



Der Weg in die mobile Freiheit



Stationen und Erfahrungen



Cornelia und Peter Spreiter

Als echte Pfadfinder mit dem Zelt unterwegs



Meine erste Ferienreise unternahm ich 1971 mit meinem Bruder Walter und dessen damaliger Freundin. Wir fuhren mit seinem SIMCA 1100 nach Poreč, im damaligen Jugoslawien. Im Kofferraum das neue, gemeinsam angeschaffte Hauszelt für fünf Personen. Ein Zelt mit vielen Stangen, Aussenhaut und Innenzelt. Das Zelt aufzubauen erforderte nicht nur technisches Verständnis, sondern auch Kraft und Geschicklichkeit. Und da war Walters handwerkliches Talent von massgebender Bedeutung

In späteren Jahren unternahm ich mehrere Reisen mit Freunden aus Luzern und Umgebung. Es war meine Aktivzeit in der PTA, der „Pfadi Trotz Allem“. 1973 fuhren wir nach Katalonien und 1974 ins Baskenland (beides in Spanien). Zwei Jahre später war unser Ziel die Bretagne (Frankreich). Die Ferienreisen waren für mich immer grosse Abenteuer mit tollen Erlebnissen, unvergesslichen Abenden unter freiem Himmel. Damals durfte man noch – oder haben wir uns einfach nicht um Verbote gekümmert? – „wild“ campieren. Wie es in den Pfadilagern üblich war, haben wir auch auf den Ferienreisen viel gesungen. Kaum ein Abend, an welchem wir nicht vor (oder auf) dem gesessen haben und bis in die späte Nacht gesungen haben. Immer war irgend ein Musikinstrument dabei.

Wir fuhren mit unseren DAF's mit einem Giebelzelt im Kofferraum. Die kleinen Zelte waren für uns, die entweder handwerklich nicht sehr geschickt oder an Gehstöcken waren, viel einfacher aufzubauen. Oft haben wir das Zelt gar nicht aufgebaut, sondern nur am Boden ausgelegt und mit Blick in die Sterne geschlafen. Eine schöne romantische Zeit, eine Zeit voll von Träumen den gesellschaftlichen Zwängen zu entfliehen - unabhängig und frei zu sein.



1978 habe ich Cornelia getroffen. Verschiedene der Luzernerfreunde sind ebenfalls feste Beziehungen eingegangen sind oder haben geheiratet. Auch war es die Zeit wo die meisten ihr Studium / ihre Ausbildung abgeschlossen hatten und ins Erwerbsleben eingetreten sind. Dadurch wurde es schwieriger bis unmöglich einen gemeinsamen Ferientermin zu finden. So gehörten die gemeinsamen Ferienreisen bald einmal der Vergangenheit an. Es wurden andere Prioritäten gesetzt, die beruflichen und privaten Beziehungen veränderten sich und damit auch die Gestaltung der Ferien.



Zu Beginn der Zeit mit Cornelia, beschränkten sich unsere Ferien auf Tagesausflüge oder Besuchen bei Freunden, bei denen wir wussten, dass der Zugang zu ihrem Haus für uns gewährleistet war oder sie uns allenfalls helfen konnten. Dies bedingt dadurch, dass Cornelia eigentlich mehr oder weniger immer auf den Rollstuhl angewiesen war und ich an zwei Gehstöcken ihr nur bedingt helfen konnte, waren wir auf hindernisfreie Bauten oder auf Hilfe angewiesen. Wohl unternahmen wir mit meinen Brüdern Wochenendreisen nach Paris oder Wien, oder wir fuhren einmal mit Ruedi Roggenbach nach Walsrode in der Lüneburger Heide und dann über Holland wieder nach Hause.

Was uns immer störte, war die Abhängigkeit von der Hilfe Dritter. Es war uns kaum möglich alleine eine Reise zu unternehmen. Auch wenn ich die Reisen nicht missen möchte und weder meine Brüder noch Ruedi uns in erster Linie als „Pfleger“ begleiteten, war es doch eine Einschränkung unserer persönlichen Freiheit. So suchten wir immer wieder nach Möglichkeiten ohne die Hilfe Dritter auf Reise zu gehen.

Eine Testfahrt

1986 zogen wir nach einigen Jahren in der Innerschweiz wieder zurück ins Bündnerland. Hier kamen wir in Kontakt mit Mitgliedern des neu gegründeten Rollstuhlclubs Chur und lernten auch Kurt Jörger aus Vals kennen. Kurt erzählte uns von seinem umgebauten Chevrolet den er mit seinen Brüdern mit Bett und Küche ausgestattet hatte – ein Selfmade-Homemobil. Dies weckte in uns die Idee es einmal auf diesem Weg zu versuchen. Was sprach dagegen, dass uns nicht möglich sein, soll was er als Paraplegiker zu leisten vermag? Sicher einen kleinen Unterschied gab es: Während er entweder mit seiner nicht behinderten Frau oder einem seiner Brüder unterwegs war, waren wir beide im Rollstuhl oder an Stöcken.

Nachdem Kurt bereit war uns seinen Camper für zwei Wochen zu vermieten, fuhren wir nach Vals um das Auto anzusehen. Das Fahrzeug verfügte über drei Schlafplätze sowie eine Küche mit Gasbrenner und Spülbecken. Es war sogar ein kleiner Batterie- und Gasbetriebener Kühlschrank und ein Porta-Potti, eine transportable Toilette an Bord. Die Einrichtung war für unsere Testfahrt also absolut ausreichend. Das Wichtigste aber war, dass das Auto mit Handgas und Stossbremse auf Handbedienung umgebaut war, womit wir in der Lage waren es zu steuern. Einen wesentlichen Schönheitsfehler hatte das Fahrzeug für uns aber: Unten im „Wohnraum“ war nur ein Schlafplatz von etwa 70cm Breite vorhanden. Die anderen Schlafplätze befanden sich im Aufbau, im Dach. Erstens aber hatten wir kein Bedürfnis getrennt zu schlafen und andererseits war es weder mir noch Cornelia möglich die Leiter empor ins Doppelbett zu klettern. Wir lösten das Problem daher indem wir eine Luftmatratze kauften, mit welcher wir unser Bett wir am Boden einrichteten. Damit uns der Platz über Tag zur Verfügung stand, stemmten wir am Morgen mit vereinten Kräften die Matratze in den oberen Schlafraum. Abends dann nahmen wir die Matratze wieder herunter und richteten das Bett am Boden ein.





Ein Problem war das Ein- und Aussteigen. Kurt löste dieses für sich mit einer Faltrampe auf der er sich ins Fahrzeug schieben liess. Dies aber war für uns keine Lösung, weil ich nicht in der Lage war Cornelia die Rampe hoch zu stossen. Sie musste also erst auf den Boden sitzen bis ich ihr ihren Rollstuhl in den Bus gehoben hatte. Dann musste sie im Bus in den Rollstuhl klettern damit sie im Bus wieder mobil war. Auch auf die vorderen Sitze ein- und auszusteigen war nicht viel einfacher. Nachdem sich Cornelia vorne auf den Beifahrersitz gezogen hatte, musste ich den Rollstuhl hinten bei der Schiebetüre einladen. Weil ich damals noch meist an den Stöcken ging

und den Rollstuhl nur für grössere Distanzen brauchte, war dies für mich kein Problem. Nachdem auch der Mini-Trac auf den Schienen verladen war und Roshan seinen Platz gefunden hatte, musste ich also nur noch um den Bus gehen und die Fahrt konnte beginnen oder weitergehen.

Jedenfalls konnten wir mit dem Camper von Kurt zum ersten Mal ohne Begleitung in die Ferien, konnten uns (mehr oder weniger) unabhängig von fremder Hilfe bewegen. Wir durften die Freiheit, die uns das Campen bietet, zum erstmals gemeinsam erleben. Wir bliebe wo es uns gefiel, wir fuhren weiter wenn oder wann wir wollten. Wir hatten die Freiheit gefunden, nach der wir immer gesucht hatten.

Die Fahrt mit dem Bus von Kurt ging entlang der Romantischen Strasse von Füssen nach Würzburg. Gelegentlich übernachteten wir auf Campingplätzen, oft aber schlugen wir unser Lager auf einem Parkplatz oder an einem Bachufer auf. Auch wenn der Chevrolet für uns klare Mängel aufwies, die wir für uns lösen müssten, konnten wir doch erste Erfahrungen machen und sehen, ob diese Art zu reisen auch unseren Vorstellungen entsprach.



