Das patentierte Leichtgewicht
und seine Nachfahren

Recherchen zur
Entwicklung der Schäfer- und TFG- Fahrzeuge
mit Bilddokumentation

Für meine Freunde

Clemens B. Rintelen

Mein Dank gilt
den Eheleuten Schäfer, die mich
bei meinen Recherchen unterstützt haben und mir
Fotos und Unterlagen zur Verfügung stellten.

Copyright 2005 bei
Clemens B. Rintelen, Münster

In den sechziger Jahren neidvoll angeschaut aber für den Normalverdiener, wie mich, unerschwinglich. In den Achtzigern mitleidig belächelt. Heute ehrfurchtsvoll bestaunt und um den Besitz eines solch schönen Fahrzeuges beneidet.

SULEICA, der **SU**per-**LEI**cht-**CA**ravan, oder lieber ***die*** Suleica, die Primaballerina mit ihren sanften Rundungen, die man gern mit auf Reisen nimmt um mit ihr von „Tausend und einer Nacht zu träumen“, oder **ORION**, der Jäger aus der griechischen Mythologie, der mit seinem Hund Sirius zu den Sternen aufgestiegen ist.

In den Jahren 1958/59 war die Zeit reif, einen guten oder besser gesagt materialgerechten Wohnwagen aus GFK zu bauen. In der Bundesrepublik wurden zu dieser Zeit jährlich ca. 6000 Fahrzeuge mit den verschiedensten Aufbauten hergestellt. Es waren gute Zuwachsraten zu erwarten.

Die Firma „Ferdinand Schäfer, Kunststoffverarbeitung“ in Detmold-Losbruch produzierte seit fast 10 Jahren Lampenschirme, Lichtkuppeln, Behälter, Sesselschalen, Karusselpferde, Grossgeräte für Artisten, Springbrunnen, Schwimmbecken und sonstige Teile aus glasfaserverstärktem Polyester und Epoxydharz. So war es naheliegend, daraus auch einen Caravan zu entwickeln; äußerlich zwar materialbedingt ähnlich den bereits auf dem deutschen und italienischen Markt

Aller Anfang ist schwer: Herstellen der ersten Form.

Der erste ausgeschalte SULEICA

seit kurzem vorhandenen Modellen, z.B. die FAHTI-Wohnwagen von Maly, jedoch ohne deren konstruktive Nachteile zu übernehmen. Ferdinand Schäfer hatte inzwischen reichlich Erfahrung im Umgang mit dem neuen Kunststoff und wußte wo zur Aussteifung die notwendigen Aufkantungen, Sicken und Verstärkungen angeordnet werden mußten. Verschiedenste Veröffentlichungen in Fachzeitschriften zeugten bereits von seinem umfangreichen Fachwissen.

Der allererste SULEICA, schon fast ausgereift

Schäfer begann 1959 den ersten Wohnwagen zu konstruieren. Dieser ähnelte schon sehr dem späteren Serienmodell, hatte jedoch vorn noch einen Überhang unter dem die Gasflasche zu stehen kam und ausserdem stark profilierte Kotflügel.
Nachdem noch weitere Prototypen entstanden waren, gingen die ersten **SULEICA 430** in die Serienproduktion.

Überhang vorn über Gasflaschenkasten.

Bodenkante und Kotflügel sind noch stark profiliert

Ferdinand Schäfer selbst schreibt hierzu in seinem Prospekt : „*Durch die materialgerechte Formgebung und eine besondere Tragbodenprofilierung ist das ganze Gehäuse selbsttragend und – und ohne versteifenden Innenausbau- verwindungsfrei mit nur 6 Bolzen auf dem Fahrgestell verschraubt*“.
Der damals weithin bekannteste Motorjournalist Fritz B. Busch äußert sich in Auto-Motor-Sport im Jan.1962 über das Fahrzeug aus Polyester euphorisch: „*Wenn diese großartigen Materialeigenschaften mit dem Können eines erfahrenen Polyesterverarbeiters zusammentreffen, dann entsteht eine sehr günstige Konstellation. Wenn dieser gut fundierte kunststoffverarbeitende Betrieb darüber hinaus Wohnwagenfachleuten offene Ohren schenkt, dann entsteht daraus ein Wohn-*

wagen über den man ernsthaft reden sollte.
Ich bin im Begriff, es zu tun.
Dass ein 4,30 m langer, 2 m breiter, innen mit 2,05 m lichter Höhe ausgestatteter komfortabel eingerichteter Wohnwagen nur 580 kg wiegt, das war noch nicht da.
Der von mir ausgemessene und gewogene Prototyp soll aber in Serie noch ca. 20. kg leichter werden".

