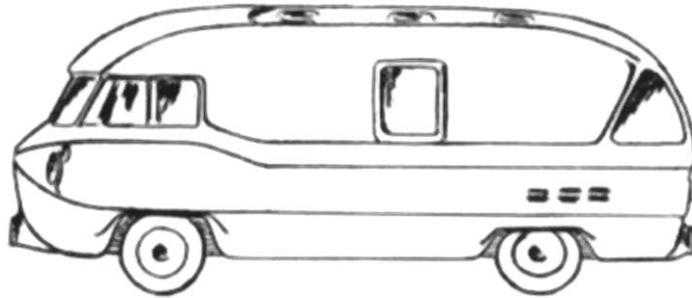

Das erste **ORION-Wohnmobil** auf Deutschlands Strassen



So sollte er aussehen, der neue **ORION**. Vorne mit Schiffsbug, wohl um als Amphibienfahrzeug bessere Schwimmeigenschaften zu haben

Im Auftrag und nach Entwurfs-
skizzen von Dipl.Ing.Dr.Freise
fertigte die Fa.Schäfer 1968 ein
Amphibienfahrzeug Namens
„**ORION**“. Als Basis diente ein
um 80 cm verlängertes und um
33cm spurverbreitertes Chassis
eines VW-Bullis, Typ 26.

Als Aufbau nahm man einen
SULEICA G 500 dem ein neues
Vorderteil angepasst wurde mit
Front-, Seitenscheiben und einer
Fahrtür. Als zusätzliche Aus-
steifung und aus Gründen der
Stabilität wurden drei Querspan-
ten aus 14 mm Tischlerplatten
einlaminiert. Als Schiffsantrieb
diente eine längere, an den
Heckmotor angeflanschte Welle

mit Schiffsschraube, die vom
Heckfenster aus zu lenken war,
da ein Lenken wie bei anderen
Amphibienfahrzeugen mit den
Vorderrädern im Wasser nicht
funktionierte. Später einmal
sollte die Welle durch eine an-
klappbare Schraube ersetzt
werden. Das ist aber nie ge-
schehen. Für den Innenausbau
des Wagens wurde aus Ge-
wichtsgründen Birkensperrholz
verwendet. Das Leergewicht
betrug nur 1160 kg. Der VW-
Motor hatte damals 1570 ccm
Hubraum bei 47 PS.



Der erste ORION, etwas schlichter aber schwimmfähig, auf dem Werksgelände in Detmold-Losbruch im Frühjahr 1968

Auf der Hannovermesse 1968 wurde der Wagen als grösstes Kunststoffteil der Welt und einzigartiges Fahrzeug weltweit vorgestellt. Das Fernsehen und der Stern berichteten ausführlich darüber. Sein Erstbesitzer befuhr mit dem Schwimmwagen die Ostsee von Travemünde nach Dänemark, ich denke, aber bei ruhigem Wetter und ohne

Seegang. Weitere Reisen sollen ihn nach Nordafrika, später ganz durch Nord- und Südamerika und noch einmal nach Südafrika geführt haben. Sein nächster Besitzer schwärmte: „Er läuft, und läuft, und läuft“, aber er hat ihn doch bald wieder weiter verkauft. Ein Oldtimer bleibt eben doch ein Oldtimer.



Das erste ORION - Wohnmobil auf dem Caravansalon in Essen 1968, wo es als die grösste Kunststoffkarosserie und einzigartiges Fahrzeug weltweit vorgestellt wurde.



