

WOHNWAGEN-TEST

MALY FAHTI (POLYESTER)

Daß mich die anderen, die über Wohnwagen schreiben, den „Polyester-Papst“ nennen, erfuhr ich rein zufällig auf der Camping-Ausstellung in Essen. Nun, Polyester stimmt, aber Papst ist zu hoch gegriffen. Ich schreibe mir seit Jahren die Finger wund nach dem gekonnten Leichtbau-Wohnwagen. Ich werde ihn auch begrüßen, wenn er aus etwas anderem als aus Polyester sein sollte. Aber es gibt nicht viel anderes mit so viel Zukunft, wie sie „glasfaserverstärktes Polyester“ hat. Dieser Baustoff wird bald auch in der Automobilbranche einen größeren Eingang finden, zunächst schlüpft er da noch durch die Hintertür, weil der Haupteingang von den herkömmlichen Teilelieferanten verstopft ist.

Spätestens dann, wenn Sie sich den Handschuhkastendeckel vom neuen 17 M ansehen, kriegen Sie Sehnsucht nach Polyester. Versuchen Sie's mal.

Seit Jahren beobachte ich andächtig die Polyester-Basteleien in der Wohnwagenbranche. Basteleien deshalb, weil die Firmen mit dem großen Geld den neuen Baustoff gar nicht erst ernst nahmen, so daß sich ihm nur die mit dem kleinen oder mit gar keinem Geld zuwenden konnten. Und das ist immer gleichbedeutend mit Basteleien.

Zu den ruhmreichen Basteleien gehört die Erfindung des Automobils ebenso, wie die Erfindung des Flugzeuges. Und aller Ehren wert sind die Polyester-Basteleien der Wohnwagen-Außenseiter. Sie haben Schweiß und Tränen mit verarbeitet, Dinge, die große Leute nicht zu vergießen bereit waren.

Daß etwa die Westfalia-Wagen aus Wiedenbrück noch heute zu den spezifisch schwersten des deutschen Marktes gehören, weil sie sich uns noch immer als Ganzstahlkarosserien präsentieren, ist beinahe unbegreiflich. Denn das Wohn-Schlafgehäuse hinter unserem sorgsam gehüteten Zugwagen darf nicht unnötig schwer sein. Wir befinden uns schließlich in der Mitte des zwanzigsten Jahrhunderts und fliegen bereits im All herum.

Lediglich der Werbeslogan dieses Wohnwagenherstellers „Gut Ding will Weile haben!“ läßt mich hoffen.

Nun, auch das gute Ding des Herrn Maly wollte Weile haben. Er hatte es sich in einem leichtfertigen Augenblick in den Kopf gesetzt, die

Menschheit mit einem brauchbaren Polyester-Wohnwagen „aus einem Stück“ zu beglücken. Die Betonung liegt auf dem „einen Stück“, denn mit Polyesterteilen und -platten läßt es sich auch ohne Schweiß und Tränen arbeiten.

Aber – Polyesterplatten auf ein Holzgerippe zu nageln oder auf einen Stahlkäfig zu schrauben, das halte ich für ebenso fortschrittlich wie etwa den Wankel-Motor in der alten Prinz-Karosserie. Wenn schon, denn schon. Der neue Baustoff verlangte auch nach neuen Methoden.

Während die meisten auf der Suche nach solchen Methoden die Finger wieder vom Polyester ließen, blieb Franz Maly daran kleben.

Er schaffte es.

Und er erkannte auch, daß neue Stoffe und Methoden zu neuen Formen führen müssen. Sein Wohnwagen sieht anders aus, ohne modisch zu sein. Er ist funktionell richtig. Er hat da fugenlose Rundungen, wo bei anderen die Bauteile aufeinandertreffen, wo sie verbunden, abgedichtet und mit Zierprofilen beschönigt werden müssen.

Er ist nicht zufällig rund, sondern logisch rund, aber er ist deshalb kein Ei.

