

**Olbernhauer**  
**offert:**

CT 6-2



Der mit Leipziger Messgold dekorierte Wohnzeltanhänger „Comptourist 6-2“ aus dem VEB Fahrzeugwerk Olbernhau ist (wir berichteten in Heft 10/78) kurz darüber) eine Neuentwicklung, die sich vor allem dadurch auszeichnet, daß durch ein neues Klapp-Prinzip die Aufbauzeit von 30 auf etwa 10 Minuten reduziert wird.

Während der Aufbau des CT 6-1 so erfolgt, daß sich das Hauptzelt durch Aufklappen des Deckels nach der einen und einer Liegeplatte nach der anderen Seite aufrichtet und das Vorzelt durch separate Zeltgestänge am Hauptzelt zu befestigen ist, wird beim Modell CT 6-2 das gesamte Zelt durch nicht mehr als zwei Arbeitsgänge aufgerichtet. Zunächst wird der Deckel seitwärts aufgeklappt, im zweiten Arbeitsgang dann das gesamte Zeltgestänge nach hinten aufgerichtet. Das Ausspannen des Zeltes erfolgt wie bisher.

### Zeltgestänge korrosionsbeständig

Das Zeltgestänge besteht aus zwei nebeneinander angeordneten, bügelartigen Gestängen, die sich beim Aufrichten des Zeltes fächerförmig auspreizen. Für das vorzeltartige Teil wurde auf eine innere Abstützung analog dem Hauptzelt verzichtet. Statt dessen sind beide Bügel durch ein Gelenk verbunden, das nach dem Aufbau durch ein Überschubrohr blockiert wird. Dadurch entsteht der Vorteil, daß der freie Raum im Zelt nicht durch Gestänge zergliedert wird. Durch den Aufbau entsprechender Produktionskapazitäten kann die Oberflächenbehandlung der Zeltgestänge jetzt von Einbrennlackierung auf elektrostatische Plastpulverbeschichtung umgestellt werden, woraus sich wesentliche Verbesserungen hinsichtlich Abriebfestigkeit und Korrosionsbeständigkeit ergeben.

### Zelt-Novitäten

Bedingt durch die Veränderungen des Klapp-Prinzips war ein vollkommen neues Zelt ohne separates Vorzelt zu entwickeln. Darüber hinaus wird am Zelt des CT 6-2 erstmalig eine neuartige Gardineaufhängung eingeführt. Ein Weichplastprofil ist am Zelt angenäht und trägt die mit Rollklammern versehenen Gardinen. Dadurch ist eine mühelose Bewegung der Gardine möglich.

Die Inneneinbauten wurden ähnlich dem CT 6-1 gestaltet. Die Oberseiten der Stau-Sitztruhen, der Tisch sowie die Füllplatte bestehen aus Sperrholz und sind farblos lackiert. Die Seitenwände der Stau-Sitztruhen werden in dekorativ beschichtetem Stahlblech (Holzdekor) ausgeführt. In die linke Stautruhe ist heckseitig ein abschließbares Wertfach eingelassen (entfällt bei Standardausführung).

Die Liegefläche im Wagenkasten wurde konstruktiv so ausgelegt, daß das mittlere Einlege-Teil wahlweise als Tisch Verwendung finden kann. Dadurch läßt sich die Liegefläche mit wenigen Handgriffen zur Sitzgruppe im Hauptzelt verwandeln. Der Tisch kann herausgenommen und an anderer Stelle im Zelt oder außerhalb verwendet werden.

### „Mobile“ Küche

Die Kücheneinheit ist vollkommen neu. Es wurde ein über die gesamte Breite der Küche gehendes abgeschlossenes Staufach geschaffen und der serienmäßige Einbau eines Plastikspülbeckens möglich. Die Kochanlage besteht (wie bei CT 6-1) aus einem einflämmigen Propangaskocher und einer 3-kg-Gasflasche, die im Wagenkasten untergebracht ist. Bei der Luxusausführung des CT 6-2 ist die Hecktür aushängbar, die daran befestigte Kücheneinheit also ortsveränderbar. Bei dieser Variante ist sie mit vier Stützen ausgerüstet.

### Deckel mit Galerie

Der Wagenkasten ist konstruktiv überarbeitet worden. Für die Seitenwände kommt das schon erwähnte beschichtete Stahlblech zum Einsatz. Durch Veränderung der Außenkontur sowie mit dem Einsatz neuer Spannverschlüsse wurden vorstehende Außenkanten weitgehend beseitigt und damit geltenden ECE-Regelungen entsprochen.

Auch der Deckel wurde konstruktiv geändert. Er ist im Vergleich zum CT 6-1 höher, um das für die Unterbringung von Schaumstoffauflagen notwendige Stauvolumen zu schaffen. Die Seitenteile bestehen wie beim Wagenkasten aus beschichtetem Stahlblech. Der Deckel ist mit einer Gepäckgalerie versehen, die neu gestaltet wurde. Eine Seite der Galerie wird im aufgebauten Zelt als Standstütze für den Deckel benutzt.

### Neues am Fahrgestell

Beim CT 6-2 wird das an den Vorgängermodellen bewährte Fahrwerk verwendet. Hinsichtlich der Fahreigenschaften – die sich als sehr günstig erwiesen haben – treten also keine nennenswerten Veränderungen auf, wenn man von dem durch die größere Windangriffsfläche geringfügig erhöhten Luftwiderstand absieht. Zur Stabilisierung des gesamten Aufbaus werden in das Fahrgestell beim CT 6-2 erstmalig Längsträger eingeschweißt. Weiterhin werden neuentwickelte Standstützen eingesetzt, die stabiler sind als die bisherigen. Die Stützspindel wurde auf Trapezgewinde umgestellt, wodurch sich die Bedienung erleichtert. Gleichzeitig entfällt die bisher übliche Stützkurbel. Sie wird durch einen Radmutter-schlüssel SW 19 ersetzt. Bereits seit Sommer 1978 finden an allen Olbernhauer Wohnzeltanhängern Scheibenräder 4 J x 13 ohne Haltering (analog Trabant 601) Verwendung, die einen neuen Radzierdeckel erhielten. Die bisher angewandte Oberflächenbehandlung des Fahrgestells (Einbrennlackierung) wird ebenfalls auf elektrostatische Plastpulverbeschichtung umgestellt. Damit wird erstmalig eine Oberflächentechnologie verwirklicht, die in bezug auf Korrosionsschutz als weltstandsbestimmend bezeichnet werden kann.

