

Van rijkeluisspeeltje tot vakantiemiddel voor de gewone man

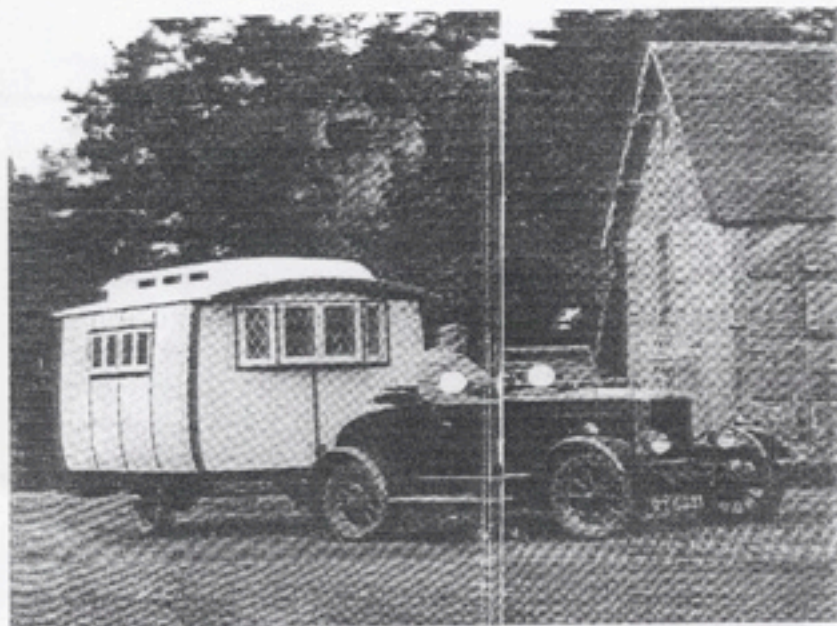
Over de rijke geschiedenis van de caravan kun je met gemak een dik boek vullen.

Vele caravanmerken kwamen en verdwenen en de caravan ontwikkelde zich van een loodzwaar rijtuig, getrokken door een paard, tot een vernuftig voertuig, waarmee achter een auto veilig grote afstanden kunnen worden afgelegd.

Minstens zo belangrijk is echter de ontwikkeling van "speeltje voor rijkelui" tot een serieus middel om te recreëren voor honderdduizenden gewone mensen.

In aflevering 1 belichten we de periode tot de Tweede Wereldoorlog.

We beperken ons tot Engeland, Nederland en Duitsland, hoewel er ook in Frankrijk en Amerika toen al sprake was van caravans.



Een Eccles
uit het begin
van de jaren twintig

Over de herkomst van het woord "caravan" bestaan heel wat theorieën. Welke de juiste is, valt moeilijk te beoordelen. In "The History of the caravan", van Bill Whiteman, een soort standaardwerk over de Engelse caravanindustrie, las ik het volgende: het woord caravan is afgeleid van het Perzische woord "Karwan", wat staat voor een gezelschap kooplieden of pelgrims, die in het oosten van N-Afrika uit veiligheidsoverwegingen samen reisden. Het woord "caravan" komt ook voor in de 17e eeuw. Er werd een wagen met linnen huif mee aangeduid, gebruikt voor het vervoer van goederen en personen. In de "London Gazette" van 1689 stond een advertentie voor een "fair easy going caravan, with a handsome roof and good seats, that will carry 18 persons".

Napoleon

Napoleon liet een speciale caravan bouwen (uiteraard getrokken door paarden), die hij o.a. gebruikte tijdens de catastrofale veldtocht naar Rusland. Aan het comfort van z'n caravan kan het moeilijk gelegen hebben, want die was voorzien van alle denkbare luxe. Napoleon kon er in eten, slapen, baden, maar er werden onderweg ook alle stafbijeenkomsten in gehouden. De wagen was omgeven door een zwerm ordonnansen te paard, die rapporten en brieven onmiddellijk konden bezorgen. Het verhaal gaat dat de caravan een spoor achterliet van alles wat Napoleon niet meer nodig had en wat uit het raam naar buiten werd gesmeten: etensafval, zorgvuldig versnipperde rapporten en zelfs boeken die hij had gelezen en niet de moeite vond om te bewaren.

