

Dethleffs

WOHNWAGENWERK

ISNY WÜRTEMBERG

ÄNDERUNGEN IM BAUPROGRAMM 1964

Sämtliche Dethleffs-Caravans von BEDUIN bis SENIOR:

Alle Wände und Dächer (auch Hubdächer) vollisoliert (mit Dampfsperren in Wänden und Decken). Alle Fußböden sind vollisoliert. Für Winterbetrieb auf Wunsch: Original DETHLEFFS-Doppelfenster.

BEDUIN

1964 sowohl ohne Bremsanlage lieferbar, wie auch mit mech. **Exzenter-Auflauf-Bremsanlage**, progressiv wirkend, kombiniert mit Handfeststellbremse und Selbstbremssicherung.



Länge mit Dechsel
Aufbaulänge
Breite
Fahrthöhe
Innenhöhe (Stehhöhe)
Bereifung
Gewicht mit kompl. Normalausrüstung
Zul. Gesamtgewicht

Ohne Bremsanlage

3,70
3,10
1,75
2,18
1,82
5,20 x 12
370 kg
500 kg

Mit Exzenter-Auflaufbremse

3,95
3,10
1,75
2,18
1,82
5,20 x 13
420 kg
600 kg
möglich bis 650 kg

PIRAT (früher Vagabund)

1964 mit mech. **Exzenter-Auflauf-Bremsanlage**, progressiv wirkend, kombiniert mit Handfeststellbremse und Selbstbremssicherung.



Länge mit Dechsel
Aufbaulänge
Breite
Fahrthöhe
Innenhöhe (Stehhöhe)
Bereifung
Gewicht mit kompl. Normalausrüstung
Zul. Gesamtgewicht

4,20
3,50
2,00
2,32
1,89
5,60 x 13
560 kg
780 kg

NOMAD

1964 mit **Öldruck-Auflauf-Bremsanlage** mit eingebauter Bremsverzögerung, damit 2stufig wirksam, kombiniert mit Handfeststellbremse und Selbstbremssicherung.

Auf Wunsch auch lieferbar

Hydrakup-Zweikreis-Bremsanlage (diese nicht geeignet zu Autos mit Zweikreis-Brems-system).



Länge mit Deichsel	5,07
Aufbaulänge	4,00
Breite	2,00
Fahrthöhe	2,30
Innenhöhe (Stehhöhe)	1,90
Bereifung	6,40 × 13
Gewicht mit kompl. Normalausrüstung	680 kg
Zul. Gesamtgewicht	1000 kg

GLOBETROTTER

1964 mit **Öldruck-Auflauf-Bremsanlage** mit eingebauter Bremsverzögerung, damit 2stufig wirksam, kombiniert mit Handfeststellbremse und Selbstbremssicherung.



	Hubdach- GLOBETROTTER	Starrdach- GLOBETROTTER
Länge mit Deichsel	5,30	5,30
	Sonstige Maße unverändert	
Gewicht mit kompl. Normalausrüstung	870 kg	870 kg
Zul. Gesamtgewicht	1100 kg	1100 kg
Auf Wunsch mit Bereifung		
6,70 × 13 Extra Transp.	1200 kg	1200 kg

SENIOR 510

1964 mit **Öldruck-Auflauf-Bremsanlage** mit eingebauter Bremsverzögerung, damit 2stufig wirksam, kombiniert mit Handfeststellbremse und Selbstbremssicherung.



Länge mit Deichsel	6,07
Aufbaulänge	5,10
Breite	2,00
Fahrthöhe	2,55
Innenhöhe (Stehhöhe)	1,90
Gewicht mit kompl. Normalausrüstung	980 kg
Zul. Gesamtgewicht	1200 kg

Dethleffs

WOHNWAGENWERK

ISNY WÜRTEMBERG

DETHLEFFS Bremsverzögerungs-Werte (Vorschrift 4 m/sec.²)

Unsere nach neuesten Erkenntnissen konstruierten DETHLEFFS-Bremsanlagen weisen außerordentliche Werte auf:

- a) mit unserer neuen mechanischen Exzenter-Auflauf-Bremsanlage im Schnitt 7,5 m/sec.²
maximal sogar 9,0 m/sec.²
- b) mit unserer neuen 2stufigen Oldruck-Auflaufbremsanlage im Schnitt 8,0 m/sec.²
maximal sogar 9,0 m/sec.²

Ein zusätzlicher Beweis der vorzüglichen Wirkungsweise:

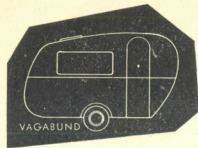
BMW 8 Zylinder mit Dethleffs-GLOBETROTTER } ohne und mit Dethleffs-Campingwagen
Borgward-Isabella mit Dethleffs-PIRAT } die gleichen Bremsverzögerungs-Werte!



BEDUIN

Ohne Bremse Eigengew. 370 kg
Ges.-Gew. 500 kg

Mit Bremse Eigengew. 420 kg
Ges.-Gew. 600 kg



VAGABUND

Eigengewicht 560 kg
Zul. Gesamtgewicht 780 kg



TOURIST

Eigengewicht 390 kg
Zul. Gesamtgewicht 600 kg

CAMPER Siehe Sonder-Preisblatt
DM 2100,-/2590,-

BEDUIN

- a) ohne Bremsanlage, mit Bereifung 5,20 x 12 **DM 5300,-**
- b) mit mech. **Exzenter-Auflauf-Bremsanlage**, progressiv wirkend, komb. m. Handfeststellbremse u. Selbstbremsicherung mit Bereifung 5,20 x 13 **DM 5700,-**

mit kompletter Grundausrüstung: Sitz- und Liegepolsterung in Polyäther-Vollmaterial 10 cm, Bezüge zum Waschen abnehmbar (mit Plastik-Reißverschlüssen), Vorhänge zur Polsterung passend, Propangas-Kochanlage 2fl. Propan/Butan-Herd, Druckregler, Ermeto-Anschluß, Gasflaschenfach im seitlichen Küchenschrank, ohne Gasflasche (wird von Ihrem Gasdepot geliefert), Fallwassertank 10 Liter, Waschbecken mit Abfluß, 4 Zugriffe komplette Lichtenanlage mit allen Außenlampen gemäß StVZO. und Innenbeleuchtung mit einer hellen Reflektorlampe und 1 Kugellampe über Küche, dazu 7polige Steckdose zur Montage am Auto und **Plexiglas-Dachlüfter** mit verstellbarem Klemmschenkelverschluß, **Bodenlüftung mit Metallrost**, **Kurbelschwenkrad** mit Steckhalterung und 4 Kurbelstützen.