### Drei Varianten

Der CT 6-2 wird in drei unterschiedlichen Ausführungen angeboten.

Die Standardausführung (CT 6-2 S) ist nicht mit Gardinen, Wertfach, Innenkabinen, Schaumstoffauflagen und mit Spülbecken ausgerüstet. Sie hat ein Zelt ohne herausnehmbares Eingangstent.

Für die Normalausführung (CT 6-2 N) ist neben Gardinen und Wertfach ein Fußbodenbelag vorgesehen, aber keine Schaumstoffauflagen und Innenkabinen. Die Normalausführung erhält das gleiche Zelt wie die Luxusausführung. Das Eingangstent ist bei diesen Zelten herausnehmbar bzw. kann als zusätzliches Sonnendach ausgestellt werden. Die Ausrüstung mit Innenkabinen und Schaumstoffauflagen ist durch Nachkauf möglich. Die Luxusvariante (CT 6-2 L) hat Fußbodenbelag, Gardinen, Wertfach, Spülbecken, Innenkabinen, Schaumstoffauflagen und eine abnehmbare Küche.

IKP

# Unterwegs mit CT 6-2

Unter Campingfreunden ist der neue Wohnzeltanhänger CT 6-2 vom VEB Fahrzeugwerk Olbernhau im Gespräch, seitdem er auf der vorjährigen Leipziger Herbstmesse erstmalig ausgestellt war (wir berichteten darüber in Heft 11/78). Inzwischen haben die ersten Exemplare eine ganze Campingsaison hinter sich gebracht. Einer unserer Leser, ein langjähriger Camping-Praktiker, der auch den Vorgänger CT 6-1 sehr gut kennt, war ebenfalls mit dem Neuen aus Olbernhau unterwegs. Von ihm stammt folgender Erfahrungsbericht. Auf die grundsätzlichen Vorteile eines Wohnzeltanhängers wurde bewußt nicht eingegangen, da sie allgemein bekannt sein dürften. Absicht ist es vielmehr, Käufern des CT 6-2 Tips zum Umgang mit dem Anhänger zu geben und dem Hersteller anzuzeigen, wo Verbesserungen möglich und auch notwendig sind.



## Tadelloses Fahrgestell

Die Reise sollte ins tschechoslowakische Riesengebirge gehen. Als Zugfahrzeug stand ein Trabant 601 S zur Verfügung. Der CT 6-2 N, gebremst, bringt als Leermasse 325 kg auf die Waage und die 75 kg Beladung – Kleidung, Campingstühle und die 1000 kleinen Dinge des Campingalltags lieben sich einwandfrei verstauen, haben doch die Konstrukteure die guten Seiten des CT 6-1 voll übernommen – große Staukästen und Mittelgang in der Wagensitzgruppe. Dazu kommt nun der wesentlich erhöhte Deckel. Die zulässige Gesamtmasse des CT 6-2 beträgt 500 kg, die Leermasse bei der Standardausführung 300 kg, bei der Normalausführung 305 kg und bei der Luxusausführung 320 kg. Die Leermasse erhöht sich bei der gebremsten Ausführung um jeweils 20 kg. Als Fahrtweg wählten wir die Route von Decin über das Böhmisches Mittelgebirge, Nový Bor–Liberec–Tanvald–Harrachov (Riesengebirge) bis nach Spindleruv Mlyn. Ein Lob dem Trabant, der die Anhängerlast von 400 kg mühelos bewältigte. Die Fahreigenschaften des CT 6-2 erwiesen sich selbst auf Straßen mit vielen Bodenwellen als sehr günstig. Weder bei Geschwindigkeiten von 80 km/h noch in engen Kurven oder auf kurzen Bremswegen brach der Anhänger aus. Er blieb stets absolut spurtreu. Wichtig ist, das Ladeschema des CT 6-2 zu beachten.

## Aufbau – Training mühsam

Wir hatten, wie man das bei jedem neuen Zelt unbedingt einmal tun muß, den Aufbau trainiert, und das war gut so. Es ersparte uns manchen Ärger.

Das Aufklappen des Zeltes ist durch das neue „Klapp-Prinzip“ unproblematisch und in 10 Minuten mit zwei Personen zu schaffen. Sogenanntes Vorzelt und Hauptzelt bilden eine Einheit. Wie man so schön sagt: „Alles unter einem Dach!“

Zuerst werden die neuentwickelten Standstützen abgeschwenkt, damit sich der Hänger

waagrecht abstützt. Ratsam ist es, immer – gleich bei welcher Bodenart – vier selbst angefertigte Brettchen (etwa 20 × 20 cm) unterzulegen, damit die Lackierung der Stützen nicht unnötig beschädigt wird. Bei weichen Boden verschaffen sie den Stützen eine feste Unterlage.

Zum Abschnellen läßt sich der Trabant-Radmutter Schlüssel (SW 19) verwenden. (Ein dergleicher Schlüssel gehört aber auch zum Anhängerzubehör.) Die Umstellung der Stützspindel auf Trapezgewinde erleichtert das Absenken der Stützen wesentlich. Bei dieser Gewindeart wirkt sich auch kein anhaftender Straßenschmutz nachteilig auf das Gewinde aus. Zum Entlasten von Rädern und Federung sind diese Kurbelstützen allerdings nicht geeignet. Vielleicht gelingt es konstruktiv, die Stützen so zu stabilisieren, daß sie das leidige Wagenheber-„Problem“ lösen. Er wird ja immer noch gebraucht – und oft paßt er für den Anhänger eben nicht. Für den Aufbau müssen unbedingt zwei Erwachsene zur Verfügung stehen, da der aufzuklappende Deckel viel zu schwer ist, um ihn allein abzufangen. Konstruktiv gut gelungen ist die neuartige Deckelstütze, die einen sicheren Stand garantiert.

Das Zeltgestänge besteht aus zwei nebeneinander angeordneten buegelförmigen Gestängen, die sich beim Aufrichten des Zeltes fächerförmig ausspreizen. Die Montage des zusätzlichen Gestänges mit Stabilisierungs- und Stützfunktion ist gegenüber dem Aufbau des CT 6-1-Vorzeltes auf sechs Stangen reduziert. Besonders eine Stütze wird von allen Campers wohl nun recht gern montiert – die „Garderobenstange“, ein wirklich nützliches Navum!