Ein Wohnwagen darf kein Ei sein, weil in der Spitze des Eies kein Platz ist. Das Ei verschenkt Raum ohne Gewichtersparnis, und ein Ei mit kleinen Fensterlöchern ist auch dann kein Wohnwagen, wenn es aus Polyester ist.

Es gibt nämlich eins.

Was Maly machte, das war die seltene, glückliche Synthese von konstruktiver Logik und gesundem Formgefühl.

Und deshalb wird sein Produkt, so, wie es steht, eine gute Zukunft haben. Er allein dürfte es sich erlauben, „Modell 1963“ dranzuschreiben.

Daß die Zukunft seines „Fathi“ (der Name ist das einzige Unglück am ganzen Wagen) dennoch von der Erfüllung eines ganz bestimmten Erfordernisses abhängt, verrate ich erst am Schluß, weil es da erst hingehört.

Leichtbau-Wohnwagen sind meistens klein, so, wie Kleinwagen klein sind, bis auf den Citroen 2 CV, der trotzdem groß ist.

Woraus erhellt, daß intensives Denken auch im Fahrzeugbau angebracht ist. Maly hat so

intensiv gedacht, daß er auf Jahre hinaus die richtige Größe erwischte.

Sein 400 kg-Wagen ist 3,40 m lang und 2 m breit.

Das sind goldene Zahlen:

Etwa 400 kg, eine Länge von 3,40 m, eine Breite von 2 m und volle Stehhöhe – diese Formel wird noch lange Gültigkeit haben. Vielleicht wird sie in Zukunft sogar den Markt beherrschen. Sie ist das, was der 1,2 Liter-Wagen im Autobau jahrzehntelang war und wieder werden wird.

Der vier Personen ausreichend Platz bietende 400 kg-Wagen obiger Ausmaße liegt in der Luft, aber manche werfen mit den falschen Baumaterialien nach ihm, drum kommt er nicht runter.

Gegen den Maly-Wagen wird viel gesagt. Aber das sagt nicht viel. Wenn man Nachteile über Wohnwagen hören will, so braucht man nur auf einer großen Camping-Ausstellung von Stand zu Stand zu gehen. Was ein Wohnwagenverkäufer vom Fabrikat des anderen sagt, genügt fast immer für einen Prozeß. Diese Prozesse fallen aus, weil alles auf Gegenseitigkeit beruht.

Mir tut aber der Käufer leid, der am Ende auch noch die nächste Würstchenbude für ein Fabrikat hält, das er noch nicht besichtigt hat. Dem ratlos umherrörenden Neuling zuliebe habe ich die „Kleine Wohnwagen-Fibel“ geschrieben, die in Kürze auf den Markt kommt (Motor-Presse-Buch Stuttgart). Das war nicht nur Werbung, denn ich habe das Buch nur deshalb geschrieben, weil es höchste Zeit wurde, daß es mal einer tat.

Daß der Maly nicht doppelwandig ist, sagt man ihm zunächst noch übelwollend nach. Jeder, der sich nicht intensiv mit Polyester beschäftigt hat, ist versucht, dies als Nachteil zu empfinden. Aber Polyester in Verbindung mit Glasfasermatten ist kein Holz, kein Stahl, kein Aluminium, ist Isolationsmaterial an sich. Diese Einwandigkeit kann man sich wohl mit keinem anderen Baustoff erlauben. Polyester bleibt auch in der prallen Sonne kühl bis lauwarm. Und damit von innen her nichts Nachteiliges auftritt, braucht man es nur, wie Maly

das macht, mit PVC-Steppfolie zu verkleiden, das genügt. Schwitzwasser hat man nur an den Fenstern. Malys Wagen haben sich auch im Wintercamping bewährt.

Ich habe mit Frau und Tochter bei Null Grad im Wagen gewohnt (einschl. Kochen und Schlafen) und bei 25 Grad plus. Wir haben sogar mit dem Kocher ein bißchen geheizt, wer hätte das noch nicht getan, obwohl man es nicht tun soll?! Und des Nachts genügte die Ventilation von den Luftgittern im Boden über den Schlitz, den ich am Dachlüfter einstellte, vollkommen. Die Scheiben waren am Morgen beschlagen, aber es lief noch nichts an ihnen herunter. Die Wände einschließlich der Decke waren absolut trocken.