Natürlich hätten wir auch in Hotels übernachten können. Hotels die über einen Lift und somit wenigstens einen hindernisfreien Zugang zu den Zimmern verfügten, gehörten in der Regel in eine Preiskategorie die wir uns nicht leisten konnten. Ausserdem war (und ist) auch dies keine Garantie, dass der Zugang zum Hoteleingang nicht über eine Treppe führt oder der Speisesaal nicht nur über zwei Stufen zu erreichen ist. Dies sind keine Fantasien sondern schlicht erlebte Realitäten! Wir haben gar ein Hotel erlebt das über ein perfekt eingerichtetes „Behindertenzimmer“ verfügte, der Eingang aber nur über acht Stufen (ohne Geländer) oder eine steile Velorampe über Küche und Keller zugäng-

lich war. Ausserdem befand sich der Frühstücksaal auf einem Zwischenstock - erreichbar über drei Stufen. Realitäten, die Grund genug waren nach einer Lösung zu suchen die uns mehr Autonomie bot. Und diese Lösung lag offensichtlich in einem Campingbus!



1. Generation, VW-Bus T2

Wir schwärmten natürlich gegenüber Freunden und Geschwistern von der gemachten Erfahrung als „Fahrender“ mit dem Chevrolet von Kurt. Da auch zwei meiner Brüder zu dieser Menschengruppe gehörten, stiessen wir zumindest bei ihnen auf Verständnis. Sie hatten sich beide einen Wohnwagen angeschafft und fuhren damit in die Welt. Mit den Kindern natürlich eine ideale Lösung einigermaßen kostengünstige Ferien machen zu können.

Der Camping-Virus hatte uns schon nach der Reise mit Kurt's Auto gepackt. Wir hatten bereits begonnen nach Lösungen umzusehen, allenfalls einen Bus zu kaufen und ihn selber umzubauen. Wir hatten verschiedene Unterlagen gesammelt und auch in Erfahrung bringen können, dass es Hersteller gab, die Einbaumöbel für verschiedene Fahrzeug-Modelle anboten. Der Gedanke war aber noch sehr unreif und lag durchaus im Bereich der Fantasie. Aber Wünsche und Ideen zu haben ist ja nicht grundsätzlich verboten! Wir erkannten bei den ersten Abklärungen, dass lediglich VW einen Bus mit einem automatischen Getriebe im Angebot hatte. Ein anderes Problem das zu lösen war, war die Tatsache, dass die Fahrzeughöhe 2 Meter nicht übersteigen durfte, da wir den Bus sonst nicht in unsere Garage hätten stellen können.



Noch im Oktober des gleichen Jahres rief mich eines Abends Christian an, er würde an den „Suisse Caravan Salon“ nach Bern fahren, ob wir gerne mitkommen möchten. Natürlich waren wir interessiert, was der Markt für Angebote bereit hatte. Einerseits ging es darum zu sehen was an ausgebauten Fahrzeugen auf dem Markt war und wer was zum Selbstbau anzubieten hatte.

Wir fuhren also mit Christian und Claudia nach Bern. Im Ausstellungsgelände angekommen trennten wir uns, da Christian sich für Wohnwagen deren Ausrüstungen interessierte, wir aber mehr den Wohnmobilen nachgehen wollten. Wir vereinbarten uns zum Mittagessen im Ausstellungsrestaurant zu treffen. Viele Fahrzeuge weckten unsere Träume, doch mussten wir überall feststellen, dass sie für Rollstuhlfahrer schlicht ungeeignet waren. Ausserdem gab es kaum Fahrzeuge mit automatischem Getriebe und dies war (und ist) bei uns nun mal eine zwingende Bedingung.

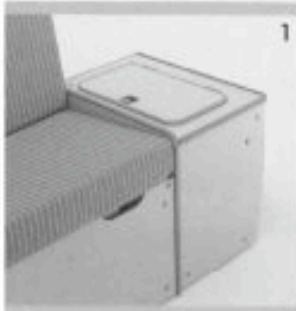
Wie vereinbart trafen wir uns zum Mittagessen. Während des Essens erwähnte Christian fast so nebenbei, dass er an einem Stand einen VW-Bus mit Aufstelldach gesehen hätte. Nach dem Essen machten wir uns natürlich sofort auf die Suche des von Christian beschriebenen Standes und wir fanden ihn tatsächlich! Vor uns stand nun ein VW-Bus, möbliert und mit einem Aufstelldach ausgerüstet. Die nähere Betrachtung zeigte, dass der Bus auch ein automatisches Getriebe hatte - also genau was wir suchten.



Wir strichen um das Fahrzeug wie eine Katze um den heissen Brei und waren dabei nicht alleine. Auch ein Herr schien sich intensiv für dieses Auto zu interessieren. Wir konnten mit unseren bescheidenen Auto-Kenntnissen keine Stolpersteine, keine sichtbaren Mängel finden. Endlich fand der Verkäufer Zeit für uns (unser „Gegner“ begutachtete noch immer) und wir konnten ihm ein paar Fragen zu Fahrzeug und Ausrüstung stellen. Gemäss seinen Aussagen handelte es sich um ein Occasions-Fahrzeug das sie, die Firma Rüfenacht in Thun-Gwatt eingekauft hatten, um die bei ihnen am Lager befindlichen „Mosaik“-Bausätze von Westfalia zu verwerten. Der VW-Bus-T2 Sport (2.1L, 88 PS); Farbe blau; Model 1991 fuhr bis anhin nur auf dem Militärgelände in Thun umher und hatte 41'000 km auf dem Tachometer. Dadurch war der Bus noch gar nie offiziell in Verkehr gesetzt worden. Das Auto machte auf uns einen tadellos gepfegten Eindruck. Die Möbel und Geräte waren nach Aussage neu und wir konnten auch nicht die geringsten Flecken oder Schäden entdecken. Das Fahrzeug stand, soweit wir in der Lage waren dies zu beurteilen, in einem neuwertigen Zustand vor uns.



Mosaik-Möbel und -Dächer sind präzise auf die Maße des Volkswagen Kastenwagens und Kombis gefertigt. Umständliche Anpaßarbeiten entfallen! Ein Beispiel: Der komplette Ausbau eines VW Kombis zum fertigen Mosaik-Joker kann beim Händler in zwei bis drei Tagen erfolgen!



1

1 Der seitliche Staukasten im Joker ist mit einem Fassungsvermögen von 70 Liter ideal für Konserven, Schuhe und andere sperrige Dinge, die Sie aber schnell zur Hand haben müssen. Der Einbau erfolgt links neben der zweisitzigen Polster-Sitzbank.



2



3

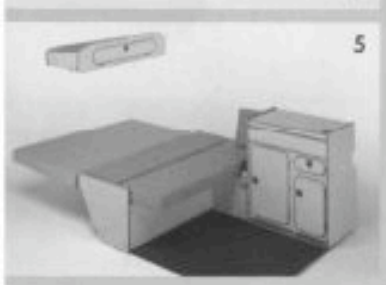
2 Der 89 x 54 x 35 cm messende kurze Kleiderschrank ist für den Einbau in Verbindung mit der dreisitzigen Polster-Sitzbank vorgesehen. Eine große Seitenklappe garantiert den mühelosen Zugriff auf Jacketts, Kleider oder Wäsche. Zusätzlich stehen zwei offene Fächer zur Verfügung.

3 Für Mosaik-Joker mit zweisitziger Polster-Sitzbank ist der lange Kleiderschrank mit den Außenabmessungen 90 x 52 x 35 cm konzipiert. Der Kleiderschrank mit einem Spiegel in der Tür ist von vorn zugänglich, die drei Wäschefächer lassen sich bei geöffneter Heckklappe von außen ebenso mühelos erreichen wie beim Wohnen vom Innenraum aus.



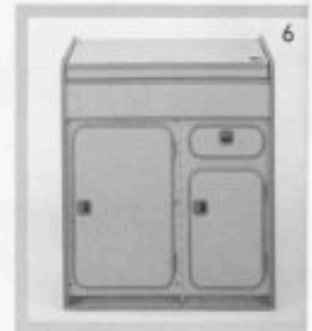
4

4 Der Dach-Staukasten ist für alle Mosaik-Joker mit original Stahlblech-Dach oder einem Westfalia-Aufstell- oder -Hochdach der ideale Stauraum für Wäsche, Reiselektüre, Vorrate und vieles mehr für die mobile Freizeit.



