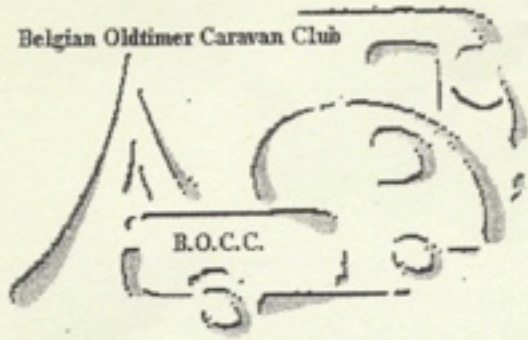


uitgave Oktober 2002
zonder ledenlijst

Belgian Oldtimer Caravan Club



den Trekker

Clubblad – September 2002



Belgian Oldtimer Caravan Club

De Belgian Oldtimer Caravan Club heeft tot doel te bevorderen dat kampeermiddelen (caravans, vouwwagens, vouwcaravans, tenten en campers) die ouder dan 25 jaar zijn in goede, gebruiksklare conditie gehouden worden en het kamperen met deze kampeermiddelen te bevorderen en te steunen. Dit gebeurt door een aantal keer per jaar bij elkaar te komen waarbij op deze bijeenkomsten het de bedoeling is met onze oldtimers te kamperen en de nodige technische en ondersteunende informatie, alsook ervaringen aangaande onze kampeermiddelen met elkander uit te wisselen.

Elk lid ontvangt vier maal per jaar een clubblad waarin hij op de hoogte wordt gehouden van alle mogelijke informatie aangaande de club, de activiteiten en oldtimer kampeermiddelen.

Het bestuur.

De Voorzitter

Mertens Marc
P. van der Auwerastraat 28

B-2640 MORTSEL
Tel 03/454.29.63
Gsm 497/40.36.39
E-mail : mm2@pi.be

De Ondervoorzitter

Desmedt Robert
Berkenhagestraat 86

B-8210 ZEDELGEM
Tel 050/20.85.49

De Secretaris-penningmeester

Dejaegere Lydie
Kollegelaan 7

B-8530 HARELBEKE
Tel 474/50.65.01

De Evenementencoördinatrice

Folie Erica
Burgemeester Claeystraat 2a

B-8730 BEERNEM
Tel 050/78.15.10

De redactrice 'Den Trekker'

De Coninck Yvette
Rijksweg 26

B-8531 Bavikhove
Tel 056/71.86.30
E-mail : Yvettedeconinck@hotmail

E-mailadres : BelgianOCC@msn.com

Website : WWW.BOCC.BE

Rekeningnummer : 751-2003146-39 op naam van BOCC

Woord van de voorzitter,

Het zomertreffen op Camping Pont de Berguème is net voorbij. Zoals afgesproken was de bestelde zon van de partij, hetgeen het succes van dit treffen nog verhoogde.

Niet minder dan 25 deelnemers waren op dit treffen aanwezig en als we Luc meetellen komen we op 26 deelnemers uit 4 verschillende landen. Naast onze Belgische, Nederlandse en Duitse leden kwamen nog enkele leden van de Nederlandse, Franse en Duitse clubs ons vervoegen. Zodoende kunnen we mijns inziens spreken van een mini-internationaal treffen.

Ik hoop samen met de andere bestuursleden dat we op ons najaarstreffen te Jabbeke minstens met zoveel caravans kunnen aanwezig zijn.

Intussen heb ik van de gelegenheid gebruik gemaakt om tijdens het zomertreffen de adressen en gegevens van de aanwezige leden na te kijken. Aangezien het belangrijk is dat onze ledenlijst correcte gegevens bevat, vraag ik u nogmaals eventuele fouten zo snel mogelijk te melden.

Ik ben ook verheugd te kunnen melden dat onze club intussen op Internet staat. Zoals u verder in dit nummer kunt lezen, hebben we dit te danken aan een vriend van Bob. Uiteraard moet er nog aan onze site gewerkt worden teneinde hem te verfijnen en hem verder te onderhouden. Ik ben dan ook blij dat Bob en ik tijdens ons zomertreffen contacten hebben kunnen leggen met iemand die dit voor ons wil doen.

Zoals u merkt wordt er ten alle tijden binnen het bestuur gewerkt, het is dan ook in die zin dat ik hoop dat de leden dit beseffen. Kritiek mag, moet zelfs, laat het echter voornamelijk opbouwende kritiek zijn.

Intussen zijn we volop bezig data vast te leggen voor onze bijeenkomsten van volgend jaar, als er kandidaten zijn om ergens iets te organiseren, hetzij in België, hetzij in het buitenland, laat het dan zo vlug mogelijk weten zodat we dit in onze planning kunnen opnemen.

Ik kijk al uit naar het treffen te Jabbeke en hoop velen van u daar te mogen begroeten.

Marc.

PONT DE BERGUEME.

Woensdag 14 / 8 :

Om 6 uur loopt de wekker af, ons Linda moet om 6u30 bij de haarkapper zijn. De haartjes moeten een rood kleurtje (wat niet bij ons ???). Ondertussen haak ik onze De Roeck Huifkar aan de mini. Geladen hadden we gisteren reeds. Het belooft weer een prachtig lang weekend te worden bij onze kampeervrienden van B.O.C.C. Vandaag worden we verwacht op CAMPING PONT DE BERGUEME te TENNEVILLE.