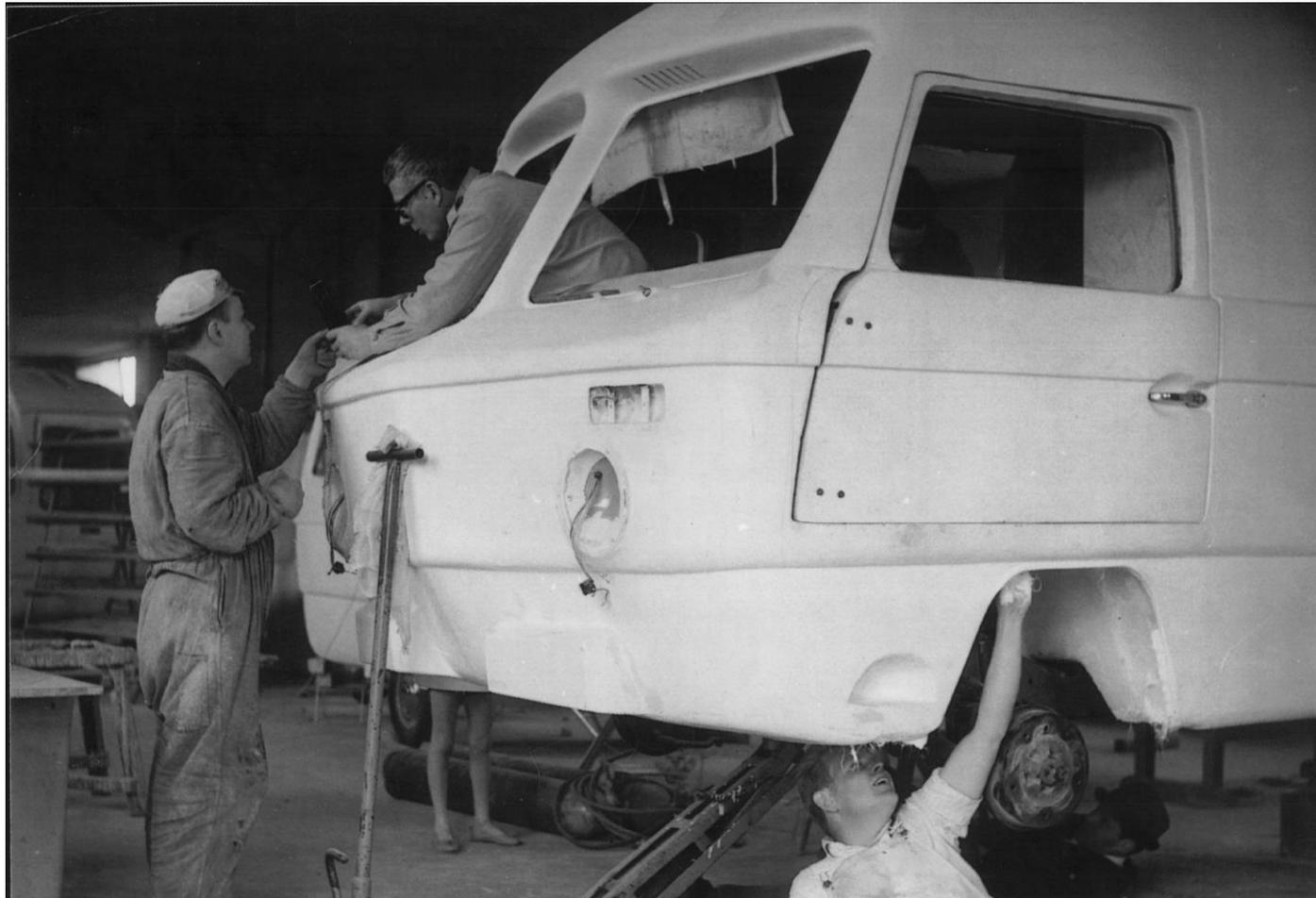
Schwimmen konnte der ORION wirklich, nur wie war es mit dem Anlegen ?





Der Bau des ersten ORION in der Werkshalle in Detmold-Losbruch. Deutlich ist noch der Ansatz des SULEICA- Hinterteils rechts neben der Tür zu sehen

Das neue Vorderteil des ORION. Die Türenschnellen sind wegen der Wasserlinie am Schwimm -ORION höhergelegt.





Und so sieht der erste ORION heute aus, leider nicht mehr schwimmfähig.

Im Jahr 1969 entstand ein weiterer Prototyp des **ORION** auf einem MATADOR- Chassis F 20 mit einem PERKINS-Dieselmotor, 50 PS, Frontantrieb und Einzelradaufhängungen.

Die Fa. Schäfer verwendete fast den gleichen Aufbau wie beim vorherigen Fahrzeug. Die Karosserie wurde durch einen zusätzlichen Hilfsrahmen aus U-Profilen verstärkt. Der Innenausbau war aus Gewichtsgründen wieder aus Birkensperrholz.

Die Karosserie trug noch die gleichen äusseren Merkmale wie der erste **ORION**, hinten und vorne noch keine zweiten Seitenfenster wie beim späteren Serienfahrzeug. Leider ist dieser Wagen inzwischen auf ein MB 100 Fahrgestell umgerüstet und nicht mehr im Originalzustand mit dem alten PERKINS-Dieselmotor. Ein Vorteil für die Fahreigenschaften, aber schade für die Historie.