## Heringsorgen

Zur elastischen Verspannung des Zeltes müssen freilich nun 34 (!) Heringe (16 beim CT 1-6) und 34 Zeltspindeln in den Erdboden eingeschlagen werden! Das erfordert allerhand Zeit. Der komplette Ausbau (einschließlich des Anlegens von Wassergräben und des Einrichtens

des Zeltes) dauert im Durchschnitt 30 Minuten.

Die Heringe für die elastische Verspannung des Zeltes (18 cm Länge) sind nur für harten Campingplatzboden geeignet, nicht aber für Wiese, Waldboden u. dgl. Man ist gut beraten, sich besser Heringe von mindestens 24 cm Länge zu beschaffen. In Sandboden (z. B. an der Ostsee) müssen die langen Sand-Heringe eingesetzt werden.

Die mitgelieferten Gummiringe zur Verspannung der Zeltgrundfläche sind zu dünn und dehnen sich zu sehr. Wir kauften uns im Sportartikelgeschäft wesentlich kräftigere Ersatzgummis. Die auffällige Flatterneigung der großen Zeltwände bei Sturm und Gewitter war durch den Einsatz der neuen Ersatzgummis beseitigt.

## Vorschlag zur Güte

Besonders nachteilig wirkte sich die schlechte Spannkraft der Gummis auf das Zeltdach des sogenannten Vorzeltes aus: 5,80 m<sup>2</sup> freigespannte Fläche ohne Mittelverstrebung führte bei heftigen Gewittergüssen zur Bildung eines „Wassersackes“, in dem sich etwa 20 Liter Wasser sammelten. An der Rückwand und im First des Zeltdaches entstehen nach der Verspannung zwischen den Bügeln im Zeltgewebe erhebliche Vertiefungen, die sich nach längerem Gebrauch durchscheuern, obwohl an diesen Stellen der Zeltstoff doppelt liegt. Diesem Übel kann man leicht vorbeugen, indem man aus Aluminiumblech (1 mm dick, 15 cm lang) zwei Halbrohrschalen anfertigt und sie vor der Verspannung des Zeltstoffes auf das Rohr auflegt. Das Zeltgestänge wurde zwar durch das neue Plastpulverbeschichtungsverfahren wesentlich korrosionsbeständiger als das bisherige, als Nachteil zeigt sich jedoch die Verwendung von Ringschrauben zur Arretierung der Schubrohre. Nach jedem Festschrauben – und das ist eben bei den unterschiedlichsten Geländeprofilen immer an einer anderen Stelle am Rohr – wird die Plastpulverbeschichtung abgerieben und muß dann mit Reparaturlack nachgebessert werden.



1



2



3

sert werden. Den gleichen Schaden gab's am Oberschubrohr des sogenannten Vorzeltes. 13 solcher Stellen, die dann rost anfällig werden, entstehen also nach jedem Gebrauch des Zeltes. Vom Hersteller sollte man besser das Feder-Rast-Prinzip, wie an den Stützen des Deckels, anwenden, um Beschädigungen der Plastpulverbeschichtung an den Schubrohren zu vermeiden.

### Kritik vom „Küchenmeister“

Für die Küche wurden leider gute Lösungen vom CT 6-1 nicht übernommen. Das Staufach mit einer Sperrholzverschlusklappe reicht zwar über die ganze Breite, hat aber nur eine Höhe von 15 cm (CT 6-1 29 cm). Keine normale Kaffee- oder Thermoskanne, kein kompletter Topfsatz oder ähnliches Küchengeschirr läßt sich bequem unterbringen.

Die geringe Staufachhöhe ergibt sich mit Rücksicht auf eine eventuelle spätere Nachrüstung mit einem Plastwaschbecken, das bei der N-Ausführung nicht zur Ausstattung gehört. Die Küche hat einen 2flammigen Propan-gaskocher. Der Verschlussdeckel für den Kocher ist aus 10-mm-Sperrholz gefertigt und liegt – geschlossen – 2 cm über dem Brenner auf. Offenbar hat man bei dieser Lösung den vorbeugenden Brandschutz vergessen. Um unschöne Brandflecke auf dem Sperrholz zu vermeiden, haben wir vor unserer Reise auf der Deckelinnenseite eine Aluplatte aufgeschraubt. Viel einfacher und sicherer war jedenfalls die Blechabdeckung des Kochers beim CT 6-1.

Dem Hersteller ist zu empfehlen (und das ist mit kleinem konstruktiven Aufwand möglich), eine größere Propangasflasche (5 kg) zu installieren, die auch für einen 18-Tage-Urlaub im Ausland ausreicht.

Und noch eine „Kleinigkeit“: Alle diejenigen, die den neuen Wohnzeltanhänger erworben haben, müssen mit ihren Kaufunterlagen (Fahrzeugpapiere, Kfz-Brief) zum ständigen KTA. Gegen eine Gebühr von 2 Mark erhalten sie dann die Gasbezugskarte, um später bei einer Minol-Füllstelle kaufen zu können. Das ist eine bürokratische Belastung für den Käufer, zumal das KTA keinerlei Prüfung vornimmt. Könnte die Gasbezugskarte nicht bereits zusammen mit den Anhängerpapieren ausgegeben werden?

### Wenn der Reifen platt ist . . .

Da jedem ein Reifendefekt beschert werden kann, versuchten wir am unbeladenen CT 6-2, den Radwechsel einmal zu probieren. Das war gut so. In der Bedienungsanleitung fehlt nämlich jede Information. Wir setzten zuerst den Trabant-Wagenheber an, schließlich hat der CT 6-2 Trabant-Bereifung. Der Erfolg war, daß sich das 1,5 mm starke U-Profil des Wagenkastens an den vorgesehenen Führungslaschen stark deformierte. Ähnlich erging es uns mit einem Wagenheber für den Lada. Drei Käufern eines CT 6-2 sind unbedingt ein Scherenwagenheber und ein entsprechend starker Holzklötz zu empfehlen. Der Hersteller sollte dem Beispiel des Lastanhängers HP 300.01 folgen. Es zeigt, wie das Problem ein-

### 1 Abgeschabte Plastpulverbeschichtung am Gestänge

### 2 Zerrissener Original- und stabilerer Ersatzgummiring

### 3 Deformiertes U-Profil nach versuchtem Radwechsel

fach zu lösen ist. Oder aber man überträgt die alten Erfahrungen vom CT 6-1 auf das neue Produkt, man schweißt ein Rohrstück an, an dem man den Trabant-Wagenheber oder den anderer Pkw-Typen ansetzen kann.