PIRAT (früher Vagabund)

- mit mech. **Exzenter-Auflauf-Bremsanlage**, progressiv wirkend, komb. m. Handfeststellbremse u. Selbstbremsicherung mit Bereifung 5,60 x 13 **DM 6900,-**

mit kompletter Grundausrüstung: Sitz- und Liegepolsterung im Heck mit Spezial-Unterfederung und Schaumstoff-Polyäther-Matratzen 12 cm, ein seitliches Längsbelt mit Polyäther-Polster-Vollmaterial 10 cm. Polsterbezüge zum Waschen abnehmbar (mit Plastik-Reißverschlüssen), Vorhänge zur Polsterung passend, Propangas-Kochanlage mit 2fl. Propan/Butan-Herd, Druckregler, Ermeto-Anschluß, Gasflaschenfach im Küchenschrank, ohne Gasflasche (wird von Ihrem Gasdepot geliefert), Plastik-Fallwassertank 10 Liter, Spülbecken mit Geschirrablauf und Abfluß, 4 Zugriffe, komplette Lichtenanlage mit allen Außenlampen gemäß StVZO., Innenbeleuchtung m. 1 hellen Reflektorlampe und 1 Kugellampe im Heck und vordere Positionslampen, dazu 7pol. Steckdose zur Montage am Auto und **Plexiglas-Dachlüfter** mit verstellbarem Klemmschenkelverschluß, **Bodenlüftung mit Metallrost**, **Kurbelschwenkrad** mit Steckhalterung und 4 Kurbelstützen.

TOURIST

Aus fertigungstechnischen Gründen vorerst nicht lieferbar.

Schluprogramm 1964

Isny im Allgäu, 4. Oktober 1963 Nr. 272

Gültig ab 13. 9. 1963

Sämtliche Dethleffs-Caravans von Beduin bis Senior:

Alle Wände und Dächer (auch Hubdächer) vollisoliert (mit Dampfsperren in Wänden und Decken). Alle Fußböden solid vollisoliert.

Für Winterbetrieb auf Wunsch:

Original-Dethleffs-Doppelfenster.



NOMAD

Eigengewicht 680 kg

Zul. Gesamtgewicht 1000 kg



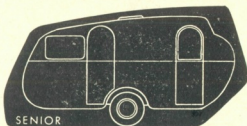
GLOBETROTTER

Eigengewicht 870 kg

Zulässiges Gesamtgewicht 1100 kg

Mit Bereifung 6,70x13 Extra Transport

Mehrkosten DM 80,- 1200 kg



SENIOR

Eigengewicht incl. Heizung u. Kühlschrank 980 kg

Zulässiges Gesamtgewicht 1200 kg

NOMAD Zweiraumwagen

mit Oldruck-Auflauf-Bremsanlage mit eingebauter Bremsverzögerung, damit 2stufig wirksam, kombiniert mit Handfeststellbremse und Selbstbremsicherung mit Bereifung 6,40 x 13

DM 8900,-

mit kompletter Grundausrüstung: Sitz- und Liegepolsterung mit Spezial-Unterfederung und Schaumstoff-Polyäther-Matratzen 12 cm (für Heck-Doppelbett und ein Bug-Einzelbett). Polsterbezüge zum Waschen abnehmbar mit Plastik-Reißverschlüssen. Vorhänge zur Polsterung passend. Propangas-Kochanlage mit 2fl. Propan/Butan-Herd, Druckregler, Ermeto-Anschluß, Gasflaschenfach unter Waschbecken, ohne Gasflasche (wird von Ihrem Gasdepot geliefert), 2 Plastiktanks à 10 Liter, dazu Handwasserpumpe, kompl. Lichtanlage mit allen Außenlampen gem. SIVZO. und Innenbeleuchtung mit 2 sehr hellen Reflektorlampen und einer Schwachstrom-Steckdose, vordere Positionslampen, Vorzeltleuchte, 7polige Steckdose zur Montage am Auto, Netzstromanschluß mit 3 Innendosen, Raumtrennungsabteilung, getrennte Spül- und Waschbecken, großer Plexiglas-Dachlüfter mit verstellbarem Klemmschenkelverschluss, Bodenlüftung mit Metallrost.

Mit luftbereiftem Kurbelschwenkrad und 4 Kurbelstützen.

GLOBETROTTER Dreiraumwagen

mit Oldruck-Auflauf-Bremsanlage mit eingebauter Bremsverzögerung, damit 2stufig wirksam, kombiniert mit Handfeststellbremse, Selbstbremsicherung und Stoßdämpfer mit Bereifung 6,70 x 13

DM 11900,-

mit Starrdach

mit Dethleffs-Hubdach

DM 12500,-

mit kompletter Grundausrüstung: Sitz- und Liegepolsterung für Heck- und Bug-Doppelbett mit Spezial-Unterfederung und Schaumstoff-Polyäther-Polstern 12 cm mit zum Waschen abnehmbaren Bezügen (mit Plastik-Reißverschlüssen), Vorhänge zur Polsterung passend, Propangas-Kochanlage mit 2fl. Propan/Butan-Herd, Druckregler und Ermeto-Anschluß. Gasflaschenfach im Kocherschrank, ohne Gasflasche (wird von Ihrem Gasdepot geliefert). Einbau-Wassertank 45 Liter, mit Einschütte von außen, mit Pumpanlage und Schwenkhähnen über Spülbecken und Waschbecken, komplette Lichtanlage mit allen Außenlampen gemäß SIVZO. und Innenbeleuchtung mit 4 sehr hellen Reflektorlampen und 3 Schwachstrom-Steckdosen, vordere Positionslampen, Vorzeltleuchte, dazu 7pol. Steckdose zur Montage am Auto, Netzstromanschluß mit 3 Innendosen, großer Plexiglas-Dachlüfter mit verstellbarem Klemmschenkelverschluss, Bodenlüftung mit Metallrost. Mit luftbereiftem Kurbelschwenkrad und 4 Kurbelstützen.

