



VON ALEXANDRA FELTS

Es sollte ein Hochzeitsgeschenk mit Folgen werden. Weil Arist Detheffs während seiner vielen Geschäftsreisen nicht auf seine zukünftige Frau Fridel verzichten wollte, baute er in seinem Unternehmen, das sonst Peitschen und Skistöcke herstellte, ein einachsiges Gefährt, das auf gut vier Metern Länge drei Menschen Platz bot und sogar über eine Anhängerkupplung verfügte. Detheffs nannte sein mobiles Häuschen Wohnauto und konnte sich nach der Jungfernfahrt 1932 bald nicht mehr vor Aufträgen retten. Er hatte unbeabsichtigt einen Nerv getroffen, denn es wurde zugleich das Geburtsjahr von German Engineering, Abteilung Fernweh. Aus der Marke Eigenbau entwickelte sich eines der führenden deutschen Unternehmen für Wohnwagen, dem im rasch boomenden Markt andere folgen sollten.

Längst gehört der Zug der Caravane und Wohnmobile zu den Ferienmonaten wie die Staus auf den Autobahnen. Von dieser ganz speziellen Leidenschaft, das Zuhause immer dabei haben zu wollen, hat auch Erwin Hymer zeitlebens viel verstanden. Der Unternehmer, der nicht nur selbst erfolgreich Wohnwagen gebaut hat, sondern 1971 auch das erste Reisemobil vorstellte, hat dieser mobilen Spielart ein beeindruckendes Museum gewidmet. Gut 17 Millionen Euro hat Hymer, der in diesem Frühjahr gestorben ist, in seinen lang gehegten Wunsch investiert.

Was den Besucher am Firmensitz im württembergischen Bad Waldsee auf 6000 Quadratmeter Fläche erwartet, ist allerdings nicht die übliche Inszenierung einer Marke, sondern eine Einladung, sich in der „ganzen Welt des mobilen Reisens“ – wie das Motto des Museums betont – umzusehen, Pioniere und Tüftler zu entdecken und mit ihnen die großen Traumziele der motorisierten Wandervögel zu erleben.

Wer, außer einem absoluten Experten, kennt zum Beispiel noch das fabelhafte Fawoboo? Das Fahren-Wohnen-Boot, das in den fünfziger Jahren von Josef Hartmann eronnen wurde, ließ sich für unterwegs flach zusammenklappen, war man am Reiseziel mit Gewässer angekommen, löste man das Dach einfach aus seiner Verankerung und hatte damit einen Bootskörper, der wahlweise mit Paddel oder Außenbordmotor bestückt werden konnte. Ähnlich erfindungsreich war auch die Sportberger Landyacht L6, die speziell für die PS-schwachen Fahrzeuge der 50er entwickelt wor-



den war. Der kleine Einachser besticht durch seine U-Boot-Form mit Turmaufbau: so sollte man auf kleinstem Raum stehen und werken und den abgeflachten Teil dann zum Schlafen nutzen können.

Viele Erfinder aus der Pionierzeit des Caravaning kamen aus dem Flugzeugbau und kannten sich wie Erich Bachem mit Leichtbau und Platzersparnis aus. Zusammen mit Erwin Hymer entwickelte er unter dem Markennamen Eriba klassische Wohnanhänger. Andere, wie Westfalia, hatten sich schon im 19. Jahrhundert als Kutschbauer etabliert. Mit dem Siegeszug des Autos verlagerte sich der Hersteller auf die Konstruktion von Kastenwagen. Das Erfolgsmodell Landstreicher, das zu den 80 historischen Exponaten gehört, gab es 1938 in einer Luxusversion mit Herd, Heizung, fließendem Wasser und Bordtoilette für Kunden wie den Filmstar Zarah Leander und den Rennfahrer Hans Stuck.

