

Dethleffs

WOHNWAGENWERK
ISNY WÜRTEMBERG



Eigengew. Standard 220 kg
Export 250 kg
Zul. Ges.-Gew. 400 kg

BAUPROGRAMM 1965

Gültig ab 1. Mai 1965

Nr. 308

CAMPER Siehe Sonder-Preisblatt

DM 2200,-/2590,-

BEDUIN

- a) ohne Bremsanlage, mit Bereifung 5,20x12 DM 5150,-
b) mit mech. Exzenter-Auflauf-Bremsanlage, progressiv wirkend, komb. mit Handfeststellbremse u. Selbstbremsicherung mit Bereifung 5,20x13 DM 5490,-

mit kompletter Grundausrüstung: Sitz- und Liegepolsterung in Polyäther-Vollmaterial 12 cm, Polsterbezüge, Vorhänge zur Polsterung passend, Propangas-Kochanlage 2H, Propan/Butan-Herd, Druckregler, Ermelo-Anschluß, Gasflaschenfach im seitlichen Küchenschrank, ohne Gasflasche (wird von Ihrem Gasdepot geliehen), Fallwassertank 10 Liter, Waschbecken mit Abfluß, 4 Zuggriffe, komplette Lichtenanlage mit allen Außenlampen gemäß SVZO und Innenbeleuchtung mit einer hellen Reflektorlampe und 1 Kugellampe über Küche, Plexiglas-Dachlüfter mit verstellbarem Klemmschenkelverschluss.

Kurbelschwenkrad mit Steckhalterung und 4 Kurbelstützen.



Ohne Bremse Eigengew. 390 kg
Zul. Ges.-Gew. 580 kg
Mit Bremse Eigengew. 430 kg
Zul. Ges.-Gew. 600 kg

BOHÈME

mit mech. Exzenter-Auflauf-Bremsanlage, progressiv wirkend, komb. m. Handfeststellbremse u. Selbstbremsicherung mit Bereifung 5,20 x 13 DM 5690,-

mit kompletter Grundausrüstung: Sitz- und Liegepolsterung in Polyäther-Vollmaterial, 12 cm, Polsterbezüge, Vorhänge zur Polsterung passend, Propangas-Kochanlage 2H, Propan/Butan-Herd, Druckregler, Ermelo-Anschluß, Gasflaschenfach im seitlichen Küchenschrank, ohne Gasflasche (wird von Ihrem Gasdepot geliehen), Fallwassertank 10 Liter, Waschbecken mit Abfluß, 4 Zuggriffe, komplette Lichtenanlage mit allen Außenlampen gemäß SVZO und Innenbeleuchtung mit einer hellen Reflektorlampe und 1 Kugellampe über Küche, Plexiglas-Dachlüfter mit verstellbarem Klemmschenkelverschluss.

Kurbelschwenkrad mit Steckhalterung und 4 Kurbelstützen.



Eigengew. 495 kg
Zul. Ges.-Gew. 650 kg



Eigengewicht 560 kg
Zul. Gesamtgewicht 780 kg

PIRAT

mit mech. Exzenter-Auflauf-Bremsanlage, progressiv wirkend, komb. m. Handfeststellbremse u. Selbstbremsicherung mit Bereifung 5,60 x 13 DM 6 900,-

mit kompletter Grundausrüstung: Sitz- und Liegepolsterung im Heck mit Spezial-Unterfederung und Schaumstoff-Polyäther-Matratzen 12 cm, ein seitliches Längsbett mit Polyäther-Polster-Vollmaterial 12 cm, Polsterbezüge, Vorhänge zur Polsterung passend, Propangas-Kochanlage m. 2H, Propan/Butan-Herd, Druckregler, Ermelo-Anschluß, Gasflaschenfach im Küchenschrank, ohne Gasflasche (wird von Ihrem Gasdepot geliehen), Plastik-Fallwassertank 10 Liter, Spülbecken mit Geschirrablauf und Abfluß, 4 Zuggriffe, komplette Lichtenanlage mit allen Außenlampen gemäß SVZO, Innenbeleuchtung m. 1 hellen Reflektorlampe und 1 Kugellampe im Heck und vordere Positionslampen und Plexiglas-Dachlüfter mit verstellbarem Klemmschenkelverschluss.

Kurbelschwenkrad mit Steckhalterung und 4 Kurbelstützen.



Eigengewicht 690 kg
Zul. Gesamtgewicht 1000 kg

NOMAD Zweiraumwagen

mit mech. Exzenter-Auflauf-Bremsanlage, progressiv wirkend, komb. mit Handfeststellbremse und Selbstbremsicherung mit Bereifung 6,40 x 13 DM 8600,-

mit kompletter Grundausrüstung: Sitz- und Liegepolsterung mit Spezial-Unterfederung und Schaumstoff-Polyäther-Matratzen 12 cm (für Heck-Doppelbett und ein Bug-Einzelbett). Polsterbezüge, Vorhänge zur Polsterung passend, Propangas-Kochanlage mit 2H, Propan/Butan-Herd, Druckregler, Ermelo-Anschluß, Gasflaschenfach unter Waschbecken, ohne Gasflasche (wird von Ihrem Gasdepot geliehen), 2 Plastiktanks à 10 Liter, dazu Handwasserpumpe, komp. Lichtenanlage m. allen Außenlampen gem. SVZO, und Innenbeleuchtung mit 2 sehr hellen Reflektorlampen und einer Schwachstromsteckdose, vordere Positionslampen, Vorzellleuchte, Netzstromanschluß mit 2 Innendosen, Raumtrennerabteilung, getrennte Spül- und Waschbecken, großer Plexiglas-Dachlüfter mit verstellbarem Klemmschenkelverschluss.

Mit luftbereiftem Kurbelschwenkrad und 4 Kurbelstützen.