Na een zeer mooie rit door onze Ardennen kwamen we s' middags aan bij Nancy en Mark. Er waren reeds enkele deelnemers van de Nederlandse en Duitse club.

Mark wees onze plaats aan, waar we vlug onze luifel aan de caravan maakten. Linda zat dadelijk in bikini te zonnen. Tegen de avond waren bijna alle equipes aanwezig. Steeds een plezierig weerzien.

Donderdag 15 / 8 :

Feestdag in België. De moeders kregen een bloemetje van Nancy. Weer was die schitterende zon van de partij. Na smakelijke broodjes uit de campingwinkel, trokken we met onze stoelen naar de waterkant aan de Ourthe.

Wat een rust en een zalig gevoel, zo in de schaduw met je voeten in het heerlijke frisse water. Samen met Carl en Wil een partijtje jeu de boules gespeeld, 1 voor Nederland – 1 voor België (kon ook anders, maar ja de winnaar betaalde de biertjes, eh Carl ?).

S'Avonds moesten we even wachten op de heerlijke paella. Maar het was het wachten waard. Linda was ondertussen samen met Frieda naar de afhaal chinees. Deze bleek verder weg dan ze dachten (± 30 km). Ik genoot ondertussen van een heerlijke Orval aan de kantine.

Vrijdag 16 / 8 :

Rust roest niet, want weer was de zon er, en konden we volop genieten van het mooie weer. Stoeltjes bijeen aan het water en bijkeuvelen.

Nancy en Mark moeten wel veel eieren naar de Clarissen gedragen hebben om zo een prachtig weer te krijgen. Waarvoor onze dank.

Een dappere groep sportievelingen vertrok op een mooie wandeling, ons voorgeschoteld door Nancy en Mark. Wij bleven genieten van de zon.

S'Avonds wederom die BBQ aanmaken en samen met onze Duitse vrienden Helga, Klaus en Balu genieten van heerlijke vleesjes, sausjes en slaatjes. Ook de griekse Ouzo van Klaus lieten we ons smaken. Tot laat in de nacht bleven we buiten voor onze huifkar praten en plezier maken. Zelfs Linda onderging een helende massage van Klaas (geen verdere uitleg ...).

Zaterdag 17 / 8 :

Weer stralende zon. Weer platte rust. Om 13 u was er vertrek naar de FOURNEAU ST MICHEL. Een beetje een plaatselijk Bokrijk en het ijzermuseum. Het bleek er prachtig te zijn, alleen een beetje heet. Terug thuis kon je op de paardenweide een vreemdsoortig bouwwerk zien. Het bleek een huisje te zijn dat later op de avond de stookplaats was voor het GRAND FEU. Het grote kampvuur. Rond 10 u verzamelden we samen voor de aanmaak van het vuur. Je kon er ook een biertje of een cola bestellen. De stemming zat er vlug in, te meer er mooie country muziek klonk. Gezellig zo een groot vuur, en een grote vriendschap rond dit vuur. Als pronkstuk klonken er de eerste knallen van het vuurwerk. Dit bleek buitengewoon prachtig. Hier was niet op 1 € gekeken. Nadien brachten we nog een gezellige tijd door in de kantine met onze West vlaamse vrienden. Om 12 u moesten we slapen, daar de kantine reeds sloot. Spijtig.

Zondag 18 / 8 :

Op het bord bij Nancy stond inpakken en wegwezen. Dit deden de meesten dan ook. Wij bleven tot s'avonds nog nagenieten van de zon en het water. Maar ook van de mooie caravans die je nu zien kon van achter de luifel of de voortent.

Afscheid nemen.

Omstreeks 17 u was het dan ook onze beurt en pikten we aan voor een mooie en niet te drukke reis huiswaarts.

Samengevat kan je dit lange weekend dan ook omschrijven als : PRACHTIG – HEERLIJK – GEZELLIG – RUSTIG – WARM - ..., maar bovenal ZEER GOED.

Dank u Nancy en Mark, dit is zeker voor herhaling vatbaar.

PS :

Maxi laat weten dat hij volgende keer minder in de vingers zal bijten, en onderaan minder iets zal laten vallen.

Wel belooft hij nog meer te praten en lief te zijn.

LINDA – WILFRID – PLUCHKE en MAXI.

HERINNERINGEN AAN TENNEVILLE.

Aankomen en plaatsen van caravan, met verenigde krachten.



Edward Descamp was er ook bij.



Ik ben niet mooi maar lief, ongevaarlijk en waakzaam.



De familie François aan het zonnekloppen.



Een groep sportievelingen klaar voor een wandeling in de bossen.



Op de sluitingsavond, muziek door het Roemeens orkest, "Virtuoziï Transilvaniei".



Reisebericht / Reisverslag

Sommerurlaub!! Endlich!! Wo fahren wir nur hin ?? Nicht zu weit den zwei Wochen sind sehr kurz und Maximilian und Marina fahren nicht gerne so weit. Aber viel Sonne und warme Temperaturen wünschen wir uns doch, da es zu Hause „immer regnet und kalt ist“.