Daß glasfaserverstärktes Polyester mürbe wird oder leicht entflammbar ist, beruht auf Gerüchten aus der Pionierzeit. Das gilt nicht mehr. Man hat längst die richtige Mischung und Methode gefunden. Dafür gibt es genügend Beweise, für die hier kein Platz ist. Ich bin ohnehin davon überzeugt, daß die gegnerischen Gerüchte bald verstummen werden, weil sich die Front aufsplittern wird. Es werden mehr und mehr Gegner zum Polyester und sich in Freunde verwandeln. Gegen das Fernsehen ist man so lange, wie man eh keins im Hause hat. Dann ist man plötzlich auch dafür (Binsenweisheit, 20. Jahrhundert).

Meinen Maly zog ich mit einem Ford 12 M 55 PS. Das ist ein typischer Ford, einer vom alten Schrot und Korn. Er hat einen starken, heiseren Motor, ist unkompliziert, ein bißchen hochbeinig und vor allem billig. Er ist der geborene Zugwagen für Leute, die gern mehr ziehen möchten, als sie es sonst für rund 5600.- DM Mark könnten. Sein geringer Hecküberhang macht ihn zum Zugwagen geeigneter, als es der neue 17 M ist. Wem ich einen billigen Zugwagen nennen soll, dem kann ich diesen empfehlen (viel Zugwagen fürs Geld)! Und 55 ehrliche PS sind im Gespannbetrieb nicht zu verachten, ich kam sogar mit drei Gängen aus. Aber vier sind für diesen Zweck empfehlenswerter. Dann ist das Auto immer noch billig.

Auf der 2500 km langen Gespannfahrt konnte ich auch den Benzinverbrauch mit insgesamt 470 kg Anhängerlast einmal genau ermitteln. Er betrug 13 l/100 km, und zwar Normalbenzin. Der Zugwagen war mit drei Personen besetzt und mit etwas Gepäck beladen. Alles, was nicht unbedingt in den Anhänger gehört und im Zugwagen Platz hat, soll in den Zugwagen. Das Gespann fährt sich dann leichter, weil ein schwerer Anhänger mit einem leichten Zugwagen gern Theater macht. Den Zugwagen soll man getrost auslasten und den Anhänger entlasten. Der 12 M darf übrigens 750 kg gebremstes Anhängergewicht ziehen. Geben Sie ihm höchstens 500 kg, dann macht das Fahren sogar noch Spaß. Und eben deshalb brauchen wir spezifisch leichte Wohnanhänger, das ist keine Marotte von mir, wie konservative Wohnwagenbauer es gern behaupten.

Am Maly „Fahti“ (das heißt übrigens FAHrzeugbau Tiefenhagen) gefällt dem Kenner vor allem auch der Grundriß. 3,40 m sind eben doch mehr als nur 3 m und 2 m Breite sind gegenüber 1,75 m ein wahrer Segen.

Das Küchenmöbel konnte so erfreulich groß ausfallen, daß die Wohnwagenfrau damit wirklich zufrieden sein kann. Außerdem verbleibt auch bei geöffnetem Kocher noch genügend Fläche zum Anrichten. Das klingt so selbstverständlich, aber es gibt vielgepriesene Wohnwagen, bei denen die ganze Anrichteplatte hochgeklappt werden muß, wenn man ein Töpfchen auf den Kocher stellen will. Die Maly-Küche verdient das Prädikat „sehr gut“. Die Kocherplatte verdeckt nicht einmal das Fenster, weil sie in sich selbst zusammenknickt, wenn man sie hochstellt. Danach verbleibt links vom Kocher, wie auch rechts davon (auch bei geöffneter Spüle) genügend Resopal-Küchentisch. Nur das ist richtig, denn der Wohnwagentisch darf nicht für Küchenzwecke entfremdet werden.