In 1884 was er een schrijver van kinderboeken, Dr. Gordon Stable, die een caravan liet bouwen om mee rond te trekken, de "Wanderer". Het is de enige overgebleven wagen uit die tijd, nu nog te bewonderen in het Bristol Museum. Gordon Stable was de eerste die z'n caravan recreatief gebruikte, hoewel hij er ook de meeste van z'n 150 kinderboeken in heeft geschreven. Hij wordt algemeen beschouwd als de pionier van het caravannen, schreef er het eerste boek over en werd naderhand (1907) de eerste voorzitter van de invloedrijke Engelse Caravan Club. Op die manier heeft hij ongeloflijk veel bijgedragen tot het populair maken van de caravan. Om de "Wanderer" als de eerste caravan te beschouwen, lijkt me niet juist. Het is hooguit een voorloper van de huidige caravans. Hij had immers twee assen met vier wielen en werd getrokken door paarden. De professionele bouw van caravans op twee wielen, bedoeld om te worden getrokken door een automobiel, begon in Engeland. Eén van de pioniers was Eccles, een merk dat nog steeds bestaat. In 1919 werd bij "Eccles Caravans Ltd" in Birmingham, de eerste van een serie van 50 stuks gebouwd, die kan worden beschouwd als een doorbraak naar de moderne caravanbouw. In 1926 werd de firmanaam veranderd in "Eccles Motor Caravans Ltd", om te accentueren dat het hier ging om caravans die niet langer door paarden, maar door auto's dienden te worden getrokken. In 1921 werd een echte fabriek geopend, de eerste in Europa.



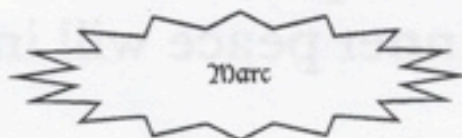
Een Eccles
van rond 1940

Streamline Bill

Een andere pionier was de legendarische Fleming-Williams, piloot in de Eerste Wereldoorlog en grondlegger van de firma Car Cruiser. Hij bouwde in 1920, geïnspireerd door de vliegtuigindustrie, de eerste gestroomlijnde caravan. Dat leverde hem de bijnaam Streamline Bill op. Eén van de eerste in Nederland uit Engeland geïmporteerde caravans, was zo'n Car Cruiser. Baron P.H. van Pallandt van Eerde, die ook de eerste automobiel in Overijssel bezat (kenteken E 1), liet in 1932 uit Engeland een Car Cruiser overkomen. Het was een 5 meter lange, gestroomlijnde wagen met een fantastisch interieur en voorzien van vier slaappleatsen. De wagen is nu nog in een uitstekende staat en zal vrijwel zeker op de komende Caravan & Camping Rai te bewonderen zijn.

Fleming-Williams had een goed gevoel voor publiciteit. Hij organiseerde in 1933 een tocht van 3000 mijl in 21 dagen, via Frankrijk, Marseille, Tunis, naar Cairo. Uiteraard met een Car Cruiser, die was voorzien van een enorme hoeveelheid ingeblikt voedsel, waaronder "turkey and Christmas pudding".

vervolg in het Clubblad nr. 3.



Deel twee van de geschiedenis van de caravan

Hoewel voor Wereldoorlog II ook in Engeland wel pogingen werden gedaan om lichte, kleine caravans te bouwen, lag het accent toch op de grotere, zware wagens, die uiteraard alleen door grote, krachtige auto's waren te trekken. Daarmee bleef de caravan buiten het bereik van mensen met een kleine beurs. Pas na de oorlog kwam daar verandering in.

Nederland

Hoewel Engeland als de bakermat voor de caravan moet worden beschouwd, is voor Wereldoorlog II ook in Nederland sprake van enige activiteit op caravangebied. We komen voor het eerst een caravan tegen in 1925 bij Carl Denig in Amsterdam. Deze firma biedt in een catalogus drie modellen aan, die uit Engeland worden geïmporteerd. Het zijn wagens van het merk Bertram Hutchings uit Winchester. De prijs loopt uiteen van f 1.380,- voor een model van 12 voet lang, tot f 2.300,- voor een 20-voeter.

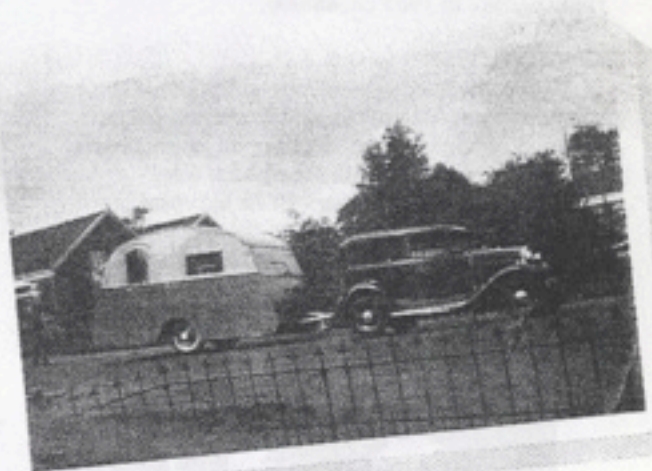
In een artikel in het blad 'Wereldkroniek' van 22 juli 1935, lezen we een enthousiast verhaal over een Denig-caravan, waarmee de auteur een dag lang door Nederland had rondgereden. Het is moeilijk te achterhalen of Denig deze caravan zelf heeft gebouwd, of in opdracht bij een carrosserie-bedrijf liet vervaardigen. We vermoeden het laatste. Voor deze 4-persoons wagen, die 700 kg woog en die was voorzien van remmen en 5 openslaande ramen, werd f 725,- gevraagd.