Eigengewicht 870 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 1100 kg
Mit Bereifung 6,70x13, Extra Transport
Mehrkosten DM 80,- 1200 kg

GLOBETROTTER Dreiraumwagen

mit mech. Exzenter-Auflauf-Bremsanlage, progressiv wirkend, komb. mit Handfeststellbremse und Selbstbremsicherung und Stoßdämpfer mit Bereifung 6,70 x 13

mit Starrdach oder
mit Dethleffs-Hubbach

DM 11 500,-

mit kompletter Grundausrüstung: Sitz- und Liegepolsterung für Heck- und Bug-Doppelbett mit Spezial-Unterfederung und Schaumstoff-Polyäther-Polstern 12 cm mit Bezügen, Vorhänge zur Polsterung passend, Propangas-Kochanlage mit 2H, Propan/Butan-Herd, Druckregler und Ermelo-Anschluß, Gasflaschenfach im Küchenschrank, ohne Gasflasche (wird von Ihrem Gasdepot geliehen), 2 Plastiktanks à 10 Liter, Spül- und Waschbecken und Schwenkhähnen über Spülbecken und Waschbecken, komplette Lichtenanlage mit allen Außenlampen gemäß SVZO und Innenbeleuchtung mit 4 sehr hellen Reflektorlampen und 3 Schwachstrom-Steckdosen, vordere Positionslampen, Vorzellleuchte, dazu 20-polige Steckdose zur Montage am Auto, Netzstromanschluß mit 3 Innendosen, großer Plexiglas-Dachlüfter mit verstellbarem Klemmschenkelverschluss. Mit luftbereiftem Kurbelschwenkrad und 4 Kurbelstützen.

SONDERZUBEHÖR

Bremsanlagen

- Hydrolux** Zweikreis-Servo-Bremsanlage (1. Kreis PKW, 2. Kreis Campingwagen) mit Handstellbremse und Selbstbremsicherung kombiniert – nicht geeignet für PKWs mit **Zweikreis-Bremsanlage**, statt mech. Exzenter-Auflaufbremsanlage Mehrkosten 290,—

Zusatz-Betten

- Oberes zusätzliches Rohrsponnbett „quer“** über Heckbetten, 190 cm lang (ohne Matratze)
- Im PIRAT, BOHEME, NOMAD und GLOBETROTTER**, im **GLOBETROTTER** auch quer über Bugbetten als **6. Bett möglich**
- Oberes zusätzliches Rohrsponnbett „längs“**, linksseitig, **REDUIN** 174 cm (ohne Matratze) 115,—
- Desgleichen „längs“ im **PIRAT**-Bugraum linksseitig 145,—
- Kinderbett-Einbau** **REDUIN** 163/50 cm, Heck quer mit schorniertem Kinderbett-Stöckchenhalter (ohne Matratze) 65,—
- Deckerbett-Einbau**: Rohr-Sponnbett **NOMAD** Heck 145/55 cm, **GLOBETROTTER** Bug links 120/55 oder Heck links 100/50 cm jeweils über Fußteil der Doppelbetten (ohne Matratze) 94,—
- Schaumstoff-Auflagematratzen** 2-er Steilig, je in 30 mm Stärke ohne Bezug zu jedem Zusatzbett lieferbar 42,—

Sondereinbauten

- Badentopfbett** mit Schaumstoff-Unterlage **REDUIN** DM 80,— **BOHEME** DM 95,— **PIRAT** DM 105,— **NOMAD** DM 125,— **GLOBETROTTER** DM 165,—
- Eingangsstufe**, lose, feuerverzinnt, zugl. als Fußabstreifer, 3 kg 29,—
- Kurbel-Eingangsstufe**, 7 kg 74,—
- 10a Kurbelstützen** **REDUIN**, **BOHEME** 32,—
- 10b Kurbelstützen** **PIRAT**, **NOMAD**, **GLOBETROTTER** 42,—
- 11a Kurbelstielventil**, abnehmbar, **REDUIN**, **BOHEME**, **PIRAT** 50,—
- 11b Kurbelstielventil**, luftfester, **NOMAD**, **GLOBETROTTER** 95,—
- 12a Moskitonetz** für **Flexiglas-Dachlöffel** 13,—
- 12b Moskitonetze** für Fenster, je Fenster 60,—
- 12c Moskitonetze** für die Halbrunden **GLOBETROTTER** (die Cabriostoffbahnen teilweise ersetzend) je Seite 60,—
- Gasflaschenkasten** auf Deichsel verschließbar 1,2 x 5 m 130,—

Heizanlagen

A) Propan/Butan-Heizungen

- mit automatischer Junkers-Magnet-Zündung und thermo-elektrischer Zündsicherung
- Truma-Heizungen**: Luftzufuhr durch Boden-Ansaugstutzen, Abgasabfuhr mittels Kamin über Dach
- 14 TRUMA-matic** Heizwert 1200 WE, Verbrauch 30–100 g pro Stunde, Gewicht 6 kg, 25 cm hoch, DM 320,— + Einbau DM 130,— (nachträglicher Einbau DM 155,—) + Schutzgitter DM 20,— 470,—
- 15 TRUMA-matic** 5 Heizwert 1800 WE, Verbrauch 50–175 g pro Stunde, Gewicht 7 kg, 38 cm hoch, DM 390,— + Einbau DM 80,— (nachträglicher Einbau DM 130,—) 470,—
- 16 5-kg-Propangasflasche**, Stahl, gefüllt (Eigenums. statt Leihflasche) Gewicht gefüllt 11–12 kg 45,—
- 16a Desgl.**, teilweise durch Rucksack, 1-kg-Deim DM 5,20 54,—
- 17 Junkers-Magnet-Zündung** für Nachbestellung 60,—

B) Elektrische Heizung

- (für Netzstromanschluß, passend zu allen Wagentypen)
- 18 Braun-Heizlüfter** mit Thermostat 109,—

DM

Spezial-Winterausrüstung

Zu empfehlen für Winter-Dauerbetrieb oder bei ständiger stationärer Verwendung des Wohnanhängers.

- Original-Dethleffs-Doppelfenster** (nach Art der Verbundfenster) alle Fenster gedoppelt **BOHEME** + **REDUIN** **PIRAT** **NOMAD** **GLOBETR.** Hub, **GLOBETR.** Storr 315,— 334,— 440,— 450,— 448,—

- für nachträglichen Einbau 10 % Mehrkosten
- 19a Plexiglashaube** gedoppelt 55,—
- 19b Isolierplatte** für Plexiglas-Dachlöffel 10,—