Im Küchenmöbel befindet sich ein kühl-schrank-ähnliches Lebensmittelschränkchen, das man mit Trocken- oder Stangeneis oder einem sogenannten Kälte-Akku (den man im häuslichen Kühlschrank durchkühlen muß) kühlen kann.

Aber auch ohne diesen Effekt ist das hygienische Lebensmittelschränkchen in Kühl-schrankform sehr nützlich. Die gesamte Anrichte, wie auch der Wohnwagentisch, ist mit Resopal belegt.

Wiederum überdurchschnittlich geräumig ist der Kleiderschrank, der zu etwa einem Drittel von oben bis unten mit Wäscheborden ausgerüstet ist.

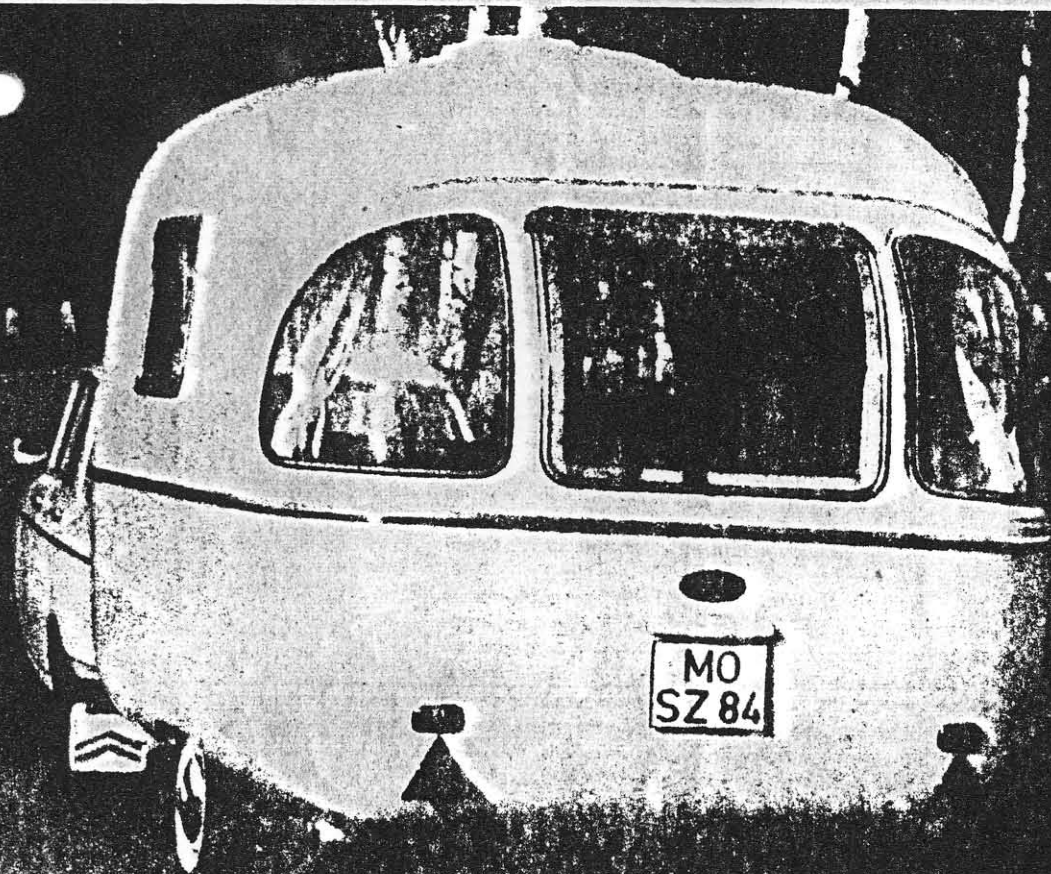
Unter der Wohnwagendecke sind ausreichend Staufächer vorhanden, teils als offene Ablage, über der Küche allerdings mit Klappen versehen und somit als Deckenschränkchen zu werten.