Also ab nach Kroatien auf die wunderschöne Halbinsel Istrien.

Am Samstag den 20.07.02 starten wir mit unserem Zelt-Caravan Scholz Brüderchen Baujahr 1960 um 17:00 Uhr in Richtung Süden. Problemlos und ohne Stau erreichen wir nach gut acht Stunden die Österreichische Grenze bei Salzburg und sind nach weiteren 2,5 Stunden bei der Slowenischen Grenzstation am Karawankentunnel. Nach einem guten Frühstück kurz hinter Ljubeljana sind wir nach insgesamt 14,5 Stunden Fahrt am Sonntagmorgen am Ziel in Kroatien.

Nach etwas suchen finden wir auf dem Campingplatz Turist nahe der Stadt Vrsar für unser kleines Brüderchen und uns einen schönen Platz nahe am Meer.

Das ist Urlaub!! Luft 30 °C, Wasser 26 °C und Sonne, Sonne, Sonne. Mit unserem Badeboot fahren wir jeden Tag zu den vorgelagerten Inseln und baden im Meer. Abends gehen wir oft in den Hafen von Vrsar mit seinen vielen Restaurants und Eis Cafes und schauen uns von dort die riesigen Segel-Yachten und Motorboote an die im Hafen ankern.

Ab und zu gibt es schon mal ein starkes Gewitter, aber am nächsten Morgen ist immer wieder herrlicher Sonnenschein.

Die Kinder finden viele Freunde und es ist immer wieder schön zu sehen das es zwischen den verschiedenen Nationalitäten keine Sprachprobleme gibt. Mit Händen und Füßen unterhalten sich Deutsche, Belgische, Niederländische, Slowenische, Kroatische und Italienische Kinder und spielen bis spät abends zusammen.

Unser Oldtimer findet auch wieder viel Interesse. Es gibt aber auch Camper die nicht verstehen können das wir in einem 42 Jahre alten Caravan ohne SAT – Anlage, Dusche, WC und Klimaanlage Urlaub machen können. Was sind das nur für Camper ??

Leider vergehen die zwei Wochen viel zu schnell und am Samstag den 04.08.02 treten wir am Nachmittag wieder die Heimreise an. Sonntagmorgens um 08:00 Uhr sind wir wieder zu Hause. Es ist wie immer kalt und es regnet leicht.

Fazit: Ein wunderschöner Urlaub mit unserem Oldtimer Caravan der die 2400 KM problemlos gefahren ist. Sommerurlaub 2003 ?? Kroatien wir kommen wieder !!

B.O.C.C. JABBEKE (BRUGGE)

4 - 5 - 6 OKTOBER 2002

PROGRAMMA

4 Oktober : Aankomst vanaf 10.30 uur.

Avond : - gezellig samenzijn aan de infotent bij Erica

Eigen drankje meebrengen

- Welkomstwoord van de voorzitter.

5 Oktober : Afspraak om 9.30 u aan de infotent

Een rondrit onder leiding van Bob

- Bezoek aan het witte dorp Lissewege
- Abdij ter Doest
- Damme

Namiddag : om 14 uur paraat aan de infotent

Yvette (de vrouw van Bob) leidt ons rond in Brugge.

Avond : om 19.30 uur

Infovergadering bij Erica aan de infotent

Onderwerp : Internationale bijeenkomst 2004

Alle suggesties zijn welkom, schriftelijk afgeven aan Erica

6 Oktober : Inpakken en wegwezen

Doch wie vroeger wil komen of langer blijven, dat mag ook.

Er is gelegenheid tot zwemmen, windsurfer, vissen en wildwatersport.

Wie graag fietst, heeft daar een prachtige, vlakke omgeving.

Vanaf Jabbeke tot de kust : 10 km.

Prijs : 12.50 euro per nacht ~~per persoon~~

Hierbij vinden jullie een inschrijvingsbon, in te vullen en terug te sturen ten laatste tegen 25 september 2002 naar Folie Erica.

B.O.C.C. JABBEKE (BRUGGE)

4 - 5 - 6 OCTOBER 2002

PROGRAMME

4 Octobre : Arrivée dès 10.30 uur.

- Le soir : - Etre ensemble à la tente d'information chez Erica.
Vous pouvez emmener vos propres boissons.
- Mot de bien-venu du président.

5 Octobre : 9.30 heure réuni à la tente d'information

- Un tour sous la direction de Bob.
- Visite au village blanc « Lissewege »
- Abbaye Ter Doest
- Damme

L'après-midi : 14 heure tente d'information

Yvette (la femme de Bob) nous guidera dans la ville de Bruges

Le soir : 19.30 heure tente d'information

Réunie : assemblée internationale 2004

Toutes suggestions écrites sont bienvenues auprès d'Erica

6 Octobre : Faire les valises et partir.

Mais celui qui veut venir plutôt ou partir plus tard, cela est possible.

Vous avez l'occasion de nager, de pêcher et de faire le surfing.

Si vous aimez cycler, l'entourage est magnifique et plat.

De Jabbeke à la côte : 10 km.

Prix : 12.50 euro par nuit et par personne.