SENIOR 510 Dreiraumwagen m. Bugküche u. separat. Toi./Waschraum

a) mit Oldruck-Auflauf-Bremsanlage wie GLOBETROTTER mit Bereifung 6,70 x 13 Extra Transport

DM 15800,-

b) mit Hydrakup-Zweikreis-Servo-Oldruckbremsanlage kombiniert mit Handfeststellbremse und Selbstbremsicherung (dazu Hydrakup-Kupplungsteil für das Auto)

DM 15900,-

mit kompletter Grundausrüstung: Sitz- und Liegepolsterung Heck-Doppelbett mit Spezial-Unterfederung, Schaumstoff-Polyäther-Matratzen 12 cm. Unteres Mittelraumbett = tags 2 Polster-Sessel. Alle Polster mit zum Waschen abnehmbaren Bezügen. Vorhänge zur Polsterung passend, Stores an allen Wohnraum-Fenstern. Propangas-Kochanlage mit 2flammigem Propan/Butan-Herd, Druckregler und Ermeto-Anschluß. Gasflaschenfach im Waschraum unter Waschbecken, ohne Gasflasche (von Ihrem Gasdepot geliefert), Unterflurwassertank 30 Liter mit Einschütte von außen verschließbar, Pumpanlage und Schwenkhähne über Spülbecken und Waschbecken, komplette Lichtanlage mit allen Außenlampen gemäß SIVZO. und Innenbeleuchtung mit 4 sehr hellen Reflektorlampen, 4 Schwachstrom-Steckdosen, vordere Positionslampen, Netzstromanschluß mit 3 Innendosen, Vorzeltleuchte, dazu 7pol. Steckdose zur Montage am Auto, großer Plexiglas-Dachlüfter mit verstellbarem Klemmschenkelverschluss im Mittelraum, Propan-Butan-TRUMA-matic-Heizung mit Zündvorrichtung und automatischer Gasabschaltung durch Zündschlüssel bei Erlöschen der Flamme, Propan-Butan-Kühlschrank SIBIR 60 Liter, Kurbelgangsstufe an Hecktüre und lose Eingangsstufe für Bugtüre, Bodenlüftung mit Metallrost. Mit luftbereiftem Kurbelschwenkrad und 4 Kurbelstützen.

Bremsanlagen

- 1a **Hydrakup** Zweikreis-Servo-Bremsanlage (1. Kreis PKW, 2. Kreis LKW) mit Handstellbremse und Selbstbremsdrücker kombiniert – **ideal** geeignet für PKWs mit **Zweikreis-Bremsanlage**, für **BEDUIN**, **PIRAT** und **TOURIST** Mehrkosten 290,—
- 1b Desgl. für **NOMAD** u. **GLOBETROTTER** statt hydraulischer Öldruck-Auflauf-Bremsanlage Mehrkosten 100,—

Zusatz-Betten

2. **Oberes zusätzliches Rehrspannbett „quer“** über Heckbetten, 190 cm lang (ohne Matratze) im **PIRAT**, **NOMAD**, **GLOBETROTTER** und **SENIOR**, im **GLOBETROTTER** auch quer über Bugbetten als 6. Bett möglich 115,—
3. **Oberes zusätzliches Rehrspannbett „längs“**, linksseitig, **BEDUIN** 175 cm (ohne Matratze) 115,—
- 3a Desgleichen „längs“ im **PIRAT**-Bugraum linksseitig und im **SENIOR**-Mittelraum 145,—
4. **Kinderbett-Einbau** **BEDUIN** 143/50 cm, Heck quer mit scharniertem Kinderbett-Sidenelement (ohne Matratze) 65,—
5. **Kinderbett-Einbau** **Rohr-Spannbett** **NOMAD** und **SENIOR** je Heck 145/55 cm, **GLOBETROTTER** Bug links 120/55 oder Heck links 100/50 cm jeweils über Fußteil der Doppelbetten (ohne Matratze) 94,—
6. **Schaumstoff-Auflagematratzen** 2- oder 3teilig, je in 30 mm Stärke ohne Bezug zu jedem Zusatzbett lieferbar 42,—

Sonderbauten

7. **Bodensteppich** mit Schaumstoff-Unterteile **BEDUIN** DM 80,— **PIRAT** DM 105,— **NOMAD** DM 125,— **GLOBETROTTER** und **SENIOR** DM 145,—
8. **Eingangsstufe**, lose, feuerverzugt, zugl. als Fußabstreifer, 3 kg 29,—
9. **Kerbel-Eingangsstufe** (für ganz Bequeme) 7 kg 76,—
10. **Moskionetze** für **Flexiglas-Dachlätter** 13,—
11. **Moskionetze** für Fenster, je Fenster 20,—
12. **Moskionetze** für die **Hubschrauber** **TOURIST** und **GLOBETROTTER** (die Cabrioletstoffbahnen wahlweise ersetzend) je Seite 60,—

Heizanlagen

A) Propan/Butan-Heizungen

13. **Typ II** mit verchromt, Aufsatz-Schutzplatte, Heizwert ca. 500–1500 W, mit autom. Zündvorrichtung, passend für **TOURIST**, **NOMAD**, **GLOBETROTTER** bis Baujahr 1963, **SENIOR** bis Baujahr 1962 Gasverbrauch je Stunde 50–180 g DM 295,— + Einbau DM 85,— (nachträglicher Einbau DM 120,—, 20 kg 380,—)
- 13a **Schutz-Zierritter** hierzu 40,—
14. **Typ III** desgl. DM 290,— + Einbau DM 50,— (nachträgl. Einbau DM 75,—) als Wandheizung im **BEDUIN** und **TOURIST**, als Tür-Heizung im **NOMAD**, **PIRAT** und **SENIOR** 340,—
- 14a **Schutzgitter** für Türheizung (zu empfehlen) 37,—
15. **TRUMA-matic** mit autom. Zündvorrichtung, passend für **PIRAT**, **GLOBETROTTER** ab Baujahr 1964, **SENIOR** ab Baujahr 1963, Heizwert 900 kcal/h, Verbrauch 30–100 g per Std., Gewicht 6 kg, trotz kleinen Abmessungen ausgezeichnete Wirkungsgrad. Elegante Bauform, mit Junkers-Magnetzündung voll gesichert DM 245,— + Einbauteile DM 45,— + Einbau (nachträglicher Einbau DM 155,—) 420,—
16. **5-kg-Propangasflasche**, Stahl, gefüllt (Eigentums- statt Leihflasche) 20,—
- 16a **Desgl.**, Leichtmetall, Gewicht gefüllt 8,4 kg 45,—
17. **Junkers-Magnet-Zündung** (wie in all unseren Heizungen und Kühlschränken serienmäßig ab 1963 eingeb.) f. Nachbestellung 94,—
- B) Elektrische Heizung**
18. **Braun-Heizlüfter** (für Netzstromanschluß, passend zu allen Wagentypen) 109,—

Ölflöhen

Empfehlen wir nicht, da bei großer Kälte durch Gellieren des Öl-zulusses Funktion nicht garantiert.