5

5 Mosaik-Joker mit dreisitziger Polster-Sitzbank: Die Ausstattungsvariante mit einer besonders breiten Liegefläche.



6

13 Mosaik-Joker mit dreisitziger Polster-Sitzbank und kurzem Kleiderschrank: Die ideale Kombination, wenn während der Wache auch einmal fünf Personen mitfahren sollen oder zum Schlafen ein breiteres Bett gewünscht wird.

14 Die Bodenplatte von Westfalia ist die Gewähr für Ihre Sicherheit: Geprüfte Materialien und Befestigungspunkte garantieren die gute Verankerung aller Einbauteile. Serienmäßig hat der 17 mm dicke Sperrholzboden eine leicht zu reinigende PVC-Auflage; auf Wunsch kann der Mosaik-Joker zusätzlich mit einem herausnehmbaren Velours-Teppichboden ausgestattet werden.



13

14

Der „Mosaik“-Bausatz für VW-T2 Modelle umfasste neben einem Aufstell- oder Hochdach, zwei Doppelbetten, einen funktionalen Küchenblock mit fliessendem Wasser, einem Kühlschrank und einer Gasanlage, einer Standheizung, Frisch- und Abwassertank, Isolierfenster aus Akrylglas gegen Kälte und Hitze und viel Stauraum. Dies alles machte den VW-Bus zu einem vollwertigen Wohnmobil, das nicht mehr Platz braucht als ein durchschnittlicher Personenwagen.



Das Bewusstsein in diesem Auto genau das gefundene zu haben was wir suchten, setzte uns massiv unter Druck. Auf der anderen Seite stand der Preis, der uns doch etwas Sorgen bereitete und wir so spontan nicht wussten wie wir das Geld aufbringen sollten. Nach einem längeren Gespräch mit dem Verkäufer konnten wir wenigstens ein „Vorkaufrecht“ mit einer Bedenkfrist aushandeln. Somit hatten wir den noch immer um das Fahrzeug schleichenden Gegner ausgeschaltet.

Hätten wir ein Handy gehabt, wäre es ein Leichtes gewesen Christian anzurufen und ihn den Zustand des Fahrzeuges beurteilen lassen. Es gab noch eine Zeit vor den Handys (also spätes Mittelalter) und wir waren gezwungen Christian und Claudia auf dem grossen Ausstellungsgelände zu suchen. Das war wie die Suche nach einer Nadel im Heuhaufen. Sie konnten überall sein. Sie konnten sich in oder auch hinter einem Wohnwagen befinden – wir fanden sie jedenfalls nicht. Nach längerem Suchen gaben wir auf und kehrten zurück an den Stand, wo wir unser Traumfahrzeug entdeckt hatten. Noch nie habe ich in so kurzer Zeit so viel Geld ausgegeben!

Nach einem erneuten Gespräch mit dem Verkäufer entschlossen wir uns einen Vorvertrag abzuschliessen um etwas Zeit zu gewinnen die Finanzierungsfrage zu klären. Mit dem Vertrag in der Tasche machten wir uns auf den Weg zum Auto von Christian, um die Rückreise ins Bündnerland anzutreten. Auf der Heimfahrt versuche ich dann vorsichtig auf das Thema zu kommen. Christian aber noch sofort Lunte und fragte ob wir den Bus nun gekauft hätten. Natürlich haben wir! Und wir freuten uns schon auf die erste Fahrt mit Übernachtung in **unserem** Wohnmobil.

Technische Daten:

Hubraum	2'109 ccm
Leistung	74 PS
Leergewicht	1'750 kg
Nutzlast	760 kg.
Gesamtgewicht	2'510 kg.
I. Inverkehrsetzung	02.1994.

Vorerst aber galt es noch verschiedene Fragen zu klären: Als Erstes musste die Garagenhöhe nochmals ausgemessen werden. Dann war die Finanzierung zu regeln. Und nicht zuletzt musste abgeklärt werden, wie das Auto auf Handbetrieb umgebaut werden kann. Mit dem Kostenvoranschlag der Firma Bolliger in Nottwil musste ein Gesuch um Kostenübernahme der behinderungsbedingten Anpassungen an die Invalidenversicherung eingereicht werden. Als nächstes musste der Bus in Thun abgeholt und nach Nottwil überführt werden. Dies konnte ich mit einem unserer Luzernerfreunde, Ferdi Rigert, erledigen indem ich ihn in Kriens abholte und er dann den Bus von Thun nach Nottwil fuhr.



Dies alles geschah in den letzten Wochen des Jahres 1993. Schliesslich wollten wir im Frühling mit der ersten Wärme auch unsere ersten Reisen unternehmen. Auf die Verfügung der Versicherung zur Kostenübernahme konnten wir nicht warten um Bolliger den Auftrag für den Umbau zu geben. Wir waren geblendet von einer naiven Zuversicht und der Freude auf unseren Camper.

Ende März 1994 war es soweit: der Umbau war fertig, der Bus stand in Nottwil fahrbereit. Wir fuhren mit dem Subaru nach Nottwil wo wir unseren Bus übernehmen konnten. Die ersten Kilometer war es ein eigenartiges Gefühl am Steuer eines so grossen Fahrzeuges zu sitzen. Bald aber genoss ich aus dieser erhöhten Position einen besseren Überblick über die Strasse zu haben als in einem Personenwagen.

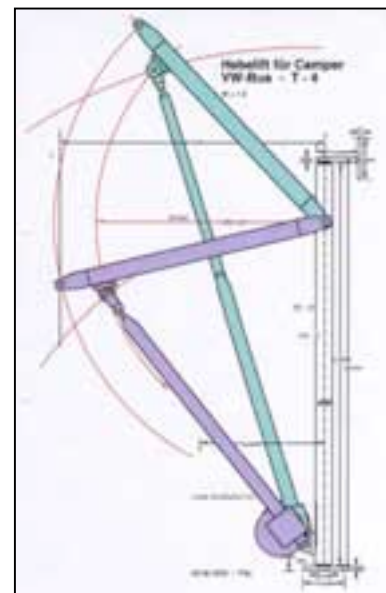




Wir konnten das Abholen des Wohnmobils gleich mit zwei Anlässen verbinden. Am Freitag fand in Emmenbrücke eine Generalversammlung statt an welcher wir teilnehmen wollten, und am Samstag hatten wir mit dem Jodlerclub einen Auftritt in Wald / ZH. So hatten wir gleich zwei Gelegenheiten unser Homemobil „einzuschlafen“. Nur hätten wir nur gerne etwas wärmer gehabt. Da der Bus aber mit einer Heizung ausgerüstet war, schien uns das Vorhaben auch bei tiefen Temperaturen kein Problem. Nur hatten wir nicht bedacht, dass die Heizung noch nie in Betrieb war und die ersten Betriebsstunden erste einmal richtig gestunken hatte. So beschränkten wir das Heizen auf das Nötigste, das heisst am Abend zum Ausziehen und am Morgen zum Ankleiden. Die Nacht in Emmenbrücke, die wir auf dem Parkplatz eines Restaurants verbrachten, war wohl die kälteste die wir auch in all den bisherigen Camperjahren erlebt hatten. Am Morgen mussten wir erst tüchtig die Scheiben vom Eis frei kratzen, bevor wir zur Weiterfahrt starten konnten. Die Nacht in Wald war dann etwas weniger kalt dafür umso lauter. Auch hier schliefen wir auf dem Parkplatz eines Restaurants, allerdings jenes in welchem wir unseren Auftritt hatten. Das heisst auch, dass wir fast zu den letzten Gästen gehörten um weniger lang in unserm Schlaf gestört zu werden. Wir schliefen aber an beiden Orten trotz der grimmigen Kälte in unserem Wohnmobil herrlich.

Nun hatten wir unser mobiles Ferienhaus endlich zu Hause und die Reisen konnten beginnen. Bald aber mussten wir feststellen, dass das Ein- und Aussteigen im Wohnbereich für Cornelia erheblich anstrengend war. Sie musste, wie im Bus von Kurt, erst vom Rollstuhl einen Transfer auf den Boden des Busses machen, dann musste ich den Rollstuhl hinein geben und zu guter Letzt musste sie wieder in den Rollstuhl turnen. Dies waren immer sehr kräfteaubende Manöver. Wir mussten also nach einem Weg suchen, wie wir uns diese mehrmals täglich notwendigen Übungen erleichtern konnten.