Ci-joint vous trouvez le bon d'inscription. Veuillez le remplir et renvoyer à Erica.

AANMELDING B.O.C.C. JABBEKE

Naam :
Aantal personen :
Adres :
Postcode :
Woonplaats :
Telefoon :
Datum aankomst :
Datum vertrek :
Merk/type kampeermiddel :
Bouwjaar :

Terug te sturen : FOLIE ERICA, Burg. A. Claeysstraat 2a 8530 Beernem

INSCRIPTION B.O.C.C. JABBEKE

Nom :
Nombre de personne :
Adresse :
Code postale :
Domicile :
Téléphone :
Date d'arrivée :
Date de départ :
Marque/type moyen de camping :
Année de construction :

Renvoyer à : FOLIE ERICA Burg. A. Claeysstraat 2a 8730 Beernem





Le camping "Klein Strand" situé à dix kilomètres de Bruges et d'Ostende vous offre:

- 500 emplacements dont 300 résidentiels (eau, électricité 220 V, égout)
- des blocs sanitaires très confortables (cabines, douches, lavabos), laveries, machine à laver le linge
- un magasin avec nourriture, jouets, presse, etc.
- un café, friture, restaurant chinois (plats à emporter), un restaurant français, terrasse couverte, salle de fêtes
- école de ski-nautique, étang de pêche, 4 terrains de tennis dont 2 couvertes, jeux d'enfants, jeux de boules
- location de caravanes, mobil-homes équipés, location de vélos à 500 m, piscine Olympique à 5 km.

Camping ouvert toute l'année

En juillet et en août chaque jour des spectacles de ski-nautique à partir de 18h.

Arrangements spéciaux pour groupes

Camping open gans het jaar

Waterski-shows iedere dag in juli en augustus om 18u.

Speciale arrangementen voor groepen

Campingplatz ganzjährlich geöffnet

Jeden Tag in Juli und August Wasserski-Schau um 18 Uhr.

Sonderangebot für Gruppen

Camping-site open all year

Every day in July and August waterski shows at 6 p.m.

Special arrangements for groups.

N.V. Recreatiepark "Klein Strand"
Tel. 050/81 14 40 - Fax 050/81 42 89

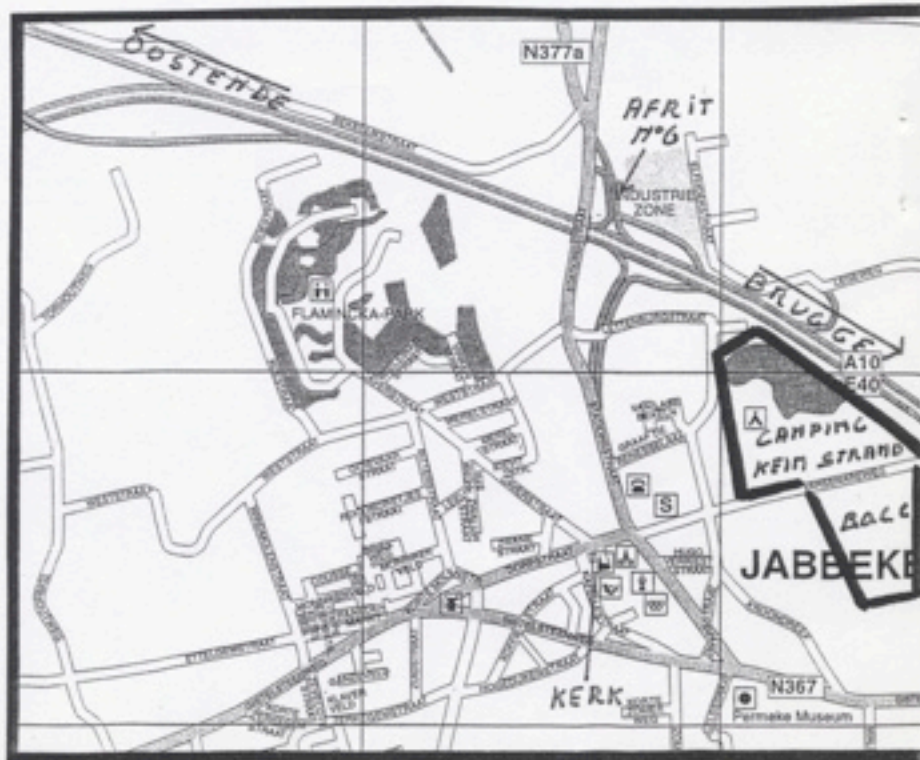
Chinees restaurant 050/81 43 10
De Zaaier 050/81 19 33

Varsenareweg 29 - 8490 Jabbeke



Op de camping "Klein Strand" gelegen op 10 km van Brugge en Oostende vindt u volgende mogelijkheden:

- 500 plaatsen waarvan 300 residentiële (elektriciteit 220 V, water aan- en afvoer)
- comfortabele sanitaire blokken, toiletten, stortbaden met koud en warm water, wasgelegenheid en wassalon
- uitgebreide campingwinkel
- een Chinees restaurant (meeneembaarheid), Frans restaurant, bar, café, terras en frituur
- dagelijkse gemakkelikheden (volwassenen en kinderen)
- huur van fietsen, tennisterreinen, visvijver, waterskischool, strand met zwemgelegenheid, pétanque, Olympisch zwembad op 5 km



WEBSITE NIEUWS

Jan, een vriend van Bob, heeft onze website gestart, waarvoor onze felicitaties en onze hartelijke dank.