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

19. **Original-Dehlfels-Doppelfenster** (nach Art der Verbundfenster) alle Fenster gedoppelt
- TOURIST** **BEDUIN** **PIRAT** **NOMAD** **GLOBETR.** **Hub GLOBETR.** **Starr SENIOR**
189,— 315,— 386,— 460,— 450,— 448,— 523,—
- für nachträglichen Einbau 6% Mehrkosten
- 19a **Flexiglasheube gedoppelt** 55,—
- 19b **Isolierplatte** für **Flexiglas-Dachlätter** 10,—

Elektro-Sonderzubehör

A) Schwachstrom (6 und 12 Volt)

20. **Bord-Batterie-Einbau** mit 3fach Umschalter und Parallel-Lade-Schaltung vom Auto, Batterie-Verkleidung und Installation 6 Volt 12 Volt
38,— 38,—
- Batterie** 6 Volt, 84 Amp. 17 kg, 12 Volt, 56 Amp. 24 kg (gelad.) 70,— 112,—
21. **Somit** komplette **Batterie-Anlage** 100,— 150,—
22. **Schwachstrom-Verlängerungskabel** mit 7pol. Steckdose und Stecker, 6 m lang, sehr praktisch (je weiterer Meter DM –75) 20,—
- 22a **Om-Leuchstofflampe** mit Transistor-Vorschaltgerät (Niedervoltlampen) 8 Watt & 6 Volt 101,—
- b) (Niedervoltlampen) 8 Watt 12 Volt 101,—
23. **Zerhörer** (transformiert 6 bzw. 12 Volt auf 220 Volt Leistung: 15 W zum Anschluß v. Radios, Kassette, Radio etc. an Bordbatterie) 60,—
24. **Batterie-Kühler** Westinghouse 110/220/12 Volt, zugl. DM 55,—
Trafa für 110 bzw. 220 Volt auf 6 oder 12 Volt + Einbau DM 36,— 91,—

B) Netzstrom (110/220 Volt)

25. **Netzstromanschluß** bestehend aus: Außenstecker, Sicherungskasten, Innendosen, einschl. Leitung (mit N-G S serienmäßig) 40,—
26. **Neutrommel-Lichtschalter**, 15 m Leitung, mit Kupplung und Stecker, je mit Schutzblende (je weiterer Meter DM 0,75) 40,—
27. **Zwischenzähler** 220 Volt DM 18,— + Einbau DM 18,— 36,—

Kühlanlagen

28. **SIBIR Propangas-Kühlschrank** (60 Ltr.), geeignet für alle unsere Wagentypen, ausgenommen **BEDUIN**, mit exakter Temperaturregelung und automatischer Gasabhaltung, bei Erloschen der Flamme und automatischer Zündvorrichtung, Durchschnittsverbrauch je 24 Stunden ca. 90–200 g, Gewicht 36 kg, wahlweise auch für Elektrobetrieb lieferbar 420,—
29. **Einbau** desselben einschl. Abgasentlüfter ins Freie, Leitungen und Armaturen (nachträglicher Einbau DM 148,—) 120,—
- 29a **SIBIR Propangas-Aggregat** (Fuß) zum nachträglichen Einbau 39,—
30. **SILVA-Kühllampe** für Propangas oder Elektrobetrieb, geeignet für **BEDUIN** und für Benutzung im Vorzelt (verwendbar mit 2. transportabler Gasflasche) 198,—
- 30a **SILVA Flammgasbrenner** kompl. mit Zündsicherung, jedoch ohne Anschlußkabel 42,—
31. **Elektro-Kühlschrank**
- CELEMAN-Kühl-Box**, Kühllösung ca. 24 Stunden nach Naturweis- oder Kälte-Akku-Beschreibung (19 Ltr.), Außenmaße: Breite 42 cm, Tiefe 23 cm, Höhe 31,3 cm 98.50
- 31a **CELEMAN-Kälte-Akku** (wiederverwendbarer Eisersatz) 11.50
32. **ENDERS Kühllampe-Tesche**

Sonstiges Zubehör

33. **Anhängerkugel** 50 mm 7,—
34. **Anhängervorrichtungen** für PKW können durch uns besorgt u. durch Vertragswerkstatt installiert werden
35. **Camping-Bräuse** für Reise und Camping 66,—
36. **Casal-Glaser** als vollkommene EISA-Modell, geruchsfrei (funk.) hiniert durch Raccos, 4,5-kg-Dose DM 17,—, 1-kg-Dose DM 5,20
37. **Elektrische Wasserpumpe**, 6 Volt bzw. 12 Volt, mit Einbau 183,—
38. **Kugel-Schutzkappe**, verchromt, verschiebbar 12.90
39. **Röhrplatte** 7.50
40. **Trinkwasser-Kanister**, Plastik, mit Griff, 5 Liter DM 7.50, 10 Liter 9.50
41. **Desgl.** „erdost“-Plastik, mit Auslaufbahn an der Breitseite 20.50
42. **Vigot-Wagenheber** zum Reifenwechsel 46,—

ZELTAUSRÜSTUNGEN

Wer seinen „Lebensraum“ noch vergrößern will, kann sich eines der eigens für seinen Wohnwagentyp in jahrelanger Erfahrung konstruierten

Vorzelte, Fenstermarkisen oder Laubenzelte beschaffen. Sie sind bei vorschriftsmäßiger Behandlung garantiert regensicher.

Laubenzelt

Ein rasch am Wohnanhänger in eine Profilschiene einziehbares Sonnendach aus bestem Zeltstoff, mit Seitenwänden versehen, Dach hellblau. Seitenwände hellgoldocker. Seitenwände seitlich aufroll- bzw. ausspannbar, spenden auf großen Flächen Schatten. Vielseitig verwendbar und rasch aufgestellt.

Komplett mit Zeltgestänge, Spannleinen und Heringen in 2 Packtaschen

BEDUIN	PIRAT	NOMAD	GLOBETROTTER	SENIOR
Grundfläche in Meter:				
3,40×2	3,60×2	3,85×2	4,75×2	5,10×2
mit ausgespannten Seitenwänden:				
6,30 × 2	5,40×2	7,45×2	8,35×2	8,70×2
1 Seite Heck 2 Seiten		2 Seiten	2 Seiten	2 Seiten
DM 315. —	360. —	400. —	440. —	440. —

Vorzelt

Mit einem unserer sturmsicheren und geräumigen Vorzelte können Sie Ihren Wohnraum verdoppeln.