De man die in Nederland een belangrijk stempel op de ontwikkeling van de caravan heeft gedrukt, is Ir. F. Hausbrand, architect te Blaricum.

Gelnspireerd door Engelse caravans, bouwde hij in 1929 z'n eerste Hauscar, voor eigen gebruik. De naam is een logische samentrekking van Hausbrand en caravan. In de periode tot de oorlog ontwierp Hausbrand caravans, die hij in opdracht bij verschillende carrosserie-bedrijven liet bouwen. Over één van deze Hauscars, de caravan van de enkele jaren geleden overleden freelancejournalist Gé van der Mark, schreven we onlangs nog een kort verhaal.



Het kleinste model Hauscar de A310 gebouwd vóór 1940.



De eerste en enige Otten die vóór de oorlog werd gebouwd

Hausbrand had veel originele ideeën, publiceerde talloze artikelen over de kampeerwagensport in verschillende tijdschriften en heeft ook twee boekjes op z'n naam staan. Zo schreef hij in 1937 'De Kampeerwagensport'. Hausbrand richtte in 1947 de Nederlandse kampeerwagenclub op, als sectie van de Nederlandse Toeristen Kampeer Club en in 1957 de Nederlandse Caravan Club. Daarvan was hij tot z'n dood in 1986 erevoorzitter.

In 1938 bouwden de gebroeders Jan Cornelis en Barend Otten in het Groningse Muntendam hun eerste caravan. Het werd, althans voor de oorlog, meteen ook de laatste. Otten is daarmee wel het enige Nederlandse merk (behalve de al genoemde Hauscar en Denig), die voor de oorlog daadwerkelijk een caravan onder eigen naam bouwde. Na 1945 durfden ook Kip in Hoogeveen, Blanken in Laren en Paf in Dieren de stap naar massaproductie te zetten. Daarnaast was er nog een groot aantal bouwers in Nederland korte of lange tijd actief. Daarop komen we in aflevering 3 natuurlijk nog terug. Hoewel er geen exacte cijfers bekend zijn, wordt algemeen aangenomen dat erin 1945, bij het uitbreken van de oorlog, in Nederland enkele honderden caravans in gebruik waren. Het gaat in Nederland, zeker in vergelijking met Engeland, dus om uiterst bescheiden aantallen. Pas na 1950 begint de caravanmarkt echt te groeien. Volgens het CBS werden er in 1957 ruim 3300 caravans geteld, waarbij moet worden vermeld dat daar ook woonwagens bij zitten. In 1960 zijn het er ruim 12.500, in 1965 ca. 48.000.

Duitsland

In 1935 bouwde ene Hans Seitz in Ilshofen z'n eerste caravan. Daarmee nam hij, samen met z'n vrouw, Lina Schweikert, deel aan de internationale FICC rally, die in 1937 in Wiesbaden werd gehouden (3000 deelnemers uit 16 Europese landen). In 1938 kreeg Seitz, en dat was natuurlijk heel bijzonder, als eerste op twee Schweikert-modellen typegoedkeuring. Dat waren de 'Immer Daheim' en de 'Kleiner Strolch'. In 1938 haalden deze kleine Schweikerts veel

kranten, toen Seitz ermee over de 2757 meter hoge Stilfser Joch trok, op weg naar een rally in Italië. Een andere pionier was Arist Dethleffs in Isny, die voor eigen gebruik al in 1931 een kleine caravan bouwde. Daarmee reisde hij als vertegenwoordiger in skistokken door het land. Zijn vrouw vergezelde hem op die reizen. Eind dertiger jaren begon hij met de productie (op bestelling) van caravans. Bekendheid kreeg Dethleffs o.a. met het beroemde model 'Tourist', voorzien van een vernuftig hefdek. Terwijl de meeste Duitse caravans voor Wereldoorlog 2 zeer bescheiden van formaat waren, kwam Westfalia uit Wiedenbrück in 1938 met een groot model op de markt, de 'Landstreicher'. Deze caravan was duidelijk afgeleid van een Amerikaanse wagen: 4.50 meter lang, 1.92 meter breed, stahoogte 1.90 meter en zeer luxueus ingericht. Hij woog leeg al 750 kg en mocht worden beladen tot 1000 kg. Dat was in die tijd, voor het vasteland van Europa, uniek.