Er wordt verder door een webmaster aan gewerkt, teneinde optimale informatie te kunnen doorsturen.

Voor suggesties of mededelingen krijgt iedereen wat later de kans.
Ook foto's zijn welkom

www.bocc.be

CARAVAN SLOPERIJ LOMMEL

BARATO
Boskantstraat 37
3920 Lommel

Open op dinsdag en zaterdag van 9 tot 17 u.

Altijd wisselstukken voor oude caravans te bekomen

KOOKHOEKJE

HOT GYROS

- Benodigdheden :
- 1 kg. klaargemaakte gyros
 - ½ koffielepel paprika, 5cm harissa, ½ koffielepel sambal
 - ½ liter water, maïzena, tomatenpuree, olijfolie.

- Werkwijze :
- Gyros opbakken in olijfolie gedurende een 5 tal minuten
 - water bijdoen vergezeld van paprika, harissa, sambal en tomatenpuree
 - Alles een 15 tal minuten laten sudderen en dan opbinden met maïzena

Opdienen met rijst, frietjes of puree.

SPAGHETTI A LA LYDIE

- Benodigdheden :
- Olijfolie, 1 kg gehakt,
 - 1 rode, 1 gele, 1 groene, 1 oranje paprika
 - 1 ajuin
 - peper, zout, look, harissa, sambal
 - ¼ tot ½ liter water
 - een grote doos miracolli.

- Werkwijze :
- Paprika's, ajuin en look fijn snijden en samen stoven in een apart potteke
 - Gehakt aanstoven en verkrumelen.
 - Paprika's, look en ajuin erbij doen.
 - Kruiden uit het miracollipak en laten sudderen gedurende 5 min.
 - Tomatenpuree erbij gevolgd door het water.
 - Alles laten sudderen gedurende een half uurke.
 - Ondertussen zet je water op met peper, zout en een klompje boter
 - Als dit kookt doe je er de spaghetti bij en laat koken tot de spaghetti is zoals jij hem liefst hebt (aldente, goed zacht)

Smakelijk allemaal.

Deel drie van de geschiedenis van de caravan

In de vorige afleveringen belichtten we de periode tot wereldoorlog 2, een overzichtelijke tijd omdat de caravanindustrie nog in de kinderschoenen stond. Eigenlijk werden toen alleen in Engeland, de bakermat van de caravan, op grote schaal en in serie caravans gebouwd. Pas na 1950 komt op het vasteland van Europa de doorbraak en na 1960 begint de productie echt pijlsnel te stijgen. Het is onmogelijk aandacht te besteden aan al die tientallen fabrieken en fabriekjes die in de loop der jaren hebben bestaan. Daarom beperken we ons tot die merken die een belangrijke rol hebben gespeeld.

De oorlog heeft een grote invloed gehad op de ontwikkeling van de caravan. Zo komt in Engeland na 1945 plotseling aluminium als materiaal voor buitenbeplating in de mode. Dat is ook niet zo gek, want aluminium was, in tegenstelling tot board, weer volop verkrijgbaar. Er hoefden immers niet zo veel jachtvliegtuigen meer te worden gebouwd... Naderhand gaan overigens veel bouwers toch weer over op board, omdat het goedkoper en makkelijker te verwerken is. Ook de belangstelling voor kunststof neemt toe. Hoewel van dat materiaal natuurlijk prachtige modellen zijn te bouwen, blijft het minder geschikt voor grote productieaantallen. Het is erg arbeidsintensief; naarmate het arbeidsloon een groter deel van de productiekosten uitmaakt, neemt de belangstelling voor kunststof af. Althans voor het maken van de opbouw van caravans. Onderdelen, voor zowel exterieur als interieur, worden er wel steeds meer van gemaakt.

Van ei tot schoenendoos

Hoewel er natuurlijk sterk uiteenlopende modellen zijn geproduceerd, kun je in het algemeen stellen dat caravans in het begin de vorm van een ei hebben. Later worden ze steeds hoekiger, omdat een vierkante bak nu eenmaal meer interieurruimte biedt. Nog weer later, maar dan zijn we al in de jaren tachtig aangeland, ronden de ontwerpers die schoenendoos weer af om minder luchtweerstand te krijgen, zodat relatief kleine auto's vrij grote caravans kunnen trekken.

Completer en luxer

De eerste caravans worden handmatig gemaakt, maar in de jaren zestig begint ook op het vasteland van Europa de massaproductie op gang te komen. Dat heeft gevolgen voor de prijzen. Die gaan omlaag, zodat caravans ook bereikbaar worden voor de gewone man. Er worden al maar hogere eisen gesteld aan uitrusting. Stromend water en verlichting komen steeds meer voor, evenals een koelkast en een kachel.