Grundfläche wie bei Laubenzelt. Mit ausgespannten Seitenwänden spenden sie eine riesige Schattenfläche für Mensch und Auto.

Unsere Vorzelte sind der Form des jeweiligen Wohnwagentyps angepaßt. **Hellblaue Dachfläche** mit Volants, **Seitenwände hellgoldocker** als Sonnen-Segel waagrecht oder schräg ausstellbar bzw. abnehmbar. Seiten- und Frontwand mit Reißverschlüssen verbunden, eingearbeitete Türe in Frontwand, am Fahrzeug mit Einschiebeschienen befestigt, verdeckte Reißverschlüsse. Im Giebeldreieck eingearbeitetes Moskitonetz, regengeschützt, zur vollgültigen Oberbelüftung. Sämtliche Zeltwände an der Unterkante mit 30 cm breitem, abwaschbaren PVC-Material versehen.

Mit Bodenschutzwand (Unterkante Wohnwagen bis Boden, auch Radausschnitt abdeckend) vollständig aus abwaschbarem PVC-Material.

Zu **Laubenzelt** auf Wunsch ebenfalls lieferbar, hierbei Mehrkosten DM 53,—.

Zeltgestänge gelb-chromatisiert, leichter Aufbau und hohe Standfestigkeit durch Winkelverbindungen zwischen First- und Aufstellstangen. Patent-Verbindungsketten im Gestänge, Rohr-Teilstücke durch Teilungsspanner gesichert. Bei ruhigem Wetter stehen die Zelte ohne Zeltleine-Verspannung.

BEDUIN	PIRAT	NOMAD	GLOBETROTTER	SENIOR
600,—	630,—	670,—	720,—	720,—

Plastik-Glasfenster in Reißverschlüssen laufend, ca. 150/75 cm, mit eingnähtem Moskitonetz, markisenartige Außenabdeckung Mehrkosten DM 95,—.

Moskitofenster in gleicher Größe DM 45,—.

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

Für Vorzelte von NOMAD und GLOBETROTTER auf Wunsch ein separates Abteil, das als Klosett, Umkleidekabine oder Abstellraum dienen kann. Entlüftung durch Moskito-Dreieck über Kopf- (Sichtl) Höhe. DM 63,—

Zeltwand-Abteilung, welche innerhalb eines Vorzeltes ein Schlafabteil ergibt 0,90 × 1,80 m DM 56,—

Seitenfenster-Markise

in hellblauem Zeltstoff 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 60.—

Toilettenzelt aus Zeltstoff in lichtem goldocker

Klosett- und Waschraum wie auch Umkleidekabine. Lampionartig an der Wagen-Außenwand (oder am nächsten Baum) aufzuhängen. Eingang mit Reißverschluß, Dachlüfter, Klosettpapier-Tasche. — Mitgeliefert: Aufhängevorrichtung mit Haltevorrichtung am Wagen, Packtasche und 3 Heringe DM 100.—

Preisliste unseres Modells DETHLEFFS-CAMPER bitte gesondert anfordern.

Preise verstehen sich freibleibend ab Werk. Anzahlung 10% bei Bestellung, Rest netto bei Lieferung. Finanzierung möglich. Erfüllung und Gerichtsstand für beide Teile ist Isny. Eigentumsvorbehalt bis zur Bezahlung. — Durch Ausgabe dieser Liste sind alle bisherigen ungültig.



GLOBETROTTER mit Heck- und Seitenfenster-Markise

Und was dürfen Sie? Zulässiges Anhängergerätemgewicht

Für Zulassung in Deutschland gelten als Gewichtsgrenzen für PKW-Anhänger:

ohne Bremse: 50% PKW-Leergewicht + 37,5 kg, max. 750 kg
mit Bremse: Gemäß von den PKW-Herstellern je Typ bestimmtes Gewicht (siehe Tabelle)

	ohne Bremse kg	mit Anhängerbremse kg
BMW 503/507	600	1000
BMW 2600, 2600 i, 3200 i	400	1200 (bis 1900)
BMW 3200 CS	400	1200 (bis 1900)
BMW 1500	500	1200
BMW 600/700	300/350	500
Borgward Isabella	525	800 a. W. bis 1000
Citroen ID 19 + DS 19	750	900/1200
Dacia F 11 / F 12	350	390
DKW F 102	400	Werkangabe fehlt nach
Fiat 605	300	300
Fiat 1100/1200	450/500	480
Fiat 1300/1500	500/550	800
Fiat 1800/2100/2300	650	800
Fiat 12 MJ/2015 i bis 1968	470/485	750
Ford 12 MJ/2015 i ab 1961	400	470
Ford 17 M bis 1960 ab 1961	500	700/750
Goggomobil 600/700	350	500
Lloyd Anaballa	385	385
Renault 2 CV/Dauphine	300/350	300/500
Renault Fregate	590	1200
NSU Prinz	290	290
NSU Neckar	450	600
Mercedes 170-300	650-750	1200
Opel 1200	490	750
Opel Olympia u. Record	500	760/800
Opel Cometa	500	775-920
Opel Kapitän ab 1958	690	1100 a. W. bis 1200
Peugeot 403/404	500	850
Peugeot Limousine/Cabrio 30 PS	400/435	450
VW Limousine/Cabrio 34 PS	400/435	500 a. W. bis 650
VW 1500 / Ghia 1500	465/485	800
VW Transporter 1,2 l	500	500 a. W. bis 750
VW Transporter 1,5 l	550	750
Simca Aronde	700	700
Simca Versailles	1200	1200

PKW mit Seaxomat dürfen nicht mit Anhänger gefahren werden

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

Schweiz und Italien:	ohne Bremse mit Handfeststellbremse mit kompl. Bremsanlage	nicht zulässig 40% des PKW bis 350 kg 100% des PKW bis 1000 kg
Frankreich und Österreich:	ohne Bremse bis zu 50% d. PKW-Gewichtes max. 750 kg, mit Bremse 80% PKW-Gewicht	40% des PKW bis 350 kg 100% des PKW bis 1000 kg
Belgien, Holland, Luxemburg:	ohne Bremse bis 700 kg	40% des PKW bis 350 kg
Dänemark, Schweden, Norwegen:	ohne Bremse bis 700 kg	40% des PKW bis 350 kg
Irland, Portugal, Spanien:	ohne Bremse bis 700 kg	40% des PKW bis 350 kg

CAMPER

Presse- und Kundenurteile

Die Fachpresse schreibt:

„Auto, Motor und Sport“, 1959, Fritz B. Busch (Test mit Dauphine und Camper): Das ganze Fahrzeug ist derart ausgefeilt und bis ins letzte durchdacht, daß man ihm einen ideenreichen, campingerfahrenen Schöpfer und eine Reihe von überstandenen Entwicklungsjahren ansieht. Es ist wirklich erstaunlich, was das während der Fahrt als wenig zu beachtende Wägelchen im ausgeklügelten 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, 755 cm, folgende Länder: Holland, Belgien, Frankreich, Schweiz, Italien und Österreich... in Holland auf guten Straßen mit einer Douergeschwindigkeit von 100 km... in der Schweiz große Bergstraßen und Berge mit schlechten Straßen passiert und vor allem Öttingen auch viele Engpässe durchfahren, ohne nur die geringsten Schwierigkeiten gehabt zu haben... In Frankreich das Rhonetal 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.