De grootste caravanfabriek in Duitsland voor de oorlog, was SportBerger in Rothschaige. Een specialist in het bouwen van lichtgewicht caravans. Een laag eigen gewicht was overigens in die tijd voor alle merken van groot belang, want de auto's waren relatief zwak en de caravans ongeremd. Ook in Duitsland was het aantal caravans voor de oorlog heel bescheiden. De grote 'boom' kwam eigenlijk pas in de jaren vijftig en zestig, toen er tientallen caravanfabrieken ontstonden, waarvan een aantal nu nog bestaat. Daarop komen we in aflevering 3 terug.

Uit KCK september 1991



Een Schweikert 'Immer Daheim' van 1937

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.

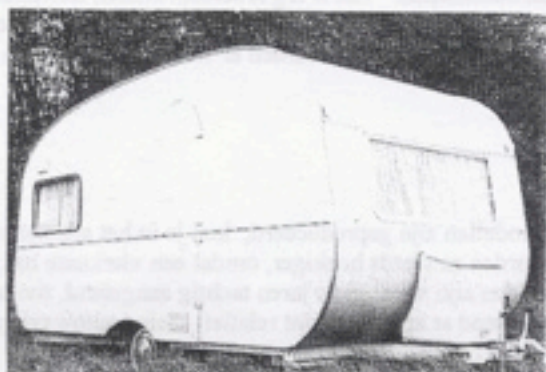


Model '14' van Sprite gebouwd in 1956

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.

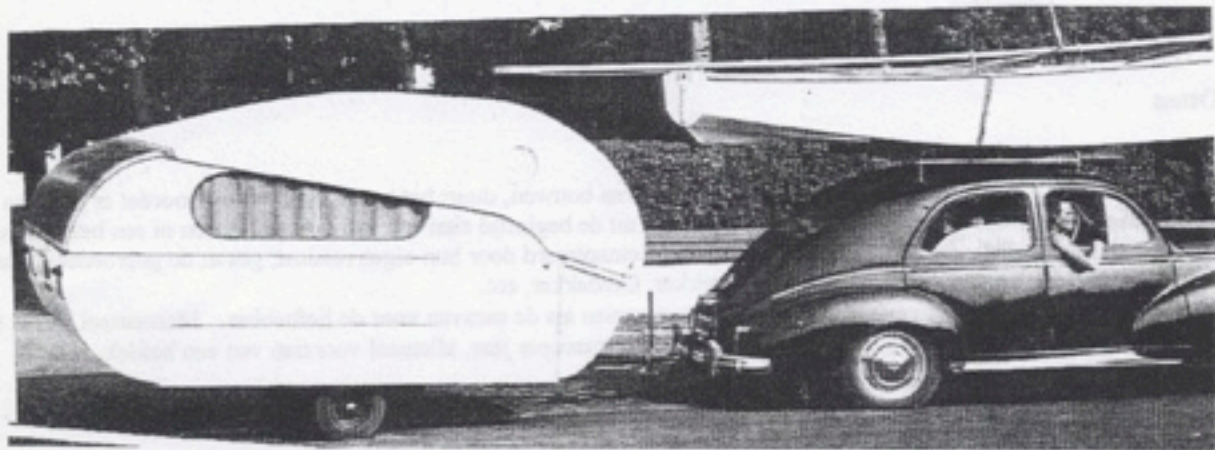


De Gevaert Sunshine uit 1958 verkocht door 'Sporthuis Centrum'

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

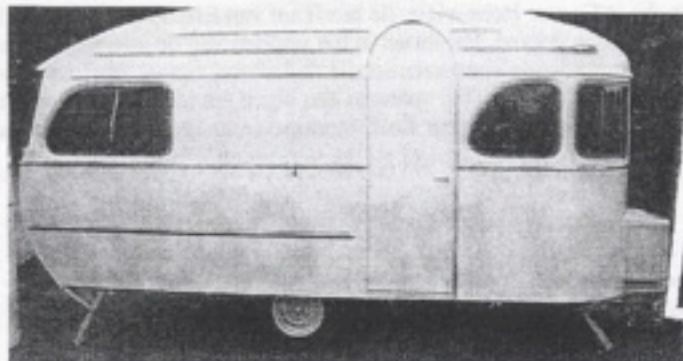
In Bellem (tussen Gent en Brugge) begint Julien de Reu eind jaren vijftig met de productie van caravans, als eerste het zeer kleine model 'La Cahute', met die typische vorm en reeds voorzien van de serviceklep. Later worden ook grotere, fraai afgewerkte wagens gebouwd, vanaf 1963 allemaal voorzien van 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