In 1964 bouwt Electrolux z'n LM 10 koelkast speciaal gebouwd volgens de wensen van de caravanindustrie. Truma komt in 1968 voor het eerst met een kachel op de markt, voorzien van een omloopsysteem. Het raamoppervlak neemt toe en voor gebruik in de winter moeten die ramen dubbel zijn uitgevoerd. Uiteraard is onder winterse omstandigheden een dubbelwandige caravan, voorzien van isolatiemateriaal, een 'must'.

Dat alles maakt de caravan natuurlijk wel een stuk zwaarder en bemoeilijkt het trekken. Daarom gaan de fabrikanten aan gewichtsbesparing denken. Het beste resultaat is bereikt met de sandwichconstructie.

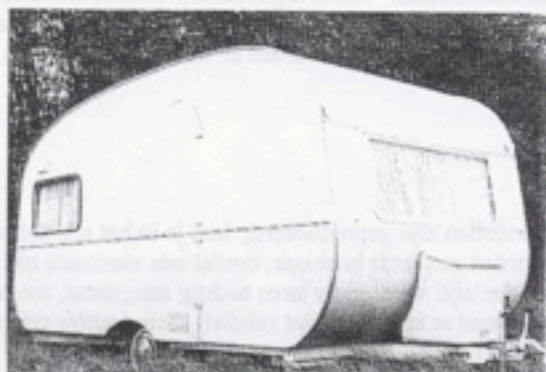


Model '14' van Sprite gebouwd in 1956

Sandwich

Van sandwichpanelen is het eerst sprake bij een Berkeley Baronet in 1948, een wel heel speciale, zeer goed gestroomlijnde caravan, die z'n tijd ver vooruit is. Na de Baronet horen we geruime tijd niets meer van sandwich.

In Duitsland is het principe pas ontdekt en uitgewerkt omstreeks 1960 door Ulrich Sass uit Delmenhorst, die z'n licentie verkocht aan VFW in Bremen. Deze caravanfabriek bouwt caravans met wanden van 3 mm triplex, 20 mm Styropor en 1 mm kunststof buitenplaat. VFW is daarmee trendsetter op het gebied van carrosseriebouw, maar niet alleen daarmee. Het is ook de eerste bouwer die een vuurverzinkt onderstel levert en, eind jaren zestig, een binnenhuisarchitect een interieur laat ontwerpen. De meeste Duitse caravanners gruwen overigens van dit moderne, strakke interieur.



Model 440 van VFW uit 1969

ENGELAND

Hoewel in Engeland veel eerder dan 'on the continent' een echte caravanindustrie ontstaat en er een periode is dat de Engelse merken ongelooflijk belangrijk zijn, slaagt Engeland er uiteindelijk toch niet in die positie te handhaven. Als verklaring wordt meestal gegeven dat de Engelse fabrikanten zich niet voldoende aantrekken van de veranderende wensen van het publiek. Ze spelen niet op tijd in op de vraag naar betere isolatie, dubbele ramen, verwarming, etc, waardoor ze de moordende concurrentieslag eind jaren zestig, begin jaren zeventig verliezen. En dan te bedenken dat een concern als 'Caravans International' (CI), met vestigingen in verschillende Europese landen, in de toptijd 20.000 caravans bouwt. Dat is net zoveel als er momenteel in Nederland per jaar worden verkocht van alle merken bij elkaar.

Sam Alper

Een bijzonder kleurrijk man is ongetwijfeld Sam Alper, de grondlegger van het CI-concern, met later de grootste caravanfabriek ter wereld. Hij heeft zeer vooruitstrevende ideeën, zowel wat betreft producten als wat betreft productiemethoden en publiciteit. Hij bouwt in de fabriek in Newmarket de eerste beroemde 'fourteen' en de eerste Sprite, een scherp geprijsde, kleine vierkante caravan van board met aluminium dak. Hij ontwerpt, ook als eerste, onafhankelijke wielophanging (schroefveren) en ramen 'om de hoek' in de voorwand. Als publiciteitsstunt laat hij in 1952 een Sprite, getrokken door een Jaguar, in 33 dagen een rondje Middellandse Zee maken, 10.096 mijl door 25 landen!



C(aravans) I(nternational) behoort lang tot de grote, toonaangevende caravanconcerns van Europa. Het bouwt o.a. dit model Sprite Musketeer (1969)

NEDERLAND

In Nederland zijn in de periode tot 1960 o.a. Kip, Otten, Paf en Gevaert actief. De productieaantallen zijn echter nog heel bescheiden. In 1960 bestaat het caravanpark uit 10.335 eenheden, er worden in dat jaar 1400 wagens gebouwd en 1200 geïmporteerd. In 1965 is de productie verdubbeld, tot 2800 en stijgt de import nog veel sterker, tot 11.000 stuks. In de jaren zeventig nemen die aantallen nog flink toe, tot 35.000 verkochte caravans per jaar.

Kip

De firma Kip in Hoogeveen heeft een lange en bewogen geschiedenis achter de rug. Het begint allemaal in 1947; Jan Kip bouwt voor eigen gebruik een caravan. Later volgen er meer, aanvankelijk alleen op bestelling. Pas in het begin van de jaren 50 nemen de aantallen wat toe. Een opvallend model uit die tijd is het Kuiken uit 1954, een piepklein wagentje met achterklep. De caravan kost in 1954 f2.800,-.