K. R., Hannover

„CAMPER „einfach Klasse“, es ist an alles gedacht. J. B., Mainz
... 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 Genugung über die absolute Wohnlichkeit und die sehr guten Fahreigenschaften des CAMPER zum Ausdruck bringen. Selbst bei Steigungen von 22% hatte der VW noch genügend Reserven. H. T., Dudweiler

... unser VW zog den CAMPER freudig, ja spielend über Alpenpässe wie St. Gotthard und auch Spülgenpaß, der wegen seiner kurzen und sehr steilen Fahren selbst ohne Anhänger gar gemeiden wird. Unseres Wohnen im CAMPER ist wirklich behaglich und gemütlich, dazu kommt noch seine absolute Wetterfestigkeit... H. K., Frankfurt

BEDUIN

Die Fachpresse schreibt:

„Motor Reise Revue“, September 1961, Hans Simon:

Dafür ist ein DETHLEFFS ein modernes, qualitativ hohes und bis in die letzte Schraube grundsolides schwedisches Caravane, das man am liebsten streicheln möchte.

Der BEDUIN ist mir 3 Wochen lang durch alle Höhen und Tiefen der französischen Seazonen und des Apennin ungebremst nachgefahren. Es blieb ihm nichts erspart. Er wurde bei 80 km/h abgebremst, um ihn aus der Bahn zu werfen, er holperte über die Feldwege, fuhr Krüsen und über den Schnee, füllte hinter dem 17 Liter-Opel über die Autostrafen und dachte nie daran, zu nicken oder zu schlingern, obwohl ihm Stoßdämpfer fremd sind. Und wenn man sich so richtig an ihn gewöhnt hatte, vermaß man ihn einfach. Der BEDUIN ist um vieles härter, als er aussieht. Man möchte ihn mit Filzpolstern betreten und dabei ist er für „Gegelante“ gemacht. Trotz seiner Stabilität hat er ein geringes Gewicht. Ich halte ihn für den fortschrittlichsten Wohnwagen seiner Klasse. Der leichte und nicht allzu breite (1,75 m) ist für Winterfahrten in die Berge geradezu idealisiert. Er hält es ohne Zähhakklappen am dicksten Schnee aus. Im Winter lößt 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 unsere Mittagspause gehalten, während rundum eine „Zeltluft“ einströmte.

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 über 30 Jahren Wohnwagen herstellt. Was man noch alles im BEDUIN unterbringen kann, grenzt beinahe an Unwahrscheinliche und bestätigt, daß er „innen größer als außen“ ist. Der BEDUIN ist winterfest und für Sommer- und Winterurlaub geeignet. Es gehört der große Kleine aus dem Allgäu unbedingt zur Spitzenklasse der deutschen Wohnwagen.

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

Wir dürfen der Dethleffschen Isolation mit gutem Gewissen unser volles Lob aussprechen. Schon im Werk konnten wir davon überzeugen, daß wir den Sorgfalt und Können die Isolation der Seitenwände, der Bug- und Heckwände, des Daches durchgeführt wird - ein Kriterium wirklicher „Vollisolation“ von

Wänden und Dach. Wir dürfen **Dethleffs** das Kompliment einer wirklich sehr gut verarbeiteten Inneneinrichtung – ob Möbel oder Innenwände – machen. Wir konnten im übrigen feststellen, daß selbst bei langanhaltenden Regengüssen im Stand oder während der Fahrt weder an den Fenster- noch dem Türrahmen Kriech- oder Druckwasser eindrang. Bravo! Bei **Dethleffs** hat man es verstanden, ein Caravan-Interieur zu schaffen, das Behaglichkeit und Freude schenkt.

und der Kunde:

Mit **BEDUIN** restlos zufrieden und begeistert. Ich habe viele Typen in- und ausländischer Wohnwagen gesehen, aber keiner dieser Größe konnte nur annähernd an den **BEDUIN** heranreichen. K. D., Ludwigshafen, 1960

... Wir können als Ergebnis unserer ersten Fahrt mit dem **BEDUIN** 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., Schmitten, 1960

... Die Fahreigenschaften des ungebremsen **BEDUIN** am 17 M sind wohl nicht zu übertreffen. Die Straßenlage bei hoher Geschwindigkeit auf löcheriger und welliger Fahrbahn und in Kurven ist ausgezeichnet. Verarbeitung erstklassig; dasselbe trifft auch für 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 **BEDUIN** 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 **BEDUIN** bin ich sehr zufrieden. Es ist wirklich an alles gedacht. Die Einteilung ist zweckmäßig, so daß selbst bei beschränkten Gewichts- und Größenabmessungen ein von außen nicht erwarteter Komfort und Raumgewinn gewährleistet ist. Dies macht den Wagen zum rationellsten seiner Klasse. W. H., Augsburg, 1961

... muß Ihnen meine volle Anerkennung über diesen Wohnwagen aussprechen. Wir sind restlos damit zufrieden und begeistert. Wo wir hinkamen, erregte der **BEDUIN** wegen seiner schnittigen Form und seiner komfortablen Ausstattung Aufsehen. Ich habe viele Typen in- und ausländischer Wohnwagen gesehen, aber keiner dieser Größe konnte nur annähernd an den **BEDUIN** heranreichen. Vor allem besticht immer wieder das geringe Gewicht.

K. D., Ludwigshafen, Aug. 1960

PIRAT

(frühere Bezeichnung VAGABUND)

Die Fachpresse schreibt:

„Camping“, Heft 9, September 1962, H. Dieter Schmall:

Wie wir auch die 143 cm Breite des Doppelbetts nicht genug loben können... Mit Geschmack wußten die Dethleffs ihre Caravans schon immer einzurichten – eine Augenweide! Am **VAGABUND** fiel uns auf: seine erstklassige Verarbeitung, sein großes Einzelbett, sein großer Küchenstauraum.

