

REISE MOBIL

INTERNATIONAL

5^{DM}

Profitest Weinsberg Meteor 530 M


**Hobby
Skifahren**


Mit dem Reisemobil zur Piste

Lesen, was fröhlich macht


Premiere: Jumpy
**Report: Bürstners Integrierter
Große Stellplatzaktion: Reise-
mobilstfreundlicher Harz**
**Heißer Draht: Leser
sprachen mit Hymer**
**Premiere: Concorde
ECO 59 XS**
**Leser auf Achse mit
Rolling Home Tours**
**Club-Ecke: Senioren-Tour
zur Ostsee, Treffs & Termine
Oldie-Ecke: Condor 590 A
von Tabbert**
**Praxis: Tips für
die mobile Küche
Praxistest: Knaus
Traveller 575**
**MIT ROLLING HOME
TOURS 96 AUF ACHSE**


4 391918 905003

Auf ein Neues

Weihnachten, Sylvester, Dinner for One... danach verabschiedet sich das Jahr 1995. Was aber werden wir Reisemobilisten in den kommenden zwölf Monaten erleben?

Bei den **Basisfahrzeugen** ist die Situation recht klar. Der Ducato und seine französischen Brüder werden, genauso wie der Ford Transit, bleiben, wie sie sind. Mercedes hat alle Hände

voll tun, um sämtliche Sprinter-Versionen liefern zu können. Neuheiten gibt es nur von VW. Zu Jahresbeginn werden die Niedersachsen die VW-T4-Varianten, die für den Personentransport vorgesehen sind, mit neugestalteter Frontpartie,

Tdi-Triebwerk und wahrscheinlich auch VR6-Benzinmotor vorstellen. Möglicherweise präsentiert VW im Laufe des Jahres auch den LT-Nachfolger, im Transporterwerk Hannover zum großen Teil aus Elementen des Mercedes Sprinter zusammengebaut.

Schwieriger ist eine **Prognose** für den Reisemobilmarkt. Behaupten die Italo-Importeure ihren hohen Marktanteil, oder

gewinnen die Deutschen mit ihren Einsteigermodellen Kunden zurück? Welche Hersteller außer Bürstner stellen ihre geplanten integrierten Reisemobile vor? Wie entwickelt sich der Markt für Teilintegrierte? Gibt es einen Trend zum ausgebauten Kastenwagen? Vielleicht auf der Basis der neuen Kleintransporter wie Mercedes Vito, Fiat Scudo, Peugeot Expert oder Citroën Jumpy? Viele Fragen, die im neuen Jahr eine Antwort finden werden.

Verkehrstechnisch dürfte sich 1996 allerdings mehr entscheiden. Ändert sich das **Geschwindigkeitslimit** für Reisemobile? Gibt es klare Regelungen für das Fahren bei Sommer- oder Wintersmog? Kommt die vieldiskutierte Öko-Kraftfahrzeugsteuer?

In der Stellplatz-Problematik hoffen wir, daß sich noch mehr Kreise und Gemeinden für Reisemobilisten öffnen. Gute Beispiele gibt es inzwischen – sogar in bisher eher zugeknöpften Gegenden wie etwa im Harz oder an der Ostsee. Vielleicht gelingt es ja sogar, die besonders vernagelte Bodenseeregion und Tirol reisemobilfreundlich zu machen.

Was auch immer das Jahr 1996 bringt, es wird bestimmt ein interessantes und spannendes Jahr. Trinken wir einen Schluck auf das alte, und freuen wir uns aufs **neue Jahr!**

Herzlichst, Ihr

Frank Böttger

Frank Böttger





Familienkutsche: Der Concorde ECO 59 XS gilt als besonders familienfreundlicher Alkoven. **Seite 56**



Schußfahrt: Skifahren und mobiles Reisen, zwei Hobbys, die sich prima ergänzen. **Seite 152**



Pfarramt auf Rädern: Pater Schöning, Seelsorger der Zirkusleute und Schausteller, reist in einem RMB. Porträt. **Seite 24**



Schokoladenseite: Bürstner präsentiert im März 1996 erstmals einen Integrierten. Welches Konzept steckt dahinter? Report. **Seite 6**



Pfiffikus: Der Citroën Jumpy kommt als Konkurrent für den VW T4 und den Mercedes Vito daher. Premiere. **Seite 48**

Das Reise-Special in REISEMOBIL INTERNATIONAL



32 Seiten auf Achse: Urlaub im Salzkammergut rund um den Hallstätter See, Sammelkarten; Programm Rolling Home Tours, exklusiv für RM-Leser. **Seite 67**



REPORT

Neue Modellreihe

Bürstner bringt im März erstmals einen Integrierten auf den Markt. Was steckt hinter dem Konzept?

6

MAGAZIN

Telefonaktion

Leser fragen, Hymer antwortet – Experten in der Redaktion REISEMOBIL INTERNATIONAL

10

Nachrichten

Stellplätze am Hennesee, Diskussion um Tempolimit, Ambulance Card, Entsorgung in Tschechien, Camping-Vollversammlung, Kosten einer Werkstatt, Offroad-Center, Fahren im Winter, Verbraucher-Urteil, Vorschau auf die Stuttgarter CMT

14

Porträt

Pater Schöning reist im Wohnmobil als Seelsorger und Freund mit Zirkusleuten und Schaustellern

24

TEST & TECHNIK

Profitest

Der Weinsberg Meteor 530 M, Bestseller unter den kompakten Alkoven, bietet sich für alleinreisende Paare oder die mobile Kleinfamilie an. Wie besteht er den Profitest?

28

Praxistest

Knaus Traveller 575 – mit dem Alkoven unterwegs in Spanien

40

Premieren

HRZ Holiday-Fun Sprinter 212 D, Kastenwagen auf kurzem Radstand
Citroën Jumpy, Konkurrent für den VW T4 und den Mercedes Vito, bietet für 30.000 Mark Paroli

48

Dopfer Individual 500 K, der Ausbau für anspruchsvolle Reisemobilisten, erstmals in der Serienproduktion

52

Concorde ECO 59 XS, ein ausgewachsener Alkoven für unter 80.000 Mark, wendet sich an die kinderreiche Familie

56

MOBIL REISEN

Reise-Special in REISEMOBIL INTERNATIONAL

Dachstein-Massiv

Rund um den Hallstätter See

68

Preisrätsel

Kniffliger Spaß mit Gewinnchance

78

Rolling Home Tours

Reisen exklusiv für RM-Leser

Marokko

Abenteuer im Norden Afrikas

88

Portugal

Zum westlichsten Punkt Europas

90

Afrika und Europa

Programm von Rolling Home Tours

92

Touristik-Tips

Krippen-Tour, Tips für den Winter

96

PRAXIS

Bücher

Reisebücher für lange Winterabende

99

Porträt

Händler Rutenkolk und sein Amerika

100

Neues Zubehör

Produkte, Praktisches für unterwegs

104

Schnäppchen

Integrierter von Multi-Mobil

107

Tips für den Winter

Winterreifen und Vorzeltpflege

108

FREIZEIT

Leseraktion

Stellplätze, diesmal Altenau im Harz

58

Sammelkarten

Kochen im Reisemobil

61

Küche

Kochen im Reisemobil

142

Oldie-Ecke

Condor 590 A von Tabbert

148

Hobby

Skilaufen, Spaß auf Brettern

152

Club-Szene

Rentner-Tour, Treffs und Termine

158

RUBRIKEN

Editorial

Ausblick auf das kommende Jahr

3

Treffpunkt

Leserforum: Meinungen, Ideen, Tips

64

Vorschau, Impressum

162



REPORT



*Integrierter
von Bürstner*

Fotos: Scholz, Bürstner



Vom Reißbrett zum Modell: Bürstner-Geschäftsführer Dr. Holger Siebert erläutert die Schritte in der Entwicklung des Integrierten.



Kollege Computer: Bei der Firma Edag entstand der Integrierte in voller Größe.

Die Anforderungen an die neue Baureihe legt seit dem Frühjahr 1994 ein sogenanntes Lastenheft fest. Darin ist jedes einzelne Bauteil und Merkmal der Fahrzeuge detailliert beschrieben. Allerdings unterliegt dieser Katalog Einflüssen, die eine ständige Aktualisierung erfordern.

„Die Hymer E-Klasse hat den Markt verändert“, gesteht Siebert. Und mit dem Markt auch den Bürstner-Integrierten – schon auf dem Reißbrett: So wurde die Idee

weitgehend verzichtet. Statt dessen kommt Steirofoam, ein harter Kunststoffschaum, zum Einsatz. Außerdem setzt Bürstner Rahmenfenster von Seitz ein, die sich klammern, nicht aber schrauben lassen.

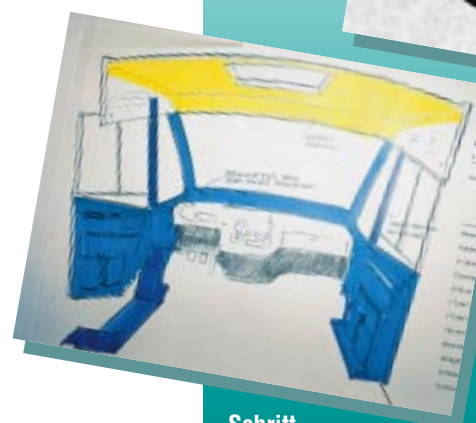
Auch der Innenraum des Integrierten zeigt sich im neuen Gewand. Hier baut Bürstner eine Möbelsérie im hellen Birnbaumdekor ein, die sich durch kleinere Proportionen und zahlreiche Ablagen auszeichnet. Glatte Flächen dominieren die Optik.

Trotz des Anspruchs an eine hohe Funktionalität, die ein Reisemobil nun einmal mitbringen muß, verfolgte Bürstner während der Entwicklung ein weiteres Ziel: „Integrierte machen vielen Kunden zunächst Angst“, erklärt Holger Siebert, „die wollen wir ihnen mit einer schönen und ansprechenden Form nehmen. Außerdem möchten wir unserem Integrierten einen autoähnlicheren Charakter verleihen.“

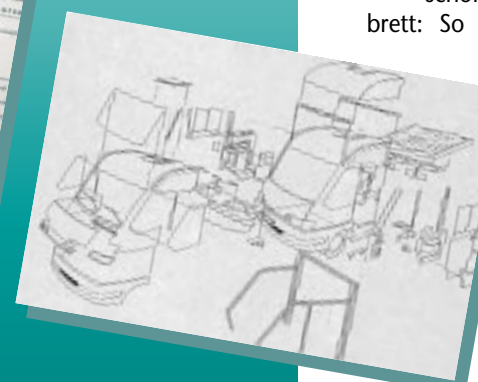
Um diesem Anspruch gerecht zu werden, arbeitete Bürstner mit der Firma Edag (Engineering + Design AG) zusammen. Das Fuldaer Unternehmen hat sich darauf spezialisiert, Autos zu entwickeln – vom Reißbrett über den Prototyp bis zur Montage. Der Integrierte von Bürstner existiert hier bereits als sogenanntes Seelenmodell, von dem die Werkzeuge hergestellt werden, welche später die Serie produzieren.

falls bleibt erhalten: Der Integrierte trägt das Familiengesicht von Bürstner.

Mit dieser verbesserten Optik schraubte der Hersteller auch die Ansprüche an das Innenleben der 30 Millimeter dicken Sandwichwände in die Höhe. Auf Holzeinlagen, die sich durch Temperaturschwankungen und den Einfluß von Luftfeuchtigkeit auf der Außenhaut abzeichnen, wird deshalb



Schritt für Schritt: Jedes Detail muß gründlich durchdacht sein.



Klasse für sich

Mit einem Integrierten erweitert die Firma Bürstner ihr Angebot um eine komplette Baureihe. Welches Konzept steckt dahinter?

Bürstner betritt Neuland: Im März 1996 präsentiert der Reisemobil-Hersteller aus Kehl erstmals einen Integrierten. Die sogenannte I-Klasse ergänzt die bisherigen Baureihen der Alkoven- und teilintegrierten Reisemobile.

„Wer nicht das volle Spektrum bietet, hat eine offene Flanke“, erklärt Dr. Holger Siebert, 36, Geschäftsführer von Bürstner, die neue Taktik des Hauses. Weil der Markt der Integrierten, jährlich etwa 4.500 neu zugelassene Fahrzeuge in Europa, nicht wachse, müsse sich Bürstner zwangsläufig auf einen Verdrängungswettbewerb einlassen. Die Konkurrenz: Hymer, Niemann + Bischoff, Dethleffs.

Langfristig plant Bürstner, europaweit einen Marktanteil von sechs Prozent zu erzielen, also rund 300 Integrierte unter

Volk zu bringen. Für die Saison 1996/97 rechnet Siebert mit maximal 250 Einheiten. Das beste Geschäft erwartet er in Deutschland und Frankreich.

In die Offensive geht Bürstner mit einem Kampfpriß von weniger als 90.000 Mark „für ein komplettes Reisemobil“, wie Siebert sich freut. Der Integrierte soll als Klasse für sich mit den Bezeichnungen I 531, 572 und 574 bei den Händlern stehen. Diese Kürzel bedeuten im einzelnen:

- ◆ 5 steht für kürzer als sechs Meter Gesamtlänge. Der Aufbau der Integrierten besäße eine Standardlänge, würde nicht der Überhang des I 574 wegen seines Grundrisses zwölf Zentimeter mehr Raum beanspruchen,
- ◆ 3 heißt kurzer Radstand (2,85 Meter),
- ◆ 7 mittlerer Radstand (3,20 Meter),

- ◆ 1 umfaßt den Grundriß mit normaler Sitzgruppe,
- ◆ 2 weist auf eine Seitensitzgruppe mit Längsbank hin,
- ◆ 4 enthält ein Längsbett.

Alle Grundrisse sind neu auf das Konzept der Integrierten zugeschnitten worden. Das Fahrerhaus ist jeweils stark in den Wohnraum einbezogen. Gemeinsam weisen die Grundrisse eine separate Dusche auf. Der andere Teil der im Heck untergebrachten sanitären Einrichtung enthält eine Thetford-Cassettentoilette und ein Waschbecken. Insgesamt sind die Anteile an Kunststoff zugunsten von Holz reduziert worden.

Der Entschluß, einen Integrierten auf Basis des Fiat Ducato in drei Größen, mit drei verschiedenen Grundrißvarianten und den Diesel mit oder ohne Turbo anzubieten, geht auf eine Analyse dieses Marktseg-

mentes von vor gut zwei Jahren zurück. Dabei kristallisierte sich eine ganz klar definierte Käufergruppe heraus. Hier handelt es sich um Kunden, die

- ◆ meist zu zweit reisen,
- ◆ zu 50 Prozent über 55 Jahre alt sind,
- ◆ zu 25 bis 30 Prozent Rentner sind und entsprechend viel Zeit sowie ein gutes finanzielles Polster aufweisen,

- ◆ ihr Fahrzeug häufiger nutzen als Besitzer eines Alkoven,
- ◆ einen hohen Anspruch an Funktionalität stellen,
- ◆ ihr Reisemobil nicht vermieten,
- ◆ nicht neu einsteigen, vielmehr Zweit-, Dritt- oder Viertkäufer sind.