Die Lösung lag in einem Hebelkran. Nachdem ich die Idee erst mal auf Papier gebracht hatte, fand ich in Hirsch Vollenweider ein Genie, der meine Vorstellungen so umsetzen konnte damit wir ein funktionelles und einfaches Hilfsmittel hatten. Ein Elektrospindelmotor sorgte dafür, dass der Arm, an welchem ein Querbügel befestigt war, gehoben und gesenkt werden konnte. An diesem Bügel wurden Schnüre befestigt, an denen der Rollstuhl (und damit sie) aufgehängt war. Das Ganze musste natürlich in der Horizontalen geschwenkt werden können. Mit diesem Gerät war es nicht nur möglich dass Cornelia relativ bequem ein- und aussteigen konnte. Mit angepassten Schnüren wurde auch der Mini-Trac in den Bus gehoben. Dadurch konnten wir das mitführen der Ladeschienen einsparen und so Platz gewinnen. In den folgenden Jahren kamen immer weitere Anpassungen und Verbesserungen dazu. Damit wir das Hubdach leichter heben konnten mussten Gasdruckfedern eingebaut werden. So reichte nach dem Ausklinken ein leichter Druck und das Dach hob sich von selber. Zum Schliessen brauchte ich nur mein Gewicht an ein am Dach befestigtes Seil hängen und das Dach liess sich wieder runter ziehen.



Ein der ersten Anschaffungen war auch eine Markise die uns nicht nur Schutz gegen zu viel Sonne bot, sondern uns auch als trockener Unterstand diente wenn es einmal regnete. Zur Erstausrüstung gehörte auch ein Veloträger, der an der Keckklappe montiert war. Der Veloträger nützte uns natürlich nichts, doch konnte man darauf eine Materialbox montieren in welcher neben der Werkzeugkiste auch Ersatzräder, Schläuche und diverses Kleinmaterial Platz fand.



Die Box mit einem kompletten Werkzeugsatz wurde angeschafft nachdem wir innerhalb von zwei Wochen fünf Rollstuhlräder reparieren mussten und weder Werkzeug noch Ersatzmaterial mit uns hatten. Aus Schaden wird man klug!

Weil über Nacht immer ein Rollstuhl und der Mini-Trac draussen bleiben mussten, wurde die Materialkiste mit einem „Vorhang“ ergänzt der dem darunter

gestelltem Material Schutz gegen Nässe gab. Der umgenutzte Veloträger bot aber auch Platz für steckbare Kunststoffmatten, die wir vor dem Bus auslegen konnten wenn der Boden wegen Nässe oder Sand zu weich war. Dies sind nur ein paar der wichtigsten Verbesserungen oder Anpassungen die wir im Verlauf der Jahre vornahmen. Mit einem Camper verhält es sich wie mit einem alten Haus oder einem Maisäss: man findet immer wieder etwas woran noch gebastelt werden kann!

Viele tolle Erlebnisse und Begegnungen wurden dank unserem mobilen Chalet möglich. Mehrheitlich hatten wir auch keine Probleme. Allerdings hatte der Bus eine Macke, der wir lange nicht auf die Spur kamen und die letztlich einiges Geld verschlungen hatte. Nicht sehr oft, aber immer wieder ging der Motor aus und konnte erst nach einer Wartezeit von 15 bis 30 Minuten wieder an seine eigentliche Aufgabe erinnert werden. Der Fehler trat bei trockenem oder nassem Wetter auf, bei Kälte oder Wärme, nach langer Fahrt oder kurz nach dem Start, mitten im Kreiseln oder in voller Fahrt auf der Autobahn, auf einer abgelegenen Naturstrasse oder direkt neben einem Zollbeamten (mit 10 Karton Wein im Heck – direkt über dem Motor). Wir verzichteten dankend das auf das wiederholte Angebot der Zollbeamten einen Pannendienst zu rufen. Ich weiss nicht wie die Beamten reagiert hätten, wenn der Mechaniker vor ihren Augen erst die Weinkartons ausladen hätte müssen, bevor er sich hätte dem Problem des Motors widmen können. Nach 30 Minuten startete er auch wieder ohne technische Hilfe, nur mit Geduld, als hätte er nie etwas anderes gekannt.



Verschiedene Garagen mit unterschiedlichen Mechanikern in mehreren Ländern befassten sich schon mit dem Problem. Es wurden Schläuche ausgewechselt, Verteiler und Relais ersetzt, Benzinpumpe wiederholt ein- und ausgebaut und sogar die ganze Elektroniksteuerung ausgewechselt. Immer waren die Fachleute der Überzeugung jetzt den Fehler gefunden zu haben, doch wollte unser Bus einfach nicht verstehen, dass seine Krankheit diesmal endgültig geheilt war. Erst nachdem wir uns entschlossen hatten den Bus zu ersetzen, traf mein Bruder Walter mit einem alten Mechaniker einer VW-Vertretung zusammen und kam mit ihm auf unser chronisches Problem zu sprechen. Der erfahrene Mann erinnerte sich dann daran einer ähnlichen Schwierigkeit auch schon begegnet zu sein und gab Walter den Tipp ein bestimmtes Kabel zu ersetzen. Walter bestellte das Kabel, ersetzte es und seither gab es keine Probleme mehr! Das Kabel hatte nur ein paar wenige Franken gekostet!

Die Liste der Ziele die wir in den Jahren mit unserem VW-T2 anfahren ist lang. Ich möchte mich hier auf die Aufzählung der grösseren Reisen beschränken:

1994	Thüringen / Sachsen / Baden-Würthenberg
1995	Oberösterreich / Wien / Neusiedlersee
1996	Toscana
1996	Elsass
1997	Dem Rhein entlang bis Koblenz
1997	Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur
1998	Toscana
1999	Camarque
1999	Mosel

Sechs Jahre und rund 50'000 km waren wir mit unserem T2 unterwegs. Nicht nur auf Ferienreisen, sondern auch manches Wochenende, wenn wir bei Freunden zu Besuch waren, war unser „Büssli“ unser Hotel. Auch während der letzten zwei Jahre meiner Ausbildung war er unsere Unterkunft. Während ich in den Kurswochen in Brugg die Schulbank drückte, sass Cornelia im oder vor dem Bus auf dem Campingplatz von Zurzach oder machte mit Roshan Touren in der näheren Umgebung. Täglich pendelte ich zwischen Brugg und Zurzach und so konnte ich den Abend mit Cornelia und Roshan verbringen statt in einem anonymen Hotel in einem Zimmer zu versauern.



Nachdem der Entschluss fest stand für unser „Büssli“ eine würdigen Nachfolge zu finden, mussten wir natürlich auch Überlegungen über seinen Verkauf anstellen. Wir starteten eine erste Serie von Inseraten in zwei Zeitschriften. Während auf das eine Inserat gar keine Reaktion kam, meldeten sich doch auf das andere zwei Interessenten. Während sich der Eine nicht wieder hören liess, erkundigte sich der Andere primär nach der Möglichkeit den Bus mieten zu können. Walter Köpfler wollte mit seiner Frau eine Reise nach Schweden unternehmen, konnte sich aber nicht für einen Kauf entscheiden.



So liessen wir diese Möglichkeit noch offen und vermieteten ihm das Auto mit sämtlichem Inhalt. Nach drei Wochen brachte er uns den Bus wieder zurück, allerdings mit einer verbogenen und behelfsmässig mit Bändern zusammengeschnürten Markise. Was war der Grund für den Schaden? Sie wurden in Schweden auf einem Campingplatz von einem plötzlichen Unwetter „überfallen“ wobei der Wind unter das vermutlich zu wenig gesicherte Sonnendach griff und es einfach überdrehte und auf das Autodach legte. Die Folge waren verbogene Arme und ein gebrochenes Gelenk. Dies bedeutete, dass nur

noch ein Ersatz den Schaden beheben konnte. Mit der Versicherung konnten wir den finanziellen Schaden regeln. Walter entschloss sich aber auf den Kauf zu verzichten um allenfalls einen neuen Bus anzuschaffen.