Die Deutschen hatten zwar das Auto und später auch einen bewohnbaren Anhänger dazu entwickelt. Aber es blieb wieder einmal den Engländern als passionierten Entdeckern und Weltreisenden vorbe-

*Szenen einer Leidenschaft:
Im Hymer-Museum flaniert
der Besucher zwischen italienischer
Muschel (ganz oben),
Mikafa, Alpenpass und dem
winzigen Wohnauto von 1932.*

halten, das Lebensgefühl Caravaning überhaupt erst zu erfinden. Wollte William Gordon-Stables als Kind zu den fahrenden Leuten? Man weiß es nicht mehr, aber 1885 ließ er sich einen von Pferden gezogenen Wohnwagen aus Mahagoni bauen, um damit ins Grüne zu fahren ohne ein festes Dach über dem Kopf missen zu müssen. Diese gehobene Form des Nomadentums kam auch auf der Insel gut an: 1907 wurde der British Caravan Club gegründet.

Während seine englischen Landsleute den Kongo oder Himalaya erforschten, begnügte sich der Gentleman mit einer Tasse Tee vor seiner Edelhohlschnecke. Aber mit seiner Idee kam ein Gedanke in die Welt: statt mit einem Zelt konnte man genauso gut mit einem Haus auf Rädern zu Abenteuerern und neuen Erfahrungen aufbrechen

Unterwegs daheim

Vom fabelhaften Fawoboo bis zum Wohnmobil von heute: Im Erwin-Hymer-Museum in Bad Waldsee lässt sich eine wahrhaft bunte Zeitreise antreten

In einer zeltähnlich gebauten marokkanischen Teekanne kann man dem Reiz der Orient-Trips nachfühlen; ein riesiges Indianer-Wigwam symbolisiert die Traumstraße zum Grand Canyon, die seit der Erfindung des Reisemobils besonders attraktiv wurde. Im indischen Zelt steht mit dem VW Bulli quasi das Reisemobil der Hippie-Generation komplett mit deren Musik und psychedelischer Einrichtung. Eine andere Station entwirft die französische Atlantikküste, als der Sportimport Surfen aus Kalifornien europäische Beach-Boys und -Girls anlockte. Freiheit und Abenteuer suchen, dieses Bedürfnis hatte man auch in der DDR, wenngleich die Möglichkeiten stark begrenzt waren. Mit dem Dübener Ei, das gerade einmal 3,8 Meter lang und 1,75 Meter breit war, schuf der Sachse Max Würdig bereits in den dreißiger Jahren den Vorläufer des enorm erfolgreichen Produkts der VEB Campingwagen. Wer Glück hatte, erhielt dazu einen Zeltschein, auf den man auch nicht ganz so lange wie auf einen Trabant warten musste. Erst mit diesem Papier durfte man an die Ostsee.

Bis Erwin Hymer 1971 mit dem serienmäßigen Hymermobil dem klassischen Wohnwagen einen eigenen Antrieb verlieh, übernahmen Autos die Zugarbeit. Und die hat der Unternehmer so begeistert gesammelt wie die vielen Exponate. Neben Mercedes-Modellen verschiedenster Baujahre oder einem Ford Taunus 12M entdeckt man auch Seltenheiten wie den skurrilen Ford Edsel, der vor einen riesenhaften Airstream-Wohnwagen gespannt ist. Oder das tschechische Praga Piccolo Cabrio, das sich mit einem Tourist-Modell von Detheffs müht. Sehenswert ist auch das einer Isotta nicht unähnliche Minischlafauro Dornier Delta, das der junge Hymer in der Nachkriegszeit zusammen mit dem Flugzeugkonstrukteur entwarf. Und weil jede Reise unvermeidlich mit der Frage beginnt, was muss unbedingt mit, was bleibt zuhause, blickt man in den liebevollen Nachbau des Ur-Vaters Wohnauto mit der beschiedenen mobilen Wohnkajüte der Familie Detheffs. Dort entdeckt man auf kleinstem Raum Platz zum Schlafen, zum Kochen und zum Verstauen einiger. So ist die Geschichte des Caravaning auch eine kleine Kulturgeschichte der menschlichen Urbedürfnisse – vor allem nach Freiheit.

Erwin-Hymer-Museum, D-88339 Bad Waldsee, täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet, donnerstags bis 21 Uhr. Preise: Erwachsene: 9,50 Euro, Kinder: 4,50 Euro. www.erwin-hymer-museum.de