Der große Pluspunkt dieses leichten Wagens ist seine Geräumigkeit und Lichtfülle!

Auch, wenn die Betten gerichtet sind, verbleibt (s. Grundrißzeichnung) noch reichlicher Bewegungsraum für die sich auskleidende Familie. Das Doppelbett im Heck wird üblicherweise durch Herabsenken des Tisches und Einlegen der Rückenpolster gebaut, im Bug befindet sich auch tagüber (sehr wichtig!) ein ohne Umbau liegebereites Sofabett. Es kann für die Nacht in ein sogenanntes Übereinanderbett verwandelt werden, indem man seine volle Grundfläche bis in Höhe der unteren Fensterkante anhebt und dort aufliegen läßt, während sich darunter noch eine ebensolche feste Fläche befindet. Auf jede legt man eine der beiden Schaumstoffauflagen, die tagsüber in schöner Zweisamkeit übereinander ein besonders weiches Liegesofa für den Hausherrn abgeben.

Die Bettenfrage ist so gut gelöst, daß vier Erwachsene ausgezeichnet unterkommen. Daß ich gern anstelle der Holzflächen, auf denen die Schaumstoffmatratzen liegen, leichte Federzüge (notfalls Gummigeflecht) sehen würde, ist von meiner Beurteilung des Eriba-Bettes her bekannt.

Viel Fenster hat der Maly, davon sind aber nur zwei ausstellbar. Und zwar das mittlere Heckfenster, wie auch das seitliche Küchenfenster. Der Ausstellmechanismus arbeitet sehr gut und ist lobenswert. Es käme dem Wagen zugute, wenn sich auch das Bugfenster öffnen ließe.



WOHNWAGEN-TEST

F O R T S E T Z U N G

Die Panorama-Verglasung aus Plexiglas ist gut durch Gardinen abschirmbar, die im Heck sogar oben und unten in Führungsschienen laufen. Während manche Wohnwagen den Eindruck eines möblierten Zimmers machen, macht der Maly gleich den Eindruck einer Neubauwohnung. Er ist, um mit unseren Wortkonstruktoren von der Fernsehreklame zu sprechen – unerhört wohnsympathisch.

Beleuchten läßt er sich elektrisch mit dem Strom der Autobatterie. Ich hatte eine gemütliche Petroleumlampe mit, die mal auf dem Tisch stand und mal unter der Decke hing. Die Autobatterie soll man immer schonen. Die noch verbleibenden Druckzeilen möchte ich nun aber wieder für grundsätzlichere, fachliche Dinge verwenden:

Der Maly „Fahti“ ist noch leichter, wenn man die Standardausführung wählt. Man wähle sie aber nur, wenn man kilomäßig dazu gezwungen ist, sie wiegt 70 (!) kg weniger bei gleichen Aufbaumaßen. Der Standard wiegt nur 360 kg. Das kommt vor allem daher, daß er eine Achse mit geringerer Tragkraft und kleinere Räder hat (Tragkraft 400 kg statt 600 kg) und daß er im Mobiliar ein wenig spartanscher ist (weniger Deckel und Türen, dünnere Polster).

Drum kann man den Wagen gewichtsmäßig schlecht einstufen. Soll man das Wohnraumgewicht nach der Standard- oder der Luxus-Ausführung errechnen? Schließlich ist auch der Standard ein vollwertiger und vor allem VW-gerechter Wagen, der für seine Größe extrem leichtgewichtig ist. Ich gebe unter den Daten beide Wohnraumgewichte an. Um der Konstruktion gerecht zu werden, müßte man sich das Wohnraumgewicht des Standard betrachten. Denn für diesen Wert hat Maly einen großen Wagen auf die Beine gestellt. Kann man sich nun einen Maly, Standard oder Luxus, bedenkenlos kaufen? Wenn einer lieferbar ist, ja!