### Sperrholzboden schützen

Wir haben uns vor unserer Reise auf die „Olbernhauer Offerte CT 6-2“ im Heft 11/78 verlassen, daß das Fahrgestell in Bezug auf Oberflächenbehandlung als vorbildlich bezeichnet werden kann. Dieses Lob bezieht sich auf die Blech- und Eisenteile, nicht aber auf den Unterboden, der aus Sperrholz gefertigt wird. Das Holz hat einen schwarzen Schutzanstrich, der nach unserer Erfahrung von vier feuchten Tagen (im Stand) nicht ausreicht. Nach diesen Regentagen mit entsprechender Bodenfeuchtigkeit und Kondenswasserbildung ließ sich z. B. das Wertfach nur noch mit Gewalt öffnen, so sehr hatte sich der Wagenboden verzogen. (Vielleicht eine zusätzliche Diebstahlsicherung?)

Weil wir gerade beim „Wertfach“ sind: ausreichend sicher ist es nicht. Durch Öffnen des Staufaches kann man nämlich alle Wertgegenstände aus dem „Wertfach“ angeln. Ein weiteres Schloß am Staufachdeckel ist schon nötig, um ein wirkliches Wertfach zu schaffen.

### Luftmatratzen besser

Erprobt haben wir sowohl Luftmatratzen als auch Schaumgummiunterlagen. Die Luxusausführung des CT 6-2 sieht ja bekanntlich eine komplette Ausrüstung mit Schaumstoffauflagen vor. (Eine Liegefläche für 2 Personen im Deckel und ein umwandelter Sitz – zur Liegefläche – im Wagenteil.)

Der Hersteller macht in seiner Bedienungsanleitung auf Seite 35 aufmerksam: „Für den Schaumstoff bei der „de Luxe Ausführung“ empfiehlt sich ein tägliches Auslüften, da sich bei der Benutzung Schwitzwasser zwischen Schaumstoffunterseite und Auflagematerial bildet.“ Wir können das nur bestätigen und empfehlen, besser bei der guten alten Luftmatratze zu bleiben, denn das Trocknen der Schaumstoffauflagen im wesentlich verkleinerten Vorzelt (gegenüber CT 6-1) ist nach Regennächten kompliziert. Immer scheint nun mal nicht die Sonne – auch nicht im Urlaub. Das Zelt hat als geschlossenes Ganzes einen wohligen Charakter. Vier Personen haben Platz (CT 6-1 = 6 Personen). Für vier Personen reicht auch die Wohnfläche des sogenannten Vorzeltes aus, wenn man nicht beim Zelturlaub täglich die eine Liegefläche zur Wohncke umrüsten will, um mehr Sitzfläche zu gewinnen.

### Praktischer Tisch

Außerst praktisch ist der neuentwickelte Tisch

– stabil konstruiert und bei jedem Zeltplatzboden standsicher. Ein kleiner Nachteil zeigte sich jedoch: Die Tischplatte ist aus lackiertem Sperrholz (10 mm). Bei der Universalität des Verwendungszweckes eines Campingtisches wäre eine kunststoffbeschichtete Oberfläche aus Verbundschichtpreßstoff (z. B. Sprelacart) vorteilhafter.

Der Tisch dient übrigens gleichzeitig mit zur Abdeckung des Mittelganges, wenn die Sitzfläche im Wagenteil zur Liegefläche umgerüstet werden muß. Wer auf die tägliche Umrüstungsprozedur verzichten will, dem ist zu empfehlen, einen zweiten Campingtisch mitzunehmen. Bei Nutzung des CT 6-2 durch drei Personen ist selbst im Mittelgang zwischen den Staukästen genügend Platz, eine Luftmatratze aufzulegen. Umbau sowie zusätzlicher Tisch sind dann nicht mehr erforderlich.

Zur kompletten Abdeckung des Mittelganges ist neben dem Tisch vorn eine zusätzliche Sperrholzplatte einzuschieben. An dieser Platte ist eine Führungsleiste aus Holz angeschraubt, um ein Kippen zu vermeiden, wenn man auf die Liegefläche aufsteigt. Das erste Aufsteigen ging auch gut, aber beim Absteigen knarrte es verächtlich in der viel zu schwachen Leiste. Wir hielten es für zweckmäßig, in der Mitte eine zusätzliche Stütze unterzubauen. Wer das vermeiden will, sollte seinen Auf- und Abstieg aber über die stabilen Stauräume rechts und links wählen.

### Luft muß sein, aber . . .

Die Belüftung des CT 6-2 ist durch die drei großen Gazefenster im Zelt ausreichend dimensioniert.

Das ausstellbare rückwärtige Zeltteil (gleichzeitig Verschluss der zwei Gazefenster) ist gegenüber dem CT 6-1 verbessert, liegt aber im geschlossenen Zustand bei Regen und Wind nicht voll an. Wir montierten vor der Reise noch zwei zusätzliche Knebel und Alu-Hohlkugeln am ausstellbaren Zeltteil (jeweils in der Mitte der Fensterabdeckung) und hatten damit einen guten Erfolg.

Um den Zeltabdeckstoff am Gazefenster des Küchentisls aufzurollen, sind drei Halteschlaufen mit Knebeln vorgesehen. Leider hat man alle Halteschlaufen in gleicher Länge gefertigt, also nicht bedacht, daß man ja auch die beiden Reißverschlüsse mit einrollen muß. Daher löst sich die Abdeckung nur in der Mitte anknüpfen. Die äußeren Bänder sind zu kurz. Es gibt also noch eine ganze Reihe von Details, die man sich praktischer und durchdachter vorstellen kann. Die Erfahrungen, die mit dem bewährten Vorgänger CT 6-1 gesammelt wurden, sind dabei gute Orientierungspunkte. Schade nur, daß der für vielköpfige Familien so geeignete CT 6-1 nicht mehr gebaut werden soll. Immerhin bot er sechs Personen einen Schlafplatz! Den weltweit guten Ruf Olbernhauer Wohnzeltanhänger hat gerade er entscheidend mitgeprägt. Der CT 6-2 wird sich dagegen erst einmal bewähren und neue Maßstäbe setzen müssen.