Der zweite ORION,
auf einem Hanomag-
Chassis mit Perkins-
Diesel, so wie er
heute aussieht.

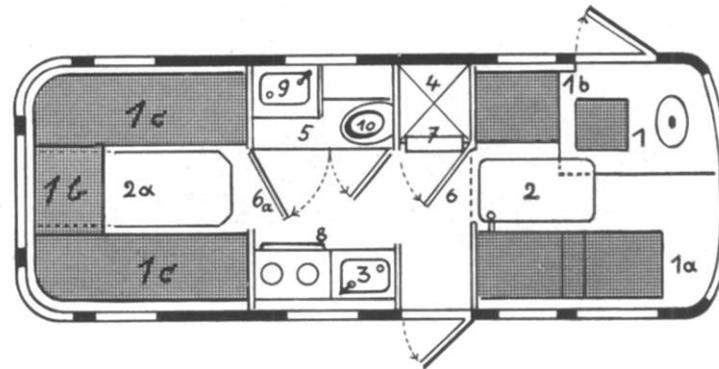
Und dieses ORION-
Wohnmobil beim
Caravansalon 1969
in Essen

Mit einigen Änderungen am vorherigen Fahrzeug begann man nun mit der Serienproduktion. Vorn und hinten am Wagen wurden noch je zwei zusätzliche Fenster angebracht. Der Innenausbau erfolgte aus 14 mm Kunststoff beschichteten Spanplatten. Die vorderen Seitenfenster aus Plexiglas erhielten Schiebeöffnungen ähnlich den Öffnungen im Sportflugzeugbau. Die Wagen wurden weiter auf MATADOR-Chassis, meist mit Austin A60 Benzinmotoren montiert. **ORION's** mit MATADOR-Chassis sind noch heute an den runden Scheinwerfern von



späteren Wagen auf
HANOMAG und
MERCEDES-Fahrgestellen zu
unterscheiden.

Der ORION, Typ I, wie er
in grosser Stückzahl bis
1974 gebaut wurde



Grundriss ORION

1. Fahrersitz	1a Beifahrersitz	Leergewicht Benziner, lt. Prospekt 1650 kg.
1b. Quersitz und Liege	1c. Längssitz u. Liege	Zul Gesamtgew.: 2400 kg
2. schwenkb. Bugtisch	2a. Hecktisch	Gesamtlänge: 5,98 m
3. Küche	4. Kleiderschrank	Gesamtbreite: 2,14 m
5. Waschraum	6/6a. Raumtrenner	Gesamthöhe: 2,49 m
7. Heizung	8. Kühlschranks	Stehhöhe: 1,90 m
		Radstand: 3,40 m

Die Inneneinrichtung war so gewählt, dass man die stabilen Innenspannen zur Raumteilung nutzte. Im Prospekt heisst es dazu: „Die ungewöhnliche Grösse erlaubt eine überaus geschickte Raumaufteilung. Im Heck sind zwei Polsterbänke angeordnet, die als Längsbetten dienen, aber auch zur Mitte ausgezogen werden können und mit einer Liegefläche von 1,90 x 2,04 m Schlafmöglichkeit für drei erwachsene Personen bieten. Eine Doppeltür des Waschraums trennt mit der gegenüberliegenden Plexiwand den Heckraum ab, wenn er zum Schlafen genutzt werden soll...Im Bug ist der Fahrerraum durch die Kleiderschrantür in Verbindung mit der Plexiwand gegenüber ebenfalls abzutrennen. Durch sinnreiche Anordnung der Polstersitze kann ein Doppelquerschläfer erstellt werden. Ausserdem ist während der Fahrt ein Einzelbett quer oder längs aufzubauen.“

Auf Wunsch wurden die Wagen mit unterschiedlichen Innenausstattungen geliefert, zum Beispiel Gasheizung mit Umluft oder Ölofen, und mit unterschiedlichem Möbelholz oder



Bezugstoffen. Auch konnte man sich Staukästen unter dem Fussboden zwischen den Chassisrohren einbauen lassen.

Die gemütliche und bequeme Hecksitzgruppe im
ORION



Bandleader James Last tauft den ORION seines Freundes, ZDF-Moderator Rainer Holbe.