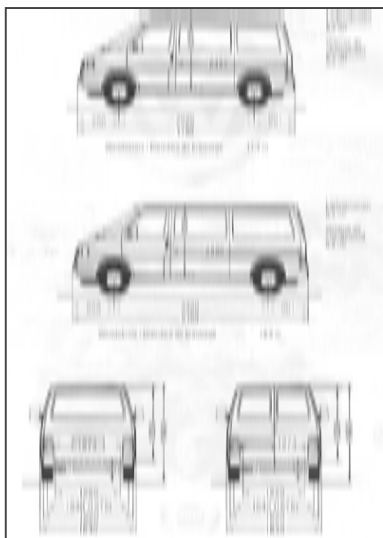
Wir schrieben ihn abermals aus und erhielten bald einen Anruf von Peter Schaufelberger. Nachdem ich ihm den Bus und seinen Zustand am Telefon so gut es möglich war beschrieben hatte, wollte er ihn noch am gleichen Tag besichtigen. So fuhr er mit seiner Frau Angela am gleichen Abend noch von Aarau nach Zizers. Zuerst unterzog er den Bus einer intensiven „Sichtkontrolle“, wobei nicht zu übersehen war, dass Peter etwas von Autos verstand. Sein Augenmerk lag weniger auf der Inneneinrichtung sondern auf dem mechanischen Zustand des Fahrzeuges, insbesondere suchte er nach Rost. Unser „Büssli“ hielt aber seinen kritischen Begutachtungen stand und wir machten noch eine Probefahrt. Danach stand sein Entschluss fest: Er hätte das Auto gleich mitgenommen, wenn dies möglich gewesen wäre. Wir einigten uns schnell auf den Preis und setzten uns gleich an den Computer um den Kaufvertrag aufzusetzen.

Dass der Verkauf so schnell vonstatten gehen könnte hätten wir nicht gedacht. Vor allem nach dem ersten Versuch mit dem bescheidenen Echo. Doch schienen Peter und Angela genau so etwas gesucht zu haben - so wie wir vor sechs Jahren. Nun hiess es von unserem „Büssli“ Abschied zu nehmen. Weil wir ohnehin nach Aarau mussten, brachten wir ihm das Auto und überliessen es ihm mit einer kleinen Träne in den Augen.



2. Generation, VW-Bus T4

Weil mir das Gehen mit Stöcken und Gehapparaten immer mehr Mühe bereitete und Cornelia auch vermehrt Schwierigkeiten hatte sich in den Bus hoch zu ziehen, begannen wir uns allmählich mit dem Gedanken zu befassen den Bus in absehbarer Zeit zu ersetzen. Mir bereitete vor allem zunehmend Mühe, nach dem Einladen von Mini-Trac und der Rollstühle um den Bus zu gehen und auf der Fahrerseite einzusteigen. Hinten einzusteigen und im Bus nach vorne zu gehen war nicht möglich, weil der Platz im Bus mit einem Mini-Trac, zwei Rollstühlen und einem Hund komplett belegt war. Ausserdem konnte nur der Beifahrersitz gedreht werden und da sass jeweils Cornelia



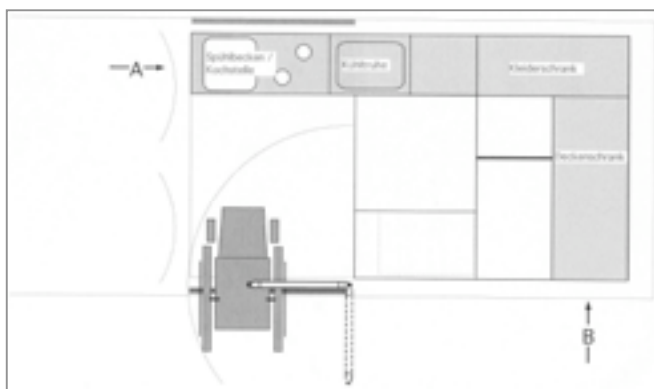
Wir begannen also abermals den Markt abzusuchen und nach möglichen Fahrzeugen Ausschau zu halten. Aus den Erfahrungen der vergangenen Jahre kamen wir zum Schluss, dass es den für uns absolut geeigneten Camper auf dem Markt nicht gab. Es kam also nur eine individuelle Lösung in Frage, eine Lösung das Basisfahrzeug zu kaufen und es durch einen Spezialisten ausbauen zu lassen. Von der Idee eines Selbstausbaues verabschiedeten wir uns schon lange, da wir vermutlich zu viele Kompromisse an die Qualität hätten machen müssen. Jedenfalls war dies eine Beobachtung, dass die meisten die ihren Camper selber ausgebaut haben, immer wieder

der Kämpfe mit der Technik hatten. Der Selbstbau ist nur geeignet für jene, die gerne permanent mit der Werkzeugkiste leben – und dazu gehöre ich nicht auch wenn ich gerne bastle. Ausserdem hätte ich vieles aus technischen oder körperlichen Gründen nicht selber machen können und die Hilfe Dritter benötigt.

Wir suchten alles ab, was der Markt an möglichen Fahrzeugen anbot. Das primäre Problem war die zwingende Bedingung des automatischen Getriebes. Hier konnten nur VW und Mercedes mitmachen, wobei bei Mercedes nur das Modell „Vito“ in Frage kam, der aber noch weniger Platz bot als unser T2-Büssli. Eine Alternative wäre allenfalls noch der „Sprinter“ gewesen. Der aber war zu gross und konnte nicht bei uns in die Garage gestellt werden. So landeten wir wieder bei VW mit dem Model „Caravelle“. Die Tatsache, dass VW-T4 im Angebot eine Variante mit langem Radstand (3'320mm) hatte war für uns ein zusätzliches Argument uns für den VW-Bus zu entscheiden. Ein weiterer Vorteil von VW-T4 war, dass er mit zwei Schiebetüren erhältlich war. Der Grund lag darin, dass ich gerne den hinteren Einstieg auf der Fahrerseite gehabt hätte weil ich damit, sollte die Einladevorrichtung einmal nicht funktionieren, ohne ums Auto herum zu gehen, die Möglichkeit hätte, vorne beim Steuer einzusteigen. Ein willkommener Nebeneffekt der zweiten Türe auf der Beifahrerseite war, dass man einfacher an Abwassertank, Campingtoilette und an die Schrankrückseiten gelangen konnte.

Technische Daten:

Hubraum	ccm
Leistung	PS
Leergewicht	kg
Nutzlast	kg.
Gesamtgewicht	kg.
1. Inverkehrsetzung	

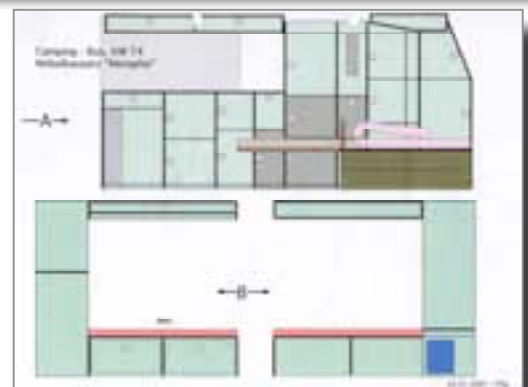


Dann konnten wir uns mit den ersten Überlegungen zum Innenausbau befassen. Verschiedene Kataloge wurden zu Rate gezogen bevor die ersten Ideen zu Papier gebracht wurden. Vor allem aber versuchte ich unsere Erfahrungen mit dem „Büssli“ einfließen zu lassen. Dabei galt es nicht nur festzuhalten was verbesserungsfähig war, sondern auch was als gut zu bezeichnen war. Als die ersten Vorstellvorstellungen in Zeichnungen festgehalten waren, mussten Betriebe gesucht werden die in der Lage waren, die Ideen zu einem vernünftigen Preis umzusetzen. Unter anderem



besuchten wir auch die Firma Kaiser in Stans. Was wir dort zu sehen bekamen war schlicht die Spitze handwerklicher Verarbeitung. Herr Kaiser setzte sich auch interessiert mit unseren Fragen auseinander und suchte nach kreativen Lösungen. Es war gut zu sehen, dass er über eine grosse Erfahrung im individuellen Ausbau von Wohnmobilen hatte. Die hohe Qualität aber hatte seinen Preis. Der lag in einem Niveau, das wir uns noch leisten konnten.