S. H.



## CT 6-2

### Luxusausführung, gebremst

Der Comptourist 6-2, kurz CT 6-2 (Hersteller: VEB Fahrzeugwerk Olbernhau, Betrieb des IFA-Kombinates Personenkraftwagen) ist kein absoluter Neuling mehr, hat aber auf den Campingplätzen noch Seltenheitswert und macht die Camper neugierig. Zur Befriedigung der Neugier auf den Neuen aus Olbernhau haben wir bisher zwei Beiträge veröffentlicht. Im Heft 11/1978 stellte der Hersteller den Anhänger unter der Überschrift „Olbernhauer Offerte: CT 6-2“ vor. In diesem Beitrag sind insbesondere all jene großen und kleinen Verbesserungen genannt worden, die gegenüber dem Vorgängermodell CT 6-1 eingeführt wurden bzw. die Neuerungen, die es erstmals am CT 6-2 gibt. Dort sind auch die drei Ausstattungsvarianten beschrieben. Die Preise betragen für die Standardausführung 4207,- M, die Normalausführung 4897,- M und die Luxusausführung 5997,- M. Inzwischen wird auch noch eine Luxusausführung mit nur einer Innenkabine, ohne Gardinen und einem Zelt in Normalausführung für 5747,- M angeboten. Alle Varianten können als Sonderausstattung eine hydraulische Auflaufbremse er-

halten (Mehrpreis: 320,- M). Wir verzichten daher hier auf die Wiederholung der Änderungen und Neuerungen.

Im Heft 11/1979 hat ein Leser seine Eindrücke wiedergegeben, die er in einem Sommer „Unterwegs mit CT 6-2“ sammelte. Auch er ging auf Veränderungen und Neuerungen ein, maß sie am Vorgängermodell und an den Erfordernissen der Campingpraxis. An letzteren wollten wir anknüpfen. Der Hersteller gab uns Gelegenheit, eigene Erfahrungen mit einem CT 6-2 in der gebremsten Luxusausführung zu sammeln.

#### CT 6-2 als Fahrzeug

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

## TEST

Der CT 6-2 ist nur unwesentlich breiter als ein Mittelklasse-Pkw. Sein Ziehen bedarf keiner verlängerten Spiegelhalterung. Bleibt die Kofferbrücke frei, reicht der Innenspiegel, sonst tut es ein normaler, zweiter (rechter) Außenspiegel.

Die Kofferbrücke bietet zwar Platz für vier Koffer, darf aber leider nur mit 20 kg beladen werden.



nahmen den Großteil des Gepäcks auf. Der Kofferraum des Zugwagens schluckte den Rest.

Der Anhänger ist für eine Gesamtmasse von 500 kg zugelassen. Dabei darf die Achse mit 450 kg belastet werden, die restlichen 50 kg dürfen als Stützlast auf die Anhängerzugvorrichtung des Pkw drücken und müssen beim Pkw von der Nutzmasse abgezogen werden! Der Hersteller macht darauf aufmerksam, daß sich die günstigsten Fahreigenschaften bei einer Stützlast von nur 20 kg ergeben, was zu einer günstigen Gesamtmasse von 470 kg führt.

Die gebremsten Anhänger haben eine 20 kg höhere Eigenmasse als die ungebremsten. Diese höhere Eigenmasse geht leider voll zu Lasten der Nutzmasse, die je nach Ausstattungsvariante zwischen 180 und 200 kg beträgt. Sie reduziert sich jeweils um diese 20 kg. Damit wird die Anhängerbremse besonders für jene zum Vorteil, die den CT 6-2 an Zugwagen anhängen wollen, die nur für geringe ungebremste Anhängermassen zugelassen sind. Der gebremste CT 6-2 ist also vor allem

Links ist eines der beiden Staufächer in den Sitzbänken zu sehen. Den meisten Platz für Gepäck bietet der Mittelgang unter dem Tisch und dem Beibrett.



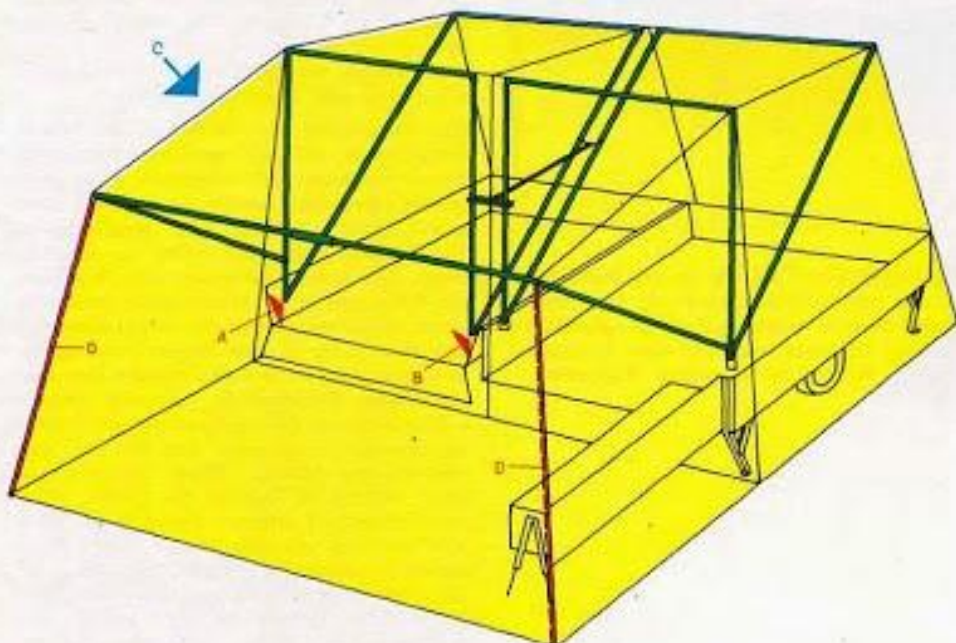
Unter dem Druck des Windes werden die Seitenwände, die sonst im Abstand zum Gestänge verlaufen, gegen das Gestänge und den Anhängeraufbau (horizontale Kante) gedrückt und geraten ins Flattern.