Zur Geschichte der Fahrge- stelle des „ORION Typ I“

Die MATADOR- Kleinlastwagen mit Rohrrahmenchassis und Frontantrieb wurden damals von den **TEMPOWERKEN Oskar Vidal** in Hamburg-Harburg hergestellt.

Wie sich aus einem Fernsehinterview mit ehemaligen Mitarbeitern des Werkes ergab, von 1949 bis 53 mit VW-Motor direkt hinter dem Fahrersitz, später mit Motoren der britischen Firmen AUSTIN und PERKINS. AUSTIN- Benzinmotor A 60 mit 54 PS, eigentlich ein Industriemotor

und PERKINS- Dieselmotor, 2000 ccm und 50 PS, dessen Motorblock heute noch als Bootsdiesel unter VOLVO eingesetzt wird.

Oskar Vidal war Fahrzeugkonstrukteur und alleiniger Inhaber der Werke.

Die Aktienmehrheit der TEMPOWERKE in Hamburg-Harburg ging im Jahr 1966 an die Fa. HANOMAG-HENSCHEL in Hannover über. Ab 1970 wurden die MATADOR-Kleinlastwagen unter den Bezeichnungen HANOMAG F20, F25 und F30 verkauft, mit unterschiedlichen Motoren, AUSTIN A60= 54 PS, A70= 70 PS und MERCEDES-Diesel,2000 ccm= 55 PS, später 2200 ccm= 60 PS, auch erhielten die Wagen eine neue Frontpartie mit rechteckigen Scheinwerfern und geändertem Kühlergrill.

1973 stieg die Fa. DAIMLER-BENZ in den LKW-Bau bei HANOMAG ein. Der Firmenname war jetzt: „Arbeitsgemeinschaft DAIMLER-BENZ Stuttgart und HANOMAG HENSCHEL Fahrzeugbau

Hannover.“ Produziert wurde aber weiter in Hamburg-Harburg, Die Fahrzeuge erhielten die Bezeichnung L 206 DG für Dieselmotor und L 207 für AUSTIN- Benzinmotor. Die Chassis wurden mit starrer Hinterachse ausgerüstet, erhielt andere Bremsstrommeln und andere Felgen. Zwangsläufig musste die Fa.Schäfer danach die Bodengruppe der Karosserie ändern, aber mit dem Vorteil, grösseren Tankvolumens und grösserem Stauraum unter dem Fussboden.

Das von Oskar Vidal in seinen TEMPO-Werken Ende der 50er Jahre entwickelte Fahrgestell läuft heute -natürlich mit technischen Verbesserungen,- als MERCEDES MB 100, produziert in den ehemaligen EBRO- Werken in Spanien. In den TEMPO- Werken in Hamburg-Harburg produziert jetzt die Fa. DAIMLER-CHRYSLER. So ändern sich die Zeiten, nur das geniale und unverwüstliche Rohrrahmenchassis mit Frontantrieb, das Ferdinand Schäfer damals zielsicher auswählte, bewährt sich immer noch.

Die ersten Wagen hatten Scheinwerfer und Blinkleuchten des TEMPO-MATADOR.

Kühlergrill und Spiegel sind leider nicht mehr original

Nach Verwendung der HANOMAG-u. MERCEDES-Chassis gab es deren eckige Scheinwerfer



Am **ORION** wurden anfänglich die Scheinwerfer, die beim TEMPO-MATADOR noch rund waren, auch entsprechend in die Karosserie eingebaut. Später, als die Wagen von HANOMAG rechteckige Scheinwerfer erhielten, hat die Fa. Schäfer die neue Form übernommen.

An den Scheinwerfern, den veränderten Felgen und Radkappen



lassen sich die unterschiedlichen Chassishersteller der Wagen leicht erkennen.

An der **ORION** Karosserie wurde ansonsten wenig verändert, lediglich die zweiten Seitenfenster wurden ziemlich zu Anfang etwas niedriger gemacht, um im Wageninneren Platz für Schränke über Fahrer- und Beifahrersitz zu bekommen.

In alten ORION- Prospekten ist die Skizze eines „**Wohnmobil S500 B**“. An einem HANOMAG Fahrerhaus sind Dach und Rückwand entfernt und dem **SULEICA** angeformt. Dieser Wagen wurde aber nie gebaut.