Wie aber lassen sich die Bedürfnisse dieser Gruppe an einen Integrierten befriedigen?

nen Stufen in der zweijährigen Entwicklungsgeschichte. Zuvor gab es Design-Studien, computergestützte Entwürfe, ergonomische Untersuchungen und Clay-Modelle in kleineren Maßstäben. Von den zwei Millionen Mark Entwicklungskosten für das neue Reisemobil floß etwa die Hälfte an Edag.

Grundlage für den Integrierten bildete auch hier das von Bürstner verfaßte Lastenheft. Ständig neue Impulse lieferte das bei Bürstner als „Dream-Team“ bezeichnete Grüppchen von Entwicklern, Konstrukteuren und Einkäufern. Die Fäden liefen bei Chefentwickler Wolf Zeidler, 49, und Holger Siebert zusammen. Diese beiden Köpfe hielten zwar steten Kontakt zu Edag. „Wir wollten aber nicht einfach ein Reisemobil bauen lassen, dann wäre die Identifikation nicht gewährleistet gewesen“, stellt Siebert klar.

Gemeinsam mit Bürstner arbeiteten in Fulda die Designer und Techniker an dem Integrierten Hand in Hand. So ließ sich von Anfang an vermeiden, daß sich gestalterische Vorstellungen und technische Machbarkeit gegenseitig ausschließen.

Konkret klügelten die Ingenieure zum Beispiel einen besonders günstigen Sichtwinkel an dem Integrierten aus: Der Blick nah vor das Fahrzeug auf die Straße ist gewährleistet, weil der Fahrer relativ dicht an der schrägstehenden Scheibe sitzt. Diese ist übrigens in schwarzem Gummi gelagert. „Da haben wir uns die negativen Erfahrungen anderer Hersteller zunutze gemacht, die Probleme mit Rissen in geklebten Scheiben hatten“, erklärt Siebert.

Die Frontscheibe bildet zur Motorhaube einen kleinen Absatz nach hinten: In dem Zwischenraum sollen sich die

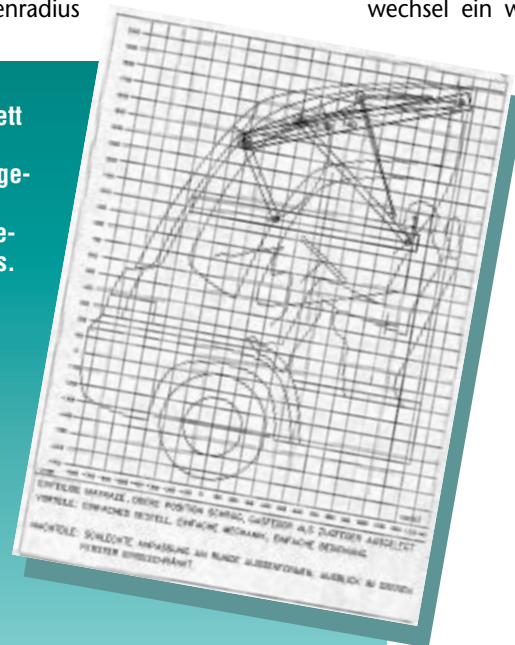
Scheibenwischer verstecken. Noch eine technische Premiere, auf die Bürstner besonders stolz ist: Die Windschutzscheibe ist beheizbar, „allerdings gegen einen Aufpreis“, räumt Hoger Siebert ein.

Technische Tüfteleien finden sich auch in weiteren Bereichen: Das Hubbett in der Fahrerkabine etwa bekam bei Edag einen speziellen Umlenkmechanismus. Er ermöglicht, das breite Bett zu senken, ohne daß die Rückenlehnen der vorderen Sitze verstellt werden müssen.

Ohnehin unterlag das Fahrerhaus während der Entwicklung einer ganz speziellen Obhut. Die Wahl des Materials fiel, abgesehen von der extra gestalteten Tür, auf GfK. Dieses Material wird in einem bestimmten Vakuum-Verfahren gefertigt, so daß die Rückseite nicht mehr häßlich anzusehen ist.

Nicht nur aus optischen Gründen plante Bürstner eine Front, die sich nach vorn verjüngte. Auch die Funktionalität sollte durch diesen Kniff erhöht werden: übersichtlicheres Einparken und ein kleinerer Kurvenradius

**Platz da:
Das Hubbett
bekommt
einen ausge-
klügelten
Umlenkme-
chanismus.**



Bürstner – Profil eines Unternehmens

1924: Gründung als Schreinerei in Neumühl.

1958: Produktion des ersten Caravans.

1963: Erste Teilnahme am Caravan Salon.

1976: Übernahme eines Möbelwerks in Wissembourg, Frankreich.

1977: Beginn einer zweiten Caravan-Fertigung in Wissembourg.

1986: Einstieg in die Produktion von Reisemobilen.

1987: Erwerb eines neuen Werkes in Kehl.

1992: Übernahme der Geschäftsführung durch Dr. Holger Siebert. Die Gründerfamilie Bürstner scheidet aus der Unternehmensführung aus.

1993: Übernahme der Gesellschaft und des Managements durch Dr. Otto Happel.

1995: Berufung von Heinz-Werner Breuer und Klaus-Peter Bolz in die Geschäftsführung.

1996: Geplante Zertifizierung der ISO 9001 für alle Werke.



waren die Ideen, die hier Pate standen.

Einen Kompromiß ging Bürstner bei der Motorhaube ein. „Die ist so klein geraten wie sonst auch“, weiß Siebert, deshalb gestalten sich der Batteriewechsel ein wenig

umständlicher als in der Planung zunächst erhofft.

Trotz solcher Kleinigkeiten gibt sich Holger Siebert siegesicher. Die Lösungen seien für die anvisierten Käufer durchaus akzeptabel. Rechtzeitig zum Serienstart sei der Prototyp aber zum vollwertigen Fahrzeug ausgereift: „Wir wollten uns nicht drängen lassen“, erklärt Siebert, „deswegen zeigen wir unseren Integrierten auch noch nicht auf der Stuttgarter CMT.“

Bei Bürstner jedenfalls stehen die Zeichen auf Euphorie. Holger Siebert freut sich auf die kommende Saison: „Unser Integrierter ist das schönste Reisemobil, das es für weniger als 90.000 Mark auf dem Markt gibt.“ Über Wohl und Wehe der neuen Modellreihe freilich wird letzten Endes die geeignete Kundschaft entscheiden.

Claus-Georg Petri

Schöner Wohnen – besser Reisen



Reisemobile und Caravans

Mehr Informationen über unsere Modellpalette? Dann klicken Sie auf diese Seite!



DER
HEISSE
DRAHT
ZU
HYMER



Das gab's noch nie: Einmal mit dem Firmen-Chef über die Produktpalette sprechen, Kritik üben, Verbesserungen vorschlagen oder Informationen aus erster Hand einholen – für die Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL kein Problem. Regelmäßig bekommen sie zukünftig Gelegenheit, über den heißen Draht mit Herstellern, Verbänden, Zulieferern und Interessengruppen zu sprechen.

Zum Auftakt dieser Reihe stellten sich Hans-Jürgen Burkert, 52, und Claus Pacchiaffo, 50, von Marktführer Hymer aus Bad Waldsee am Mittwoch, dem 29. November, vier Stunden lang den Fragen der Leser. Natürlich griffen die beiden Ansprechpartner dabei auf die Hilfe firmeneigener Spezialisten zurück. Schließlich hatte sich der Hymer-Vorstand mit einem Trotz leitender Angestellter auf den Weg in die Redaktion nach Stuttgart gemacht.

Vertriebsleiterin Ursula Ruppe, 46, Versuchsleiter Peter

**Gelungene
Premiere in der
reisemobilen
Branche: Der
Hymer-Vorstand
stellte sich in einer
Telefonaktion den
Fragen kritischer
Leser. Und richtet
zukünftig eine
eigene Hotline ein.**

Telefonaktion von REISEMOBIL INTERNATIONAL



Einsatz: Bei der Telefonaktion in den Redaktionsräumen von REISEMOBIL INTERNATIONAL hatte das Hymer-Team alle Hände voll zu tun, um die vielen Fragen beantworten zu können.

Fotos: Dieter S. Heinz

VORBILDCHARAKTER

Ginsterblum, 56, und Kundendienstleiter Gerhard Romer, 38, hatten dann auch alle Hände voll zu tun: Kurz nachdem die in REISEMOBIL INTERNATIONAL 12/95 angekündigten Telefonnummern freigeschaltet waren, fing die Hymer-Hotline an zu glühen. Viele Reisemobilisten nutzten diese wohl einmalige Gelegenheit, mit den Herren aus der Hymer-Chefetage Klarheit zu sprechen.

So zum Beispiel **Gerd Vierschilling, 62, aus Solingen**, Besitzer eines fast neuen Hymermobils B 564. Nach anfänglichen Problemen mit der Fiat-Basis (defekte Lichthöhenverstellung und ABS-Kontroll-Lampe sowie klemmender Gaszug), löste sich über dem Bugbett seines Teilintegrierten die Folie von der Wand, die Kettelung seines Teppichbodens franste aus, und der Lattenrost mußte erneuert werden. Der neue Rost sei mit einem scharfen Lösungsmittel getränkt worden und

stinke nach Essig. Vierschilling: „Ich habe die Schnauze voll.“

Zwar räumte er gegenüber seinem Gesprächspartner Claus Pacchiaffo ein, mit seinem betreuenden Händlerbetrieb in Mülheim in puncto Service und Werkstatt zufrieden zu sein, für die noch ausstehenden Arbeiten würde er jedoch lieber nach Bad Waldsee kommen. Pacchiaffo erwiderte: „Ihre Unannehmlichkeiten tun mir leid, auch die mit der Fiat-Basis. Die ausstehenden Reparaturen sollten Sie von Ihrem Händler ausführen lassen. Ich selbst werde mich um die prompte Ausführung kümmern und den Vorgang beschleunigen.“

Zur Sache ging es auch bei Hans-Jürgen Burkert. **Heinz Kellner, 61, aus Elching in Bayern**: „Bei meinem Hymermobil B 544, Baujahr 1993,

knirscht und quietscht die Hinterachsfederung, obwohl sie bereits von der Werkstatt neu eingepaßt wurde. Außerdem ist sie viel zu hart geworden. Was kann ich tun?“ Burkert gab Rat: „Am besten bauen Sie nachträglich Luftfedern ein. Sie erhöhen entscheidend den Fahrkomfort. Ansonsten hilft eine spezielle Manschette, welche die Feder vor Verschmutzung schützt.“

Einen ganzen Fragenkatalog hatte sich **Oliver Krüger, 29, aus Westerland auf Sylt**

zusammengestellt. Der Kfz-Meister und Eigner eines drei Jahre alten Hymercamp 51 wollte wissen, warum die Hymer C- und B-Modelle nicht glattwandig, sondern im rohen Hammerschlag-Dekor gefertigt werden, warum in Hymer-Mobilen ein Haltegriff im Eingangsbereich fehlt, und ob Werksbesichtigungen möglich sind. Hymer antwortete: „Die Produktion

von Hammerschlag ist wesentlich günstiger als GfK, die Anregung mit dem Haltegriff werden wir weiterverfolgen, und besuchen können Sie uns nach Voranmeldung (Tel. 07524/999-280) immer Mittwoch nachmittags.“

Beruhigen konnten die Hymer-Mannen auch **Herbert Dierk, 50, aus Lübeck**: „An der Außenhaut meines Hymer S 555 haben sich fünf handgroße Beulen gebildet. Ist die Repara-

tur kompliziert und der Schaden schwerwiegend?“ Claus Pacchiaffo konnte beruhigen: „Nein, die Reparatur ist absolut problemlos, und es besteht auch keine Korrosionsgefahr.“

Sigmund Koch, 54, aus Gelsenkirchen fragte: „Ich habe mir für nächsten März einen Hymercamp C 564 bestellt und wünsche mir mehr Lampen im hinteren Wohnbereich.“ Burkert wußte Bescheid: „Wir kennen diese Problematik von vielen Kunden. Deshalb stocken wir die Anzahl der Lichtquellen dort jetzt auch auf.“

Hilfe kann nach seinem Anruf auch **Gerhardt Schütze, 67, aus Kiel** erwarten. Der Pensionär hat sich für April '96 einen Hymer E 610 auf Ducato-Basis bestellt, würde dieses Fahrzeug aber lieber auf Mercedes fahren. Pacchiaffos brandheiße Information: „Im Herbst bringen wir dieses Modell als S 610 mit leicht modifiziertem Grundriß auf Mercedes Benz 412 D mit einem Gesamtgewicht von 4,6 Tonnen auf den Markt. Ich werde sehen, ob wir in Ihrem Fall schon auf dem neuen Chassis aufbauen können. Wir kümmern uns drum.“

Auch **Uwe Meyer, 30, aus Münster** wollte beim Hymer-Vorstand etwas loswerden. Ziemlich gefrustet erzählte er Hans-Jürgen Burkert, er sei Besitzer eines zweieinhalb Jahre alten Hymercamp 64, der schon jetzt mit Alu-Fraß geschlagen sei. Anstatt Hilfe bei seinem Händler zu bekommen, wäre nur die Bemerkung „ja Ihr Fahrzeug ist ja auch schon über zwei Jahre alt“ gekommen. Daraufhin hätte er sich Anfang Oktober an die Hymer-Zentrale ►



gewandt. Erst diese Ansprechpartner hätten ihm den technischen Kundendienst ins Haus geschickt, um seinen Hymercamp zu begutachten.