Later volgt een serie wat grotere wagens die allemaal een kippenaam dragen, zoals Kemphaan en Leghorn. In 1959 brengt Kip een kleine serie heel bijzondere caravans uit, de Rivastella, waarvan de polyester opbouw in Frankrijk wordt gemaakt, in Nederland geassembleerd en van een passend interieur voorzien. Een uiterst luxe wagen van 4,55 meter lang, voorzien van een lantaarndak. Prijs: f 12.000,-.

In 1968 begint een moeilijke periode voor Kip, als de fabriek in het bezit komt van achtereenvolgens drie Amerikaanse organisaties.

De aard van het bedrijf verandert daardoor sterk. Boven alles wordt het accent gelegd op grote productieaantallen. In het topjaar '71 worden bijna 10.000 caravans gebouwd. Dan volgt de recessie en loopt de productie drastisch terug. In 1976 wordt Kip overgenomen door het Zweedse bedrijf Cabby en komt in 1987 weer in Nederlandse handen en volgt de ontwikkeling tot fabrikant van een beperkt aantal wagens (ca. 2000 p/jaar) speciaal voor de liefhebber.



De Kip Rivastella uit 1959 met op de achtergrond een Kip Kuiken van 1954, voorzien van achterklep.

Otten

Hoewel de gebroeders Otten al voor de oorlog een caravan bouwen, duurt het tot de jaren vijftig voordat er jaarlijks enkele tientallen wagens worden gemaakt. De Otten-caravans uit de begintijd zien er keurig uit en hebben al een hefdak, maar nog niet de karakteristieke lijn van de latere wagens. Geïnspireerd door hun eigen reislust, geven de gebroeders Otten hun wagens tot op de dag van vandaag namen als Trekker, Ontdekker, etc.

Vooraf in de jaren zestig en zeventig wordt een Otten gezien als de caravan voor de liefhebber. Momenteel bouwt de fabriek in het Groningse Foxhol nog enkele honderden wagens per jaar, allemaal voorzien van een hefdak.

P.A.F

Carrosseriefabriek P.A.F in Dieren begint in 1949 met de fabricage van caravans, vooral bestemd voor de verhuur. In een folder van 1955 lezen we dat een type 244 in het voorseizoen f 65,- per week kost. P.A.F legt zich vooral toe op het bouwen van kleine, lichte caravans, die door de kleinste auto's zijn te trekken.

Gevaert

In 1954 begint Gevaert in Santpoort de productie van caravans. Kleine caravans, met een opbouw lengte van 2,60 m en voorzien van een karakteristiek rond raampje in de toegangsdeur. Ook de naderhand gebouwde wagens zijn klein, hoewel er ook een type 450 op het programma stond. De Gevaerts worden verkocht door 'Sporthuis Centrum'. In 1973 wordt de productie gestaakt.



Een PAF-type 200 van 1956.

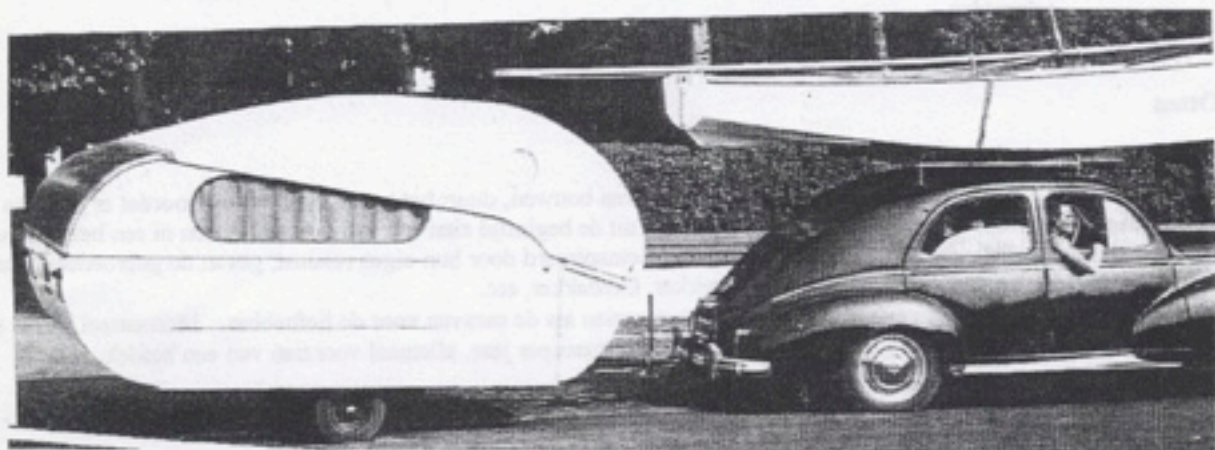


De Gevaert Sunshine uit 1958 verkocht door 'Sporthuis Centrum'

BELGIE

Wawa

In het Belgische Overijse wordt een heel spectaculaire caravan gebouwd, de Wawa, met als bijzonderheid een dak dat als een hoed omhoog gezet kan worden, een dubbel stel (kleine) wielen en een achterraam over de volle breedte dat in z'n geheel open kan. Zelfs het kleinste model, de 180, bood verrassend veel binnenruimte en was bijzonder licht (260kg). Prijs in 1963 : v.a. f 3.200,-