Serienproduktion in den Werkshallen in Detmold-Losbruch

Charakteristisch für den **SULEICA** ist das Laternendach, das ursprünglich nur zur Aussteifung gedacht war, nach einem Besuch von Motorjornalist-Fritz B. Busch , wie mir Herr Schäfer erzählte, auch darin Fensterchen bekommen habe. Busch soll gesagt haben: „Na endlich ein Wagen mit Laternendach“. Die Idee mit der bunten Innenverkleidung aus Steppfolie soll ebenfalls von Busch stammen. Ferdinand Schäfer hatte ihn damals gebeten sich den im Bau befindlichen Prototyp doch einmal anzusehen.

Werkzeug zur Herstellung des SULEICA F 430

Da das Fahrzeug noch keinen Namen hatte taufte es Fritz B. Busch spontan auf den Namen „**SULEICA**“. „Wie?“ Soll Schäfer gefragt haben, „ja Superleichtcaravan“,- Originalton Busch bei einem Gespräch im Oktober 2002. Auch soll der Wagen bei den ersten Tests, wie Fritz B. Busch mir sagte, noch fürchterlich nach Polyester gerochen haben, sodass man kaum darin schlafen konnte. Damals waren die Ausdünstungen beim Aushärten des Polyesters anfangs wesentlich stärker als beim heutigen Material und eine Brennkammer zur Aushärtung gab es noch nicht.

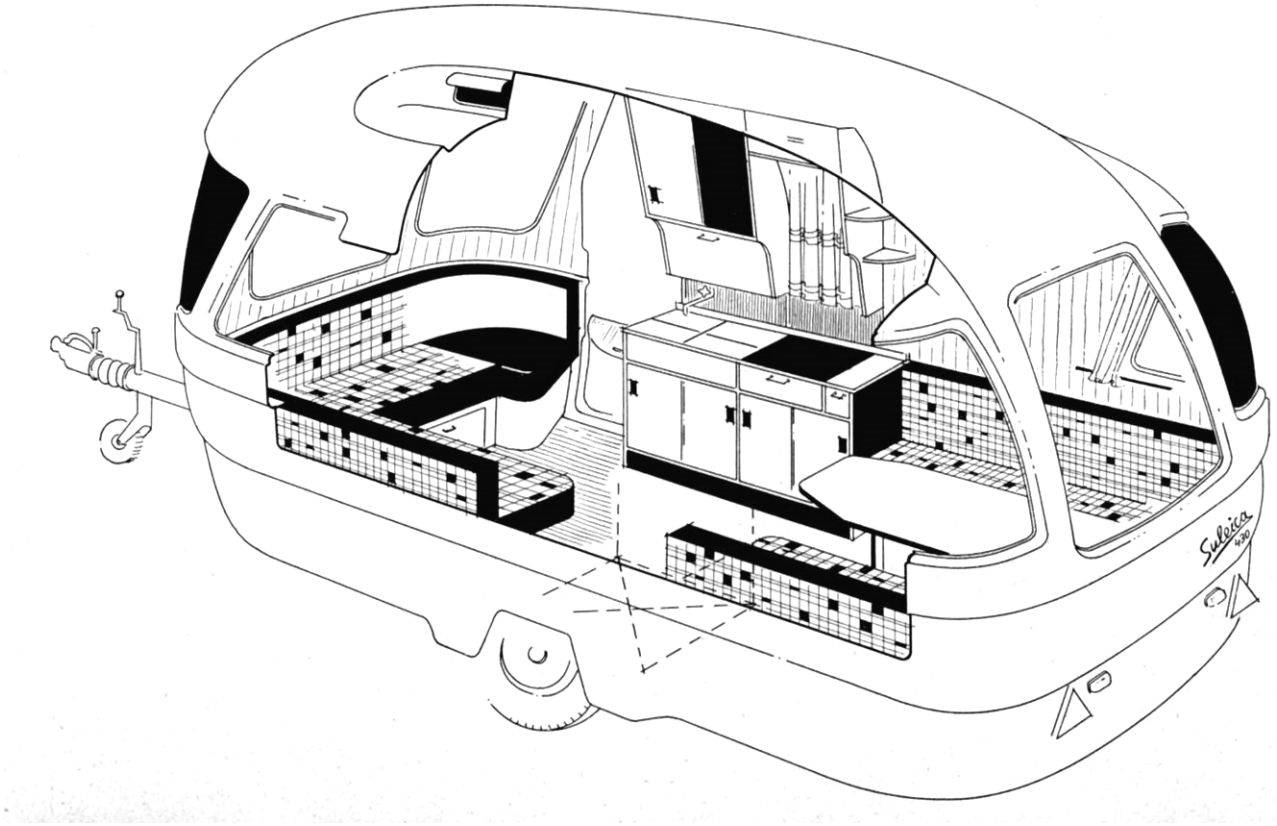
Für den Innenausbau wurde aus Gewichtsgründen naturlackiertes 3,5 mm dickes Birkensperrholz verwendet. Spüle und Kochermulde waren aus GFK geformt