Burkert bezog Stellung: „Daß Ihr Händler Sie so abfertigt, ist natürlich nicht akzeptabel. Ich möchte mich dafür bei Ihnen entschuldigen. Wir sollten jetzt jedoch abwarten, was unsere Techniker zu dem Fall sagen. Wir bleiben jedenfalls in Kontakt.“

Bei **Hans Koska, 63, aus Berlin** war der Fall ähnlich gela-



Claus Pacchiaffo:

„Schön, daß alle Anrufer trotz ihrer Kritik letzten Endes mit Hymer zufrieden sind.“

gert: „Ich habe mir auf dem diesjährigen Caravan Salon ein Hytermobil 700 G bestellt. Auf das Bugbett kann ich dabei jedoch verzichten. Statt dessen hätte ich an der selben Stelle lieber Stauschränke. Auf der Messe nannte man mir einen Umbaupreis von unter 1.000 Mark. Mein Händler vor Ort wollte dafür dann jedoch 2.000 Mark von mir haben. Was

stimmt da nicht?“ Burkert antwortete darauf: „Laut Zubehörliste schlägt ihr Änderungswunsch tatsächlich mit weniger als 1.000 Mark zu Buche. Klären Sie bitte, ob Sie nicht noch zusätzliche Änderungen bei Ihrem Händler angegeben haben, die den Preis in die Höhe treiben.“

Heinz-Gerd Ringens, 49, aus Bochum wollte wissen, warum die Hymer E- und S-Klasse nicht mit Isolierverglasung ausgestattet ist. Claus Pacchiaffos Antwort: „Das ist in erster Linie ein Kosten- und Gewichtsproblem. Die nötige Abschirmung erzielt man auf dem Stellplatz auch mit Isoliermatten.“

Heinz Lapachz, 57, aus Hamburg interessierte sich für Garantieleistungen: „Als frischgebackener Eigner eines Hymer 660 S möchte ich gern wissen, ob nur mein Händler für die Ausführung von Garantiearbeiten zuständig ist, oder auch andere.“ Hans-Jürgen Burkert klärte auf: „Jeder Hymer-Händler im Bundesgebiet ist verpflichtet, Reparaturen im Rahmen unserer Gewährleistungspflicht zu erledigen.“

Ganz anders lag der Fall bei **Hans-Günther Beging, 62, aus Waldshut**. Er hatte mit seinem Hymer in den drei letzten Jahren vier Reifenplatzer und wollte wissen, ob die Hymer-Pneus minderwertig sind. Claus Pacchiaffo entgegnete: „Das ist keineswegs der Fall. Sie hatten nur Pech. Das Risiko eines Platzers läßt sich jedoch dadurch minimieren, daß Sie regelmäßig den Reifendruck kontrollieren, das Fahrzeug richtig beladen und die gewichtsspezifischen Geschwindigkeitsbeschränkungen einhalten.“

Großes Interesse herrschte auch für die Hymer-Card. **Robert Bihlmayer, 40, aus Kornwestheim** gehörte zu jenen RM-Lesern, die ihre Anfrage per Fax stellten. Er wollte wissen, was ihm die Karte im In- und Ausland bringt. Die prompte Antwort von Hans-Jürgen Burkert: „Dolmetsch-Service, europaweiter Pannen- und Abschleppservice, medizinische Hilfe, juristischer Dienst im Ausland, 24-Stunden-Service, Notruf-Telefon, 48-Stunden-Ersatzteilversorgung, Hymercard-Magazin-Abonnement, Reise- und Tourenplanung sowie verbilligten Eintritt zum Caravan Salon und einen Ticket-Service.“

Rund 50 Anrufer kamen trotz des großen telefonischen



Hans-Jürgen Burkert:

„Mit unseren Kunden zu sprechen hat mir sehr viel Spaß gemacht.“

Ruf doch mal an

Demnächst bei REISEMOBIL INTERNATIONAL: Der heiße Draht zu Bürstner.

Regelmäßig richtet REISEMOBIL INTERNATIONAL den heißen Draht ein: Leser sprechen mit Herstellern, Verbänden, Zulieferern und Interessengruppen. Als nächstes stellt sich die Firma Bürstner den Leserfragen: Voraussichtlich am Mittwoch, dem 31. Januar 1996 (endgültiger Termin siehe REISEMOBIL INTERNATIONAL 2/96) beantworten die Geschäftsführer Dr. Holger Siebert und Klaus-Peter Bolz sowie Entwicklungsleiter Wolf Zeidler von 10 bis 12 Uhr sowie von 14 bis 16 Uhr Ihre Fragen. Rufen Sie bitte an: Dr. Holger Siebert, Tel.: 0711/13466-61, und Klaus-Peter Bolz, Tel.: 0711/13466-65, Fax: 0711/13466-68.

Ein einziger Mausklick führt Sie zu einem

Festival der Sinne



Andrangs durch. Ihnen konnte via Hotline während der vier Fragestunden geholfen werden. Schließlich nahmen sich die Hymer-Bosse viel Zeit für jeden Leser.

Hans-Jürgen Burkert zeigte sich abschließend von der Resonanz der Aktion begeistert, und Claus Pacchiaffo freute sich besonders über die qualifizierten Fragen seiner Kundschaft. Daß jedoch noch längst nicht alle Anrufer in der vorgegebenen Zeit zum Zuge kommen konnten, leuchtete letztendlich auch den beiden Hymer-Chefs ein. Fazit der beiden: „Diese Aktion von REISEMOBIL INTERNATIONAL ist eine solch tolle Sache, daß sie für uns Vorbildcharakter besitzt. Wir organisieren solche Fragestunden zukünftig regelmäßig auch in der Zentrale in Bad Waldsee. Das haben wir spontan beschlossen.“

Juan J. Gamero-Ortiz

■ Diskussion um Tempolimit

Hausaufgaben nicht gemacht

Vorerst gilt: Kein höheres Tempo für Reisemobile – trotz der Ankündigung von Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann.

Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für Reisemobile werden vorläufig nicht erhöht. Zwar strebt die EU an, die Verkehrsnormen bis zum 1. Juni 1996 anzugleichen. Das Bundesverkehrsministerium jedoch hat den Antrag, die Höchstgeschwindigkeit für Reisemobile und Gespanne zu erhöhen, vorerst an die Länder weitergegeben. Erst wenn die Mehrheit der Länder grünes Licht gibt, kann der Bundesrat eine Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) verabschieden. Zunächst muß der verkehrstechnische Ausschuß der Länder erst noch eine Empfehlung abgeben, bis zu welchem Tempo die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.

So gestaltet sich der Stand der Dinge:

● Zu einem bislang unbestimmten Zeitpunkt werden Reisemobile mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen Personenwagen verkehrsrechtlich gleichgesetzt. Bislang liegt diese Grenze bei 2,8 Tonnen. Somit gilt für sie dann keine Geschwindigkeitsbegrenzung.

● Reisemobile über 3,5 Tonnen fallen nicht unter diese Regelung. Für sie soll zum gleichen Zeitpunkt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen auf 100 km/h heraufgesetzt werden.

● Bis wann die Bundesländer abschließend entscheiden, bleibt derzeit unklar. Als sicher gilt, daß die auf dem Caravan Salon 1995 von Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann, CDU, angekündigten Änderungen vorerst ausbleiben (REISEMOBIL INTERNATIONAL 10/95).

„Der Bund ist säumig“, sagt Wilhelm Surwald, 60, Referent im Verkehrsministerium Baden-Württemberg. Bis zum Stichtag 1. Juni 1996 sei mit dem höheren Tempolimit nicht zu rechnen: „Der Bundesverkehrsminister hat seine Hausaufgaben nicht gemacht.“



■ Stellplätze am Hennesee

Platz da: Vor dem Sauerland-Camp Hennesee bieten Heinz und Sabine Rasche Stellplätze für Reisemobilisten an.

Mit Frühstück

Reisemobilisten finden im Sauerland Stellplätze vor den Toren eines Campingplatzes.

Wer Urlaub hat, soll sich wohl fühlen“, wissen Sabine und Heinz Rasche, 40 und 46, die Besitzer des Sauerland-Camp Hennesee. Und weil sie als moderne Campingpark-Unternehmer dabei auch an die

Bedürfnisse der Reisemobilisten denken, haben sie einen Reisemobil-Stellplatz vor ihrem Campingplatz eingerichtet.

Im Herzen des Sauerlands gelegen, am Hennesee, rund zehn Kilometer von Meschede



Fotos: Hess

entfernt, kann sich der reisemobile Gast aussuchen, ob er vor dem Camp auf einer der zehn ausgewiesenen Flächen steht, oder bei längerem Aufenthalt die terrassenförmig angelegten und gut erreichbaren Stellplätze im Campingpark benutzt. 18 Mark pro Nacht bezahlt ein Reisemobilist, wenn er auf den Plätzen vor der Schranke übernachtet. Dafür kann die Besatzung die gesamte Infrastruktur der Anlage mitbenutzen, Hallenbad inklusive.

An den Plätzen, die teils mit Rasengittersteinen, teils mit Asphalt befestigt sind, steht derzeit eine Säule mit vier Stromanschlüssen, weitere sollen wegen der großen Nachfrage bald folgen. Die Ver- und Entsorgung eines Reisemobils geschieht auf dem Campingplatz und kostet fünf Mark.

Vor allem das Anmelde ritual wird von den Rasches locker gehandhabt. Sabine Rasche weiß: „Der Reisemobilist kommt auch mal nachts an, stellt sich auf einen freien Platz

und entrichtet erst am nächsten Morgen seinen Obulus.“ Und Heinz Rasche setzt noch ein großes Lob obendrauf: „Nur in ganz wenigen Ausnahmefällen brennt einer durch, denn die meisten Reisemobilisten sind absolut ehrliche und freundliche Gäste.“

Die neueste Investition auf dem Camp nahe Meschede ist ein 1,6 Millionen Mark teurer Neubau, der einen modernen Minimarkt und ein Restaurant, Café, Bistro sowie eine Bierbar beherbergt. Die vorzügliche Gastronomie kann jederzeit besucht werden, ohne den Campingplatz zu betreten. Dort werden die Gäste nicht nur bis mindestens 24 Uhr bedient – morgens gibt es ein reichhaltiges Frühstück.

Die Wirtsleute, Susanne und Bernd Kemker, 30 und 28, haben ihr Handwerk in den verschiedensten Häusern von Mövenpick gelernt, ehe sie im Sauerland-Camp nun ihren ersten eigenen Betrieb übernommen haben.

■ Ambulance Card

Lebensretter

Hilfe im Notfall verspricht die Ambulance Card: Sie erteilt Auskünfte über Verletzte, die dem behandelnden Arzt nicht mehr antworten können. Dank einer persönlichen Identifikationsnummer auf der Karte können Notarzt oder Klinik im In- und Ausland die Krankengeschichte des Patienten innerhalb weniger Minuten von einer zentralen Datenbank abrufen. Solch schnelle Hilfe ist besonders für Risikopatienten wichtig: Gezielte Erste Hilfe kann für sie über Leben und Tod entscheiden.



Die Ambulance-Card kostet 35 Mark für eine Person und 120 Mark für die Familie bis zu fünf Personen. Zusätzliche Leistungen, etwa verschiedene Versicherungen, werden für je 15 Mark angeboten. Infos: Medizinische Data-Bank, München, Telefon: 089/19201, Fax: 7239058.

■ Holiday Clean für Tschechien

Prager Frühling

Nun hat auch Tschechien die Reisemobilisten entdeckt: Auf der Hauptroute Nürnberg-Pilsen-Prag an der Autobahn D 5 wurde am 20. November 1995 die erste Service-Station für Reisemobile in Betrieb genommen. Unmittelbar neben der Tankanlage der Autobahn-Raststätte Starapramen, 24 Kilometer vor Prag bei der Stadt

Fotos: Hess, Hruby



Beroun, steht jetzt neben der Jet-Tankstelle die erste Holiday-Clean-Anlage.

Hier finden Reisemobile mindestens elf Stellplätze für die Übernachtung, Toiletten, Du-

Aktiv für Reisemobilisten: Jiri Hruby (rechts) hat die Holiday-Clean-Anlage eigens bei Gerhard Reisch abgeholt.

sche und behindertengerechte Sanitäranlagen runden das Service-Angebot ab. Und dies soll erst der Anfang sein. Jiri Hruby, 55, vom Ingenieurbüro Endeco sagt: „Für die Mineralölgesellschaft Conoco planen wir weitere 20 Tankstellen, alle mit einer Ver- und Entsorgungsstation für Reisemobile.“

Die Idee dazu bekamen die tschechischen Immobilien-Berater bei einem Besuch auf dem letzten Caravan Salon. Nachdem sie in der Sommerzeit



Saubere Sache: Die erste Holiday-Clean-Anlage steht jetzt in Tschechien.

MAGAZIN

übermäßig viele Reisemobile in Prag gesehen hatten, wollten sie ihre Tankstellen mit Service-Einrichtungen attraktiver gestalten.

Jiri Hruby reiste Mitte November höchstpersönlich nach Röhlein bei Schweinfurt, um bei Freizeit-Reisch die Anlage in Empfang zu nehmen. Im Gespräch mit REISEMOBIL INTERNATIONAL war er für weitergehende Perfektionierungs-Tips mehr als dankbar. Auf der Autobahn-Beschilderung soll nun als Konse-

quenz aus dem Erfahrungsaustausch schnellstens ein Reisemobil-Piktogramm für klare Verhältnisse sorgen.

„Das größte Problem für uns war, den Münzprüfer auf tschechische Kronen umzustellen“, erzählt Lieferant Gerhard Reisch, 56. In den Schlitz des Geldschluckers der schwarz-gelben Anlage paßt nun ein 20-Kronen-Stück. Dafür bekommt der Reisemobilist etwa 50 bis 80 Liter Wasser. Die Entsorgung ist kostenlos.

kurz & knapp

Ehrenmedaille

Der Caravan-Herstellerverband VDW hat den TÜV-Südwest mit der Ehrenmedaille in Bronze ausgezeichnet. Damit findet die enge Zusammenarbeit der beiden Organisationen eine offizielle Würdigung.

Weihnachts-CDs

Pünktlich zu Weihnachten bietet die Aral-AG an ihren Tankstellen CDs und Cassetten mit Liedern rund um den Tannenbaum an. „Fröhliche Weihnacht“ lautet der Titel



Foto: Scholz

mit klassischen Melodien, gesungen von bekannten Tenören wie Peter Hofmann oder José Carreras. „Feels like Christmas“ heißt das moderne Gegenstück mit Interpreten wie Cindy Lauper, Shakin Stevens und Jennifer Rush. Kostenpunkt: 19,90 Mark die CD, 14,90 Mark die Cassette.

Nebenwirkungen

Arzneimittel können die Fahrtauglichkeit erheblich beeinträchtigen. Wer an einem Unfall beteiligt ist, weil er Medikamente eingenommen hat, wird in der Regel zur vollen Verantwortung herangezogen. Deshalb ist es erforderlich, sich entweder auf dem Beipackzettel über die möglichen Nebenwirkungen zu informieren oder vorher den Arzt oder Apotheker zu fragen.



Foto: Hess

Initiative: Eine Expertenrunde berät in Düsseldorf über den Campingplatz der Zukunft.

■ Camping-Vollversammlung

Und sie bewegt sich doch

Eine Runde von Fachleuten beschließt weitere Schritte für den Campingplatz der Zukunft.