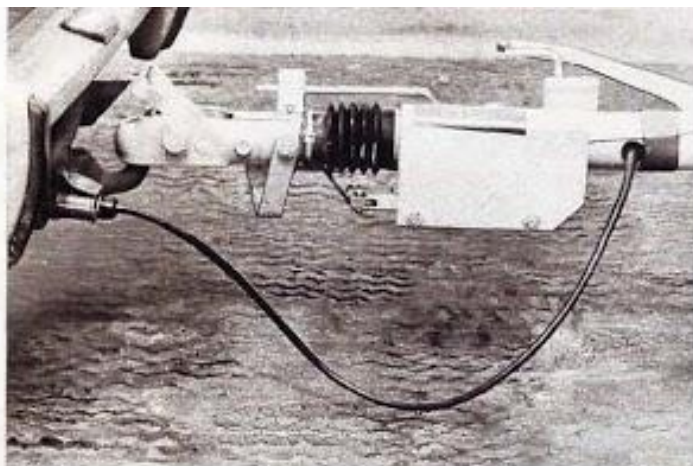
etwas für Trabant-, Saporoshez- und Skoda-fahrer. An den meisten Mittelklasse-Pkw dürfen 500 kg auch ungebremst mitgeführt werden. Werden sie als Zugwagen benutzt, so bringt die Auflaufbremse zwar Vorteile beim Bremsen, aber eben keinen Nutzmassengewinn.

Wenn in bisherigen Veröffentlichungen die unproblematischen Fahreigenschaften des CT 6-2 gelobt wurden, so können wir uns dieser Auffassung nur anschließen. Auf den Überführungsfahrten zwischen dem Auslieferungslager in Brand-Erbisdorf und Berlin zogen wir ihn leer mit einem 55 kW (75 PS) starken Pkw. Unter diesen Bedingungen konnte man ihn fast „vergessen“. Man merkte ihn beim Anfahren und auch beim Bremsen wenig. Er reagierte nicht auf Seitenwind und ließ sich auch nicht durch Fahrbahnebenheiten aus der Spur bringen.

Auf der Urlaubsreise wurde er von einem 36,7 kW (50 PS) starken Pkw gezogen. Da er und der Pkw hier zudem vollbeladen waren, vollzog sich das Anfahren natürlich etwas gemächlicher. Einmal in Schwung gekommen, konnte voll im Verkehrsstrom mitgeschwommen werden, ohne ständig zum Schalthebel greifen zu müssen. Selbst Überholmanöver im 4. Gang ließen sich recht zügig vollziehen. Auch im beladenen Zustand brachte den CT 6-2 nichts aus der Spur, behielt er stets Fahrbahnkontakt. All diese positiven Fahreigenschaften sind nicht nur schlechthin angenehm, sie ermöglichten es auch, daß dieser Anhänger in seiner zugelassenen Höchstgeschwindigkeit nicht begrenzt zu werden brauchte. (Es sei daran erinnert, daß es ja keine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw-Anhänger gibt, sondern nur typgebundene.) Dieser Vorteil macht sich auf der



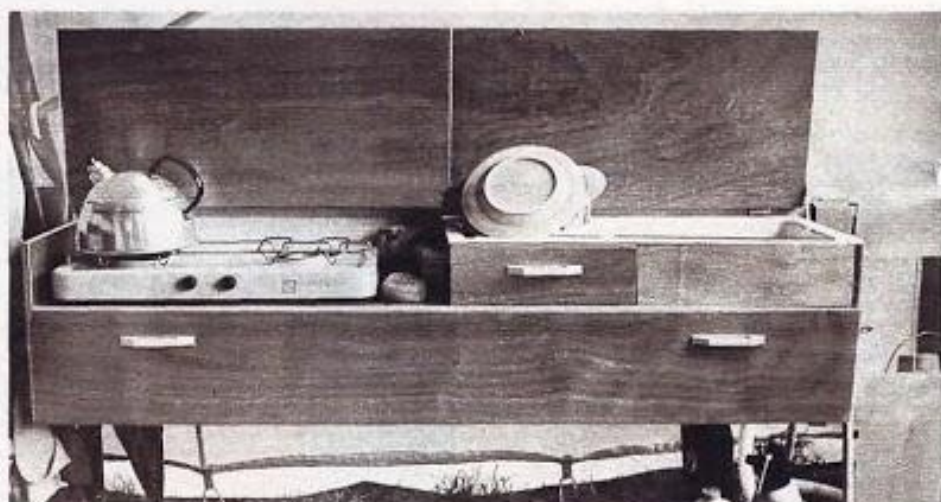
CT 6-2 Röntgenbild  
A und B Drehpunkte eines Bügels,  
C Windkraft auf die Punkte A und B  
D Abstützstangen im Vorzelt



Der gebremste CT 6-2 ist äußerlich an der Zuggabel mit dem Schiebestück, der Rückfahrsperrung und dem Handbremshebel zu erkennen (Bild oben).

Die sogenannte Transportplane kann über den gesamten Anhänger Aufbau (einschließlich des Gepäcks auf der Kofferbrücke) gestülpt werden (hinten wird sie geschürzt, damit das Kennzeichen und die Beleuchtungseinheit frei bleiben). Sie hält Nässe und Schmutz vom Anhänger Aufbau fern (Bild rechts oben).

Die Küche des CT 6-2, Luxusausführung. Links der zweiflämmige Kocher, rechts der Besteckkasten und die Spüle. Das Wasser kann über einen Schlauch abgelassen werden. Unten läuft hinter dem Deckel über die gesamte Breite eine Ablage, die leider so flach ausgefallen ist, daß keine Kaffeekanne hineinpaßt (Bild rechts).



Autobahn bemerkbar, wo mit dem CT 6-2 im Schlepp die zugelassenen 100 km/h gefahren werden dürfen, und die ein Mittelklasse-Pkw als Zugwagen auch spielend schafft.