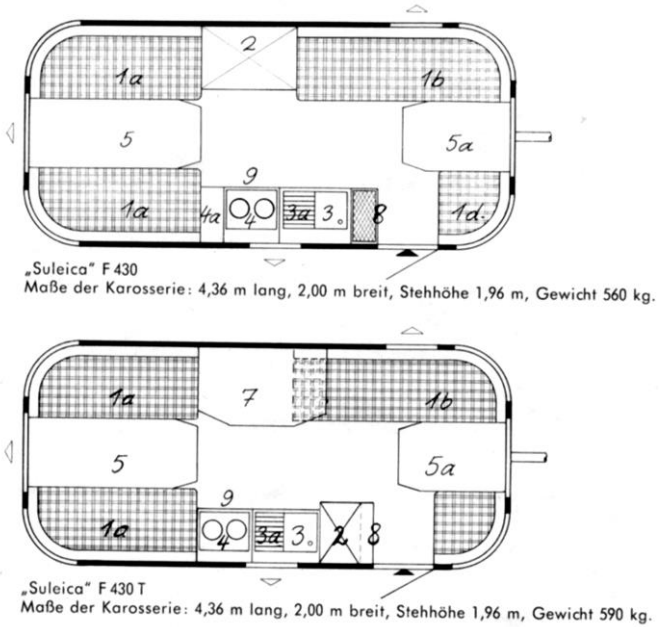
Schnittbildzeichnung aus den damaligen Prospekten des SULEICA F430 und F 430 S

Ein zweiflammiger Kocher gehörte zur Serienausstattung. Gegen Aufpreis konnte eine TRUMA S Gasheizung oder ein Ölofen neben der Tür und ein kleiner Elektrolux Kühlschrank eingebaut werden. Als Isolierung diente ein 14 cm Luftschicht-Doppelfussboden und an Wänden und Decke eine atmungsaktive Stepptex- Folie auf Styropor

Die Fenster waren doppelverglast aus Plexiglas mit speziellem Profilgummi.

Fast alle Wagen wurden auf HAHN -Fahrgestell mit Drehstabfederung, System PORSCHE und Auflaufbremse bei zulässigem Gesamtgewicht von 800 kg montiert.





Grundrisse verschiedener Typen SULEICA F430

1a. Sitzbänke und Querschläfer
1b. Sitzbank 1,90 m lang, ausgezogen Doppelbett, 1.35 m breit
1d. Einzelsitz
2. Kleiderschrank
3. Spüle
4. Kocher
5. Tische
6. Gasflaschenkasten unter Tisch 5a
7. Toilettenraum
8. Truma Heizung
9 Kühlschrank im Unterbau

Angeboten wurde das Fahrzeug mit verschiedenen Innenausbauten. Der **SULEICA F 430** als Normalversion und der **SULEICA F 430 T** mit Toilettenraum. 1966 wurde auch noch eine Schwimmversion hinzugefügt, der **SULEICA F 430 S** mit ausgeschäumtem Doppelboden, fettgedichteter Achse, 30 cm hohem Kunststoffbord am Eingang und Wandverstärkung für den Aussenborder am Heck. Das Ehepaar Schäfer ist mit diesem Fahrzeug ein Stück die Weser herunter gefahren.