Camping steht auf der Beliebtheitsskala der Urlaubsformen immer noch auf dem letzten Platz, das ist die einhellige Meinung aller mit Camping und Caravaning befaßten Gruppen. Hans-Karl Sternberg, 42, Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Wohnwagen- und Wohnmobil-Hersteller (VDWH), sagt: „Es kann nicht allein Aufgabe der Hersteller sein, ein glänzendes Camping-Bild in die Öffentlichkeit zu transportieren.“

Der Herstellerverband ergriff nun eine längst überfällige Initiative und bat Campingplatzunternehmer, deren Verbände, ADAC-Campingführer

sowie den Verbraucherverband DCC zu klärenden Zukunftsgesprächen. Einzig und allein der Händlerverband war nicht geladen worden. Fazit des eintägigen Meetings: Zu modernen Fahrzeugen gehören ebenso modern geführte Campinganlagen. Sternberg: „Kunden, die heute nicht kaufen, kommen morgen nicht auf die Campingplätze.“

Die Diskussion im Düsseldorfer Messegelände machte deutlich, daß sich auch heute noch viel zu wenige Campingplatz-Unternehmer als Anbieter einer touristischen Dienstleistung verstehen. Wenig einladende Rezeptionen, Platzord-

nungen wie in Jugendcamps und mangelhaft qualifiziertes Personal sind nur einige der Mißstände, die der hochkarätige Arbeitskreis bemängelte. Um das Image zu verbessern, müsse die Arbeit der politischen Meinungsbildung verbessert werden.

Campingplatz-Unternehmerverbände wie zum Beispiel der in diesem Jahr gegründete Neue Verband der Camping- und Freizeitparkbetreiber (NDVC, siehe REISEMOBIL INTERNATIONAL 10/95) wollen unter anderem die Aus- und Fortbildung der Platzchefs forcieren. Um mehr Transparenz für die Gäste zu erreichen, wird derzeit auch

eine Klassifizierung deutscher Campingplätze diskutiert. NDVC-Präsident Hans Cord Graf von Bothmer, 59, betont: „Beim unterschiedlichen Leistungsangebot werden wir wohl um eine Sternchen-Klassifizierung nicht herumkommen.“

Erfreulich, weil praxisnah: Auch die Fachpresse war zum Camping-Meeting nach Düsseldorf eingeladen worden. Auf Anregung von REISEMOBIL INTERNATIONAL sprach sich die Expertenrunde einstimmig dafür aus, ein permanentes Forum zu schaffen, welches etwa unter dem Namen „Deutscher Campingrat“ den ständigen Meinungsaustausch von Platzbetreibern, Fahrzeug-Industrie, Verbraucherclubs und Fachpresse betreibt. Dieses Forum soll mindestens einmal jährlich parallel zum Düsseldorfer Caravan Salon zusammentreten.

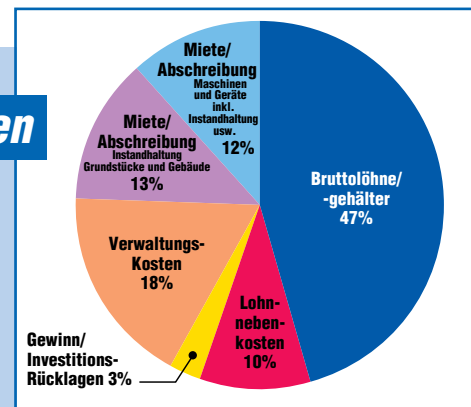
Für die Messe Düsseldorf versprach Caravan-Salon-Manager Abdul Rahman Adib sämtliche Bemühungen, um das Image zu verbessern. Dazu wird beim Caravan Salon 1996 die Präsentation des „Campingplatz der Zukunft“ gemeinsam von Messe Düsseldorf, NDVC sowie REISEMOBIL INTERNATIONAL mit seinem Schwesterblatt CAMPING, CARS UND CARAVANS als attraktive Sonderschau organisiert. Die Camping-Welt bewegt sich nun doch. *hjh*

■ Kosten einer Werkstatt

Ungleicher Kuchen

Wie teilen sich die Kosten einer Werkstatt auf? Zu welchen Teilen finanziert der Kunde mit dem Stundenlohn, den er zu bezahlen hat, die laufenden Kosten eines Betriebes? Eine jüngst durchgeführte Umfrage des Händlerverbandes DCHV lieferte eine eindeutige Antwort:

Mit 47 Prozent machen Bruttolöhne und -gehälter den



Löwenanteil aus, 18 Prozent finanzieren die Verwaltung des Betriebs. Mit etwa gleichen Teilen, 13 und zwölf Prozent,

bezahlt das Geschäft die Miete und Abschreibung von Grundstücken und Gebäuden sowie von Maschinen und Geräten.

Stück für Stück: So verteilen sich die Kosten einer Werkstatt.

Zehn Prozent sind für Lohnnebenkosten aufzuwenden. Nur drei Prozent bleiben als Gewinn und Investitionsrücklage übrig.

Dieses Ergebnis betrachtet Hans-Walter Schloz, 33, Geschäftsführer des DCHV, als repräsentativ. Es basiert auf einer Umfrage unter den etwa 500 Mitgliedsunternehmen des Verbandes. Diese Betriebe binden laut DCHV mehr als 80 Prozent des Gesamtumsatzes des deutschen Caravanhandels.

kurz & knapp

Zulassungs-Plus

Die Zulassungszahl neuer Reisemobile ist im Zeitraum von Januar bis August 1995 auf 11.213 Stück geklettert. Das entspricht einem Plus von 2,3 Prozent gegenüber dem Zeitraum im Vorjahr. Die meisten Reisemobile wurden im April zugelassen, 1994 lag dieser Spitzenwert im März.

Vorsicht bei Grün

Auch an einer grünen Ampel müssen Autofahrer damit rechnen, daß vorausfahrende Kraftfahrzeuge Probleme beim Anfahren haben. Dies entschied das Amtsgericht Menden unter Aktenzeichen 4 C 165/95-DAR 409/95. Im vorliegenden Fall hatte ein Fahrer eineinhalb Meter nach der Ampel den Motor abgewürgt, das nachfolgende Auto fuhr auf. Die Richter gaben dem Auffahrenden eine Dreiviertel-Schuld, ein Viertel ging zu Lasten des vorausfahrenden Autofahrers.

Bedienungs-Video

Laika liefert mit seinen Reisemobilen neuerdings Bedienungsanleitungen auf einer Videocassette mit. Der Streifen dauert 17 Minuten und erklärt die Grundzüge des Fahrzeugs.



Foto: Scholz



Nix wie raus: Das Offroad-Center in Fellbach zeigt, was für den Spaß im Gelände nötig ist.

■ Offroad-Center

Mobiler Spaß fürs Gelände

Mobilen Freizeitaktivisten, die gern mal abseits der großen Straßen auf Tour gehen möchten, bietet der Fellbacher Boots- und Campingmarkt bei Stuttgart jetzt in seinem neu eingerichteten Off-

road-Center die gesamte Knaus-Offroad-Modellpalette an. Auf rund 400 überdachten Quadratmetern stellt der Betrieb den geländetauglichen Traveller X-Pickup auf Mitsubishi L 200 Magnum und den

Traveller Explorer auf Toyota Hilux aus, dazu Offroad-Caravans, Vorzelte, transportable Boote und Kajaks sowie zweirädrige Fahrzeuge. Der Zubehörshop zeigt Trekking-Ausrüstungen und -Artikel und nützliche Accessoires rund um die mobile Welt. Info: Tel.: 0711/584300.

■ Fahren im Winter

Vorsicht im Schmuddel

Herbst und Winter haben ihren Reiz – aber auch ihre schlechten Seiten: Schlechte Sicht und schmierige Straßen machen den Autofahrern das Leben schwer. Um Unfälle zu vermeiden, sollten Sie auch in diesem Jahr wieder einige goldene Regeln beherzigen:

✗ Bei schlechter Sicht, etwa wenn es draußen neblig ist, müssen Sie unbedingt Ihr Tempo drastisch reduzieren und der Sichtweite anpassen. Laut Gesetz dürfen Sie bei einer Sicht von 50 Metern mit maximal 50 km/h fahren. Als Orientierungshilfe dienen Ihnen auf der Autobahn die seitlichen Leitpfosten. Sie haben einen Abstand von 50 Metern.

✗ Schalten Sie Ihre Nebelschlußleuchte ausschließlich bei Nebel mit einer Sichtweite von maximal 50 Metern ein. Jeder andere Fall ist verboten, weil die Leuchte den Hintermann sonst über die Maßen blendet und somit gefährdet.

✗ Halten Sie grundsätzlich ausreichenden Sicherheitsabstand. Als Faustregel gilt der halbe Tachoabstand – mindestens. Nur so haben Sie im Notfall ausreichend Zeit zu bremsen.

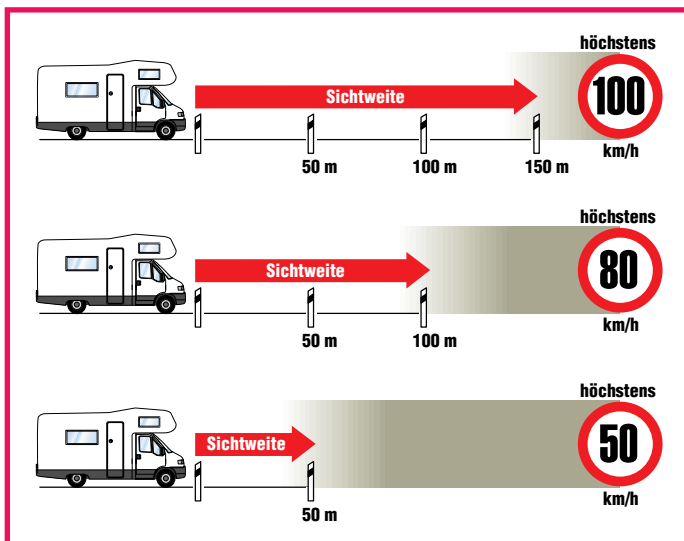
✗ Ist es glatt, müssen Sie den Abstand natürlich vergrößern. Glätte tritt durch Laub auf und natürlich bei Matsch, Schnee und Eis. Letzteres bildet sich unerwartet auf Brücken, in Nordla-

gen oder in schattigen Waldschneisen. Fahren Sie dort entsprechend vorausschauend und langsam.

✗ Rechnen Sie bei starkem Regen mit Aquaplaning. Verlieren Ihre Räder den Kontakt zur Fahrbahn, behalten Sie Ruhe und bremsen nicht abrupt. Halten Sie das Lenkrad gut fest, kuppeln Sie aus und warten Sie, bis der Spuk vorüber ist. Danach fahren Sie langsamer als vorher weiter.

✗ Garantieren Sie, daß Sie genug sehen, aber auch gesehen werden. Im Klartext: Reinigen Sie von Zeit zu Zeit alle Scheinwerfer und andere Lampen am Fahrzeug. Vergessen Sie aber auch nicht, Ihre Scheiben zu säubern, und zwar von außen wie von innen. Erneuern Sie, wenn nötig, Ihre Wischerblätter.

✗ Gute Fahrt.



Alle Achtung: Der Winter hält manche Tücke für den Autofahrer bereit. Bei schlechter Sicht runter mit dem Tempo!

Von uns können Sie 'was erwarten



■ Urteil zu Messeverkäufen

Nicht wie an der Haustür

Die CMT in Stuttgart gilt nicht als Freizeitveranstaltung im Sinne des Haustürgesetzes. So entschied kürzlich das Amtsgericht Ludwigsburg mit Urteil vom 7. September 1995 (AZ 1 C 2379/95).

Zugrunde lag die Klage eines Messebesuchers, der auf der Stuttgarter CMT im vergangenen Jahr eine „verbindliche Bestellung“ über den Kauf eines

Wohnwagens unterschrieben hatte. Zwei Tage später widerrief der Käufer seine Bestellung mit der Begründung, die CMT sei eine Freizeitveranstaltung im Sinne des Haustürwiderrufsgesetzes (HWiG, § 1, Abs. 1, Nr. 2) und erlaube somit einen kostenfreien Rücktritt vom Vertrag. Sein Hauptargument: Der Wareninformationswert der Messe trete deutlich hinter den



Vorsicht beim Kauf: Die Unterschrift gilt.

zahlreichen Freizeitattraktionen zurück.

Das Amtsgericht Ludwigsburg jedoch entschied, daß es

sich bei der CMT nicht um eine Freizeitveranstaltung handelt, da bei objektiver Betrachtung Verkaufs-Angebote gegenüber

MAGAZIN

Unterhaltungs- und Freizeit-Angeboten deutlich im Vordergrund stünden.

Der Beklagte muß somit den bei Rücktritt vom Kaufvertrag üblichen Schadenersatz in Höhe von 15 Prozent des Kaufpreises zuzüglich 9,5 Prozent Zinsen zahlen. Gleichlautende Urteile zum Thema Widerrufsrecht bei Messekäufen verfügten das Landgericht Bremen zur Ausstellung Hafa sowie das Landgericht Heilbronn zur Unterland-Schau.



■ CMT in Stuttgart

Saisonauftakt

Am 13. Januar öffnet die diesjährige CMT (Caravan, Motor, Touristik) in Stuttgart ihre Pforten. Diese Publikumsmesse gilt in der Branche als inoffizieller Auftakt der kommenden Reisezeit. Insgesamt zeigen etwa 200 Hersteller und Zulieferer von Reisemobilen und Wohnwagen auf 56.000 Quadratmetern Fläche in 14 Hallen ihre neuesten Produkte. Ein weiterer Schwerpunkt der CMT liegt auf

dem Thema Reisen. Aussteller aus 105 Ländern und Regionen informieren über Ziele in Nah und Fern. Als Partnerregionen in den Messehallen bieten in diesem Jahr Nordamerika und Irland ein buntes Rahmenprogramm. Die CMT ist täglich von 9 bis 18 Uhr geöffnet. Der Eintritt kostet 15 Mark, Rentner, Schüler und Studenten zahlen 8 Mark. Eine Kombikarte für die An- und Abfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln kostet 17 Mark, Schüler und Studenten zahlen 10 Mark. Die Dauerkarte ist für 29 Mark zu haben.

Möge der Segen Gottes mit diesem Zelt mitziehen.“ Pater Schönig breitet seine Arme aus.

Über dem 69jährigen erhebt sich die Kuppel des Österreichischen Nationalzirkus Louis Knie, der gerade in Freiburg gastiert. Es ist Feiertag. Leise nur dringt das Glockengeläut vom Münster herüber.