Zeitgleich mit dem **ORION** wurde auch mit der Herstellung einer preiswerten Variante des **SULEICA G 500**, des **RALLY 70** begonnen. Dieser hatte keinen Toilettenraum und die Möbel waren wie beim **ORION** aus kunststoffbeschichteten Spanplatten in Kirschbaum- oder Nussbaumdesign. Der Wagen war ca. 20 kg. schwerer als die Vorgängermodelle.

Nachdem im Oktober 1972 der Tischlereibetrieb der Fa. Schäfer ausbrannte, - die Detmolder Zeitung berichtete darüber und schätzte den Schaden nach Auskunft der Feuerwehr auf 500000,- DM-, lagen im April 1974 abermals düstere schwarze Wolken über Detmold-Losbruch. Die Werkshalle mitsamt den Werkzeugen und Formen für **SULEICA** und **ORION** wurden ein Raub der Flammen. Die Fa. Schäfer, geriet hierdurch in erhebliche finanzielle Turbulenzen, zumal alle Abform-Werkzeuge nur mit ihrem Materialwert versichert waren, wie sich herausstellte, nicht aber mit der darin steckenden Arbeit, die notwendig war um sie wieder herzustellen. In Verbindung mit den gestiegenen Mehrkosten wegen strengerer Bauvorschriften betrug der finanzielle Verlust mehr als eine halbe Million DM.

Vermutlich hätte Herr Schäfer nicht wieder aufgebaut. Aber wie er erzählte, standen am anderen Tag pünktlich zum Arbeitsbeginn seine Leute mit Hacke und Spaten vor dem Trümmerhaufen und sagten, "Chef

wir bauen Dir den Laden wieder auf".

Der Wiederaufbau erfolgte sehr schnell, so das noch im gleichen Jahr ein neuer **ORION** produziert werden konnte.



Die Produktion der SULEICA-Karosserien wurde zum Teil an eine Bootswerft am Plattensee in Ungarn vergeben.

Die Zeit des schönen runden Hecks am **ORION** war endgültig vorbei. Die Kraftfahrzeugmode hatte sich total verändert. Eckige, strengere Formen waren jetzt „IN“. Also musste auch eine andere Karosserie her. Ausserdem war die bisherige Form mit ihren runden Eckfenstern und den Fensterrahmen sehr arbeitsintensiv.

Der neue **ORION II** erhielt jetzt ein eckigeres Aussehen. Der Aufbau wurde nur noch aus zwei Halbschalen und der Bodengruppe zusammengesetzt.

ORION Typ II
mit Fahrertür.
Prototyp oder
Extrawunsch ?



Äusserlich erscheint eine Mittelnaht über dem Dach. Als Fenster wurden jetzt solche von Zulieferfirmen verwendet. Diese konnten an fast beliebiger Stelle eingesetzt werden. Während man beim Bau der ersten **ORION** nach dem Zusammenbau die Aussenflächen nachlackieren musste,- übrigens alle Fahrzeuge der ersten Serie wurden nur in weiss geliefert -, konnte man jetzt eine Gelcoat – Aussenfläche in jeder gewünschten Farbe erhalten. Der Grundriss, der Innenausbau und die Fahrgestelle wurden wie bei den früheren Wagen beibehalten. Eine Fahrertür war nicht mehr vorgesehen. Jedoch gibt es ein Foto eines Wagens, der eine Fahrertür hat, er soll jetzt in der Westschweiz laufen.

Durch eine etwas veränderte Bodengruppe ohne Hilfsrahmen war eine Duschtasse möglich. Die Seitentür des Wagens erhielt eine innenliegende Stufe.

Ein Jahr später kam auch eine auf 5,00 m verkürzte Ausgabe des neuen **ORION II** auf den

Markt. Die Wagen hießen jetzt **ORION 600** und **ORION 500**.

Im **ORION 500** entfielen die Beifahrersitzbänke hinter dem Fahrer und hinten waren nur Doppelquerbetten vorgesehen.



Im Jahr 1977 wurde zum 25-jährigen Firmenbestehen ein Jubiläummodell **ORION-600 Coupé** in Sonderausstattung mit allen Extras auf den Markt gebracht. Fahrgestell DAIMLER-BENZ L 307, 70 PS, 2800 kg zul. Gesamtgewicht.