Elektro-Sonderzubehör

- A) Schwachstrom (6 und 12 Volt)**
- 2a Bord-Beleuchtung** Einbau mit 3-fach Umschalter und Parallel-Lade-Schaltung vom Auto, Batterie-Verkleidung und Installation 6 Volt 12 Volt 38,— 38,—
- 2b Batterie** 6 Volt, 84 Amp. 17 kg, 12 Volt, 56 Amp. 24 kg (gelad.) 62,— 91,—
- mit kompletter Batterie-Anlage 100,— 129,—
- 3a Schwachstrom-Verlängerungskabel** mit 7-pol. Steckdose und Stecker, m. lang, sehr praktisch (je weiterer Meter DM – 25) 20,—
- 3b Zündschlüssel** (transformiert) 6 bzw. 12 Volt auf 220 Volt Leistung: 15 W zum Anschluß v. Rostapparat, Radio etc. an Bordbatterie 60,—
- 3c Batterie-Kleinleider** Westinghouse 220/612 Volt, DM 55,— zugl. Traf. für 220 Volt auf 6 oder 12 Volt + Einbau DM 36,— 91,—
- B) Netzstrom (110/220 Volt)**
- 2a Netzstromanschluß** bestehend aus: Außenstecker, Sicherungskasten, 2 Innenenden, einschl. Leitung (bei N.O. seriennötig) 40,—
- 2b Netzstromanschlußkabel**, 15 m lang, mit Kupplung und Stecker, je mit Schutzülle (je weiterer Meter DM – 40) 22,—
- 2c Zwischenzähler**, 220 Volt DM 18,— + Einbau DM 18,— 36,—
- 2d Linsele-Leuchtröhre**, 220 Volt, 60 Watt 33,—

Kühlanlagen

- 28 SIBIR** Propanog-Kühlschrank, 60 Ltr., geeignet für alle unsere Wagentypen, ausgenommen **REDUIN** u. **BOHEME**, mit exakter Temperaturregelung und automatischer Gasabkühlung bei Erlöschen der Flamme und automatischer Zündvorrichtung, Durchschnittsverbrauch in 24 Stunden ca. 90–200 g, Gewicht 36 kg, wahlweise auch für Elektrobetrieb lieferbar 430,—
- 29a Einbau** desselben einschl. Abgasentlüfter ins Freie, Leitungen und Armaturen (nachträglicher Einbau DM 148,—) 120,—
- 29b ELEKTROLUX** Kühlschrank, 30 Ltr., umschaltbar von Propan/Butanog auf Elektro 220 Volt, Verbrauch 24 Stunden 140 g Gas oder 1,2 kg Gewicht 14 kg, für **REDUIN**, **BOHEME** + **PIRAT** 398,—
- 29c Einbau** desselben einschl. Armaturen (nachträglicher Einbau DM 137,—) 112,—
- 30 SIVIA**-Kühlfürre für Propanog oder Elektrobetrieb, für Benutzung im Vorzelt (verwendbar mit 2 transportabler Gasflasche) 312,—
- 30a SIVIA Flüssiggasbrenner** kompl. mit Zündsicherung, jedoch ohne Anschlußschlauch 50,—
- 31 Coleman-Kühl-Box**, Kältehaltung ca. 24 Stunden nach Naturerf. oder Kälte-Akku-Beschickung (19 Ltr.), Außenmaß: Breite 42 cm, Tiefe 22 cm, Höhe 31,5 cm 96,50
- 32 Coleman-Kälte-Akku** (wiederverwendbarer Eisersatz) 11,50

Sonstiges Zubehör

- 33 Anhängerkerger** 50 mm Ø 12,—
- 34 Aahängervorrichtungen** für PKW können durch uns besorgt u. durch Vertragsverkäufst installiert werden
- 35 Cemical-Closet**, das vollkommenste „SAN-Modell, geruchsfrei (funktioniert durch Rucksack, 1-kg-Deim DM 5,20) 165,—
- 36 Elektrische Wasserpumpe**, 6 Volt bzw. 12 Volt, mit Einbau 183,—
- 37 Kugel-Schutzkappe**, verchromt, verschließbar 12,90
- 38 Rostplatte 7,50**
- 39 Trinkwasser-Kanister**, Plastik, 10 Liter 9,—
- 40 Desgl. Hünersdorf-Plastik**, mit Auslaufhahn an der Breitseite unten, 10 Liter 20,50
- 41 Vigan-Wagenheber** zum Reifenwechsel 46,—

ZELTAUSRÜSTUNGEN

Vorzelle, Fenstermarkisen oder Laubenzelte beschaffen. Sie sind bei vor-schriftsmäßiger Behandlung garantiert regenerisch.

Laubenzelt

Ein rasch am Wohnanhänger in eine Profilschiene einziehbares Sonnendach aus bestem Zelstoff, mit Seitenwänden versehen. Dach hellblau, Seitenwände hell-goldacker. Seitenwände seitlich aufroll- bzw. ausspannbar, spenden auf großen Flächen Schatten. Vielseitig verwendbar und rasch aufgestellt. Komplet mit Zeltpfosten, Spannseilen und Heringen in 2 Packstaschen

REDUIN + BOHEME	PIRAT	NOMAD	GLOBETROTTER
Grundfläche in Meter: 3,00x2	3,90x2	3,85x2	4,75x2
1 Seite Heck DM 315,—	2 Seiten 360,—	2 Seiten 400,—	2 Seiten 440,—

Vorzelt

Mit einem unserer sturmsicheren und geräumigen Vorzelle können Sie Ihren Wohnraum verdoppeln. Grundfläche wie bei Laubenzelt. Mit ausgespannten Seitenwänden spenden sie eine riesige Schattenfläche für Mensch und Auto.

Unsere Vorzelle sind der Form des jeweiligen Wohnwagentyps angepaßt. Hellbraune Dachfläche, Seitenwände gelb, als Sonnen-Segel waagrecht oder senkrecht ausziehbar bzw. abnehmbar. Seiten- und Frontwand mit Reißverschlüssen verbunden, eingebrachte Türe in Frontwand, am Fahrzeug mit Einschlebschienen befestigt. Fenster aus Textglas 80x180 cm mit ausstellbarer Stoff-Abdeckung bei GLOBETROTTER buegelsst. sämtliche Zelthölzer aus der Unterseite mit 20 cm breitem, abwaschbarem PVC-Material versehen.

Mit **Baldachenschutzwand** (Unterkannte Wohnwagen bis Boden, auch Radnusschnitt abdeckend) vollständig aus abwaschbarem PVC-Material. Zu **Laubenzelt** auf Wunsch ebenfalls lieferbar, hierbei Mehrkosten DM 53,—.

Zeltpfosten gelb-chromatisiert, leichter Aufbau und hohe Standfestigkeit durch Winkelverbindungen zwischen First- und Aufstellstangen. Patent-Verbindungen im Gevierte, Rohr-teilweise durch Teilungssperren gesichert. Bei ruhigem Wetter stehen die Zelte ohne Zeltleine-Verpannung.

REDUIN + BOHEME	PIRAT	NOMAD	GLOBETROTTER
600,—	630,—	670,—	720,—

Nachträgliche Ergänzung aller Zelte möglich zum jeweiligen Differenz-Preis zuzüglich DM 10,— je Zelthwand.