Verschiedene andere Firmen fühlten sich offensichtlich der Aufgabe nicht gewachsen. Während die Einen weder eine Rückmeldung machten noch einen Kostenvoranschlag schickten, waren andere wenigsten so ehrlich zu sagen, dass sie nicht in der Lage waren, den Ausbau wunschgemäss auszuführen. Letztlich stiessen wir - ich weiss nicht mehr wie - auf die Adresse von Funmobil in Konstanz. Wir meldeten uns zu einem Besuch und fuhren zu einer Besprechung in den Betrieb. Uns erwartete dort ein einfacher Einmann-Garagenbetrieb mit einer gut eingerichteten Schreinerei-Abteilung. Auf alle Fragen wusste Herr Heckler nach kurzem Nachdenken oder Nachfragen eine Antwort. Wir fassten schnell Vertrauen und blieben mit Herr Heckler, der vor Ideen sprühte, in Kontakt. Die Offerte überraschte uns nicht schlecht: sie lag doch fast bei der Hälfte des Preises von Kaiser, der alle Möbel speziell angefertigt hätte. Ein wesentlicher Grund lag darin, dass Herr Heckler bei Reimo einen Bausatz für rechtsgesteuerte Fahrzeuge (rechtsseitige Möblierung) mit langem Radstand finden konnte. Eigenartig, dass die Schweizerfirmen dieses Modell in den Reimo-Katalogen nicht gefunden haben!?! Sie wären so mit Sicherheit auch günstiger gewesen.



Parallel zum planen des Innausbaus aber musste auch der Bus auf unsere Bedürfnisse umgebaut werden. Als Erstes fuhren wir zu Herr Bolliger, der inzwischen seine Firma in „Paramobil AG“ umbenannt hatte. Wir kannten ihn und seine Arbeitsweise schon von mehreren Autoumbauten. Praktisch alle unsere Autos waren bei ihm in der Werkstatt und wir waren mit seinen Leistungen stets zufrieden. Wie aus den ersten Skizzen ersichtlich, planten wir anfänglich wieder einen Hebekran zu bauen, wie wir ihn für den T2 selber konstruiert hatten. Herr Bolliger zeigte uns jedoch eine Lösung mit einer Unterflur-Hebebühne, auch Kassettenlift genannt. Die optimale Lösung für den freien Zugang zum Fahrerraum. Da der Lift nicht im Fahrzeuginnern sondern unter dem Boden eingebaut wurde, behielt das Fahrzeug den bestehenden Innenraum. Gegenüber unserer Lösung konnte so auf das Einfädeln und festmachen der Schnüre verzichtet werden. Man musste auf die Bühne stehen und sich hoch heben lassen.



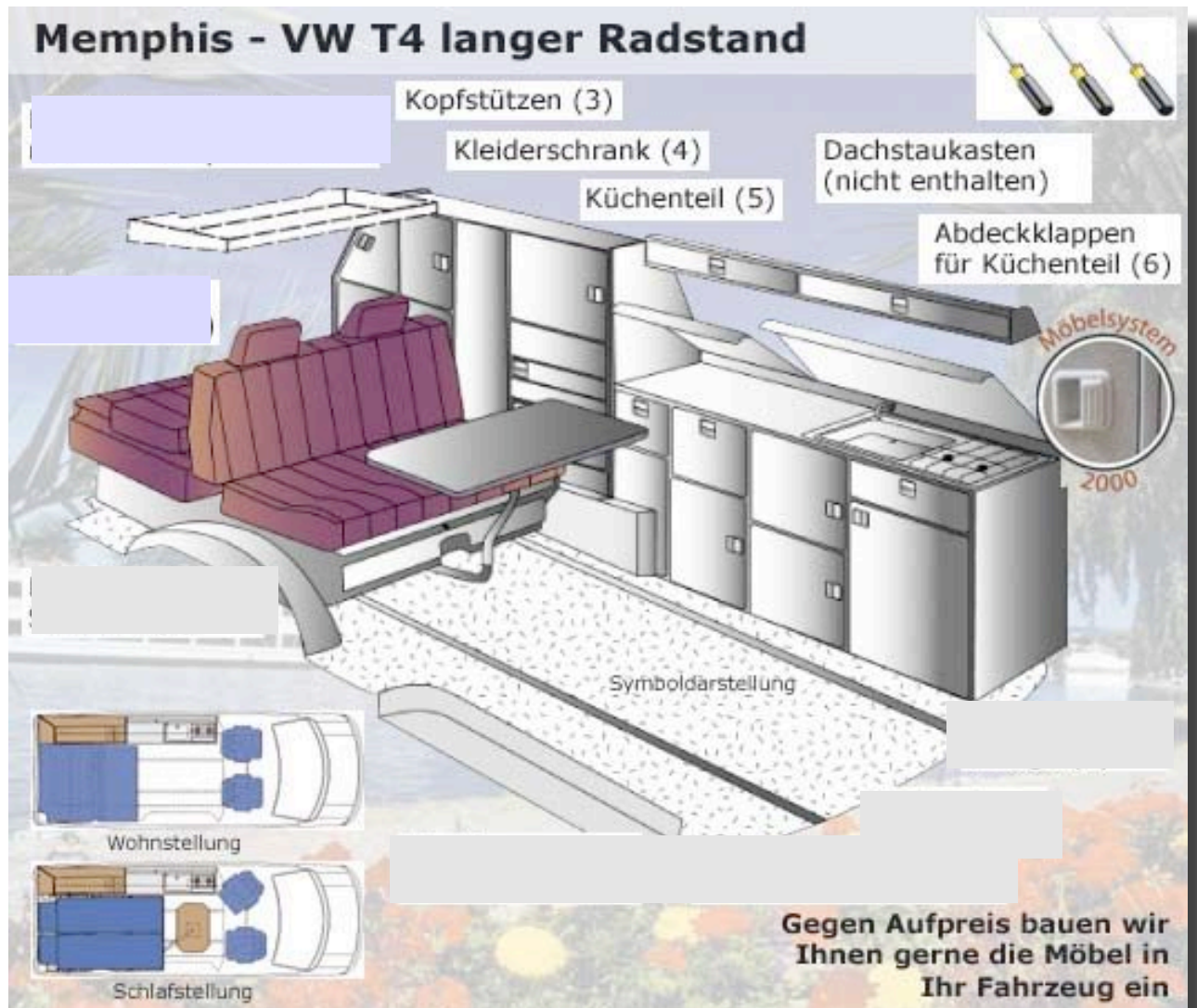
In Bezug auf die Bedienung von Gas und Bremse gab es inzwischen auch technische Fortschritte. Seit wenigen Jahren gab es einen elektronischen Gasring. Der Vorteil lag oder liegt vor allem darin, dass er viel leichter zu bedienen war als der mechanische. Wir erörterten die Vor- und Nachteile der zwei Lösungen. Letzt-

lich entschieden wir uns für die uns bekannte und technisch sichere Variante. Dies nicht zuletzt weil wir keine Fussgänger bei uns hatten, die das Auto fahren konnten, sollte die Elektronik einmal ausfallen. Herr Bolliger bestätigte uns, dass die Elektronik wohl selten, aber dennoch gelegentlich an Kinderkrankheiten litt. Mit dem Risiko irgendwo im spanischen Hinterland einen Elektronikausfall zu haben, wollten und konnten wir nicht leben.

Technische Daten:	
Tragfähigkeit	300 kg
Grösse der Plattform	800 x 1100 mm
Eigengewicht	ca. 140 kg
Absenkezeit	ca. 8 sek.
Hebezeit	ca. 6 sek.
Ein- / Ausfahren	ca. 12 sek.
Antrieb	Heben/Senken: Elektrohydraulisch 12V Aus/Einfahren: Zahnstangenantrieb 12 V
Steuerung	Über Kabelfernbedienung



Noch im Herbst konnten wir unseren neuen Bus in Nottwil abholen und nach Konstanz zu Herrn Heckler bringen, der somit den ganzen Winter für den Innenausbau zur Verfügung hatte. Zweimal fuhren wir nach Konstanz um den Stand der Arbeiten zu verfolgen und mit Herr Heckler aufgetretene Fragen zu klären. Das Ergebnis zeigt, dass dieser Aufwand zu treiben, sich lohnte.