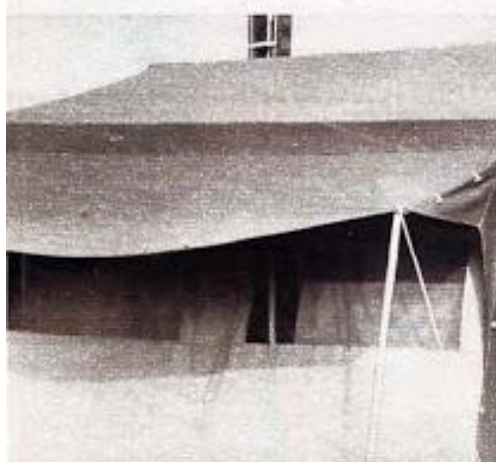
### CT 6-2 als Zelt

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

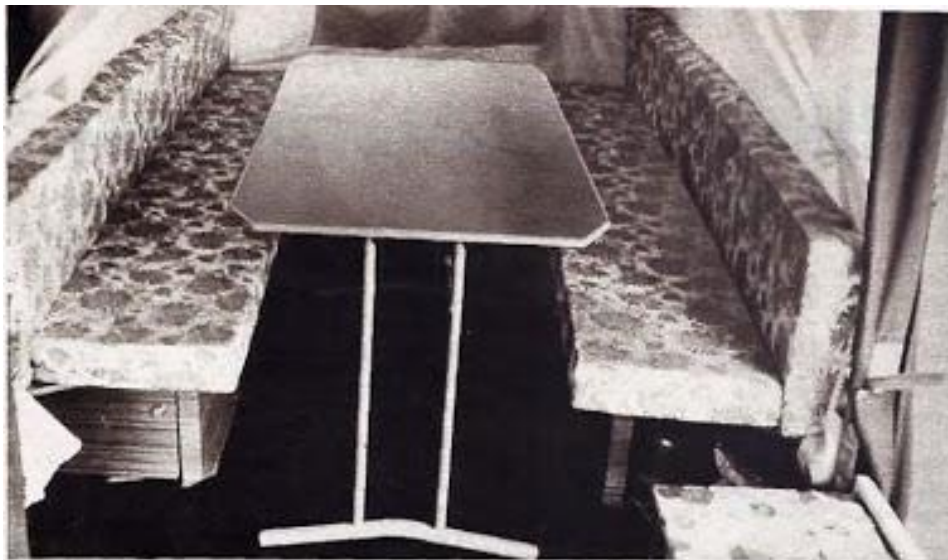
Das Versprechen des Herstellers, der Wohnzeltanhänger sei mit wenigen Handgriffen binnen kürzester Zeit aufgestellt, kann weitgehend eingelöst werden – natürlich nicht beim ersten Aufbau. Die versprochenen 10 Minuten sind aber nicht zu schaffen. Diese Zeit kann man schon zum Ausrichten des Anhängers in die Waagerechte benötigen, wenn der Untergrund nicht völlig eben und obendrein locker ist. (Ein Ostsee-Campingplatz ist etwas anderes als beispielsweise eine Teppichbelegte Messehalle!) Außerdem vergeht – auch wieder in Abhängigkeit von den Bodenverhältnissen – geraume Zeit für das Verspannen des Zeltes. Unser Test-Anhänger stand reichlich 14 Tage an der Ostsee, 100 m vom Strand auf offenem Gelände. Es blieb nicht aus, daß uns unter diesen Bedingungen zeitweise heftiger bis stürmischer Wind um die Ohren blies. Der CT 6-2 hatte seine liebe Not mit ihm. Drückte der Wind auf die Seitenflächen oder schräg von hinten, geriet das

gesamte Zelt in ständige Flatterbewegung, peitschten die Zeltwände gegen die schrägen Abspannstangen und die Oberkante des Wagenkörpers (siehe dazu Bild Mitte, S. 5). In einer besonders heftigen Gewitterbö verwand sich das Gestänge derart, daß wir uns vorsichtig dagegenstemmten. Die Ursache für diese Windempfindlichkeit sehen wir in der Gestängekonstruktion, im Entfaltungsprinzip, das dem einer Kinderwagenplane ähnelt (siehe Skizze). Aus der Skizze ist zu erkennen, daß es nur vier Punkte zur Kraftaufnahme gibt, die aber nicht über eine Fläche verteilt sind (wie in einem Zelt, wo mindestens vier Eckpunkte direkt nach unten abgestützt sind), sondern in einer Linie liegen. Bei Seitenwind muß der Großteil der Kraft gar nur über jeweils zwei Punkte (z. B. A und B bei Windrichtung C) aufgenommen werden, da die beiden Gestängehälften nicht fest miteinander verbunden sind. (Die dazwischenliegende Stange ist die Kleiderstange, die nur lose eingehangen wird und keine feste Verbindung darstellt.)

Für das Vorzelt stehen zwei Abstützstangen (siehe gestrichelte Linie D in der Skizze) zur Verfügung. Hinten fehlt eine solche direkte, nach unten führende Stütze, gibt es nur die Abstützung durch die schrägen Bügel. Das Zelt hat damit hinten praktisch keine Ecken. Die Zeltseitenwände sind außerdem an keiner Stelle mit vertikalen Stützen verbunden. (In Hauszelten befestigt man die Zeltwände mit Schlaufen an vertikalen Stützen.) Das Fehlen dieser Art von Abstützung und Verbindung läßt es zu, daß sich eine Flatterbewegung auf



Bei ausgestelltem Fenster an der Zeltrückseite ist die Entlüftung ausgezeichnet. Muß das Ausstellfenster witterungsbedingt geschlossen bleiben, wünschte man sich eine Zwangsentlüftung, wie sie in modernen Hauszelten üblich ist.



Die Kastenseite in der Sitz-Variante. Unter der linken Bank ist das Wertfach zu erkennen. An gleicher Stelle rechts ist die 3-kg-Gasflasche untergebracht.

einer Seitenfläche ungehindert auf andere übertragen kann. Wenn der Wind auf der Vorderseite steht, gerät das Zelt weniger in Bewegung, weil dann die beiden Stützen D im Vorzelt Kraft aufnehmen.

Zur Bildung eines Wassersackes auf dem großen Vorzeltdach kam es bei uns nicht, wie es der Autor des Beitrages im Helt 11/1979 erlebt hat. Trotzdem blieben wir nicht vom Wasser verschont. Die Reißverschlüsse in der vorderen Zeltwand ließen Wasser durch, vor allem der horizontal verlaufende am Zeltfirst (oberhalb der Fenster). In diesem Bereich tropfte es außerdem unterhalb des Schiebbestückes an der Firststange ins Vorzelt. Solche Undichtigkeiten kommen in jedem Zelt vor, und jeder Camper weiß, daß Reißverschlüsse prinzipiell eine Schwachstelle sind. Das hat nichts mit Besonderheiten des CT 6-2 zu tun (im Gegensatz zur Windempfindlichkeit).