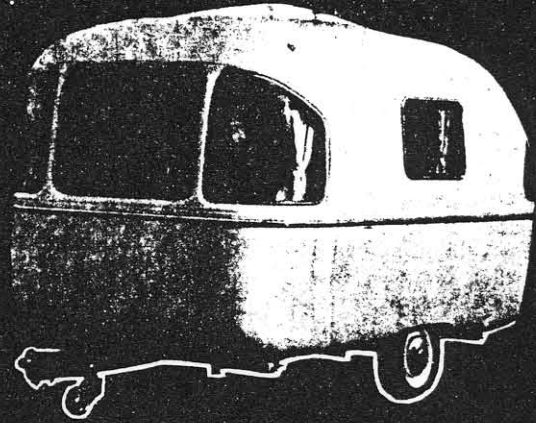
Aber nun kommen wir zum angekündigten Problem.

Maly produziert nicht mehr selbst. Er hat die Produktion an zwei Betriebe vergeben, die beide mit der Nachfrage nicht Schritt halten können und – die beide im Detail nicht immer ganz sorgfältig arbeiten. Es sind Kleinigkeiten, aber sie können den Käufer verstimmen. Herrn Maly verstimmen sie auf jeden Fall, und mich auch. Dieses Prachtstück von einer Wohnwagen-Konstruktion wird scheinbar etwas lieblos produziert. Drum rate ich dem Käufer, sich sein Stück möglichst selbst im Werk abzuholen und es an Ort und Stelle genau zu besichtigen. Es kann sein, daß an der Inneneinrichtung ein paar Schrauben fehlen, daß die PVC-Folie lieblos verklebt ist, daß die Tür ein bißchen sperrt. Es sind Kleinigkeiten, gewiß, aber gerade, weil sie vermeidbar wären, prangere ich sie an.

Herrn Maly möchte ich raten, sich einen leistungsfähigen Lizenznehmer zu suchen, der dafür sorgt, daß dieser ausgezeichnete Leichtbauwagen in großen Stückzahlen und sauberster Verarbeitung über uns kommen kann. Er kommt dem Ideal, das mir in dieser volkstümlichen Größen- und Gewichtsklasse vor-schwebt, bisher am nächsten, er ist wirklich einmal ein Schritt nach vorn. Man sollte diesen Schritt nicht durch schlecht besohlte Schuhe zum Scheitern bringen.

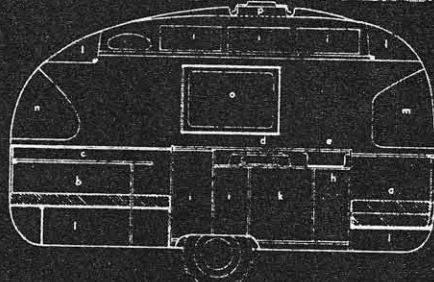
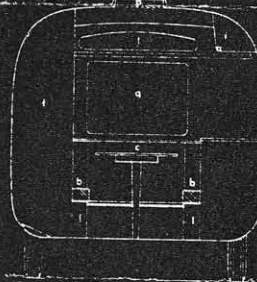
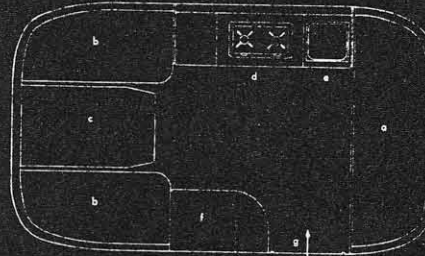
B. Busch

MALY FAHTI (POLYESTER)



KURZBESCHREIBUNG: Sehr geräumiger, sehr leichter Wagen in selbsttragender Polyester-Bauweise, aus einem Stück. Das Mobiliar ist untrennbar mit der Polyesterschale vergossen. Der Wagen ist von unten vorbildlich glattflächig und unempfindlich, nicht pflegebedürftig. Echter Vierpersonen-Wagen mit großem Küchenmöbel, das sich aufgeklappt über 1,80 m Breite erstreckt. Wasserpumpe am Spülbecken (Handbedienung). Breiter Kleiderschrank mit Wäscheborden und Spiegel. An Bug und Heck Panorama-Fenster, ein Heck- und ein Seitenfenster ausstellbar, großer Dachlüfter, Lüftungsröste im Fußboden. Drehstabfeder-Fahrgestell System Hahn, ausgezeichnete Fahreigenschaften.