„Campingjournal“, Heft 5, 1963, Werner Lange:

Man sagt den **Dethleffs**-Wohnanhängern 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 mögen. **Dethleffs-VAGABUND** 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 brauchte dank der guten Isolation des Wagens nie voll eingesetzt zu werden.

und H. S. in der gleichen Zeitung:

Amtliche niedrigste Außentemperatur dieser sternklaren Nacht: minus 21 Grad Celsius. Ich habe nichts davon gespürt. Deshalb kann ich dem **VAGABUND** mit gutem Gewissen die Testnote 1 a für Wintercamping geben. Wäre noch zu bemerken, daß weder die Scheiben noch das Trinkwasser im Tank morgens gefroren waren, daß kein Kondenswasser tropfte.

Der Kunde schreibt:

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

NOMAD

Die Fachpresse schreibt:
„CARAVANING“, 1959

Der außerordentlich sorgfältige Eindruck, den alle **Dethlefs**-Modelle machen, ist vor allem auch auf die Auswahl der Materialien zurückzuführen. Nur das Beste, feigste, kommt als 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 unermüdbaren Nah- und Fernfahrten mit eigenen Caravans. Bis jetzt hat es sich immer wieder bestätigt, daß wirklich gute Caravans nur aus den Händen jener kommen, die selbst regelmäßig in der Praxis ihre Erfahrungen sammeln. Es ist auf jeden Fall ein Hänger, an dem sich die alte Erkenntnis bewährt hat, daß das Beste immer noch das Preisversteil ist. Die Straßenlage auf schlechten Fahrbahnen wie auch kurvenreichen Bergstraßen, erwies sich als vorteilhaft. In keinem Fall verzog der Caravan zu einer niedrigeren Geschwindigkeit. **Dethlefs** wird nicht gerade der Hausfrau, die viel mehr im Wagen lebt als andere Familienmitglieder, volle Aufmerksamkeit. Der **NOMAD** kann zum Besten gerechnet werden, was ein Caravan in Europa auf dem Markt zu bieten 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 Kurzstreckenwagen, 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 **Dethlefs** ist keine Schachtel, sondern ein kostbarer Schatz. Natürlich wäre eine Schachtel billiger, und ein **Dethlefs** kostet immer ein bisschen mehr, als man es von außen ansieht. Wenn man ihn dann aber bewohnt, wundert man sich darüber, daß er so wertvoll ist, wie es sich da in nichts leicht gemacht und keine Mühe gescheut, um zu kostbarer Qualität zu gelangen. Der **NOMAD** ist so hochstandig bis in die letzte Schraube, wie es früher einmal ganz teure Autos waren. Ein **Dethlefs** ist nur halb so schwer, wie er stabil ist. Die selbsttragende Gerippkonstruktion – man muß sie gesehen haben – das ist sauberes und klares Filigran. Man wagt gar nicht, das alles in Arbeitsstunden und Stundenlöhne umzurechnen. Tatsache ist, daß hier Wagen entstehen, die keinen Röntgenblick zu brauchen. Ein **Dethlefs** ist trotz allem leicht, das sei betont. Es gibt nichts, das man sich bei **Dethlefs** nicht längst selbst erfahren hätte – man reist nämlich persönlich durch Europa, 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 Tage- bzw. nächtliche eine Außentemperatur von minus 20 Grad – ist's im Innern möglich warm und gemütlich. Mit unserem neu erworbenen Cioletto sind wir halb so schwer, wie er stabil ist. Die selbsttragende Gerippkonstruktion – man muß sie gesehen haben – das ist sauberes und klares Filigran. Man wagt gar nicht, das alles in Arbeitsstunden und Stundenlöhne umzurechnen. Tatsache ist, daß hier Wagen entstehen, die keinen Röntgenblick zu brauchen. Ein **Dethlefs** ist trotz allem leicht, das sei betont. Es gibt nichts, das man sich bei **Dethlefs** nicht längst selbst erfahren hätte – man reist nämlich persönlich durch Europa, Asien und Afrika. – Er blieb bei größter Juni-Hitze am Mittelmeer bewohnbar!

Daß unser Ältester letztes Jahr während seiner Studien in Paris monatelang im Wohnwagen hauste, um die teure Zimmermiete dort zu sparen, sei noch erwähnt, und daß der **NOMAD** mein unschätzbares „Fischerhäutchen“ geworden ist, ist ihm selbst bekannt. Dr. G.-K., München, 1957

... Selbst beim Überholen von Lastzügen und Seilwinden blieb die ruhige Straßenlage des Gespannes erhalten, bei der Übergang des Gabelstapels zeigte sich die gute Straßenlage in den Kehren. F. J. H., Kiel, 1959
... wir auf Neuviertel all vier beim Skilaufen waren ... es war herzlich Unser schönster Skiurlaub. Dr. W. N., München, 1959

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

... daß meine Erwartungen in Bezug auf die Straßenführung durch die Praxis weit übertraffen worden sind. In Kurven keinerlei Unsicherheitsgefühl.

... Kreuzfahrt quer durch Marokko. In 6½ Wochen 10.000 km. Durch seine großartigen Fahreigenschaften verpaß man zeitweilig, überhaupt einen Wohnwagen hinter seinem Auto zu haben. G. M., 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 dem Verkehr übergebenen neuen Straße (besser gesagt Feldweg) von Kautokeino in norwegisch Lappland nach Finnland.

Unsere diesjährige Nordlandfahrt war bisher die schönste Urlaubsreise.

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 gepfeuscht worden wäre.

Bigoike, Darmstadt, 1962

... War das Bewohnen des **BEDUIN** schon ein Vergnügen, so ist das Wohnen im **NOMAD** ein Traum. Es ist dieser für 2 Personen eine luxuriöse und die Ausstattung mit allem, was das Verleben in einem so kleinen und so vielen Wägen wieder. Nicht nur ausgestattet der **NOMAD** so gut, auf jedem Sitzplatz erragt er die Bewunderung und Neugierde vieler Camper.

V. B., Schwenningen, 1962

GLOBETROTTER-Hubdach

... auf unserer diesjährigen Nordlandfahrt nach Dänemark, Schweden, Finnland, Lappland mit dem **GLOBETROTTER** ... es war eine bezaubernde, genussvolle und erlebnisreiche Reise, das muß ich nur denken kann – **UNSER GLOBETROTTER** hat die Strapazen schadlos und spürlos überstanden.