Für Vorzelle von **NOMAD** und **GLOBETROTTER** auf Wunsch ein separates Abteil, das als Klosett, Umkleidekabine oder Abstellraum dienen kann. DM 63,—

Seitenfenster-Markise

in hellblauem Zelstoff oder gestreiftem Markisen-Stoff, passend zu Bezügen, hübsch und praktisch DM 37,—

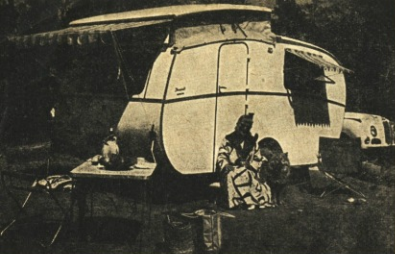
Heck-/Bugfenster-Markise

mit am Fahrzeug zu fixierenden Ausstell-Stangen, in Stoffen wie Seitenfenster-Markise, bei Sonne und Regen ideal, wahlweise verwendbar DM 69,—

Toilettenzelt aus Zelstoff in lichtem goldacker

Klosett- und Waschraum wie auch Umkleidekabine. Lampenartig an der Wagen-Außenwand (oder am nächsten Baum) aufzuhängen. Eingang mit Reiß-verschluß, Dachlöffel, Kissenstapler-Tasche, – Mitgeliefert: Aufhängenverrichtung mit Haltevorrichtung am Wagen, Packtasche und 3 Heringe DM 100,—

Preisliste unserer Modelle **DETHLEFFS-CAMPER** bitte gesondert anfordern. Preise verstehen sich freibietend ab Werk. Anzahlung 10% bei Bestellung, Rest netto bei Lieferung. Finanzierung möglich, Erfüllung und Gerüststand für beide Teile ist lsm. Eigentumsverbehalt bis zur Bezahlung. — Durch Ausgabe dieser Liste sind alle bisherigen unglg.



GLOBETROTTER mit Heck- und Seitenfenster-Markise

Und was dürfen Sie? Zulässiges Anhängergesamtwicht

Für Zulassung in Deutschland gelten als Gewichtsgrenzen für PKW-Anhänger:
ohne Bremsen: 50% PKW-Leergewicht + 37,5 kg, max. 750 kg
mit Bremsen: Gemäß von den PKW-Herstellern je Typ bestimmtes Gewicht (siehe Tabelle).

	ohne Bremsen kg	mit Anhängerbremsen kg
BMW 503/507	600	1000
BMW 2600, 2600 i, 3200 i	600	1200 (bis 1900)
BMW 3200 CS	600	1200 (bis 1900)
BMW 1500/1600/1800	500	1200
BMW 600/700	300/350	500
Borgward	525	800
Citroën	10 12 + DS 19	1000-1250
DKW F11/F12	350	390
DKW F102	400	Werkangabe fehlt noch
Fiat 600	300	300
Fiat 1100/1200	450/500	600
Fiat 1300/1500	500/550	800
Fiat 1800/2100/2300	650	800
Ford 12 M/21,5 i bis 1960	470/485	750
Ford 12 M/21,5 i ab 1961	400	400 a. W. bis 600
Ford 12 M bis 1960 ab 1961	500	700/750
Goggomobil	350	500
Lloyd	385	385
Renault 2 C	300/350	300/500
Renault Fregate	590	1200
Prinz	790	1200
NSU Neckar	430	600
Mercedes 170-300	650-750	1200
NSU Olympia u. Record	450	750
Opel	500	760/850
Opel Caravan	500	775-920
Opel Transporter 1,2 i	690	1100 a. W. bis 1200
Peugeot 403/404	850	500
Simco	700	700
Simco Versailles	1200	1200
Limousine/Cabrio 30 PS	400/435	500 a. W. bis 650
VW Limousine/Cabrio 34 PS	400/435	500 a. W. bis 750
VW 1500 / Golia 1500	465/485	500 a. W. bis 750
Transporter 1,2 i	500	500 a. W. bis 750
VW Transporter 1,5 i	500	750

Für Zulassung im Ausland gelten folgende Gewichtsgrenzen (nicht bindend für Autos mit deutscher Zulassung):

Land	ohne Bremsen mit Handstellbremse	mit Handstellbremse	mit Bremsanlage
Schweiz und Italien:	nicht zulässig	50% des PKW	100% des PKW
Frankreich und Österreich:	ohne Bremsen bis zu 50% d. PKW-Gewichtes max. 750 kg, mit Bremsen 80% PKW-Gewicht	50% des PKW	100% des PKW
Belgien, Holland, Luxemburg, Dänemark, Schweden, Norwegen, Irland, Portugal, Spanien:	ab 650 kg Bremsen obligatorisch ab 400 kg Bremsen obligatorisch ohne Bremsen bis 700 kg mit Bremsen bis 1500 kg	50% des PKW	100% des PKW

CAMPER

Presse- und Kundenurteile

Die Fachpresse schreibt:

„Auto, Motor und Sport“, 1959, Fritz R. Busch (Test mit Dauphine und Camper): „Das ganze Fahrzeug ist dezent und sportlich und bis ins Letzte durchdacht, daß man ihm einen ideenreichen, campingerfahrenden Fahrer anvertrauen kann. Überbordenden Entwicklungsjahren ansieht. Es ist wirklich erstaunlich, was das während der Fahrt als winzig zu bezeichnende Wägelchen im ausgeklappten Zustand für einen Nutzeffekt bietet.“

Und der Kunde:

Ich besuchte auf meiner großen Urlaubsreise in 6 Wochen mit Ihrem CAMPER hinter einem Renault 4 CV, 750 cm, folgende Länder: Holland, Belgien, Frankreich, Schweiz, Italien und Österreich. In Holland auf guten Straßen mit einer Dauergeschwindigkeit von 100 km... in der Schweiz große Bergstraßen und Berge mit schlechten Straßen passiert und vor allen Dingen auch viele Engpässe durchfahren, ohne nur die geringsten Schwierigkeiten gehabt zu haben... in Frankreich das Rheintal passiert bis Marseille, der Riviera entlang bis Cannes in Richtung Italien. Wer diese Küste stellenweise kennt, weiß, was es heißt, hier zu fahren und außerdem ständig eine Temperatur von 50 Grad im Schatten ohne jeden Windzug und des nachts nicht unter 25 Grad. Hier hat sich der CAMPER meisterhaft verhalten hinsichtlich der Fahrt, Straßenlage usw. Es war immer angenehm im CAMPER zu wohnen.

R. K., Hannover

... CAMPER „einfach Klasse“, es ist alles gedacht.