Nachteile: Nur zwei zu öffnende Fenster, Kurbelstützen infolge Queranordnung zu labil aufgebaut, flüchtige Verarbeitungsmängel müssen noch vermieden werden.



a Vordere Sitzbank oder zwei übereinanderliegende Schlafplätze

b Hintere Sitzbänke oder zwei nebeneinanderliegende Schlafplätze

c Tisch, nach unten verstellbar als Auflage für Schlafplatz

d Propangaskocher

e Spüle

f Kleiderschrank

g Eingangstür

h Raum für Propan-gasflasche

i Geschirrschränke

k Lebensmittelbox

l Raum für Betten, Wäsche etc.

m Vorderes Panorama-fenster

n Hinteres Panorama-fenster

o Seitenfenster links

p Oberlicht und Ent-lüftung

q Ausstellbares Rück-fenster

Wohnraumgewicht:

a) Typ Standard 54,5 kg/m²

b) Typ Luxus 65,2 kg/m²

DATEN

Länge über alles 4,18 m
Breite über alles 2,00 m
Höhe über alles 2,35 m

Innenmaße:

Länge 3,40 m
Breite 1,95 m
Höhe 1,85 m

Bettenzahl: 1 Doppelbett, 2 Einzelbetten im Bug übereinander

Anzahl der Sitzplätze: 4 am Tisch, 3 auf dem Sofa

Kochstelle: 2flammiger Propangaskocher

Wasserversorgung: Handpumpe und Plastikkanister

Fahrwerk: Einzelradfederung durch Drehstabachse (Hahn)

Bereifung: Standard 4.40/12 mit Schlauch
Luxus 5.60/13 schlauchlos

Eigengewicht: Standard 360 kg
Luxus 430 kg

zul. Gesamtgewicht:
400 kg
600 kg

Bremsanlage: Auflauf- oder hydr. Bremse auf Wunsch gegen Aufpreis

Vorzelt: Auf Wunsch gegen Aufpreis

Jahressteuer: DM 66.— (Standard DM 44.—)

Jahreshaftpflichtversicherung: DM 33.—

Preise:

Standard DM 5400.— a. W.
Luxus DM 5800.— a. W.

Vertrieb: U. Maly KG., Hachen i. W. Krs. Arnsberg, Telefon Hachen 405

GESPANN-MESSWERTE

Ford 12 M 1,5 Liter/55 PS Dreigang mit Fahti-Luxus-Wohnanhänger (Testgewicht beladen 470 kg)

Beschleunigung: 0-50 km/h = 9,1 s (Solo = 5 s)

0-60 km/h = 12,0 s (Solo = 8 s)

0-80 km/h = 23,5 s (Solo = 14 s)

Benzinverbrauch, gemessen auf einer 2500-km-Reise mit drei Personen und ca. 60 kg Zuladung: Durchschnitt 13 Liter Normalkraftstoff auf 100 km.

BEMERKUNGEN: Es werden beim Anhängerbetrieb grundsätzlich keine Spitzengeschwindigkeiten ermittelt, da die Begrenzung der Geschwindigkeit für Kraftfahrzeuge mit Anhänger auf 80 km/h ihre volle Berechtigung hat. Die Bergsteigfähigkeit von Gespannen auf dem Papier zu errechnen, ist sinnlos, da die Motorleistung von der Betriebshöhe u. M. abhängig ist. Ein Zugwagen, dem man nicht mehr Anhängelast zumutet, als er bei „Anhängern ohne eigene Bremsvorrichtung“ ziehen darf, wird die meistbefahrenen Paßstraßen immer bewältigen können.