Wawa, een heel bijzondere, lichte caravan, voorzien van klapdak. Dit is het model 180 dat in 1963 - f 3.200,- kost

De Reu

In Bellem (tussen Gent en Brugge) begint Julien de Reu eind jaren vijftig met de productie van caravans, als eerste het zeer kleine model 'La Cahute', met die typische vorm en reeds voorzien van de serviceklep. Later worden ook grotere, fraai afgewerkte wagens gebouwd, vanaf 1963 allemaal voorzien van een klap, later een hefdek. De Reu groeit uit tot een grote fabriek, in 1967 werden 4000 caravans gebouwd. In 1988 zijn de laatste de Reu's gebouwd.



De Reu bouwt als eerste dit model 'Cahute' (1955) voorzien van wat we nu een serviceklep noemen

Constructam

In 1958 bouwen de gebroeders Van Herten in Temse hun eerste Constructam-caravan. Hij bestaat uit een houten geraamte en board beplating. In 1961 wordt een nieuwe, moderne fabriek geopend, waar op een andere manier caravans worden gebouwd: een geraamte van metalen profielen met daarop aluminium beplating geklonken. Het meest bijzondere is echter het dak en bovendeel, dat uit één stuk polyester is gemaakt. Het geeft de Constructam de geheel eigen vorm die jarenlang is gehandhaafd.



Hier is al duidelijk de speciale vormgeving te zien, zo kenmerkend voor Constructam. Dit is een Comet uit 1961

DUITSLAND

In Duitsland staat na de oorlog nauwelijks nog een fabriek overeind en is bijna niet aan grondstoffen te komen. Daarom worden er tot 1950 maar weinig caravans gebouwd. Het merendeel blijkt afgestemd op de Volkswagen Kever, omdat dat de enige wagen is die de gewone man zich kan permitteren. Maar omdat de Kever nou niet wat je noemt een leeuw van een trekker is, moesten de caravans wel superlicht zijn. Want 25 pk vermogen en een fabrieksmaximum voor aanhangers van 400 kg (geremd) is nou niet iets om over naar huis te schrijven.

Don Alfredo

Wie de huidige producten ziet, kan zich nauwelijks voorstellen dat zelfs een merk als Tabbert in die tijd rekening houdt met de beperkingen die de trekauto oplegt. Onder het motto 'Leichter als leich' wordt in 1955 de Tabbert 'Ideal' geïntroduceerd, een piepklein wagentje dat 240 kg weegt (enkelwandig). Ook later nog bouwt Alfredo Tabbert, een kleurrijk figuur met de bijnaam Don Alfredo, in Bad Kissingen naast grote caravans, kleine modellen, zoals de 'Kronprinz', een 3 meter wagentje dat in 1960 f3.450,- kost.

Erich Bachem

In 1956 tekent Erich Bachem in Bad Waldsee z'n eerste caravan, een super gestroomlijnde wagen, wat niet verwonderlijk is want Bachem is vliegtuigenieur. Stroomlijn is in die tijd in Duitsland nog heel bijzonder en natuurlijk ook een manier om het trekken te vergemakkelijken. Zeker wanneer, zoals in dit geval, de caravan ook nog eens is uitgerust met een hefdek. Deze caravan, met de typenaam 'Faun' is voorzien van een opbouw uit staalprofielen en wordt gebouwd door het carrosseriebedrijf Hymer, onder de naam Eriba (eerste letters van voor- en achternaam van de ontwerper). In 1957 ontstaat de firma Eriba/Hymer, die naast het eerste model 'Faun' de kleinere Puck ontwikkelt, die wordt verkocht onder de slogan 'zelfs door een Goggomobil te trekken'.

Knospé

In 1957 komt de firma Knospé uit Warendorf met een heel bijzondere caravan op de markt, die je af en toe nog als aandachtstrekker op een tentoonstelling tegenkomt. Op de weg slechts 1,35 meter breed, op de camping met een vernuftig draaisysteem te verbreden tot 2,15 m. Hij is moeiteloos door een VW Kever te trekken. Daarbij heb je geen spiegels nodig.

Wilk

De firma Wilk doet baanbrekend werk op het gebied van wegligging en ontwerpt o.a. een eigen veersysteem.

Eifelland

Een 'berucht' figuur in de branche is Gunter Hennericis, de fabrikant van Eifelland-caravans, die gigantische aantallen verkoopt dank zij z'n uitgesproken lage prijzen. Hij levert in het midden van de jaren zestig caravans onder de DM 2000,-. Dat is eigenlijk het begin van een moordende concurrentie, die naderhand zoveel fabrieken noodlottig wordt. Gevoel voor publiciteit kan Hennericis niet worden ontzegd. Hij sponsort een eigen renstal met motoren, auto's en zelfs een formule I wagen. Met zo 'n formule I wagen vestigt de coureur Rolf Stommelen in 1969 het absolute en nooit verbeterde snelheidsrecord met caravan: 201,6 km/h. ...



Eifelland model 310 uit 1968



Eriba 'Puck' (1958)



De Knospé model 1958, is zeer smal