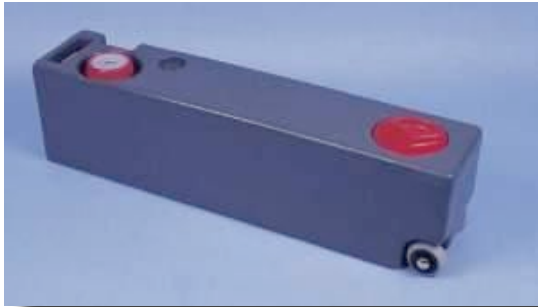
Als Grundlage diente der Möbelbausatz „Memphis“ von Reimo für VW-T4 mit langem Radstand und für rechtsseitigen Einbau. Einzelne der Elemente musste durch Herr Heckler abgeändert oder weggelassen werden. Auch die Reihenfolge der Möbel mussten umgestellt werden damit der Einbau auch unseren Vorstellungen von Praktikabilität entsprach, was auch eine, der veränderten Einteilung der Schränke entsprechende Abdeckplatte erforderte.

Zur eingebauten Technik gehörten:

- Spüle-Kocher-Kombination mit Piezozünder
- 40 Liter Kompressor-Einbaukühlbox
- Trumatic-Gasheizung (Leistung 2'400 W)
- Kontroll- und Sicherungspanel
- Ladegerät umschaltbar für Gel- und Bleibatterien
- Frischwassertank 49 Liter
- Abwasserkanister 16 Liter
- Thetford Porta Potti 345
- Markise 2.8 Meter

Der Bettteil musste gänzlich anders gestaltet werden, weil wir nicht in der Lage waren die Sitzbank zu verschieben. Ausserdem war uns der Platz wichtiger als Stauraum zu nutzen wie als Sitzgelegenheit, da wir ohnehin weitere Personen mitführen werden. Anstelle des im Bausatz vorgesehenen Sitzbankmoduls wurde eine fest montierte Abdeckplatte mit zwei Schubladen eingebaut. Nach hinten entstanden zwei offene Stauräume. Mit einer faltbaren Abdeckplatte, die in der Mitte angestützt werden musste, entstand die Grundplatte für das Bett auf welche eine 8cm dicke Schaumstoffmatratze gelegt wurde. Die Matratze wurde nach der Anpassung auf das genaue Mass durch einen neben der Funmobil liegenden Sattlereibetrieb überzogen.

Technische Angaben zu den Geräten:



*Reimo **Frischwassertank** VW T4, ab Bj. 7/90 49 l Inhalt. Der von REIMO speziell entwickelte Frischwassertank passt optimal in die Miami-Einrichtung. Montage unterhalb des Heckkleiderschranks. Dank eingearbeitetem Griff und Rollen lässt sich der Tank problemlos entnehmen und transportieren. Mit Reinigungsöffnung Ø130 mm. Öffnung für Tauchpumpe vorgesehen.*



Trumatic-Gasheizung

Gasart: Flüssiggas (Propan/Butan)

Betriebsdruck:
30 oder 50 mbar (siehe Fabrikschild)

Nennwärmeleistung:
Volllast: 2400 W; Teillast: 1200 W

Gasverbrauch:
Volllast: 200 g/h; Teillast: 100 g/h

Luftfördermenge:
Volllast: ca. 78 m³/h; Teillast: ca. 49 m³/h

Stromaufnahme bei 12 V
Volllast: 1,1 A; Teillast: 0,6 A

Ruhestromaufnahme:
0,01 A

Gewicht:
ca. 4,7 kg



Thetford Porta Potti 345

- 15,0 Ltr. Frischwassertank
- 12,0 Ltr. Abwassertank
- Kolbenpumpe
- Magnet-Füllstandsanzeige
- neuartiges Tankverbindungssystem
- einzigartiger integrierter Ausgussstutzen
- Maße: H 338 x B 379 x T 419



CoolMatic CB-40 WAECO

Bruttoinhalt: ca. 40 Liter

Anschlussspannung: 12/24 Volt DC

Mittlere Leistungsaufnahme: 45 Watt

Temperaturbereich: Von Normalkühlung bis Tiefkühlung

Isolierung: 40 mm Polyurethan-Vollausschäumung

System: Abnehmbares Kühlaggregat (1,5 m Zuleitung), vollhermetischer Danfoss BD35F-Kompressor mit integrierter Steuerelektronik, Unterspannungsschutz, elektronische Sicherung / automatischer Verpolungsschutz, dreiseitiger statisch belüfteter Drahtrohrkondensator auf einer Bodenplatte montiert, eingeschäumter Alu-Rollbond-Verdampfer (nicht sichtbar)

Material: Aussenbehälter verzinktes Stahlblech, Innenbehälter Edelstahl, Bodenteil stossfester Kunststoff

Gewicht: ca. 20,0 kg



Die *Omnistor 5000* ist sehr einfach zu bedienen. Das eingebaute Kurbelgetriebe wird mit der mitgelieferten, telekopierbaren Handkurbel bedient. Beim Ausfahren entriegelt sich die Frontleiste automatisch. Ein falsches Aufrollen ist dank der eingebauten Endbegrenzung unmöglich. Im geschlossenen Zustand sind die Stützfüße komplett verborgen. Nach dem Öffnen klappt man die, in die Frontleiste integrierten Stützfüße aus. Danach stellt man nur noch die gewünschte Höhe ein (mit Quick Lock Systems) und...fertig!



Automatisches Ladegerät 12V 10A

Preiswertes 10 Ampere Automatik-Ladegerät

Maße: für Blei-/ Gelbatterien von 50–120 Ah.

Maße: B 160 x H 105 x T 200 mm.

Gewicht: 3,8 kg.

Am **06.03.2001** war es soweit! Wir konnten in Konstanz unseren Traumwagen abholen. Herr Heckler erläuterte uns noch verschiedene technische Details bevor wir uns Richtung Schweizer Grenze aufmachten. Natürlich musste das Fahrzeug, resp. der Innenausbau aus Deutschland aus- und in die Schweiz eingeführt werden. Dies vor allem damit wir die Rückerstattung der deutschen Mehrwertsteuer geltend machen konnten. Noch ein administrativer Aufenthalt am Zoll und wir waren unterwegs Richtung Heimat.

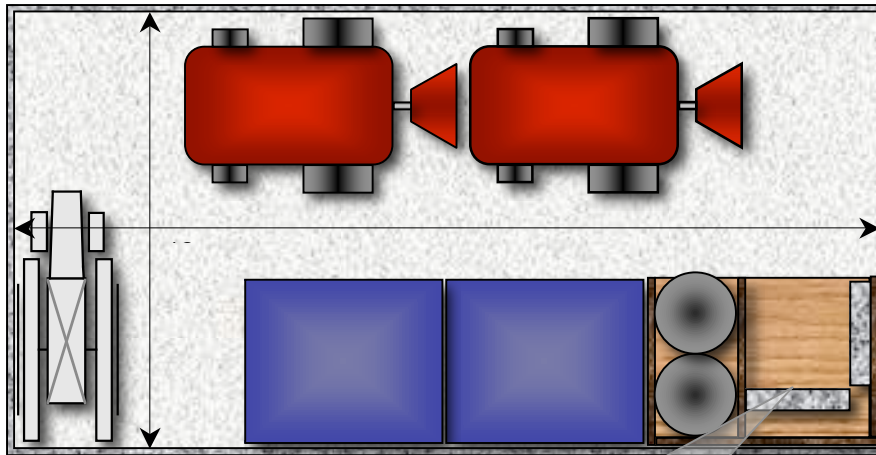
Da wir beabsichtigten ab Mitte April für vier Wochen nach Spanien (Andalusien) zu fahren, mussten wir uns allmählich mit den Vorbereitungen unseres neuen fahrenden Ferienheimes befassen. Es galt in den nächsten Wochen den Bus-Haushalt mit allem auszurüsten, was man unterwegs an Geräten und Instrumenten benötigt. Verschiedene Einrichtungen mussten noch gebastelt werden damit Ordnung gehalten werden konnte, so unter anderem auch ein Gestell für das Geschirr. Verschiedenes konnten wir vom „Büssli“ übernommen werden, anderes aber schafften wir neu an oder musste gebastelt werden.

Dann konnten die neuen Abenteuer beginnen!