Ruhe liegt über dem Zirkuszelt. Bewegungslos harret ein Hochseil dem nächsten Akt. Wo sonst Clowns Tränen vergießen, Elefanten behäbig Männchen machen und Pferde prächtig galoppieren, liegt nun ein roter Teppich. Darauf steht klein ein

der in den Bänken. Die Kapelle, sonst eher des fröhlichen Tschingderassabumm mächtig, spielt feierlich. Eine armenische Sängerin singt mit himmlisch klarer Stimme ein Lied in hebräischer Sprache, schickt Schauer über Rücken.

Und dann redet Pater Schönig seine Zuhörer an: „Meine lieben Freunde“, sagt er, und spricht von friedensstiftenden Menschen, speziell denen im Zirkus und auf dem Rummelplatz.

Ein gemischter Chor aus der gastgebenden Gemeinde schmettert das Schaustellerlied. Sein Text lässt sich leicht auf Pa-

MANEGE FREI

Er ist Seelsorger fürs fahrende Volk: Pater Heinzpeter Schönig hält Gottesdienste unter der Zirkuskuppel und begleitet Artisten wie Schausteller mit seinem Reisemobil.

Altar, daneben ragt hoch ein Kruzifix auf. Zierliche bronzefarbene Elefantenköpfe schmücken die hölzernen Absperrungen der Logen, starren stieren Blickes hinüber zu der Zeremonie im Rund der Manege. Der sanfte Geruch von Sägemehl und Pferdedung liegt in der Luft, kaum wahrnehmbar sirrt eine Heizung und wärmt die Füße der Gottesdienstbesucher.

Artisten und Zirkusfreunde sitzen einträchtig nebeneinan-

ter Schönig selbst übertragen – und auch auf jeden anderen Reisemobilisten:

Menschen, stets auf der Reise, auf Rädern durch die Welt. Gott ist mit Euch auf Achse, auf den Plätzen, im Park und im Zelt. Auf den Wegen und Straßen, keine Angst, Ihr seid nie allein. Gott hat Euch nicht verlassen, der Herr will stets bei Euch sein.

Stets auf der Reise, auf Rädern durch die Welt – Pater Schönig kennt dieses Metier: „Ich stehe hier nicht aus Hobby, nicht als Privatmann“, predigt er, „sicher, es ist mein Leben.“ Und die Berufung des rastlosen Seelsorgers erfüllt der Priester der Gesellschaft vom Katholischen Apostolat der Pallottiner nun schon seit 41 Jahren.

Anlässlich des Oktoberfestes 1954 hielt er erstmals eine Messe für Schausteller. Ein Jahr spä-

Pater Schönig: sein Werdegang

1926: Heinzpeter Schönig wird am 28. Dezember in Bruchsal, Baden, geboren.

1952: Aufbau der Circus- und Schausteller-Seelsorge, erste Kontakte und Versuche.

1953: Schönig wird Priester der Gesellschaft vom Katholischen Apostolat der Pallottiner, Süddeutsche Provinz.

1954: Erster Gottesdienst für Schausteller im Rahmen des Münchner Oktoberfestes.

1955: Ernennung durch Papst Pius XII. und im Auftrag der



Deutschen Bischofskonferenz zum Seelsorger für Zirkus-Unternehmen, Schausteller, Marktkaufleute, Eis-Revuen und Freizeitparks, bestellt in Deutschland, Österreich und der Schweiz.

1968: Seit 21. April Bischöflicher Geistlicher Rat, seit 11. Dezember Träger des Päpstlichen Ehrenkreuzes „Pro Ecclesia et Pontifice“.

1969: Seit 26. Februar Träger des Bundesverdienstkreuzes am Bande.

1972: Seit 9. Dezember Mitarbeiter in der Päpstlichen Kommission „Migrazioni e Turismo“.

1974: Seit 4. September Träger des Bundesverdienstkreuzes 1. Klasse.

1979: Vorsitzender der Internationalen Arbeitsgemeinschaft der Zirkus- und Schausteller-Seelsorge.

1980: Seit 10. Mai Träger des Bayerischen Verdienstordens.



Porträt: Pater Schönig

che eben zu den Menschen“, sagt Pater Schönig. „Gott ist es egal, wo die Menschen zu ihm beten.“ Er selbst sieht sich als „Seelsorger und Freund“.

Um diesem Anspruch gerecht werden zu können, reist der Geistliche mit seiner mittlerweile 8.000 Mitglieder umfassenden Gemeinde der Zirkusleute und Schausteller mit. Die durchaus weiten Touren bewerkstelligt Pater Schönig im eigenen Reisemobil.

Mein Wagen ist mein Pfarramt auf Rädern“, plaudert der Pater. Da kommt auf den RMB 690 HE/B, mit dem er seit neuestem unterwegs ist, eine Reihe von Aufgaben zu: Der Integrierte als Beichtstuhl und Betraum, Schreibzimmer und Schlafgemach, Wohnung und Waschgelegenheit.

Tatsächlich findet sich das Reisemobil besonders im Sommer zumeist in der Nähe von Zirkuszelten und Rummelplätzen wieder. Das Arbeitsgebiet des Geistlichen erstreckt sich über den gesamten deutschsprachigen Raum – und enthält auch schon mal besondere Dienste im Namen der Kirche. So hat Pater Schönig zum Beispiel auch Michael und Corinna Schumacher auf dem Petersberg bei Bonn getraut. Der Formel-1-Weltmeister und seine Frau wußten, was sie zu sagen hatten: „Ja.“

Gegenseitiges Vertrauen und Achtung sind die Basis für Pater Schöning's Arbeit. „Seit der Öffnung der Mauer und dem Fall des Eisernen Vorhangs kommen noch viele Artisten aus Osteuropa dazu“, erklärt er, „sie verdienen eine besondere Beachtung und Behandlung.“

Die Völkerverbindung sieht Pater Schönig als großes Plus der Zirkuswelt an: „Es ist vorbildlich, wie hier viele Menschen unterschiedlicher Nationalität und Hautfarbe zusammenarbeiten und -leben.“ Allein damit und mit ihren Darbietungen brächten sie den anderen Menschen Freude in den grauen Alltag. ►

Diese Erfahrung machte Heinzpeter Schöning schon als Junge: In seiner Heimatstadt Bruchsal im Badischen machte einst ein Zirkus halt. Die Artisten wendeten sich seinerzeit an seinen Vater, der bei einer Bank beschäftigt war. Schnell war der Kontakt über das Geschäftliche hinaus geknüpft. Und ebenso schnell gehörte die Atmosphäre rund ums Zirkuszelt für den jugendlichen Heinzpeter Schöning zu den wichtigen Dingen des Lebens. „Der Funke war einfach übergesprungen“, erinnert sich der Pater. Bis heute begleitet ihn die Liebe zu dem Leben in der Manege, das ihn stets von hier nach da getragen hat.

Und wieder paßt das Schaustellerlied, diesmal die zweite Strophe:

***Menschen in Campings und
Wagen,
heute hier, morgen fort, auf
und ab.***

***Gott zieht mit durch das Leben,
auf der Straße von der Wiege
zum Grab.***

***Das Leben unterwegs kann
sehr schwer sein,
das vertrauen in den Herrn
macht Euch stark.***

***Gott ist da in der Manege,
an den Bahnen, auf den
Bühnen, im Park.***

Und der Pater ist da in der Manege, faltet die Hände zum Fürbittengebet. Darin schließt er alte und kranke Artisten ein, „Menschen, die früher Freude gebracht haben, heute aber Hilfe brauchen“. Für sie bittet er die Besucher des Gottesdienstes im Zirkuszelt um ein Opfer. Die Kollekte als kollektive Überlebenshilfe. Der gemischte Chor singt „Let My People Go“.

Leise nur dringt das Glockengeläut vom Münster herüber. Nach dem Segen des Paters spielt die Kapelle noch ein fröhliches Lied. Die Gottesdienstbesucher reichen als Friedensgruß einander die Hände, dann applaudieren sie allen Beteiligten. Das Licht geht an. Alltags kehrt ein unter der Kuppel des Österreichischen Nationalzirkus.



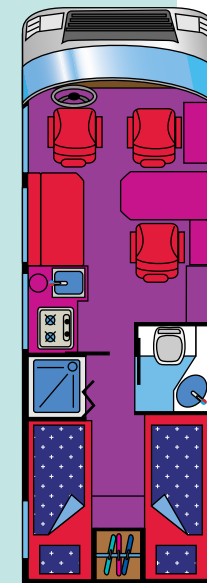
Premiere: Pater Schöning (Mitte) nimmt sein neues Reisemobil von den RMB-Geschäftsführern Heinz Fritsch (links) und Josef Hummel entgegen.



Foto: Fritsch.

Pater Schöning: sein Reisemobil

„Das Reisemobil ist mein Pfarramt auf Rädern“, sagt Pater Schöning. Seit Ende November ist er mit einem nagelneuen RMB 690 HE/B unterwegs. Den Innenraum bestimmt eine freundliche Optik: Tisch, Küche und Waschtisch kommen passend zum Pater im RMB-eigenen Paradiso-Dekor. Die restlichen Möbel sind in Esche hell mit Messingbeschlägen gehalten, weißer Noppenboden liegt in Dusche, Waschraum und Küche. Der Bodenteppich im Wohnbereich hingegen ist terracotafarben. Zusätzlich zu den zwei Betten im Heck befindet sich im Bug ein auf 1400 Millimeter absenkbares Bett.



Himmelsstürmer

Mit einer Gesamtlänge von 5,59 Metern ist der knapp 75.000 Mark teure Meteor 530 zwar das kleinste Modell der Weinsberg-Flotte, gleichzeitig aber auch eines der erfolgreichsten. Grund genug für die RM-Profitester, das Erfolgsrezept des Himmelsstürmers zu ergründen.



Seit seiner Erstvorstellung vor rund zwei Jahren, mauserte sich das kompakte Alkovenmodell Meteor 530 M mit einer Gesamtauflage von knapp 150 Einheiten zu einem der erfolgreichsten Freizeitfahrzeuge der Reisemobilmarke Weinsberg. Doch nicht nur das: Im hessischen Sinntal-Mottgers fertigt der in Ahrensburg bei Hamburg ansässige Reisemobil- und Caravan-Konzern TIAG nicht nur seine insgesamt elf Weinsberg-Mobile, sondern auch die gehobene FFB-Modell-Baureihe.

Zuzüglich dazu baut TIAG bei Dresden Reisemobile der Marke Toskana. Und auch im Vergleich mit diesen insgesamt 28 von TIAG produzierten und von der MCM Motorcaravaning Marketing GmbH, einer weiteren hundertprozentigen TIAG-Tochter mit Sitz in Sinntal-Mottgers, vertriebenen Reisemobile, gilt der 5,59 Meter lange und knapp 75.000 Mark teure Meteor 530 M als Bestseller.

Während Toskana-Mobile mit ihrer praxisorientierten Einrichtung und einem attraktiven Preis den italienischen Billig-Importen Paroli bieten sollen und Freizeitfahrzeuge Marke FFB ihrer gehobenen Ausstattung wegen geschätzt werden, bedient Weinsberg das Segment der ge-



hobenen Mittelklasse. Dazu gehören Ausstattungsmerkmale wie 205er-Breitreifen, winterfeste Installation der Wasserversorgung und das an der Hinterachse verbreiterte Alko-Hochrahmenchassis der Fiat Ducato-Basis, die wahlweise als 14er- oder 18er-Variante zu haben ist.

Allein aufgrund des optischen Outfits kann dieses Fahrzeug wohl kaum zum Bestseller geworden sein“, urteilt RM-Profi-Designer Claus-Uwe Dieterle nach einem ersten Blick auf den Probanden. Zwar relativiert er nach einem Rundgang um den 530 seine Aussage, „die hellgrauen, gewölbten Seitenschweller sowie die gleichfarbenen Heckschürzen

mit den integrierten Heckleuchten sind schön eingearbeitet, nach oben hin verliert der Himmelsstürmer jedoch gänzlich an Formenspiel und fällt in die für die Reisemobilbranche immer noch typische, gestalterische Einfachheit zurück.“

Dieterle gesteht den Weinsberg-Konstrukteuren zwar einen guten Willen zur Formenvielfalt zu, aber auch der Kunststoff-Flankenschutz am Alkoven, der laut RM-Profi im Falle eines Falles sicher leicht repariert oder ersetzt werden kann, findet wegen seines nicht fließenden Übergangs zum Rest der Fahrzeugwand nur begrenzt seine Zustimmung. Auf der anderen Seite gesteht er dem Meteor, nicht zuletzt auch aufgrund seiner markentypischen, pink-grünen Pikto- ►



Gemütlich: An der Mittelsitzgruppe finden bis zu vier Personen Platz.

Geräumig: Das Alkovenbett bietet mit Lattenrost, üppigen Maßen und einer lichten Höhe von 59 Zentimetern guten Schlafkomfort.



gramme, einen hohen Wiedererkennungswert zu.

Anders als das Äußere beurteilt Dieterle das Innere des Meteor. „Toll gemacht“, kommentiert er, „die helle, mintfarbene und weißgraue Möbeleinrichtung ist hochmodern und verleiht dem Meteor-Wohnraum ein elegantes, aber auch peppiges Ambiente.“ Ebenfalls gelungen: die Formgestaltung der Möbel. Sie ist laut Dieterle äußerst stimmig. Davon zeugen nicht nur die abgerundeten Kanten und Profile, sondern auch die formal richtige Anordnung der ringsum angebrachten Staukästen und deren sich nach unten hin verjüngende Formen.

Auch im Bad zeigt sich der RM-Profitester zufrieden. „Die abgerundeten Formen des mit Kunststoff-Tiefziehteilen ausgekleideten Sanitärraums und der hochfunktionelle Charakter seiner Schränke und Ablagen bilden“, so beschreibt es Dieterle, „eine ebenso ästhetische wie funktionale Einheit.“ Das Testurteil des Design-Profis: „Zwischen der Innen- und Außenraumgestaltung herrschen große Gegensätze.“

Auch Profi-Hausfrau Monika Schumacher, unsere Spezialistin für Wohnqualität, zeigt sich nach anfänglichen Schwierigkeiten beim Aufstieg in die Meteor-Kabine von der Testfahrzeugs begeistert. Zwar moniert sie zunächst das Fehlen

einer ausfahrbaren Trittstufe, „das würde den Einstieg wesentlich erleichtern.“ Was allerdings dann kommt, gleicht einer Lobeshymne auf den mobilen Innenausbau. Einerseits lobt unsere



Gestaltung: Claus-Uwe Dieterle, 33

Zwischen der Innen- und Außengestaltung herrschen große Gegensätze.

Profi-Hausfrau die Farbgebung der mintgrünen und weißgrauen Einrichtung. Andererseits gefallen ihr auch die ausgeklügelte Innenraumaufteilung und die vielen praktischen Detaillösungen.