Als angenehm wurden die drei Fenster im Vorzelt empfunden, die viel Licht hereinlassen. Die Gardinen gefielen ebenfalls. Unser Küchenfenster (Gazeeinsatz) war außen mit einer lichtdurchlässigen Abdeckung zu verschließen. Wir sahen auch Ausführungen, bei denen diese Abdeckung aus Zeltstoff bestand. Die Abdeckung mit dem Lichtdurchlaß halten wir für günstiger, weil es dann auch bei geschlossenem Fenster noch hell in der davorstehenden Küche ist.

### CT 6-2, Ausstattung und Zubehör

Urlaub – das bedeutet viel Schlafen, in der Nacht und am Tage, zumindest viel Liegen! In diesem Punkt ist der CT 6-2 ohne Fehl und Tadel. Das angenehme Liegen ist schon konstruktionsbedingt vorgegeben – durch die erhöhten Liegeflächen auf dem Kasten und der Deckelinnenseite, weg vom Erdboden. Die zur Luxusausführung gehörenden Schaumstoffauflagen fanden unseren Beifall. Wir machten die Erfahrung, daß es bei Benutzung des CT 6-2 durch vier Personen bequemer ist, den Kastenteil ständig in der Liegevariante zu belassen und im Vorzelt eine Sitzgruppe einzurichten. Man nimmt dann nicht nur noch Campingstühle mit (um auch vor dem Zelt sitzen zu können), sondern auch

Die Ringschrauben des Gestänges lassen sich gut als Aufhängungspunkte „mißbrauchen“. Ansonsten steht außer der Kleiderstange zwischen den beiden Innenkabinen dafür nichts zur Verfügung. Man muß sich selbst weitere Möglichkeiten schaffen.



nach einen Campingtisch. Bei einem probeweisen Gebrauch des Kastenteils als Sitzgruppe stellten wir fest, daß es sich auf den Bänken unbequem sitzt, weil die schrägen Zeltstangen in den Rücken stoßen.

Die Küche erfüllt die Anforderungen, die man an eine Campingküche stellen kann. Besonders angenehm war die eingebaute Spüle. Die Küche ist auf der einen Seite über Scharniere am Wagenkörper befestigt, auf der anderen wird sie durch Füße abgestützt, die zu montieren sind. Für den Dauerbetrieb ist diese Lösung praktisch, für eine Unterwegsbenutzung der Küche bzw. ein Öffnen des Hecks, um an das im Inneren verstaute Gepäck heranzukommen, wäre eine klappbare Stütze wünschenswert, damit das Heckteil (identisch mit der Küche) nicht frei herumpendelt. Für die Gasversorgung des zweiflammigen Kochers steht eine 3-kg-Flasche zur Verfügung. Ihre Zugänglichkeit ist etwas umständlich. Sie müßte nach oben (über eine Klappe in der Sitzbank) herausgenommen werden können. Der Flascheninhalt reichte bei uns reichlich 14 Tage, ohne daß wir zusätzliche Verbraucher (Leuchte, Heizer) angeschlossen hatten.

Die verschiedentlich (z. B. im Beitrag des Hefes 11/1979) erhobene Forderung nach einer 5-kg-Flasche halten wir nicht für glücklich. Besser wären zwei 3-kg-Flaschen. Man weiß ja nie, wann eine Flasche zur Neige geht. Wenn das Gas alle ist, muß man die Flasche zum Füllen geben. Das kann Stunden bis Tage dauern (zum Beispiel übers Wochenende). Dann ist eine zweite kleine Flasche prakti-



Die Liegefläche auf dem Kastenteil ist schmaler und kürzer als die auf dem Deckel. Die Schaumstoffauflagen sind schmaler als die nutzbare Breite. Es fehlen Bänder o. ä. zum Zusammenhalten der vier Teile.

scher als eine größere, die ja auch einmal leer wird und gefüllt werden muß.

Platz für eine zweite 3-kg-Flasche wäre dort, wo jetzt das „Wertfach“ eingebaut ist. Unserer Meinung nach ist ein Wertfach durchaus entbehrlich. Wenn aber eins eingebaut wird, so sollte es seinem Namen gerecht werden. Was im CT 6-2 angeboten wird, ist lediglich ein verschließbarer Behälter.

Die Innenkabinen machen einen freundlichen Eindruck. Zwei Wünsche haben wir dazu anzubringen. Zum einen sollte eine Möglichkeit geschaffen werden, daß man eine Taschenlampe anhängen kann, zum anderen bedürfen die Schlaufen über den Reißverschlüssen ganz offensichtlich eines stärkeren Fadens. Beide Schlaufen rissen bei uns ab.

Mit der Wahl für eine Standard-, Normal- oder Luxusausführung entscheidet man sich für eine Ausstattungsvariante. Unserer Meinung nach sollte im Ausstattungsprogramm eine größere Variabilität zugelassen werden. Wer zum Beispiel eine Luxusausführung kauft, weil er Wert auf die zwei Innenkabinen, das Spülbecken und die Gardinen legt, muß auch die Schaumstoffauflagen mitkaufen, obwohl er vielleicht lieber auf Luftmatratzen schliefe. Vielleicht sollte lieber ein Basismodell angeboten und dem Kunden die Möglichkeit eingeräumt werden, ein individuell zusammenstellbares Ausstattungsprogramm zu ordern. Für eine Erweiterung dieses Programms hätten wir einen Vorschlag. Es sollte möglich gemacht werden, den CT 6-2 auch mit einer Installation für die Innenräume (12 V mit 220-V-Einspeisung und Transformator) erwerben zu können. Zum Schluß noch zwei Präzisierungen. In der technischen Beschreibung der Bedienungsanleitung wird die Liegefläche mit 5,8 m<sup>2</sup> angegeben. Dahinter verbergen sich zwei Flächen von 1950 x 1400 mm und 1830 x 1320 mm. Die Angabe zur Zeltgrundfläche von 14,4 m<sup>2</sup> möchten wir ergänzen mit dem Hinweis, daß die nutzbare Fläche im Vorzelt etwa 3000 mm breit und 2000 mm tief ist. Die minimale Stehhöhe beträgt 1900 mm. Fläche bzw. Raum genug, um auch die Zeit angenehm zu verbringen, in der der Strand nicht lockt und die Liegeflächen ungenutzt bleiben sollen.

Klaus Zwingenberger