Ohne vorherige große Ankündigungen wurde 1978 die Produktion der HANOMAG-HENSCHEL Fahrgestelle eingestellt. Die Fa. MERCEDES

lieferte jetzt die neuen Typen 207 und 208 mit Heckantrieb, und wieder waren erhebliche Änderungen an Formen und Werkzeugen notwendig.

Die Fa. Schäfer war inzwischen wegen des Brandes der Werks-halle mit deren Folgekosten und steigender Löhne in finanzielle Schieflage geraten. Ferdinand Schäfer mußte notgedrungen aufgeben.

Der Betrieb wurde von Frau Ursula Depping, der Frau des dortigen BMW-Händlers übernommen und unter der Bezeichnung **TFG**, Teutoburger Fahrzeug- und Gerätebau GmbH fortgeführt.

Die auf den neuen Fahrgestellen weiter gebauten **ORION** Typ III hatten jetzt Heckantrieb, außerdem konnte man zwischen verschiedenen Motoren und Getrieben wählen, auch war eine Servolenkung möglich. Es gab Vier- und Fünfzylindermotoren als Benzin- und Diesel mit unterschiedlichen PS- Leistungen, Vier-, Fünfgang- und Automatikgetriebe, also eine grosse Auswahl an Fahrzeugtechnik.

Prospektblatt für das Jubiläummodell **ORION- Coupé** aus Anlaß der 25-jährigen Firmenjubiläums



Ab 1978 wurde der ORION mit neuer Frontpartie gebaut, auf Mercedes 208 Chassis mit Heckantrieb und verändertem Radstand.

...und in der Version ORION 500 , 5,00 m lang

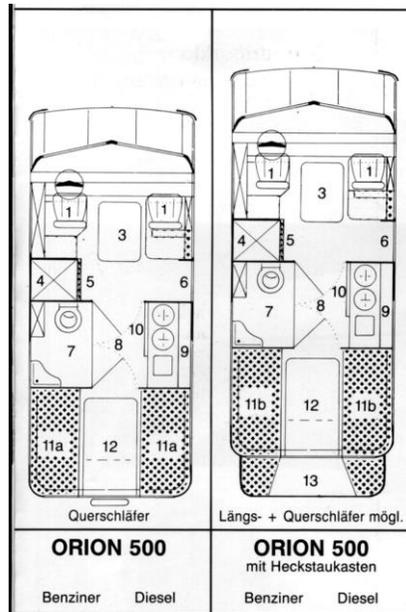
Ebenso groß war auch die Auswahl im Fahrzeugaufbau. Im Wesentlichen wurden gegenüber dem Vorgängermodell die Frontpartie und die Radausschnitte verändert. Leider hat man hierbei nicht die oberen Radkastenverstärkungen, die für das alte Fahrgestell notwendig waren aus der Form entfernt.

Vorn im Wagen konnten jetzt Drehsitze und ein kleiner Bugtisch eingebaut werden. Auch einen zusätzlichen Heckstaukasten, hinten angehängt, konnte man erhalten. Fünf Standardausführungen standen zur Auswahl, ausserdem konnte man Fenster und Inneneinrichtung auf

Wunsch variieren. So ist es nicht verwunderlich, daß fast kein Wagen dem anderen gleicht.

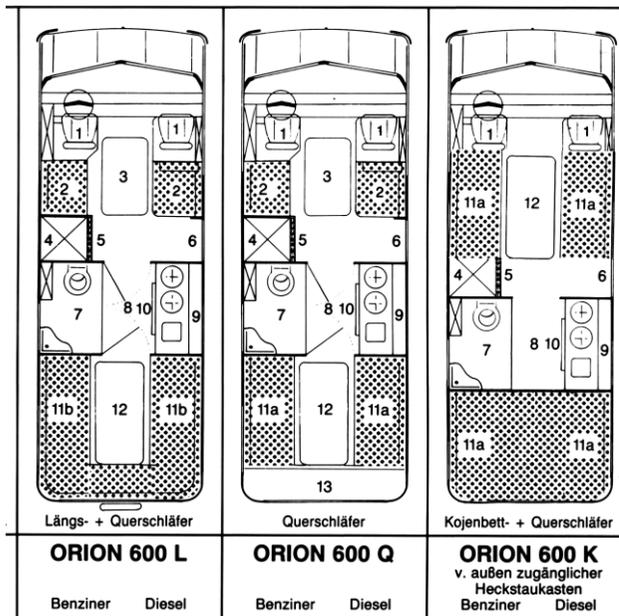
Ferdinand Schäfer hatte zu dieser Zeit seine Ideen Wagen zu konstruieren noch nicht aufgegeben. Frau Depping zeigte mir in der Werkshalle einen von Schäfer gebauten **ORION 500** auf MERCEDES 208 Basis mit erheblich niedrigerem Aufbau und Hubdach. Eine weitere Besonderheit waren vier Innensützen, die nicht nur das Hubdach trugen sondern an denen die Innenwände dreh- und klappbar angebracht waren. Für die Fahrt konnten alle Trennwände in halber Höhe so umgeklappt werden dass man freien Rückblick wie in einem PKW hatte. Die Dusche war, aus Gründen der Platzersparnis,