„Das ist alles ganz toll gemacht“, meint die schwäbische RM-Testerin, „hier hat man trotz der kompakten Abmessungen nicht nur ausreichend Bewegungsfreiheit, sondern auch eine für diese Fahrzeugklasse hochwertige Ausstattung.“ Auf ihrem Testrundgang, den sie im Eingangsbereich des Meteor beginnt, finden sich dafür reichlich Beispiele. So bewertet Frau Schumacher etwa den links neben der Eingangstür installierten, hölzernen Haltegriff und den Zentralschalter fürs Licht als äußerst praxisgerecht. Kommentar: „Das müßte in jedem Reisemobil so sein.“

Auch der große, längs neben der Tür installierte Küchenblock überzeugt sie. „Toll: Der Kocher mit den drei besonders großen Herdflammen“, wertet sie, „der ermöglicht, mit mehreren größeren Töpfen gleichzeitig zu kochen.“ Angetan ist sie darüber hinaus vom Emaille-Spülbecken mit den hochwertigen Metallarmaturen und der reichlich verfügbaren Arbeits- und Ablagefläche. Auch bei der Küche gibt's für die RM-Testerin Grund zur Freude. Nicht nur, daß die dort installierten Staufächer tief genug und ordentlich unterteilt sind. Unter ihnen verbirgt sich ein weiteres schmales Staukästchen, das sehr gut als Gewürzfach fungieren kann.

Ebenfalls gut gemacht: das Heck des Himmelsstürmers. Monika Schumacher stößt dort auf die mit 220- und 12-Volt-Steckdosen sowie Antennenanschluß versehene Fernsehkommode, auf das über dem Heckfenster installierte Staufach und die in die Kommode integrierte Truma C 3400-Heizung. Kommentar: „Sehr gut gemacht, alles gut durchdacht und übersichtlich angeordnet. Der Küchen- und Heck-Komplex ist hervorragend konzipiert.“



Im weiteren Verlauf ihres Testrundgangs nimmt sich Profi-Hausfrau Monika Schumacher das Bad des 530 vor. Es sitzt auf der Fahrerseite im Heck, ist mit integrierter Naßzelle ausgestattet und überzeugt unsere Testerin durch seine üppigen Maße, das große, ovale Kunststoff-Waschbecken mit ausziehbarem Metall-Duschkopf, die zahlreichen Schränkchen und Ablagen und das große Fenster. „Für ein kompaktes Alkovenmobil ist dieses Bad erste Klasse“, lautet ihr Urteil. ▶



Auch vorne an der Mitteldi-
nette findet Frau Schumacher
keinen Grund zur Beanstan-
dung: „Die Polster ermöglichen
eine bequeme Sitzposition, der
Bettenbau geht
schnell und einfach
von der Hand und
das entstehende
Doppelbett ist mit ei-
ner Liegefläche von
195 x 130 Zentime-
tern ausreichend di-
mensioniert. Ein al-
leinreisendes Paar wird in aller
Regel jedoch wohl im 210 x
140 Zentimeter großen Alko-
venbett schlafen und sich den
Bettenbau sparen.“

Das Alkovenbett selbst ist
laut Monika Schumacher nicht
nur groß, sondern dank Latten-
rost auch komfortabel genug.
Außerdem ermöglichen die bei-
den übereinander klappbaren
Bettenelemente den bequemen
Durchgang ins Fahrerhaus. Und
für nächtlichen Lesekomfort sor-
gen die beiden im Alkoven in-
stallierten Lesespots.

Begeistert zeigt sich unsere
Profi-Testerin auch vom Stau-
raum des hessischen Himmels-

Wohnqualität: Monika Schumacher, 45

Der Küchen- und Heck-Komplex sind hervorragend konzipiert.



stürmers. Nicht nur der große,
mannshohe Kleiderschrank und
die acht ringsum angebrachten
Staukästen nehmen allerlei
Gepäck auf, sondern auch die
Stauräume unter den
Sitzbänken, der 195
Zentimeter hohe,
dreifach unterteilte
Außenstauraum mit
Wasserabfluß und
der voluminöse Heck-
stauraum, der neben
dem Reserverad auch

Campingmöbel problemlos be-
herbergen kann.

Nach Monika Schumacher
nimmt sich Elektro-Profi
Horst Locher des Weins-
berg Meteor an. Auch sein er-
ster Eindruck ist äußerst positiv.
Der Zentralschalter fürs Licht im
Eingangsbereich sowie das über
der Tür installierte Kontrollpa-
nel stoßen gleich auf Tester-
Lob: „Wenn man nachts in sein
Reisemobil möchte, braucht
man so nicht erst durchs Dunk-
le zu tapen, um irgendwo im
Fahrzeuginneren die 12-Volt-
Anlage einzuschalten. Und bei
der Installation des Kontrollpa-
nels über der Tür
kann man auch
nichts falsch ma-
chen.“

Als vorbildlich
bezeichnet Locher
die strategische An-
ordnung der Leucht-
mittel im Meteor:
„Die Lampen und
Spots sind unter den
Schränken entlang
der Wände installiert
und beleuchten
Küche, Heck-Kom-



Elektrik:
Horst Locher, 59

Hier ist alles tip-top in Schuß.

mode und Dinetten-Tisch, oh-
ne die Bordcrew blenden zu
können.“ Ebenfalls lobenswert:
die Elektro-Installation des Pro-
banden. Erfreut und zufrieden
stellt unser Elektro-Profi fest,
daß sämtliche Leitungen ord-
nungsgemäß in Kabelschäch-
ten verlegt sind.

Einen kleinen Schönheits-
fehler moniert Locher hingegen

keit in die Lampe eindringen
kann, ist eine solche Schutzvor-
richtung jedoch sehr zu emp-
fehlen. Ansonsten droht im
Laufe der Zeit das Aus für den
Lichtspender.“

„Ebenfalls empfehlenswert
wäre eine zusätzliche Lichtquel-
le im Fußraum der integrierten
Tritstufe. Ansonsten ist hier je-
doch alles tip-top in Schuß.“



Gas/Wasser:
Heinz Dieter Ruthardt, 56

Die Gas- und Wasser installation ist ord- nungsgemäß verlegt.

im Küchenmöbel. Dort wurden
zwar das Netzteil und der Si-
cherungskasten korrekt einge-
baut. Um Beschädigungen
durch ein mitreisendes Kind
oder Gepäckstücke zu vermei-
den, sollte dieses Gerät laut RM-
Profi jedoch durch eine Ab-
deckung geschützt werden. Po-
sitiv bewertet Horst Locher die
Heck-Kommode unseres Tets-
fahrzeugs. Kommentar: „So
muß ein Fernsehmöbel ausge-
stattet sein; mit 12- und 220-
Volt-Anschluss sowie einem An-
tennenanschluß.“

Viel Lob auch im Bad: Hier
integrieren die Weinsberg-Kon-
strukteure gleich vier leistungs-
starke Spots in das Kunststoff-
Mobiliar. Einziger Wermuts-
tropfen: „Sie sind leider nicht
spritzwassergeschützt. Das ist
zwar nicht zwingend vorge-
schrieben. An Installationspun-
kten, an denen ständig Feuchtig-

Auch Gas- und Wasser-Pro-
fi Heinz Dieter Ruthardt
zeigt sich nach einem er-
sten Inspektionsrundgang zu-
frieden. Besonders angetan ist
er von der Installation der Was-
serversorgung: „Frisch- und Ab-
wassertank befinden sich in ei-
ner speziellen, beheizbaren
Kunststoffwanne vor und hinter
der Hinterachse. Das ist natür-
lich eine optimale Lösung. Zum
einen sind die Tanks frostsicher
und an dieser Stelle von der Ge-
wichtsverteilung her bestens
untergebracht. Zweitens blok-
kieren sie auf diese Weise kei-
nen Stauraum in den Sitzbän-
ken.“

Positiv bewertet Ruthardt
auch den Rest der Wasser-In-
stallation. So lobt er beispie-



weise das adäquate Zusam-
menspiel zwischen leistungs-
starker Druckwasserpumpe und
hochwertigen Haushaltsarma-
turen in Bad und Küche. Kom-
mentar: „Das ist genau die rich-
tige Kombination, alles andere
würde auf die Dauer nicht hin-
hauen.“ Ebenfalls mit großem
Lob bedacht: die servicefreund-
liche Installation von Tanks und
Truma-Heizung. Im Meteor er-
reicht man die Tanks durch eine
Serviceklappe im Boden, die
Heizung durch die Tür der Fern-
sehkommode.

Auch an der Unterbrin-
gung der Gasabsperrhähne im
Stauschrank unterhalb der
Küche und der Verlegung der
Gasleitungen gibt es laut Rut-
hardt nichts zu mäkeln. Nur am
Gasflaschenkasten findet der er-
fahrene Sachverständige das
sprichwörtliche Haar in der
Suppe: Im Boden des Kastens
fehlt nämlich die Entlüftungs-
öffnung. Zwar gibt es Lüftungs-
öffnungen in etwa 15 Zentime-
ter Höhe, die sind aber nicht
vorschriftengetreu, weil bei Un-



**Wohlproportio-
niert: Die Längs-
küche ist kom-
plett ausgestattet
und üppig dimen-
sioniert (ganz
oben).**

**Wohldurchdacht:
Das 195 Zentime-
ter hohe Außen-
staufach ist drei-
fach unterteilt.**

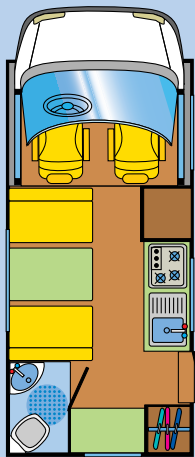
**Wohlgeformt: Die
Badezimmer-Ein-
richtung besticht
durch ihre Run-
dungen (oben).**

dichtigkeiten ausströmendes
Gas nicht bis zu dieser Höhe
aufsteigt, um aus dem Gasfla-
schenkasten zu entweichen.

In der Praxis könnte aus-
strömendes Gas allerdings aus
dem Spalt, der hinter der nicht
dicht schließenden Gaskasten-
Tür entsteht, entweichen. Nur,
direkt unter dieser befindet sich
die Austrittsöffnung der Auspuff-
anlage, die ihren Ruß teilweise
in den Gasflaschenkasten ►

Die Konkurrenten

Bürstner A 530*



Der Bürstner A 530 zeichnet sich durch ein ausgeklügeltes Stauraumangebot aus, das auch die Durchlademöglichkeit von langen Gegenständen ins Wageninnere gewährleistet. Im Heck befindet sich dazu eine durchladbare Fernsehkommode.

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 14, 2,5l-Vierzylinder-Turbodieselmotor, 85 kW (115 PS), Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.400 kg, Leergewicht: 2.570 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 1.800/750 kg. Außenmaße (L x B x H): 540 x 222 x 296 cm, Radstand: 285 cm.

Aufbau: Wand und Dach: Sandwich-Gerippebauweise mit 26 mm Isolierung aus Styropor und 3 mm Innenwand, Boden: aus 9 mm Sperrholz-Unterplatte, mit Kunststoff-Außenfolie, 30 mm Isolierung aus Styropor und 9 mm Sperrholz-Innenboden mit PVC-Belag.

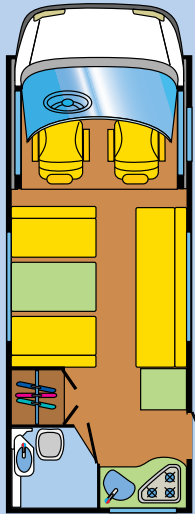
Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 6/6, davon mit Dreipunktgurt: 6; Innenmaße (L x B x H): 310 x 210 x 200/220 cm. Bettenmaße: Alkoven: 200 x 140 cm, Mittelsitzgruppe: 194 x 135 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 100 l, Abwasser: 100 l, Boiler: 12,5 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma E 2800, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 80 l (Gas/230/12V), Zusatzbatterie: 1 x 80 Ah.

Grundpreis: 66.900 Mark.

Dethleffs A 5830*



Der Dethleffs A 5830 eignet sich für die mobile Kleinfamilie, die ein kompaktes aber geräumiges Freizeitfahrzeug bevorzugt. Ihr stehen neben der Mitteldinette ein Längssofa, ein Heckbad und eine Heckküche zur Verfügung.

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 14, 2,5l-Vierzylinder-Turbodieselmotor, 85 kW (115 PS), Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.200 kg, Leergewicht: 2.590 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 1.800/750 kg. Außenmaße (L x B x H): 597 x 223 x 296 cm, Radstand: 320 cm.

Aufbau: Wand und Dach: Sandwichbauweise mit 30 mm Isolierung aus Styropor, Boden: 41 mm Holz-Unterboden mit 30 mm Isolierung aus Styropor und 6 mm Sperrholz-Innenboden.

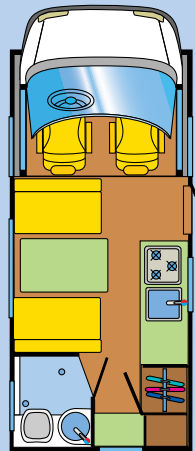
Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/5, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 375 x 211 x 212 cm, Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 197 x 130 cm, Längssitzbank: 197 x 60 cm, Alkoven: 207 x 140 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 117 l, Abwasser: 110 l, Boiler: 12,5 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung/Boiler: Truma C 3400, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 95 l (Gas/230/12V), Zusatzbatterie: 1 x 60 Ah.

Grundpreis: 69.500 Mark.

Knaus Traveller 545*



Der Knaus Traveller 545 eignet sich für das mobile Paar oder die mobile Kleinfamilie. Neben einer Mitteldinette besitzt er im Heck eine Fernsehkommode, ein Heckbad und eine Längsküche. Praktisch ist auch das in der Beifahrerseite installierte Außenstaufach mit Wasserablauf.

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 14, 2,5l-Vierzylinder-Turbodiesel, 85 kW (115 PS), Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.400 kg, Leergewicht: 2.670 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 1.800/750 kg. Außenmaße (L x B x H): 553 x 230 x 300 cm, Radstand: 285 cm.

Aufbau: Wand und Dach: in Sandwichbauweise mit 29 mm Isolierung aus Styropor, Boden: aus 3 mm Hartfaser-Unterboden, 29 mm Isolierung aus Styropor und 6 mm Sperrholz-Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 6/0, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 325 x 215 x 225 cm. Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 200 x 140 cm, Alkoven: 210 x 160 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 110 l, Abwasser: 105 l, Boiler: 12,5 l, Gas: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung/Boiler: Truma C 3400, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 90 l (Gas/230/12V), Zusatzbatterie: 1 x 75 Ah.

Grundpreis: 69.760 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller



Weinsberg Meteor 530 M

PROFITEST

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 14 mit Al-Ko-Hochrahmenchassis.