... die schwersten Wetterstürme mit allerhöchsten Regenschauern konnten dem CAMPER nichts anhaben. Wir können diesen praktischen Anhänger mit bestem Gewissen auch weiterempfehlen.

F. Sch., Frankfurt

... möchte meine volle Genugtuung über die nette Wohnlichkeit und die sehr guten Fahreigenschaften des Camper zum Ausdruck bringen. Selbst bei Steigungen von 22% hatte der VW noch genügend Reserven.

H. T., Duedweiler

... unser VW zog den CAMPER freudig, ja spielend über Alpenpässe wie St. Gotthard und auch Spillgöppel, der wegen seiner kurzen und sehr steilen Kehren selbst ohne Anhänger gern gemieden wird. Und das Wohnen im CAMPER ist wirklich behaglich und gemütlich, dazu kommt noch seine absolute Wetterfestigkeit...

H. K., Frankfurt

Rußland- und Finnland-Fahrt total 11 458 km! Die Fahrt führte vom Amsterdamer über Isny, Pilsen, Prag, Breslau, Warschau, Leningrad, Moskau, Leningrad, Helsinki, Oulua, Jvalo, Hammerfest, Tromsø, Oslo, Göteborg, Hamburg, Antwerpen, Antwerpen, Reims zurück in die Schweiz. Der Camper hat sowohl stundenlanges Tempo von über 100 Std./km als auch die nördlichen Schotterstraßen glänzend überwinden. Für den nun schiedlichen Camper eine beachtliche Leistung!

M. K., Chardonnays, Vevey, 1964

„Kleien aber: Oh!“ würde ein Berliner seine Anerkennung ausdrücken. In Ungarn sperrten die Leute Mund und Nase auf, als wir in fast Sekundenbruchteilen in unser CAMPER zu einer Wohnwagen wurden und entfalteten.

Der CAMPER ist schon eine sorgfältig entwickelte gute Sache.

R. N., Bad Kreuznach, 1963

Bewährungsprobe bestanden - schlechtes Wetter konnte unsere Urlaubsreise nicht beeinträchtigen, denn wir saßen warm und trocken im CAMPER, Zeit- und Kostenersparnis war enorm. Der CAMPER ist ein Wohnwagen, der sich selbst fassen lassen und im Vorfeld hin- und herfahren kann. Der Vorzelt, das das Vorzelt hat nicht gehalten.

B. Pforzheim, 1963

Es ist uns ein Bedürfnis als mehrjähriger Besitzer Ihres CAMPER zu sagen, daß er sich wieder bei Sonne und oft starkem Regen, bei Sonnentag, im Vorzelt, auf beste bewährt hat.

R. Nürtingen, 1963

BEUDIN

Die Fachpresse schreibt:

„Maison Reuve“, September 1961, Hans Simon:
Dafür ist ein DETHLEFFS ein modernes, qualitativ hohes und bis in die letzte Schraube grundsolides schweißes Garadnle, das man am liebsten streicheln möchte.

Der BEUDIN ist mir 3 Wochen lang durch alle Höhen und Tiefen der französischen Seelen und des Appennin-überbrennt durchgefahren. Es blieb ihm nichts erspart. Er wurde bei 80 km/h abgebremst, um ihn zu stoppen, wurde er, holperte über durchlöchernde Feldwege, fuhr Kreise und Achten, fuhr hinter dem 1,7 Liter-Opel über die Autostadt und dachte nie daran, zu nicken oder zu schauern, obwohl ich ihn ständig zum Nicken und Schauern man sich so richtig an ihn gewöhnt hatte, vergaß mich ihn einfach. Der BEUDIN ist um vieles härter, als er aussieht. Man möchte ihn mit Filzstapfeln betreten und dabei ist er für „Gonagelle“ gemacht. Trotz seiner Stabilität hat er ein geringes Gewicht, das ihn für den formidablen Wohnwagen seiner Klasse. Der leichte und nicht allzu breite (1,75 m) BEUDIN ist für Winterfahrten

in die Berge geradezu prädestiniert. Er hält es ohne Zahnklappen im dichten Schnee aus. Im Winter läßt er die Kälte nicht herein und im Sommer wirft er die Hitze zur Tür hinaus. Wir haben bei 40 Grad im Schatten alles, was zu öffnen war, geöffnet - und haben unseren Mittagsschlaf gehalten, während rum ein „Zeifluch“ einsetzte.

Für zwei Erwachsene mit Kindern ist der Wohnwagen wunderbar, für zwei Erwachsene ohne Kinder ist er geradezu ideal. Man spürt überall die reichen Erfahrungen seines Erbauers, der seit rund 35 Jahren Wohnwagen herstellt. Was man noch alles im BEUDIN unterbringen kann, grenzt beinahe an Unwahrscheinlichkeit. Er ist innen größer als außen! Er ist. Der BEUDIN ist winterfest und für Sommer- und Winterurlaub geeignet. Es geht der große Kleine aus dem Allgäu unbedingt zur Spitzenklasse der deutschen Wohnwagen.

„Automobil“, Nr. 1, 1961, Egon E. Merten:

Wir dürfen der Dethleffschen Isolation mit gutem Gewissen unser aller Lob aussprechen. Schon im Werk konnten wir uns davon überzeugen, mit wie viel Sorgfalt und Können die Isolation der Seitenwände, der Bug- und Heckwand, der Kälte durchdringung wird. Die Isolation ist „in der Kälte“ von Wänden und Dach. Wir dürfen Dethleffs das Kompliment einer wirklich sehr gut verarbeiteten Inneneinrichtung - ob Möbel oder Innendächer - machen. Wir konnten im übrigen feststellen, daß selbst bei langanhaltenden Regenschauern die Isolation der Fahrt weder an den Fenstern noch den Türen Kriech- oder Druckwasser eindringt. Bravo! Bei Dethleffs hat man es verstanden, ein Caravan-Interieur zu schaffen, das Behaglichkeit und Freude schenkt.

und der Kunde:

Mit BEUDIN restlos zufrieden und begeistert. Ich habe viele Typen in- und ausländischer Wohnwagen gesehen, aber keiner dieser Größe konnte mir annähernd an den BEUDIN heranneilen.

K. D., Ludwigshafen, 1960

... Wir können als Ergebnis unserer ersten Fahrt mit dem BEUDIN nur ein Lob aussprechen. Der Aufenthalt im Wagen ist geradezu ein Genuß. Wir waren 3 Wochen an der Küste des Ligurischen Meeres, wo zeitweise Temperaturen bis zu 35 Grad waren und haben in dem Wagen keine unangenehme Hitze empfunden.