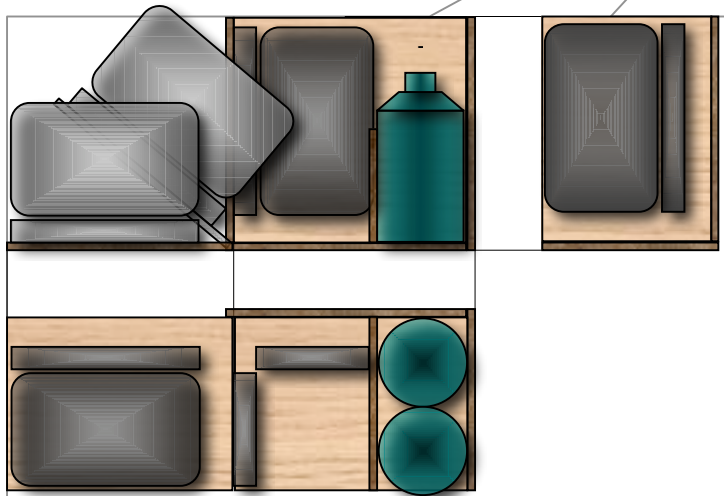
Aus einem 1-Zimmer-Studio wird ein 2-Zimmer-Appartement

Aus Anlass unseres 50. Geburtstages entstand die Idee, uns gegenseitig einen grösseren Urlaub zu schenken. Wir beabsichtigten drei Monate Auszeit zu nehmen und rund um Westeuropa zu fahren. Ein grosses Problem, das es vor Beginn der Reise zu lösen gab war, dass wir Kleider für drei Monate mitnehmen mussten. Nur die wenigsten Campingplätze verfügen über Waschmaschinen, die für uns im Rollstuhl erreichbar und bedienbar sind. Weil wir sowohl in den Süden wie auch in den Norden fahren wollten, reichten Shorts und T-Shirt nicht aus - wir mussten auch ausreichend warme Kleider mitnehmen. Die Lösung lag darin, einen kleinen, abschliessbaren Anhänger zu kaufen. Der Anhänger hatte letztlich doch eine Kastenlänge von 2.5m und eine Innenhöhe von 1.5m. Das Ding musste auch gezogen werden können: dies erforderte, den Bus mit einer Anhängerkupplung auszurüsten.



Was musste im Anhänger Platz alles finden? Eine Menge Kleider für alle Witterungen, ein Ersatzrollstuhl (zur Sicherheit), die Auffahrschienen für den Trac, Swiss-Trac, zur Überwindung von einzelnen Stufen und Schwellen eine mobile, faltbare Rampe, Hundefutter, einen Tisch, zwei Gasflaschen, ein Grill (um nicht immer im Bus kochen zu müssen) und nicht zuletzt einen Sonnenschirm (wir hoffen immer auf Sonne). Damit der Gasgrill nicht bei jedem Halt

aufgebaut werden muss, konstruierte ich einen klappbaren Tisch auf welchem der Grill festgeschraubt und im Anhänger fest montiert wurde. Für die Kleider und das Hundefutter musste der Anhänger noch mit Schränken ausgerüstet werden. Zur Grundausrüstung gehören auch die Werkzeugkiste und die Bodenmatten, die wir jeweils vor dem Buseingang auslegen.



Der Anhänger erwies sich für unsere Reise als sehr wertvoll. Nicht nur, dass wir Platz hatten mehr Material mit zu nehmen als bis anhin, Wir konnten so auch, wenn wir nicht auf einem Campingplatz, sondern auf einem Stellplatz übernachteten, Cornelias Rollstuhl im Anhänger unterbringen. Damit war er vor Wind, Wetter und Diebstahl geschützt. Notfalls konnte gar der zweite Trac darin versorgt werden.



Wir mussten aber nach der Reise feststellen, dass das exakte Platzieren des Anhängers sehr oft die Hilfe von Fremden erforderte. Auch wenn es nie ein Problem war jemanden zu finden der uns den Anhänger hinstellen konnte, wo wir es für richtig erachteten, blieb eine dieser, für uns unangenehmen und daher zu vermeidenden, Abhängigkeiten. Erst wollten wir den Hänger wieder verkaufen. Wir mussten aber feststellen, dass der Wertverlust nach einem Jahr gebrauch derart gross war, dass es schlicht keinen Sinn machte ihn zu verkaufen. Zumal er uns ja wirklich wertvollen Platz bot.



Auch wenn ich inzwischen einiges Geschick im manövrieren des Anhängers mit dem Bus erreicht hatte,

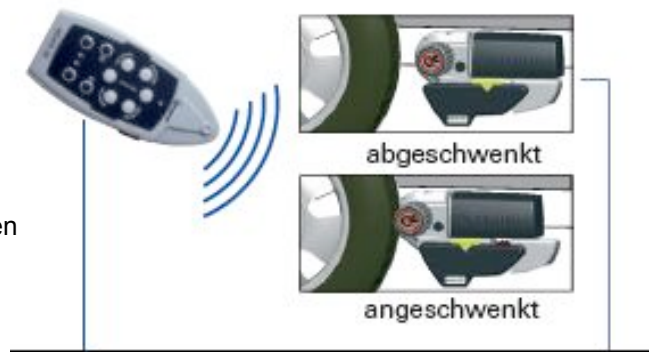
stiess ich damit doch immer wieder an Grenzen. Es musste also eine andere Lösung gefunden werden. Eine der Möglichkeiten wäre ein Stützradantrieb gewesen. Ein vergleichbares Hilfsmittel hatten wir aber schon ausgetestet, indem wir eine Anhängerkupplung auf einen der Swiss-Trac montierten um damit den Anhänger schieben zu können. Es zeigte sich aber, dass die Kraft nicht ausreichte, sobald der Boden infolge Gras oder Sand etwas weich war. Diese Lösung war nur auf ebenem, asphaltiertem Boden brauchbar, was man aber auf Campingplätzen selten bis nie antrifft.



Der **Truma Mover** ermöglicht zentimetergenaues und absolut müheloses Rangieren des Anhängers oder des Wohnwagens. Mit Hilfe der Funkfernbedienung kann der Anhänger von einer Person in fast jede gewünschte Ecke des Standplatzes gefahren werden. Der Truma Mover ist mit neuem Durasoft Antrieb, Reifenschonende Aluminiumrollen und serienmäßiger Einseitenbedienung ausgerüstet.

Vorteile die überzeugen:

- Rangieren durch eine Person ohne Helfer
- Durch Softstartfunktion ruckfreies Anfahren
- Passend für nahezu alle einachsigen Wohnwagen
- Hohe Antriebsleistung - Funktion auch auf schwierigen Untergrund
- Kein Bohren oder Schweißen am Fahrzeugrahmen notwendig
- Funk-Fernbedienung für sichere und einfache Bedienung
- Einfache 12-V Elektroinstallation
- Die Reibrollen für beide Räder können mit dem mitgelieferten Schwenkhebel einfach und leicht von einer Seite aus angeschwenkt werden.



Auszug aus einem Testbericht: "... Einzig der Truma Mover SE besteht alle Disziplinen mit Ausnahme der Bordsteinkante und kann auch an Steigung und Gefälle überzeugen. Die Rangierhilfe aus Putzbrunn ist ohne Fehl und Tadel..."



Technische Daten:

Gewicht	Ca. 35 kg
Stromaufnahme	Ca. 20 A (ebenes Gelände)
Steigfähigkeit	25% bei 1'200 kg 15 % bei 1'800 kg
Max. Caravangewicht	1'800 kg.
Gesamtgewicht	2'510 kg.
Geschwindigkeit	Ca. 16 cm pro Sekunde.

Die heute auf dem Markt zur Verfügung stehenden technischen Einrichtungen erlauben auch Menschen mit einer Behinderung ein weitgehend selbständiges Leben. Ganz ohne fremde Hilfe werden wir wohl nie auskommen. Es gilt diese Hilfe auch dankbar anzunehmen. Dennoch ist es wichtig, alle Möglichkeiten zur Erhaltung oder Verbesserung der eigenen Fähigkeiten auszuschöpfen. Mit den oben beschriebenen Einrichtungen und Ausrüstungen haben wir eine optimale Selbständigkeit und Freiheit erreicht.

Wir hoffen all die in den vergangenen Jahren angeschafften und immer wieder verbesserten technischen Hilfen noch lange nutzen zu können und ich freue mich auf viele weitere tolle Erlebnisse und interessante Begegnungen.