Motor: Vierzylinder-Turbodiesel, Hubraum: 2.500 cm³, Leistung: 85kW (115 PS) bei 3.800/min, maximales Drehmoment 245 Nm bei 2.000/min. Kraftübertragung: Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Fahrwerk: vorne: Einzelradaufhängung mit Federbeinen, hinten: Starrachse mit Längsblattfedern. Bremsen vorne: Scheiben, hinten: Trommeln. Reifengröße: 205/70 R 15.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 120 l, Abwasser: 120 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

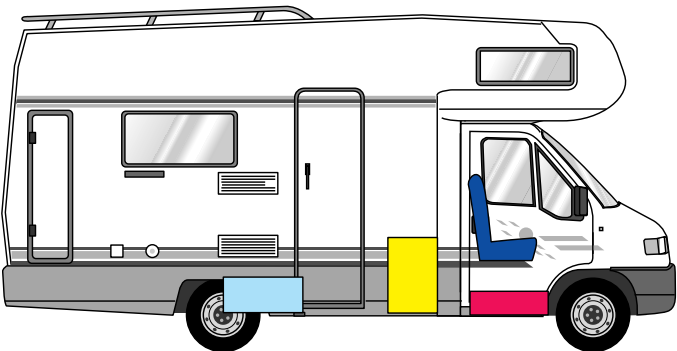
Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.400 kg, Leergewicht laut Hersteller: 2.690 kg, Außenmaße (L x B x H): 559 x 226 x 286 cm, Radstand: 310 cm. Anhängelast: gebremst: 1.400 kg, ungebremst: 750 kg.

Wohnkabine: Bauart: Dach und Seitenwände in Sandwichbauweise mit 30 mm Isolierung aus Styropor, Boden: aus 48 mm Holzunterboden, 3,2 mm Isolierung aus Styropor und 0,8 mm Sperrholz-Innenboden mit PVC-Belag. Innenmaße (L x B x H): 316 x 211 x 195/215 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 4. Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 195 x 130 cm, Alkoven: 210 x 140 cm, lichte Höhe im Alkoven: 59 cm, Naßzelle (B x H x T): 118 x 195 x 108 cm, Kleiderschrank (B x H x T): 55 x 195 x 58 cm, Küchenblock (B x H x T): 138 x 95 x 62 cm.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 3400, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 70 l (Gas/12/220V), Zusatzbatterien: 1 x 60 Ah.

Sonderausstattung Im Testfahrzeug: Turbodiesel-Motor: 2.250 Mark.

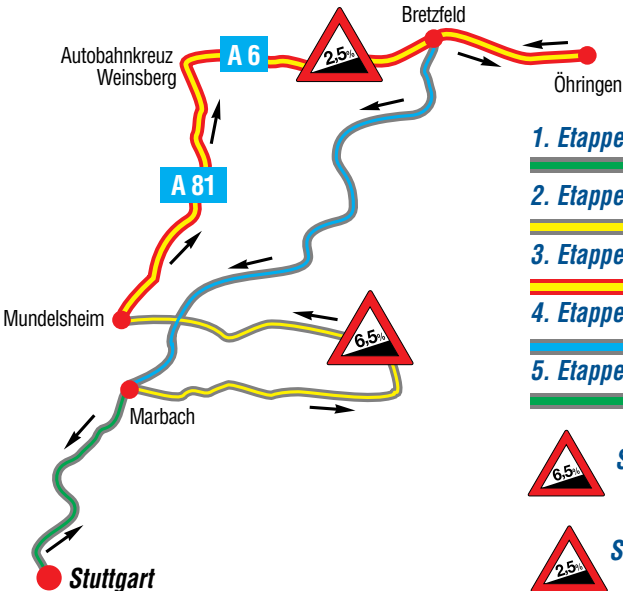
Grundpreis: 72.590 Mark
Preis des Testfahrzeugs: 74.840 Mark



RM-Ladetips	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässige Gewichte	3.400 kg	1.650 kg	1.900 kg
Leergewicht (gewogen)	2.580 kg	1.315 kg	1.265kg
+ Fahrer (Normgewicht)	75 kg	51 kg	24 kg
+ Treibstoff (80 l)	60 kg	45 kg	15 kg
+ Frischwasser (120 l)	120 kg	14 kg	106 kg
+ Gas (2 x 11 kg)	44 kg	21 kg	23 kg
+ Beifahrer (Normgewicht)	75 kg	51 kg	24 kg
+ 2 Kinder (à 40 kg)	80 kg	10 kg	70 kg
2 Personen ohne Gepäck	2.954 kg	1.497 kg	1.457 kg
Zuladung bei 2 Personen	446 kg	153 kg	443 kg
4 Personen ohne Gepäck	3.034 kg	1.507 kg	1.527 kg
Zuladung bei 4 Personen	366 kg	143 kg	373 kg

* anteilige Achslasten werden nach dem Momentschlüssel errechnet (Gewicht x Hebelarm : Radstand)

Weinsberg baut seinen Meteor 530 M auf Fiat Ducato 14 mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.400 Kilogramm. Haben zwei Erwachsene die Gasflaschen, den Kraftstoff- und den 120-Liter-Frischwassertank gefüllt, können sie noch 446 Kilogramm Gepäck mitnehmen. Bei einer Belegung mit vier Personen verbleiben immerhin noch 366 Kilogramm. Dabei verträgt die Hinterachse am meisten Gewicht. Da die meisten Staumöglichkeiten ohnehin im Heck des Meteor sitzen, trifft sich das jedoch gut.



Meßergebnisse:



Fahrleistungen:

Beschleunigung:	
0-50 km/h	7,1 s
0-80 km/h	16,8 s
Elastizität:	
50-80 km/h	12,0 s
Höchstgeschwindigkeit (laut Kfz-Schein):	132 km/h
Tachoabweichung:	
Tacho 50 km/h	eff. 49 km/h
Tacho 80 km/h	eff. 78 km/h



Wendekreis:

links	13,4 m
rechts	13,4 m



Innengeräusche:

(Fahrerhaus) im Stand	55 dB(A)
bei 80 km/h	67 dB(A)
(im größten Gang)	



Testverbrauch:

11,9 l



Kosten:

Die Kosten wurden ermittelt in Zusammenarbeit mit der Dekra	
feste Kosten:	132,69 Pf/km
(Kfz-Steuer, Versicherung, Abschreibung)	
Variable Kosten:	33,78 Pf/km
(Kraftstoff, Reifen, Reparatur, Wartung)	
Gesamtkosten:	166,46 Pf/km

RM-Testkurs

1. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr: Fahrzeit: 38:20 min/Ø 47,0 km/h
2. Etappe: 29 km Landstraße: Fahrzeit: 28:40 min/Ø 60,7 km/h
3. Etappe: 42 km Autobahn: Fahrzeit: 32:10 min/Ø 78,4 km/h
4. Etappe: 49 km Landstraße: Fahrzeit: 51:30 min/Ø 57,1 km/h
5. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr: Fahrzeit: 40:10 min/Ø 44,8 km/h



Steigungs-Strecke: 2,4 km Landstraße:

Fahrzeit: 2:21 min/Ø 61,3 km/h



Steigungs-Strecke: 5 km Autobahn:

Fahrzeit: 3:42 min/Ø 81,0 km/h



Innenausbau: Alfred Kiess, 54

Industrielle Fertigung ohne manuelle Nachbearbeitung.

blasen kann. Langer Rede, kurzer Sinn: „Hier müßten sich die Jungs von Weinsberg irgendwas einfallen lassen.“ Ansonsten gilt das abschließende Fazit unseres Installationsexperten: „Die Gas- und Wasserinstallation ist ordnungsgemäß verlegt.“

Überaus positiv ist auch der erste Eindruck, den RM-Möbelprofi Alfred Kiess vom Meteor gewinnt. Besonders die abgerundeten Echtholz-Möbelkanten und das elegante, weißgraue Folien-Esche-

dekor finden seine Zustimmung, ebenso die farbliche Abstimmung zum hellgrauen Teppichboden und den dunklen Platten der Küche, des Dinettentisches und der Fernsehkommode.

Weniger angetan ist er von den seiner Meinung nach etwas schwachen Scharnieren und Bändern der Staukästen sowie den nicht manuell nachbearbeiteten Einlegebrettern der Staufächer. Kommentar: „Das könnte alles ruhig etwas liebevoller bearbeitet sein.“ Dieses Szenario zieht sich laut RM-Tester durch den gesamten Innenraum.

„Das ist zwar ein solider, industriell gefertigter Möbelbau“, so Kiess, „jedoch fehlt ihm die manuelle Nachbearbeitung.“

Im Bad des Meteor ergibt sich nach Aussage von Kiess ein ähnliches Bild: „Die aus Kunststoff-Tiefziehtteilen bestehenden Möbelemente sind zwar gut aneinandergespaßt, verfugt wurde jedoch so gut wie nicht“, kritisiert er. „Außerdem stellt der unten im Türrahmen verschraubte Metallzapfen des Schließmechanismus eine Gefahr für die Zehen dar.“ Hier müßte Weinsberg laut Tester-



Fahrzeugtechnik: Juan J. Gamero-Ortiz, 34

Leichtes Handling und spritziges Fahrverhalten.



Vorbildlich: Die Installation des Wassertanks, die Elektroversorgung an der Kommode und der Heckstauraum.



Unbefriedigend: Der aufragende Metallzapfen des Drehstabschlosses im Bad.

Meinung aktiv werden. Fazit des Schreinermeisters: „Etwas mehr manuelles Finishing hätte ich mir hier schon gewünscht.“

Mit den 115 Turbodiesel-Pferdestärken unseres Ducato-14-Testfahrzeugs wird aus dem komfortablen Kompakt-Alkovenmobil auch ein spritzig zu fahrendes Reisemobil, das der Modellbezeichnung Meteor alle Ehre macht. Dank der Spurverbreiterung der Al-Ko-Hinterachse liegt er auch in schnell gefahrenen Kurven ausgezeichnet auf der Straße. Toll auch das leichte Handling des Meteor 530, das aus den kompakten Abmessungen und der gut ansprechenden Servolenkung resultiert.

Als besonders angenehm macht sich im Fahrbetrieb das hohe Drehmoment des Himmelsstürmers bemerkbar. Es sorgt schon bei niedrigen Drehzahlen für genügend Leistung, so daß im Normalbetrieb mit relativ niedrigen Drehzahlen gefahren werden kann.

Äußerst bedienerfreundlich ist auch der Ducato-typische Schaltknüppel im Armaturenbrett. Er ist durch den verstellbaren Fahrersitz leicht zu erreichen, sorgt dafür, daß die rechte Hand des Fahrers immer in Lenkrad-Nähe bleibt, und erleichtert den Durchgang in die Wohnkabine.

Wesentlich eingeschränkt ist hingegen die Rundumsicht des Weinsberg-Mobils. Links versperrt die hochaufgeschossene Rückenlehne der vorderen Sitzbank den Blick nach hinten, rechts ist es der Kleiderschrank, der die Sicht auf den nachfolgenden Verkehr versperrt. Da hilft eigentlich nur die Montage von zusätzlichen Weitwinkelspiegeln aus dem Zubehörshop.

Bei der Zuladung schneidet der 3,4-Tonner ebenfalls gut ab. Nominell verfügt er immerhin über 710 Kilogramm an Ladereserve. Und auch bei einer Belegung mit zwei Personen, zwei gefüllten Gasflaschen sowie vollem Kraftstoff- und ►

Der Himmel auf Rädern!

START

Klicken Sie hier, um zu starten!



EURA MOBIL GmbH Fahrzeugbau,
Kreuznacher Str. 78, 55576 Sprendlingen Tel. 06701 / 203-0, Fax 06701 / 203-10

Gestaltung



Klares, einfaches Außendesign mit hohem Wiedererkennungswert, gelungenes Innendesign mit geglückter Farb- und Formenabstimmung, gelungene Detaillösungen, PU-Rahmenfenster mit integrierten Rollos.

Innenausbau



Solider, maschinell gefertigter Möbelbau, fehlendes manuelles Finishing; abgerundete Möbelkanten, nicht sauber verfugtes Bad, vorstehender Metallzapfen im Türrahmen des Bades.

Wohnqualität



Durchdachter Grundriß, bedienerfreundliche Küche, großes und praxisgerechtes Bad, viel Stauraum, gute Ausleuchtung, praktische Detaillösungen.

Geräte/Installation



Korrekte Gas- und Wasserinstallation, vorbildliche Elektro-Installation, servicefreundliche, winterfeste Installation der Wassertanks, Lampen in der Naßzelle ohne Schutzart.

Fahrzeugtechnik



Kräftiger Motor, leichtgängige Lenkung, gutes Handling, neutrales Fahrverhalten, günstiger Verbrauch, eingeschränkte Rundumsicht.

Preis/Leistung



Robuste Basis, solider Aufbau, gelungener Innenausbau, aufwendige Ausstattung. Ein Jahr Dichtheitsgarantie.

Meine Meinung

Der Weinsberg Meteor 530 M ist ein kompaktes Alkovenmobil, das sich für das komfortbewußte, alleinreisende Paar oder die Kleinfamilie eignet. Er besticht durch sein elegantes und peppiges Interieur, sein großes Stauraumvolumen, hochwertige Ausstattung, ein großes Bad und die winterfeste Installation der Wasseranlage. Er hat ein zuverlässiges Chassis, überzeugt durch ansehnliche Fahrleistungen und läßt sich dabei relativ sparsam fahren. Je nach Motor- und Basisvariante kostet der Meteor 530 zwischen 72.900 und 78.200 Mark.



Juan J. Gamero-Ortiz

Frischwassertank verbleiben noch 446 Kilogramm Zuladung. Nimmt man zwei Kinder mit auf Tour, hat man immer noch 366 Kilogramm übrig. Erfreulich bleibt dabei auch, daß sich unser Testfahrzeug mit nur 11,9 Litern Diesel-Kraftstoff pro hundert Kilometer Teststrecke begnügt. Und das, obwohl er auf allen Streckenabschnitten ansehnliche Durchschnittsgeschwindigkeiten erzielt.

In der obligatorischen RM-Abschlußbesprechung nimmt Ulrich Stephan, Leiter Marketing und Vertrieb der MCM Motorcaravan Marketing GmbH, zu den Kritikpunkten der Profi-Tester Stellung.

Zu den Aussagen des RM-Designers meint er, daß der hohe Wiedererkennungswert der Weinsberg-Mobile bei ihrer Gestaltung im Mittelpunkt steht. Trotzdem seien in der Vergangenheit aber formliche Adaptierungen vorgenommen worden. Daran wolle man auch in Zukunft weiterarbeiten.