Dr. H. St., Schmittlen, 1960

... Die Fahreigenschaften des unbegrenzten BEUDIN am 17 m sind wohl nicht zu überfeinern. Die Straßenlage bei hoher Geschwindigkeit auf lückiger und welliger Fahrbahn und in Kurven ist ausgezeichnet. Verarbeitung erstklassig, das alles trifft auch auf das Vorzelt zu, das im Vergleich zu anderen sehr preiswert ist. Die Inneneinrichtung ist über jede Kritik erhaben. Es würde zu weit führen, jede Raffinesse einzeln erläutern zu wollen.

Bei größter Mittagshitze in Italien war es im Wohnwagen immer noch angenehm.

F. B., Schwenningen, 1960

Selbst mein alter VW, Baujahr 1954, mit 84 000 km und voll beladen, war in der Lage, die in Deutschland zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht nur zu erreichen, sondern auch durchzuhalten.

Mit dem BEUDIN bin ich sehr zufrieden und möchte meine bisherigen Erfahrungen dahin zusammenfassen, daß an ihm nichts zu bemängeln ist.

F. C., Berlin-Lichterfelde, 1962

Mit meinem BEUDIN bin ich sehr zufrieden. Es ist wirklich an alles gedacht. Die Einteilung ist zweckmäßig, so daß selbst bei beschränkten Gewicht- und Größenabmessungen ein von außen nicht erwarteter Komfort und Raumgewinn gewährleistet ist. Dies macht den Wagen zur ersten Klasse.

W. H., Augsburg, 1961

Das war einfach herrlich, dieses Fahren mit dem Wohnanhänger ist wieder zum Reisen geworden. Mit unserem Gespann sind wir sehr zufrieden, da auch unser Neckar mit dem angehängten BEUDIN gut fertig wird. B., Hochalpe, 1964

Als ich mit meinem VW und BEUDIN erstmals ihr Werk verließ, war ich verblüfft, wie angenehm sich diese Fahrt vollzog... Es war eine Wonne, in einem Stunten holt die 65 km spielend zurückgelegt. Am Ende der ersten Wochenende, das ich nicht mit meiner Familie im BEUDIN auf den verschiedensten Campingplätzen zugebracht habe.

R., Saarbrücken, 1962

PIRAT

Die Fachpresse schreibt:

„Comping“, Heft 9, September 1962, H. Dieter Schmolz:
Wie wir auch die 143 cm Breite des Doppelbetts nicht genug loben können... Mit Geschmack wußten die Dethleffs ihre Caravans schon immer einzurichten, so ganz Einzelzelte, sein großer Küchenraum.

„Campingjournal“, Heft 5, 1963, Werner Lange

Man sagt den **DeDieffs**-Wohnanhänger nach, daß sie sehr sportliche Fahrzeuge sind, die durch Straßenlage und Einrichtung nach dem Herzen der Camper gebaut sind, die gern und viel umherreisen und ihre Hänger über lange Strecken schleppen wollen, dabei aber nicht auf Komfort verzichten. Diese **DeDieffs-PIRAT** ist sowohl als Ferienwagen geeignet, weil er durch seine geschickte Raumausnutzung „innen größer ist als außen“, andererseits aber auch ein Wagen für die große Reise, den schon Wagen der Mittelklasse wie VW 1500 und darüber leicht ziehen.

Ergebnis der Probefahrt: Die schwierigste Prüfung hatte der Wagen auf der Fahrt über vereiste und verschneite Alpenstraßen durchzustehen. Wir sind dennoch niemals in Schwierigkeiten geraten. — Die eingebaute Heizung erfüllte ihren Zweck vollkommen und brachte nach der guten Isolation des Wagens nie voll eingestiegen zu weinen.

und H. S. in der gleichen Zeitung: Am tiefsten Außentemperatur dieser sternklaren Nacht: minus 21 Grad Celsius. Ich habe nichts davon gespürt. Deshalb kann ich dem **PIRAT** mit gutem Gewissen die Testnote 1+ für ein Wintercamping geben. Wäre nach dem, daß der **PIRAT** auch als Winterkammer im Tank morgens gefahren wurde, daß kein Kondenswasser tropfte.

Der Kunde schreibt:

Der **PIRAT** ist für seine Größe und Gewicht ein wirkliches Wunder an Geräumigkeit und Geschmack. Dr. W., Darmstadt, 1963

Er ist der mittlere Wagen mit dem großen Wohnraum. Wir würden uns immer wieder für diesen **PIRAT** entscheiden. Dr. Wupperthal, 1963
Denn schon seines geringen Gewichtes wegen ist er zum Schlafen in die Weiten — auch der Wüste — wie geschaffen, ich könnte mir keine geeignete fahrbare „Wohnung“ auf Wüstensteinen vorstellen. W., Darmstadt, 1963

NO M A D

Die Fachpresse schreibt:

„CARAVANING“, 1959

Der außerordentlich sorgfältige Eindruck, den alle **DeDieffs**-Modelle machen, ist vor allem auch auf die Auswahl der Materialien zurückzuführen. Nur das Beste und Tauglichste kommt an Material für diese Marke in Frage, bei der Liebe zum Caravan und zum Handwerk mit jahrzehntelanger Erfahrung sich gepaart haben. Diese Erfahrung liegt nicht nur im Bau, sondern auch in unermüdlichen Nach- und Fernfahrten mit eigenen Caravans. Bis jetzt hat es sich immer wieder bestätigt, daß wirklich gute Caravans nur aus den Händen eines Menschen heraus kommen, der sich mit der Sache auskennt und liebt. Es ist auf jeden Fall ein Hänger, an dem sich die alte Erkenntnis bewährt, daß das Beste immer noch das Preiswerteste ist. Die Straßenlage auf schlechten Fahrbahnen wie auch kurvenreichen Bergstraßen, erwies sich als vorteilhaft. In dem Fall zwang der Caravan zu einer niedrigeren Geschwindigkeit. **DeDieffs** widmet gerade der Hausfrau, die viel mehr im Wagen lebt als andere Familienmitglieder, volle Aufmerksamkeit. Der **NOMAD** kann zum Besten gehören, was es an Caravans in Europa auf den Markt gebracht wurde. Mit der Erfahrung aus einigen Jahrzehnten ist eine Anzahl von Typen entstanden, die man jeweils in ihrer Klasse als 100%ige Caravans ansprechen kann. Und zwar keine Kurzstreckwagen, sondern Wohnanhänger für den Ferntourismus, gleichgültig wie lang und wie ausgefallen die Reiseroute auch sein mag.