R. K., Köln, Okt. 1954

Jesolo an der Adria, Sommer 1954: Windstöße deckte Dächer ab, unser **GLOBETROTTER** hielt stand. K. A., Oberhammer/Wesfl., Okt. 1954

Beitr. **GLOBETROTTER**. Es war meiner Frau und mir leicht, ihren schönen Wohnwagen zu handhaben, mit dem wir eine herrliche Reise quer durch Italien, nach Frankreich, Spanien, über die Pyrenäen und der Mittelmeerküste entlang bis Genua 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 ... so hat sich ungewohntsten und schwierigsten Straßen- und Geländebedingungen tadellos bewährt ... vor allen Dingen zu Jagdzwecken benutzt ... unwiderrlich ... zweckmäßig. Inneneinrichtung ermöglichte in heißester Jahreszeit bei außerordentlicher Mückenplage ungestörtes und ungehindertes Reisen ... auch in kalten Jahreszeiten bewährt.

Dr. L., Alteno, 16. Febr. 1956

Ich habe mit dem **GLOBETROTTER** eine Fahrt über 4600 km ausgeführt, die über Autobahn und schlechte Straßen in Norddeutschland, über Dänemark, über den Sandstrand der Insel Fan, durch die flürchigen Flusstalstraßen Belgiens, auf steile Bergstraßen der Schweiz führte. Wir haben den **GLOBETROTTER** unter allen möglichen Bedingungen richtig kennen- und schätzen gelernt, und ich fühle mich verpflichtet, ihnen meine Anerkennung für diese gaislerische Konstruktion auszusprechen, die auch einem seit 30 Jahren zehrenden Reiseorientierten ungeachtet seiner Möglichkeiten, ja von neuen Reiseerlebnissen ... 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 föhnbare Wirkung überunden. Die Stabilität nimmt bei zunehmender Geschwindigkeit zu, solange nicht Gegen- oder Seitenwind von überdurchschnittlicher Stärke auftritt.

Inneneinrichtung: Die raffinierte Raumeinteilung des **GLOBETROTTER** kann wohl kaum überboten werden. Sie bietet ein Maximum an Komfort und an vielseitiger Anpassung je nach Passagierzahl und Verwendungszweck. In keinem Hotelzimmer habe ich mich je so behaglich gefühlt, wie im **GLOBETROTTER**, dessen Einrichtung nicht nur technisch ausgeklügelt, sondern auch in Farben- und Materialausstattung höchst geschmackvoll ist. Ich habe dort viele Modelle beschippt, jedoch keines gefunden, das über solches Stauraum verfügt. Die mannigfachen Gestaltungsmöglichkeiten des vorderen Abteils sind überraschend. Nebenbei teile ich mit, daß ich für die Verwendung des Schlafabteils 30 Sekunden benötigte; in keinem Schlafwagen und in keiner Schiffskabine ist so schnell zu schlafen.

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 nächtigen gehe, um die Stille eines stadtfernen Platzes und die Behaglichkeit eines geeigneten Milieus zu genießen. Als Mittel zu neuartigem Reisen mit ungeahnten Möglichkeiten kann ich den **GLOBETROTTER** nachdrücklich empfehlen, an vielen Orten hat sein gefälliges Äußere, das von der etwas lächerlichen Gartenlaubensilhouette gewisser Fahrzeuge absticht, 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 4-5mal täglich baden. Es gefällt uns.

Dr. F. W., Wangen, Sept. 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 brannte betriebssicher während der ganzen Fahrt 6 Wochen lang ...

Dr. F. L., Köln, Okt. 1958

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

J. A. Sch., Hohenwestedt, 1963

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

E., Wiesbaden, 1963

GLOBETROTTER-Starrdach

... 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 allen Dingen die erstklassige Verarbeitung 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 Fahrten hat sich das lose Inventar nicht verschoben. Das Ferienleben im **GLOBETROTTER** ist durch die Einrichtung immer häuslich, das Schlafen, dank der Größe und Ausstattung der Betten, ein Genuß.

Warum mußte erst mein dritter Wohnwagen ein Dethleffs sein?

R. S., Köln, Aug. 1960

SENIOR

(frühere Bezeichnung VAGANT)

Postkarte aus Toronto/Kanada: ... wir finden die Reise mit dem Wohnwagen ideal. Wir bekommen so viel mehr zu sehen, lernen Land und Gebräuche besser kennen als vom Hotel aus.

K. A., Oberrhamede, Juni 1955

... es ist mir ein Bedürfnis Ihnen mitzuteilen, welche Freude mir der Wagen wieder gemacht hat. Besonders hervorheben möchte ich die guten Fahreigenschaften. Ich fahre mit diesem Anhänger durchschnittlich 110 km in der Stunde und erreiche teilweise eine Geschwindigkeit von 130 km. Die Einrichtung und Ausführung des Fahrzeuges findet überall Bewunderung.

Dr. W., Bad Godesberg, 1957

... der von Ihnen gelieferte Wohn-Campingwagen **SENIOR** ist wirklich mehr als erwartet, sei es Straßenlage im höchsten Schnitttempo, sei es Bremsstrecke auch bei nasser Asphaltstraße und schwer beladen. Jeden Tag beruflicher Platzwechsel von 100 bis 200 km Entfernung. Jährlich 8 Monate Dauerbetrieb mit Wohnkomfort, der einer guteingerichteten Wohnung entspricht, selbst für verwöhnte Ansprüche.

Im abgetrennten Küchenabteil werden täglich 8 Personen spielend beköstigt, der eingebaute Kühlschrank und Gasheizofen sind unschätzbar. Den abgeteilten Toilettenraum mit Cematic-Closet weiß man nach langen Reisejahren besonders zu schätzen ...

W. K., Gunzensried, Juli 1959

... die Fahreigenschaften des **SENIOR** auf Schnee-Matsch- und Eis-Straßen sowie schlechten Straßen sind einmalig. Nach 200 km Fahrt und bei einer Reisegeschwindigkeit von 70-80 km mußte ich mich immer wieder vergewissern, ob ich meinen **SENIOR** überhaupt noch hinter mir hatte. Man spürt ihn beim Fahren überhaupt nicht.

M., Wuppertal-Barmen 1963

... daß der **Dethleffs-SENIOR** phantastisch isoliert ist und sich enorm als Wohnwagen für Wintercamping eignet ... Nachttemperaturen bis zu 27 Grad minus und Tagestemperaturen bis 21 Grad minus.

M., Gelsenkirchen 1963