Ferdinand Schäfer hat gleich zu Beginn der Produktion den Namen **®SUperLEIchtCAravan** eintragen und das Fahrzeug durch Gebrauchsmusterschutz nebst In- und Auslandspatenten schützen lassen.

Die deutsche Patenturkunde vom 23.Juni 1962 trägt die Nr.1430311. und die

Bezeichnung: „ Wohnfahrzeug, insbesondere Wohnanhänger“ Die Erfindung umfasst einen Wohnanhänger mit selbsttragendem Kunststoffgehäuse, vorzugsweise aus Polyester, und nach aussen gewölbtem sowie mit Versteifungs- oder Verstärkungsrippen ausgestatteten Wand- und/oder Dachflächen.

Gleichzeitig wird auch bereits eine schwimmfähige Version mit abgedichteter Achse aufgeführt.

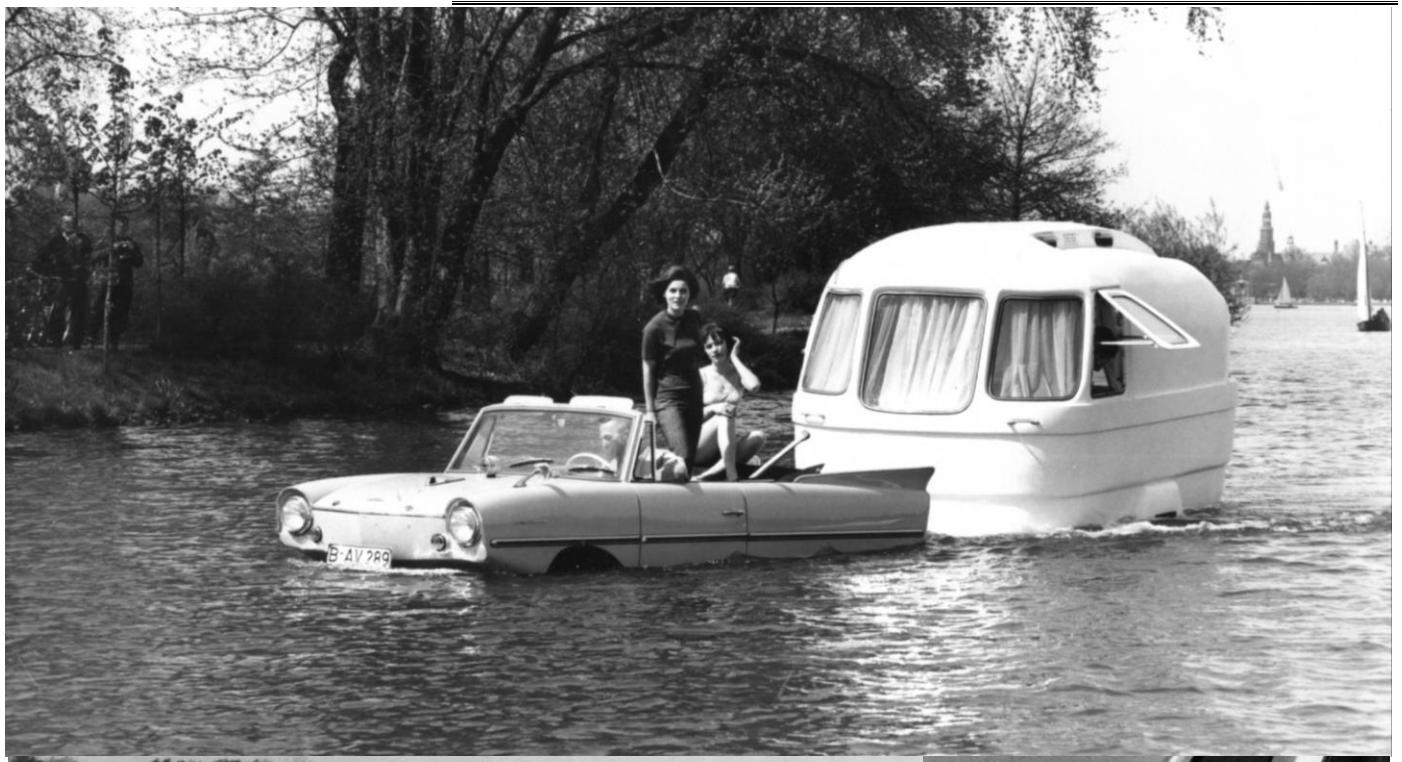
In der Patentschrift heisst es wörtlich : „Aufgabe der Erfindung ist es, ein verbessertes Wohnfahrzeug, insbesondere Wohnanhänger , mit Kunststoffgehäuse zu schaffen , das bei einfachem und gewichtsmässig leichtem Aufbau eine grosse Verwindungssteifigkeit und Festigkeit besitzt.