hinter der Eingangstür untergebracht, aber praktisch, von innen und aussen zugänglich! Im hinteren Teil des Laternen-daches war eine Klimaanlage eingeformt. Der Wagen ist eine Zeit lang in den USA gelaufen. Gleichzeitig wurde ein zweiter Wagen mit ähnlichem Aufbau hergestellt, mit diesem soll das Ehepaar Depping die USA besucht haben.

Die Fahrzeuge wurden mit fünf verschiedenen Grundrissen angeboten, konnten aber auch nach eigenen Wünschen ausgebaut werden.



1. Fahrer- u. Beifahrersitz, drehbar
2. Querbett oder Beifahrersitz
3. Kleiner Bugtisch
4. Kleiderschrank
5. Heizung
6. Eingang
7. Waschraum
8. Raumtrennung
9. Küche
10. Kühlschrank
- 11a. Doppel-Querbett
- 11b. Längsbetten od. Querschläfer
12. Grosser Tisch

ORION 500
mit Hubdach,
umlaufendem
Fensterband,
Klimaanlage und
Luxus- Innenaus-
stattung.
Der letzte von
Schäfer konstru-
ierte Wagen



Da meine Frau und ich Ende der 70er Jahre schon lange mit einem ORION liebäugelten waren wir des Öfteren in Detmold um vielleicht ein Schnäppchen zu ergattern, aber vergeblich. Auch in den 80ern war ich fast jedes Jahr dort. Aus dieser Zeit kenne ich noch weitere Sonderaufbauten: Teilintegrierte Fahrzeuge mit normalem Fahrerhaus, Pickup für ein Allradfahrzeug, was in die Schweiz geliefert wurde, einen **ORION** mit Heckgarage für ein Motorrad und vieles andere. Die TFG fertigte auch noch einen neuen **SULEICA 500** unter Verwendung des Aufbaus vom **ORION 500, Typ II**. Er soll eine

Zeit lang bei Frau Depping in Detmold gestanden haben .

1987 wurde bei der TFG unter Mithilfe des späteren Eigentümers ein 5 m Wagen des Typ II als Büro- und Reisemobil für

Entwürfe des Verfassers aus dem Jahre 1986 für die TFG zum Bau eines neuen ORION



TFG-ORION der anderen Art. Billigversion als Aufsatz. Selbst auf die guten Laternenfensterchen wurde verzichtet.

seine berufliche Tätigkeit gefertigt. Dieses war der endgültig letzte **ORION**. Hiernach schlossen sich die Werkstore.

herausgegebenen Einladungen zu jährlichen Treffen entfielen, gründeten 1988 **SULEICA-** und **ORION-** Besitzer den

Was man aus so einem
ORION alles machen
kann.
Einen URION !!



Und man kann einen
ORION mit einem neuen
Chassis „verschlimm-
bessern“



Da nun viele Fahrzeugbesitzer befürchteten, dass eine Ersatzteillieferung nicht mehr gewährleistet sei und die werksseitig

SULEICA-ORION-CLUB.

Im Mittelpunkt des Clubs steht der freundschaftliche Zusammenhalt aller **SULEICA-** und **ORION** Eigentümer. Der Club fördert den Erhalt der Fahrzeuge und steht soweit möglich bei Reparatur und Ersatzteilbeschaffung beratend zur Verfügung. Der Club organisiert einmal jährlich ein gemeinsames Treffen und gibt ein Mitteilungsblatt heraus.