FAHTI POLYESTER-CARAVAN

Preisliste 1965

FAHTI JUNIOR 400	ab Werk Lindau (B)	DM 4.750,-	Gewicht ca. 335,0 kg
FAHTI LUXUS 600	ab Werk Lindau (B)	DM 6.400,-	Gewicht ca. 450,0 kg
FAHTI SUPER 800	ab Werk Lindau (B)	DM 10.200,-	Gewicht ca. 690,0 kg
FAHTI SUPER 800 „T“	ab Werk Lindau (B)	DM 11.100,-	Gewicht ca. 720,0 kg

Diese Preis- und Gewichtsangaben gelten bei serienmäßiger Ausstattung ohne Gasflasche und Druckregler

Zusätze	JUNIOR 400		LUXUS 600		SUPER 800	
	DM	ca. kg	DM	ca. kg	DM	ca. kg
Auflaufbremse mit hydr. Dämpfung und Feststellbremse	300.-	32,0	350.-	37,0	+	+
Stoßdämpfer	105.-	6,0	120.-	7,0	+	+
Vorhang vor Vorderbetten	-	-	34.-	1,0	+	+
Sisaltepich mit Schaumgummiunterlage	62.-	3,6	82.-	4,6	108.-	6,0
Diolen-Gardinen	33.-	0,3	65.-	0,5	+	+
Garnitur Moskitonetze für Dachlüftung und Fenster	32.-	0,2	38.-	0,3	+	+
Fenstermarkise mit Gestänge	38.-	2,2	50.-	3,0	50.-	3,0
Vorzelt kompl. mit Windschutz, Gestänge und Packsack	370.-	18,0	430.-	21,5	510.-	25,0
220 Volt-Röhrenleuchte	40.-	1,0	40.-	1,0	+	+
Zwischenzähler	43.-	1,7	43.-	1,7	+	+
Propangas-Fußbodenheizung	360.-	11,3	360.-	11,3	-	-
Propangas-Schrankheizung	430.-	13,0	430.-	13,0	+	+
Kühlschrank 30 l komb. für Gas und 220 Volt	540.-	21,0	540.-	21,0	+	+
Deichselkasten für zwei 5 kg Gasflaschen mit Anschluß	184.-	10,5	184.-	10,5	+	+
Propangasflasche 5 kg Alu mit Füllung	84.-	7,7	84.-	7,7	84.-	7,7
Gasdruckregler	14.-	1,5	14.-	1,5	14.-	1,5
Klappe vor Bug- oder Heckstauraum je Stück	+	+	32.-	1,1	+	+
Klappe vor seittl. Stauraum je Stück	-	-	22.-	0,5	+	+
Rangiergriffe vorn je Stück	8.-	0,2	8.-	0,2	+	+
Einstiegstufe	25.-	2,3	25.-	2,3	25.-	2,3
Plexiglas-Pflegemittel im Beutel	8.-	-	8.-	-	8.-	-
Weitere Sonderwünsche auf Anfrage.						
Die Preise der Zusätze verstehen sich bei Mitbestellung einschließlich Montage. Bei nachträglicher Anbringung bleibt die Berechnung von Mehrkosten vorbehalten.						
Verladekosten bei Bahntransport 30.-						
Bahnfracht errechnet sich aus dem Stückgut-tarif für 2000 kg						
Jahressteuer 44.- — 66.-						
Haftpflicht 33.-						
35.-						
66.- — 88.-						
33.-						
40.-						
110.-						
33.-						

Anhängerbrief und Abnahme durch den TÜV gegen Kostenerstattung.

Finanzierung möglich! Bitte Angebot anfordern!

Alle vorhergehenden Preis- und Gewichtsangaben sind damit hinfällig.

Konstruktions- und Ausstattungsänderungen vorbehalten.

Gerichtsstand Lindau/Bodensee.

Hersteller: GEORG SCHNEIDER · HOLZINDUSTRIE OHG · 899 LINDAU/B.
POSTFACH 173 · AESCHACHER UFER 24-42 · TELEFON (08382) 6281-6282