Gemäss der Erfindung wird diese Aufgabe dadurch gelöst, dass das Kunststoffgehäuse einen in sich geschlossenen Rahmen aus mehreren , durch die Rad- und Deichselkästen

Das Innenleben des SULEICA. Aufwölbungen in Verbindung mit einem fest verbundenen Fussboden machen die Karosserie verwindungsfrei.

miteinander verbundenen Rohrstücken mit ellipsenförmigem Querschnitt und zwei im Abstand übereinander angeordneten, auf den Rohrstücken des Rahmens aufliegende und mit diesen zu einem Werkstück verbundene Böden aufweist.“

Durch die besonderen Eigenschaften des **SULEICA** Wohnanhängers , die sonst kein anderer Wagen aufweist, dürfte wohl mit Sicherheit ein hartnäckiges Gerücht widerlegt sein, dieser Wagen sei vom Wohnwagenbauer Maly entworfen


B-AV 289

Johnson

Sicher hätte er eine solch geniale Erfindung auf sein FATHI-Fahrzeug angewandt.

Des weiteren sind Patente in Italien und Spanien erteilt worden . Im spanischen Patent vom 4. September 1962 mit der Nr.93767 ist auch ein kurzer **SULEICA 340** gezeichnet, ausserdem die oberen Fensterscharniere und die Konstruktion für die Aufnahme der Fahrzeug-Formen. Ähnlich ist das italienische Patent abgefasst.

Amphicar mit SULEICA F 430 S auf dem Maschsee in Hannover, am Steuer Motorjournalist Fritz B. Busch.

Aussenbordmotor für die SULEICA-Solofahrt ◄auf dem Wasser

Wie gut die Straßenlage der **SULEICA**-Gespanne war wurde unter anderem auf der ersten A.v.D –Caravan-Rally auf dem Nürburgring bewiesen Hier wurden sieben Medaillen gewonnen, darunter der Damenpreis und die Seniorenwertung. Alles unter Beteiligung der damals namhaften Caravanhersteller, die teilweise eigens bekannte Rallyfahrer engagierten.

Den Damenpreis gewann Millie Schäfer aus Detmold mit der Gattin des AvD Präsidenten als Beifahrerin. Sieger wurde Heinz Depping –später Chef der TFG- der sich den allerersten **SULEICA**-Wohnwagen angehängt hatte.

SULEICA F 430,von 1961- 68 in Serie gebaut

Gebaut wurden die **SULEICA**-Fahrzeuge **F 430** in fast unveränderter Form bis 1968.

Nachdem im Jahr 1964 ein auf 3,4o m gekürzter **SULEICA** gefertigt wurde, entstanden im Jahr 1967 die ersten auf 5,00 m verlängerten **G500 L** und **G500 Q** was Längs- und Querschläfer im hinteren Teil des Wagens bedeutete. Beide Fahrzeuge hatten jetzt zusätzlich einen Toilettenraum.