„Auto, Motor und Sport“, Heft 16, 1961, B. Busch:

Im Laufe der Jahrzehnte hat man in Isny eine wahre Kunstfertigkeit im Wohnwagenbau erlangt. Ein **DeDieffs** ist keine Schachtel, sondern ein kostbarer Schrein. Natürlich wäre eine Schachtel billiger, und ein **DeDieffs** kostet immer ein bißchen mehr, als man es ihm von außen antut. Wenn man ihn dann aber bewohnt, wundert man sich darüber, daß er so preiswert ist. Man hat es sich da in nichts leicht gemacht und keine Mühe gescheut, um zu kostbarer Qualität zu gelangen. Der **NOMAD** ist so hochanständig bis in die letzte Schraube, wie es früher einmal ganz feure Autos waren. Ein **DeDieffs** ist nur halb so schwer, wie er stabil ist. Die selbsttragende Gerippskonstruktion — man muß sie gesehen haben — das ist sauberstes und stabilstes Filigran. Man vergiß gar nicht das alte Wort: „Stabilität ist das Wichtigste im Leben“. Tatsache ist, daß hier Wagen entstehen, die keinen Röntgenblick zu scheuen brauchen. Ein **DeDieffs** ist trotz allem leicht, das sei betont. Es gibt nichts, das man sich bei **DeDieffs** nicht längst selbst erfahren hätte — man reist einfach geradlinig durch die Wüste von Asien und Afrika. — Er blieb bei größter Juni-Hitze am Mittelmeer bewohnbar!

Der Kunde schreibt:

... ihr **NOMAD** hat sich auch als fahrbare Jagdhütte ausgezeichnet bewährt. Dr. P., München, 1954

... schon den dritten Winter fahren wir zu viert mit unserem **NOMAD** ins Gebirge zum Skilaufen, denn auch auf winterlichen Straßen hat der Anhänger eine absolut sichere Straßenlage und bei großer Kälte — wir hatten schon tiefe- bzw. nächtliche eine Außentemperatur von minus 20 Grad — ist's im Innern mäßig warm und ungemein. Mit unserem neuverworbenen Clozet sind wir nun ganz komplett und völlig unabhängig und machen unsere Sommer- und Winterreisen nur noch mit dem **NOMAD**.

Daß unser Altkater letztes Jahr während seiner Studien in Paris monatelang im Wohnwagen hauste, um die feure Zimmerarme dort zu sparen, sei nach einer langen, und daß der **NOMAD** mein unschätzbares „Fischerhäuschen“ geworden ist, schrieb ich Ihnen ja bereits. Dr. G. K., München, 1959

... Selbst beim Überholen von Lastzügen und Seitenwind blieb die ruhige Straßenlage des Gepannes erhalten, bei der Überquerung des Gotthard-Passes zeigte sich die gute Straßenlage in den Kehren. F. J. H., Kiel, 1959
... daß wir über Neujahr alle vier beim Skilaufen waren, sei ebenfalls herrlich! Unser Altkater Skilaufte. Dr. W. N., München, 1959

... 4 Wochen in Nordafrika, im August bei Bullenhitze ... immer war es angenehm temperiert im **NOMAD**. Kühlschrank trotz größter Hitze ständig geist. F. K., Bochum, 1959

... daß meine Erwartungen in Bezug auf die Straßenlage durch die Praxis weit übertrafen worden sind. In Kurven keinerlei Unsicherheitsgefühl. A. T., Hamburg, 1960

... Kreuzfahrt quer durch Marokko. In 6½ Wochen 10.000 km. Durch seine großartigen Fahreigenschaften vergab man zeitweilig, überaus ein wenig, was man wagt, hinter seinem Auto zu haben. Dr. G. K., Kiel, Febr. 1960

... Haben den **NOMAD** permanent als Skihütte eingerichtet und jedes Wochenende darin verbracht. Die größte gemessene Außentemperatur von -18° mit innen +22-24° haben wir ohne schlechte Luft oder gar Kondenswasser lächelnd überstanden. H. A., Zürich, 1961

... In 4 Wochen 7.600 km unter schwierigen Straßen- und Geländebedingungen im norwegischen Gebirge und Lappland zurückgelegt. Seine Bewährungsprobe bestand der **NOMAD** auf der in diesem Jahr den Verkehr übergebenen neuen Straße (besser gesagt Feldweg) von Kavalokino in norwegisch Lappland nach Finnland. Unsere diesjährige Nordlandfahrt war bisher die schönste Urlaubreise. H. V., Kassel, 1961

Die Konstruktion des **NOMAD** ist gründlich durchdacht und spricht in allen Einzelheiten von langjähriger Erfahrung. Die Ausführung ist geradezu pedantisch korrekt. Ich fand keine Stelle, an der gefupst worden wäre. Dr. Wupperthal, 1962

... War das Bewohnen des **BEUIN** schon ein Vergnügen, so ist das Wohnen in **NOMAD** ein Traum. Es ist dieser für 2 Personen eine Luxusvilla und die raffinierte Einteilung und saubere Verarbeitung begeistern uns jedes Wochenende wieder. Nicht nur uns gefällt der **NOMAD** so gut, auf jedem Zeitpunkt erregt er die Bewunderung und Neugierde vieler Leute. G. B., Schweningen, 1962

Es waren ca. 5.000 km — dabei rollte uns der **NOMAD** bei erlaubten und oft unerlaubten Geschwindigkeiten wirklich immer brav nach. Der gute Spedate uns Kühle und Schatten in praller Mittagsonne. G. A., Hannover, 1963

GLOBETROTTER-Hubbald

... auf unserer diesjährigen Nordlandfahrt nach Dänemark, Schweden, Finnland und Lappland mit dem **GLOBETROTTER** ... es war das beste, genussvollste und erlebnisreichste Reisen, das man sich nur denken kann. — Unser **GLOBETROTTER** hat die Strapazen schadlos und spurlos überstanden. Dr. K., Berlin, Okt. 1954

Jasolo an der Adria, Sommer 1954: Windstöße deckte D. K., unser **GLOBETROTTER** hielt stand. K. A., Oberammergau/Westf., Okt. 1954
Betr.: **GLOBETROTTER**. Es war meiner Frau und mir leicht, ihren schönen Wohnwagen zu handhaben, mit dem wir eine herrliche Reise quer durch Deutschland, Frankreich, Spanien, über die Pyrenäen und der Mittelmeer-Region entlang machten. Und jetzt freuen wir uns auf unsere Fahrten in Ägypten. Prof. Dr. B., Alexandria, Präsident des Campingclubs Ägypten

GLOBETROTTER in Finnland, Schweden und Lappland erprobt ... hat sich auf unwegsamsten und schwierigsten Straßen- und Geländebedingungen tadellos bewährt. Einmal durch die Wüste von Asien und Afrika ... unwiderstehliche Gebiete bereist ... war die Bewährungsprobe äußerst hart.