Wo sind die vielen „unkaputtbaren“ **SULEICA** und **ORION** geblieben? Wenige sind zerstört oder ausgebrannt. Viele stehen noch auf Campingplätzen, meist in versteckten Ecken, warum? Sie sollten doch fahren. In Scheunen fristen sie ihr Dasein, oder in Wiesen am Waldrand als Ställe für glückliche

Hühner. Aber wer will schon den Hühnern ihr Glück missgönnen? Aus den Scheunen aber könnte man sie wieder hervorholen und es gibt genug Liebhaber die es tun. Die Schätzchen aus dem vorigen Jahrhundert haben es verdient erhalten zu bleiben.

SULEICA G 500, Baujahr 1969 als dauerhafter Werbeträger für einen Campingplatz in Sichtweite von Gibraltar



Es gibt Enkel die **SULEICA** oder **ORION** ihres Opas fahren, das freut mich besonders.

Aber Vorsicht, mit Oldtimern ist es wie mit historischen Gebäuden. Anschauen will sie jeder gern, denn alte Fahrzeuge sind faszinierend- wie alte Häuser. Aber einen Oldtimer kaufen? Diesen Schritt sollte man nicht leichtfertig wagen. Mancher kann beim Restaurieren und beim Fahren ein Lied davon singen. Ich habe da so meine Erfahrung.

Wie wertvoll waren die damaligen Neufahrzeuge? Es ist müßig Preise aufzuzählen. Nur ein Vergleich: Im Dezember 1961 wurde ein Ford 12 M für 5 395,- DM angeboten, der zu ziehende **SULEICA** kostete bereits 7900,- DM

Und welche honorige Leute haben unsere Wagen schon besessen und gefahren ? Nur einige seien hier erwähnt:

Da waren u.a. Hanna Hübner-Kunath , Fliegerin und Präsidentin der Internationalen Pilotinnenvereinigung, die dem **SULEICA-ORION-Club** den Namen gab und ihn mitgründete.

Ihr Kommentar zum **ORION**: „Da hat sich doch mein Mann still und heimlich ins Jenseits verdrückt, mir den **ORION** hinterlassen und nicht erklärt wie ich die Toilette entleeren kann“.

Der Glasproduzent Schott aus Mainz, der mit 90 Jahren noch mit **ORION** und Begleiterin in die Sahara gefahren ist.

Einstiger ZDF-Moderator Rainer Holbe, der sich zur Taufe seines **ORION** den bekannten Bandleader James Last dazu holte und viele andere.

Und wie viele **SULEICA** und ihre Nachfahren haben überhaupt das Licht der Welt erblickt? Diese Frage wird wohl nicht mehr zu beantworten sein.

Das Ehepaar Schäfer wusste noch, dass vor dem Brand 1974 wöchentlich ein **ORION** vom Typ I ausgeliefert wurde, d.h. ca. 50 Stück im Jahr. Von 1969 bis 1974 sind das knapp 200 Wagen des ersten Typs. Mehr als $\frac{1}{4}$ davon sind mir inzwischen vor die Kamera gekommen. Und was ist mit den vielen anderen Wagen?

Wie weit sind sie alle gereist?
Nach Nord- und Südamerika, in
die Polarregionen und die Hitze
Afrikas, von Europas Westküste
bis weit nach Asien.

Viele **ORION** haben die
500.000 km Marke bereits über-
schritten.
Mein ORION hat allerdings erst
eine Strecke zehnmahl um die Er-
de zurückgelegt.

Es ist schon ein Glück einen
SULEICA oder **ORION** zu be-
sitzen. Wie einfach ist es bei

diesen „kommunikativen“
Fahrzeugen mit anderen Men-
schen ins Gespräch zu kommen
„Darf ich Ihnen eine Frage stel-
len?“ So der Campingnachbar:
„Wie alt ist Ihr Wagen?“
Kurz darauf erscheint die Ehe-
frau: „Darf man da mal eben
hereinschauen? - Oh! Der ist ja
innen viel grösser als aussen
und hat viel mehr Platz als un-
ser Wagen und so gemütlich“.
Schon sind die ersten nachbar-
schaftlichen Bande geknüpft
dank
SULEICA oder **ORION**.



Messestand der Fa. Schäfer
auf der Industriemesse in
Hannover mit Kunststoffpro-
dukten, die parallel zum
SULEICA hergestellt wur-
den. Selbst Karussellpferde
waren im Programm