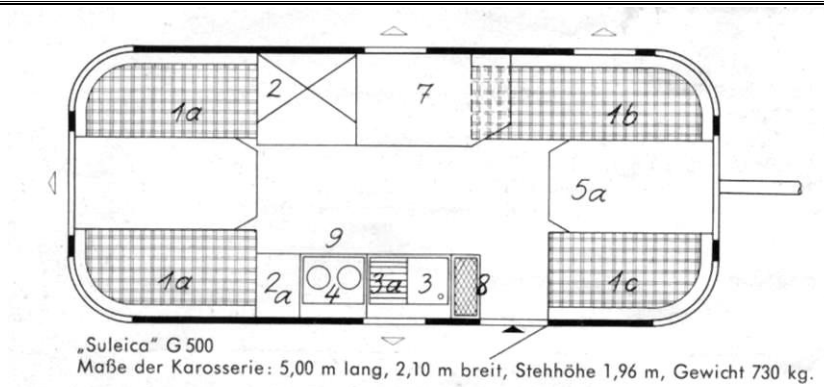
SULEICA F 340,
Leergewicht nur 350 kg,
leider nur ein Einzelmodell

Der erste auf 5,00 m
verlängerte SULEICA,
der Wagen hat noch
die abgeschrägte Tür
des SULEICA F 430

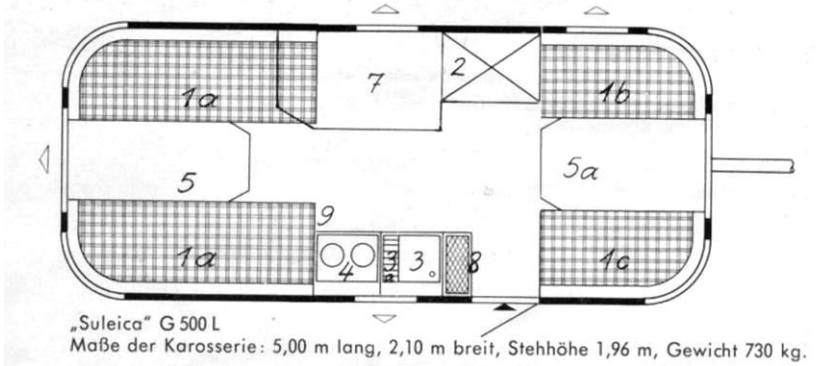
Zunächst wurden diese Fahrzeuge, wie der kleinere F 430, in 2,00 m Breite und mit vorderem runden Ansatz des Laternendaches hergestellt. Sie erhielten eine Achse für 1000 kg zulässiges Gesamtgewicht. Ein zusätzliches Fenster an der linken Seite, eine vergrösserte Aussentür und die grössere Länge unterscheiden sie vom kleineren Vorbild.

SULEICA G 500, 2,00 m breit, erkennbar am vorne rund auslaufenden Laternendach

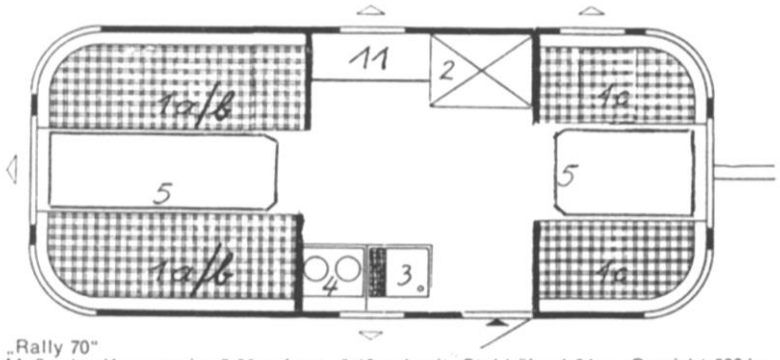
SULEICA G 500, 2,10 m breit. Das Laternendach läuft bis vorne durch.



„Suleica" G 500
Maße der Karosserie: 5,00 m lang, 2,10 m breit, Stehhöhe 1,96 m, Gewicht 730 kg.



„Suleica" G 500 L
Maße der Karosserie: 5,00 m lang, 2,10 m breit, Stehhöhe 1,96 m, Gewicht 730 kg.



„Rally 70"
Maße der Karosserie: 5,00 m lang, 2,10 m breit, Stehhöhe 1,94 m, Gewicht 690 kg.

Grundrisse des SULEICA G 500 als Längs- oder Querschläfer

1a u. 1b Sitzbänke die als Längs- und Querbetten genutzt werden können

2.Kleider-u. Wäscheschrank.