... zwegsmögliche Inneneinrichtung ermöglichte in heißester Jahreszeit bei außerordentlicher Mückenplage ungestörtes und ungehindertes Reisen ... auch in kalten Jahreszeiten bewährt. Dr. L., Altena, 16. Febr. 1956

Ich habe mit dem **GLOBETROTTER** eine Fahrt über 4000 km ausgeführt, die über Autobahn und schlechte Straßen in Norddeutschland über Ostdeutschland über den Sandstrand der Insel Fan, durch die fürchterlichen Pfasterstraßen Belgiens, auf steile Bergstraßen der Schweiz führte. Wir haben den **GLOBETROTTER** unter allen möglichen Bedingungen richtig kennen- und schätzen gelernt, und ich habe mich sehr verpflichtet, Ihnen meine Anerkennung für diese geniale Konstruktion auszusprechen, die auch einem seit 30 Jahren zehrenden Reiserouten ungeahnte neue Möglichkeiten, ja ein neues Reiseerlebnis bietet.

Fahreigenschaften: Der Anhänger folgt dem Zugwagen auf die Spur genau und zeigt keinerlei Tendenz seitlich auszuweichen, auch nicht bei stark abfallendem Straßenrand, auch nicht bei plötzlichem Einsetzen der Motorbremse ohne hydraulische Bremsung und namentlich auch nicht in den Kurven. Vereinzelt Schlaglöcher werden elegant und ohne fühlbare Wirkung überwandern, und ich habe mich sehr verpflichtet, Ihnen meine Anerkennung für diese geniale Gegen- oder Seitenwind von überdurchschnittlicher Stärke entgegen.

Inneneinrichtung: Die raffinierte Raumeinteilung des **GLOBETROTTER** kann wohl kaum überboten werden. Sie bietet ein Maximum an Komfort und an vielseitigster Ausstattung. Ich habe mich sehr verpflichtet, Ihnen meine Anerkennung für diese geniale Raumeinteilung zu sagen, die auch einem seit 30 Jahren zehrenden Reiserouten ungeahnte neue Möglichkeiten, ja ein neues Reiseerlebnis bietet. In der Hinsicht, dass die Einrichtung nicht nur technisch ausgeklügelt, sondern auch in Farben- und Materialausstattungsbildung höchst gediegen und ansprechbar ist, ich habe viele Beispiele gesehen, die ich nicht aufzählen kann, sondern die über soviel Stauraum verfügt. Die mannigfachen Gestaltungsmöglichkeiten des vorderen Abteils sind überraschend. Nebenbei teile ich mit, daß ich für die Verwendung des Schlafmoduls 2 Sekunden benötigte; in keinem Schlafwagen und in keiner Schiffs-kabine ist so etwas möglich.

Heizung: ausgezeichnet, wirksam, tadellos funktionierend, desgleichen der Kochherd.

Ich kann sagen, daß ich mich nach 5 Wochen Aufenthalt im **GLOBETROTTER** so schwer trennen konnte, daß ich auch nach den Ferien oft dort nachdenken gehe, um die Stille eines stadtrunden Platzes und die Behaglichkeit eines gediegenen Milieus zu genießen. Als Mittel zu neuartigen Reisen mit ungeahnten Möglichkeiten kann ich den **GLOBETROTTER** nachdrücklich empfehlen, an vielen Orten hat sein gefälliges Äußere, das von der etwas lächerlichen Gartenlaubbauhülle gewisser Fahrzeuge absteht, Aufsehen erregt.

Prof. Dr. W. B., Bern, August 1957
Nach 1000 km Fahrt sind wir in Hyères (Frankreich) bestens und ohne den geringsten Zwischenfall gelandet. Der **GLOBETROTTER** hat sich bestens bewährt und wir sind von der durchdachten Konstruktion begeistert. Seit 8 Tagen sind wir hier am Strand bei dauernd blauem Himmel und 4-mal täglich baden. Dr. F. L., Köln, Okt. 1957
... zu meiner Freude berichten, daß sich der **GLOBETROTTER** 1958 auf über 3000 km Fahrt durch Bayern, Österreich und Italien auf das Beste bewährt hat; es ergaben sich keinerlei Mängel! Auch der Kühlschrank brachte betriebsbereite Ergebnisse. Prof. Dr. F. L., Köln, Aug. 1958

Der **GLOBETROTTER** hat sich bei starker Kälte von 22° minus glänzend bewährt und auch die Anforderungen hinsichtlich der Wärmedämmung bei härtester Kälte erfüllt. Dr. A. Sch., Hohenwestedt, 1963

Der **GLOBETROTTER** fährt sich ideal. Wir wohnen wie zu Hause.

E. Wiesbaden, 1963

GLOBETROTTER-Stardach

... bisher hat sich der Wohnwagen im Winterbetrieb bei Temperaturen bis zu -15° sehr gut bewährt. Wir haben mit Kondensation keine Schwierigkeiten und die Heizung reicht auch für diese Temperaturverhältnisse vollkommen aus. Direktor R. U., Stuttgart, Jan. 1960

... vollste Zufriedenheit ... haben uns noch niemals in den früher von uns gefahrenen Wohnwagen so wohl und zufrieden gefühlt. Wir schätzen vor allem die tolle Ausstattung und die wirklich durchdachte Inneneinrichtung. Unser **GLOBETROTTER** hat jetzt einen Winter- und Sommerurlaub hinter sich, und wir haben bei allen äußeren Temperaturen noch nicht ein einziges Mal Kondenswasserbildung feststellen können. Während der Fahrt ist durch die Einrichtung immer hübsch, das Schlafen, dank der Größe und Ausstattung der Betten, ein Genuß. Warum mußte erst mein dritter Wohnwagen ein **DeDieffs** sein! R. S., Köln, Aug. 1960

Der Reisekomfort in diesem Anhänger ist einfach wunderbar. M. Zürich, 1961

WOHNWAGENWERK KG 7972 ISNY IM ALLGÄU WESTDEUTSCHLAND TEL. (07562) 733 (3 Linien)

Teleogramm: DeDieffs Isny Banken: Volksbank Isny 122 Kreissparkasse Isny 125 Credit Suisse Zürich 256 251 • Postcheckkonto: Stuttgart 3494

DeDieffs