur Bildung eines Wassersackes auf dem großen Vorzeltdache, wie es andere erlebt hatten, kam es bei uns nicht. Trotzdem blieben wir nicht vom Wasser verschont. Die Reißverschlüsse in der vorderen Zeltwand ließen Wasser durch, vor allem der horizontale am Zeltfirst (oberhalb der Fenster). In diesem Bereich tropfte es außerdem unterhalb des Schiebbestückes an der Firststange ins Vorzelt. Solche Undichtigkeiten kommen in jedem Zelt vor, und jeder Camper weiß, dass Reißverschlüsse prinzipiell eine Schwachstelle sind. Das hat nichts mit den Besonderheiten des CT 6-2 zu tun (im Gegensatz zur Windempfindlichkeit. Als angenehm wurden die drei Fenster im Vorzelt empfunden, die viel Licht hereinlassen. Die Gardinen gefielen ebenfalls. Unser Küchenfenster (Gazeeinsatz) war außerhalb mit einer lichtdurchlässigen Abdeckung zu verschließen. Wir sahen auch Ausführungen, bei denen diese Abdeckung aus Zeltstoff bestand. Die Abdeckung mit dem Lichtdurchlass halten wir für günstiger, weil es dann auch bei geschlossenem Fenster noch hell in der davorstehenden Küche ist.

CT 6-2, Ausstattung und Zubehör

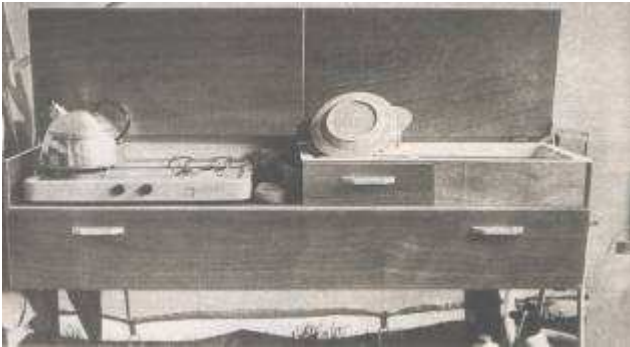
Urlaub – das bedeutet viel schlafen, in der Nacht und am Tage zumindest viel liegen! In diesem Punkt ist der CT 6-2 ohne Fehl und Tadel.



Das angenehme liegen ist schon konstruktionsbedingt vorgegeben – durch die erhöhte Liegeflächen auf dem Kasten und der Deckelinnenseite, weg vom Erdboden. Die zur Luxusausführung gehörenden Schaumstoffauflagen fanden unseren Beifall. Wir machten die Erfahrung, dass es bei Benutzung des CT 6-2 durch vier Personen bequemer ist, den Kastenteil ständig in der Liegevariante zu belassen und im Vorzelt eine Sitzgruppe einzurichten.



Man nimmt dann nicht nur noch Campingstühle mit (um auch vor dem Zelt sitzen zu können) sondern auch noch einen Campingtisch. Bei einem Probeweisen Gebrauch des Kastenteils als Sitzgruppe stellten wir fest, dass es sich auf den Bänken unbequem sitzt, weil die schrägen Zeltstangen in den Rücken stoßen. Die Küche erfüllt die Anforderungen, die man an eine Campingküche stellen kann. Besonders angenehm war die eingebaute Spüle. Die Küche ist auf der einen Seite über Scharniere an den Wagenkörper befestigt, auf der anderen wird sie durch Füße abgestützt, die zu montieren sind.



Für den Dauerbetrieb ist diese Lösung praktisch, für eine Unterwegsbenutzung der Küche bzw. ein Öffnen des Hecks, um an das im inneren verstaute Gepäck heranzukommen, wäre eine klappbare Stütze wünschenswert, damit das Heckteil (identisch mit der Küche) nicht frei herumpendelt.

Für die Gasversorgung des zweiflammigen Kochers steht eine 3-kg-Flasche zur Verfügung. Ihre Zugänglichkeit ist etwas umständlich. Der Flascheninhalt reichte bei uns reichlich 14 Tage, ohne dass wir zusätzliche Verbraucher (Leuchte, Heizer) angeschlossen hatten. Die erhobene Forderung nach einer 5 kg Flasche halten wir nicht für glücklich, ist auch platzmäßig nicht ohne weiteres durchführbar.

Einfacher wäre es, eine zweite 3 kg Flasche zu installieren, und zwar dort, wo sich das abschließbare Wertfach befindet, welches durchaus entbehrlich wäre. Die Innenkabinen machen einen freundlichen Eindruck. Zwei Wünsche haben wir dazu anzubringen. Zum einen sollte die Möglichkeit geschaffen werden, dass man eine Taschenlampe anhängen kann, zum anderen bedürfen die Schlaufen über den Reißverschlüssen ganz offensichtlich einen stärkeren Faden. Beide Schlaufen rissen bei uns ab.

Mit der Wahl für einen Standard-, Normal-, oder Luxusausführung entscheidet man sich für eine Ausstattungsvariante. Unserer Meinung nach sollte im Ausstattungsprogramm eine größere Variabilität zugelassen werden. Wer zum Beispiel eine Luxusausführung kauft, weil er wert auf die zwei Innenkabinen, das Spülbecken und die Gardinen legt, muss auch die Schaumstoffauflagen mitkaufen, obwohl er viel lieber auf Luftmatratzen liegen würde. Vielleicht sollte lieber ein Basismodell angeboten und dem Kunden die Möglichkeit eingeräumt werden ein individuell zusammenstellbares Ausstattungsprogramm zu ordern.

Für eine Erweiterung dieses Programms hätten wir einen Vorschlag. Es sollte

möglich gemacht werden, den CT 6-2 auch mit einer Installation für die Innenräume (12 V mit 220V Einspeisung und Transformator) erwerben zu können.

Zum Schluss noch zwei Präzisierungen. In der technischen Beschreibung der Bedienungsanleitung wird die Liegefläche mit 5,8 qm angegeben. Dahinter verbergen sich Flächen von 1950 x 1400 mm und 1830 x 1320 mm. Die Angabe zur Zeltgrundfläche von 14,4 qm möchten wir ergänzen mit dem Hinweis, dass die nutzbare Fläche im Vorzelt etwa 3000 mm breit und 2000 mm tief ist. Die minimale Stehhöhe beträgt 1900 mm. Fläche bzw. Raum genug, um auch die Zeit angenehm zu verbringen, in der der Strand nicht lockt und die Liegeflächen ungenutzt bleiben sollen.