3.Spüle mit Ablauffläche

4.Propankocher

5.Seitenverschiebbarer Tisch

6.Flaschenkasten unter dem Tisch

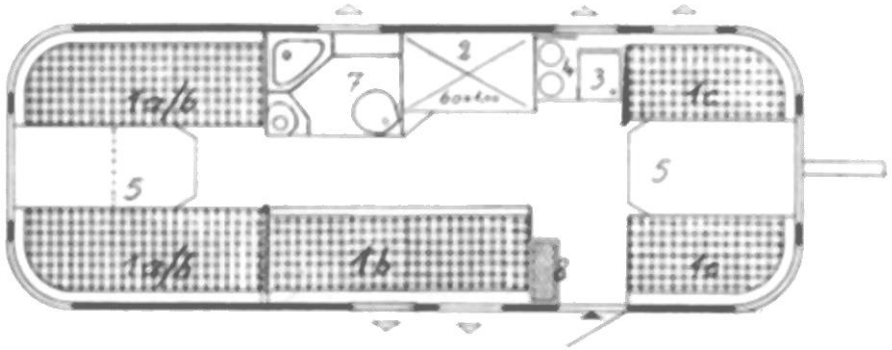
7.Toilettenraum mit Waschbecken

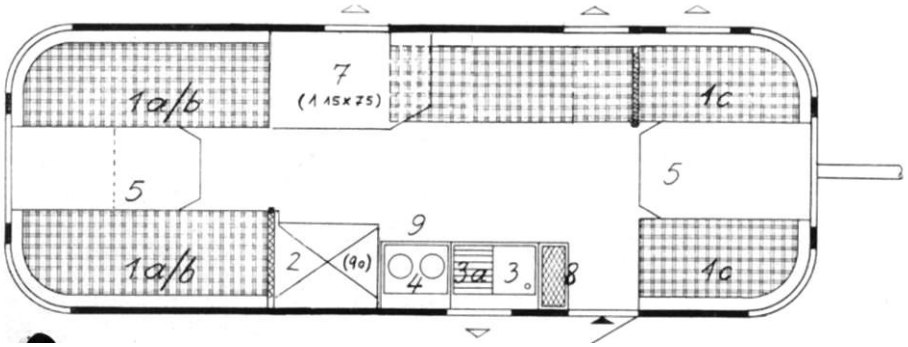
8.TRUMA-Heizung oder Ölofen

In einem Prospekt der Fa. Schäfer ist ein **SULEICA G 550** mit 5,50 m Länge angeboten, ob dieser aber je gebaut wurde, ist mir nicht bekannt.

Ein Jahr später wurde die **SULEICA G 500** auf 2,10 m verbreitert. Hierbei wurde auch das Laternendach verändert und vorn auf das Mittelfenster heruntergezogen.
Zeitgleich gab es auch sogenannte „S.B.K.“–Wohnwagen nach Maß – System-Bau-Kasten. Damit konnte man eine Leerschale des **F430** selbst ausbauen und auch die Möbel einzeln kaufen, je nach Geldbeutel. *„Den Wohnwagen holt man mit dem PKW ab, die Möbel bringt die Post“* so liest man im Prospekt.

SULEICA 600 Tandem
Aufbaulänge 6,00 m
Aufbaubreite 2,10 m
Leergewicht 890 kg
So wurde er im Prospekt angeboten , eine gelungene Fotomontage aus zwei Suleica G 500.





SULEICA 2000 Tandem
Aufbaulänge 6,30 m,
Aufbaubreite 2,10 m
Leergewicht 950 kg

Ab 1967 wurde ein **SULEICA 600 Tandem** angeboten, ein 6 m langer Wagen mit Tandemachse und kleinen 12 Zoll Rädern, zusammengesetzt aus zwei SULEICA G 500.

Gebaut wurde er später als „**Tandem 2000**“ mit 6.30 m Aufbaulänge. Das Fahrzeug wurde nur einmal zu Testzwecken hergestellt. Aus den Karosserieresten wurde vermutlich der **SULEICA 340.**

Motorcaravan HS 68

Rechtzeitig zum Caravansalon 1967 in Essen brachte die Fa. Schäfer den ersten **Motorcaravan HS 68** auf den Markt. Es war ein HANOMAG- Fahrwerk F20 mit verbreiterter Hinterachse und aufgesetztem **SULEICA F 430**. Das Fahrzeug wurde auch mit einem Aufsatz **SULEICA G 500** angeboten.