Das Aufstiegs-Problem unserer RM-Profi-Hausfrau erkennt Stephan voll an: „Ab diesem Modelljahr bieten wir deshalb gegen 490 Mark Aufpreis eine elektrisch ausfahrbare Trittstufe an. Damit kommen auch ältere oder kleiner gewachsene Zeitgenossen bequem in den Meteor.“ Und zum Thema Trittschufen-Beleuchtung: „Das ist eine gute Anregung: Für so etwas haben wir immer ein offenes Ohr.“

Akzeptieren kann Stephan deshalb auch den Verbesserungsvorschlag, der die spritz-



MCM-Weinsberg: Ulrich Stephan, 35.

Verbesserungsvorschläge werden immer akzeptiert.

wassergeschützten Spots im Bad betrifft. Kommentar: „Das werden wir sorgsam prüfen. Ein etwaiger Mißstand wird danach behoben“. Für das Thema Metallzapfen im Bad zeigt der Weinsberg-Mann zwar Verständnis, weist jedoch gleichzeitig darauf hin, daß die TIAG-Gruppe ihre Fahrzeuge bereits seit sechs Jahren mit diesen sogenannten Drehstahlschlössern ausrustet. Und ein Unfall wäre bislang noch nicht bekannt geworden.

Trotzdem: „Auch das wird geprüft.“ Und die Entlüftung des Gasflaschenkastens? Auch hier verspricht Stephan eine eingehende Prüfung und gegebenenfalls schnelle Abhilfe.

Fazit: Während des Profitests wurde immer deutlicher, warum der Weinsberg Meteor 530 M zu den Verkaufsschlägern der TIAG-Gruppe gehört. Er verfügt trotz seiner kompakten Abmessungen über ausreichend Bewegungsfreiheit und eine komplette Ausstattung. So gesehen wird der hessische Himmelsstürmer seiner Modellbezeichnung Meteor voll gerecht. Mit seinen Ausstattungsmerkmalen hat er das Zeug, sich in Zukunft noch höher in den Reisemobil-Himmel zu schrauben. Juan J. Gamero-Ortiz



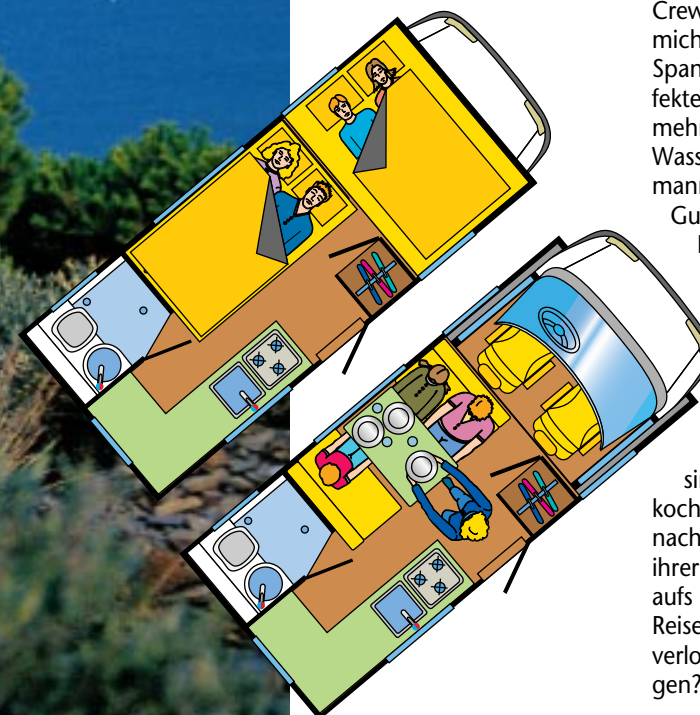
Wir machen Sie mobil!

Klicken Sie hier, um zu unserem umfangreichen Angebot zu gelangen.

ABC Bank



Praxistest Knaus Traveller 575



Wir sind zwar keine Familie mit Kindern, für die Knaus seinen Traveller 575 eigentlich konzipiert hat. Aber letztendlich erweist sich die Tester-Crew Dirk, Peter und Bea, die mich auf der Urlaubsreise nach Spanien begleitet, doch als perfekter Familienersatz. Denn mehr Spielzeug als die diversen Wasserpistolen, Bälle und den mannshohen, aufblasbaren Gummi-Killerwal, die nach Meinung der drei unbedingt mit auf große Fahrt müssen, schleppen Familien mit Kindern bestimmt auch nicht mit in die Ferien.

Die Rollen innerhalb der Tester-Crew sind schnell verteilt. Bea will kochen – freiwillig –, weil das nach eigenem Bekunden eine ihrer Leidenschaften ist. Hand aufs Herz, welcher männliche Reisemobilist würde ein so verlockendes Angebot ausschlagen? Dirk macht die Fotos, Pe-

die ins Heck integrierte Heckleiter pffiffig und modern. Auch die Kunststoff-Einstiegschweller am Fahrerhaus, die integrierte und beleuchtete Einstiegsstufe und die einteilige Aufbautür tragen zum positiven äußeren Gesamteindruck bei. Unser Testmobil würde uns allerdings noch besser gefallen, wenn die schwarze, vordere Stoßstange des Fiat Ducato im gleichen Grauton wie die Kunststoffteile lackiert wäre.

Auch das Innendesign des Traveller verdient mit seiner perfekten Farbabstimmung unserer Meinung nach gute Noten.

Bei der Gestaltung der Dachstauschränke und der Klappen der restlichen Schränke wird die Erfahrung der Knaus-Entwickler deutlich. Sie hängen an stabilen, verstellbaren Metall-Topfbändern, werden von kräftigen Aufstellschere gehalten und mittels Push-Lock-Schlössern aus Metall verschlossen. Außerdem verfügen alle Dachstauschränke über Zwischenböden und Rellingleisten aus Holz.

Gut gefällt uns die Ausleuchtung des Traveller-Innenraums. Bei ihm sind zusätzlich zur normalen Ausleuchtung auch der Einstieg und alle Stauschränke beleuchtet. Im Alkoven sorgt eine Flächenlampe für Hel-

ligkeit, an der Mitteldinette finden sich zwei Spotlampen. Außerdem wird der Wohnbereich durch eine Deckenlampe ausgeleuchtet, die sich mittels kinderfreundlich am Einstieg angebrachtem Schalter bedienen läßt. Mit der zweiten Hälfte dieses Schalters läßt sich die oberhalb der Einstiegsür hängende Außenlampe anknipsen. In den vier Dachstauschränken über der Dinette erstrecken sich durch geriffeltes Kunststoffglas abgedeckte Leuchtkörper, die für zusätzliche Helligkeit im oberen Bereich des Fahrzeugs sorgen. ►

RM-Mitarbeiter Mark Böttger fuhr mit drei Freunden im Knaus Traveller 575 nach Spanien.

Kompakt-Klasse

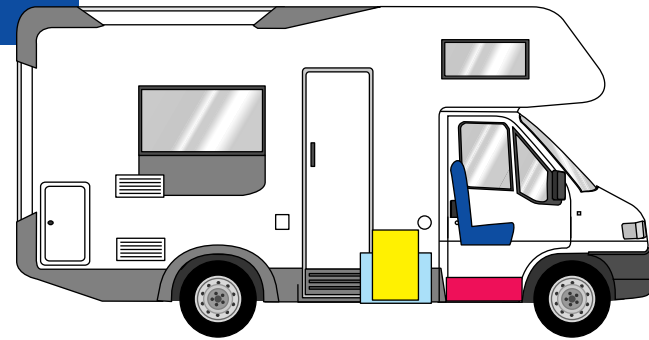


Komfortabel: Küche (links) und Sitzgruppe (oben) bieten viel Platz zum Kochen und zum Essen.

Kompakt: Die Naßzelle mit integrierter Dusche.



Fotos: Dirk Rosenkranz



Nach dieser ersten Betrachtung machen wir uns mit vereinten Kräften an das Beladen unserer Urlaubsbehausung. Dabei überzeugt uns der kompakte Traveller 575, der mit 5,77 Metern Außenlänge das zweitkleinste Mitglied der Knaus-Traveller-Alkovenfamilie ist, durch den reichlich vorhandenen Stauraum. Unglaublich, wieviel Gepäck wir allein in dem 82 Zentimeter hohen und 53 Zentimeter breiten Heckstaufach unterbringen, das sich über die gesamte Fahrzeugbreite von 210 Zentimetern erstreckt. Auch dieses Staufach ist beleuchtet und sowohl von außen durch eine große Außenstauklappe als auch von innen durch eine Klappe in der Heck-Kommode zugänglich.

Praktisches Detail am Rande: Alle Türen und Klappen des Knaus-Aufbaus lassen sich mit nur einem Schlüssel öffnen.

Wohltuend geräumig ist auch der 118 Zentimeter hohe, 63 Zentimeter breite und 59 Zentimeter tiefe Kleiderschrank, unter dem die Truma-C 3400-Heizungs-Boilereinheit sitzt. Mit Leichtigkeit faßt er all unsere Jacken, Hemden, Hosen und die Sportkleidung.

So geht es wohlgelaunt und voller Vorfreude mit dem reichlich vollgepackten Knaus zur Kontrolle auf die Waage und danach auf die Autobahn in Richtung Süden. Ziel unserer Reise ist Llança an der spanischen Mittelmeerküste, wo wir unser Lager auf einem Campingplatz aufschlagen wollen, den wir noch von unserem letztjährigen Urlaub kennen. Von dort aus wollen wir mit dem Mobil und den Mountain-Bikes die Costa Brava erkunden.

Schnell gewöhnen wir uns an unser Urlaubsgefahr, bei dem die serienmäßigen elektrischen Fensterheber und die elektrisch einstellbaren und beheizten Außenspiegel zusätzlich zur ebenfalls serienmäßigen Servolenkung die Arbeit am Volant erleichtern. Im Verlaufe der Fahrt haben wir allerdings alle mit dem gleichen Problem zu

RM-Ladetips	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässige Gewichte	3.400 kg	1.650 kg	1.900 kg
Leergewicht (gewogen)	2.650 kg	1.330 kg	1.320 kg
+ Fahrer (Normgewicht)	75 kg	52 kg	23 kg
+ Treibstoff (80 l)	60 kg	46 kg	14 kg
+ Frischwasser (105 l)	105 kg	51 kg	54 kg
+ Gas (2 x 11 kg)	44 kg	21 kg	23 kg
+ Beifahrer (Normgewicht)	75 kg	52 kg	23 kg
+ 2 Kinder (à 40 kg)	80 kg	1 kg	79 kg
2 Personen ohne Gepäck	3.009 kg	1.552 kg	1.457 kg
Zuladung bei 2 Personen	391 kg	98 kg	443 kg
4 Personen ohne Gepäck	3.089 kg	1.553 kg	1.536 kg
Zuladung bei 4 Personen	311 kg	97 kg	364 kg

* anteilige Achslasten werden nach dem Momentschlüssel errechnet (Gewicht x Hebelarm : Radstand)

Knaus baut seinen Traveller 575 auf den Fiat Ducato14 mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.400 Kilogramm. In ihm können zwei Urlauber, die den Kraftstoff- und den Frischwassertank randvoll gefüllt und zwei 11-Kilo-Gasflaschen verzurrt haben, noch 391 Kilogramm zuladen. Zwei mitreisende Kinder verringern die Zuladung zwar auf 311 Kilogramm. Trotzdem ist das immer noch ein guter Wert.

Nicht groß anstrengen muß sich auch der Lademeister beim Verteilen des Reisegepäckes in den Schränken und Staufächern des Alkovenmobils. Bis auf den Kleiderschrank sind die großvolumigen Stauräume in der Nähe der Hinterachse platziert, und die hat große Tragkraftreserven.

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 14, 2,5 l-Vierzylinder-Turbo-Dieselmotor, 85 kW (115 PS), Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.400 kg, Leergewicht: 2.725 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 1.400/750 kg, Außenmaße (L x B x H): 577 x 230 x 300 cm, Radstand: 320 cm.

Aufbau: Wand und Dach: Sandwich-Bauweise mit 29 mm Styropor-Isolierung und glatter Alu-Außenhaut. Außenboden: 3 mm Hartfaser-Unterbodenplatte, 29 mm Styropor-Isolierung, 6 mm Sperrholz-Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 6/0, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 350 x 223 x 225/209 cm, Bettenmaße: Alkoven: 210 x 131 cm, Mittelsitzgruppe: 200 x 140 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 105 l, Abwasser: 105 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung/Boiler: Truma C 3400, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 90 l (Gas/220/12 V); Zusatzbatterie: 1 x 75 Ah.

Grundpreis: 71.850 Mark, Preis des Testwagens: 77.510 Mark

Testverbrauch: 14,8 l/100 km.

* Alle Angaben laut Hersteller

kämpfen, das den Fahrkomfort des Knaus-Mobils schmälert. Die in unser Testmobil eingebauten, rund 2.000 Mark Aufpreis kostenden Aguti-Sitze sind sehr hart gepolstert und unserer Meinung nach im Bereich der Rückenlehne zu wenig konturiert. Außerdem empfinden wir die Sitzfläche als zu lang geraten.

Am Fahrverhalten des 575 gibt es hingegen nichts auszusetzen. Der Turbo-Dieselmotor mit 85 kW (115 PS) des Fiat-Ducato-Basisfahrzeugs präsentiert sich gewohnt durchzugskräftig. Allerdings genehmigt er sich mit fast 15 Litern Durchschnittsverbrauch auf hundert Kilometern ungewöhnlich viel Dieselmotorkraftstoff. Dieser hohe Verbrauch läßt sich zum Teil damit erklären, daß wir auf den französischen Autobahnen die genehmigten 130 km/h fahren. Trotzdem scheint uns die Einspritzanlage des Ducato-Motors nicht besonders sparsam eingestellt zu sein.

Ohne jeden Tadel zeigt sich das Fahrwerk des Traveller. Dank der serienmäßigen Goldschmitt-Zusatzfeder samt 30 Millimeter verbreiteter Hinterachsspur stemmt sich der Traveller auch dem starken, böigen Wind, der uns im Rhône-tal entgegenbläst, gelassen und spurtreu entgegen.

In Perpignan verlassen wir die Autobahn, weil wir den Rest der Strecke bis nach Spanien auf der herrlichen Küstenstraße mit Blick auf das Mittelmeer zurücklegen wollen. Auch auf dieser kurvenreichen Strecke am Rande der Pyrenäen überzeugt uns das Fahrverhalten des 575, der sich leichtfüßig und behende durch die engen Kehren bewegen läßt. Die letzten Kilometer vor unserem Reiseziel fahren wir in der hereinbrechenden Dunkelheit. Dabei sind wir froh über die Positionslampen an den hinteren Ecken des Aufbaus. Sie erleichtern uns das Abschätzen der Fahrzeugbreite in den teilweise sehr engen Dorfsträßchen und helfen uns schließlich auch beim Rangieren auf dem Camping- ►



Das Heki 1



Das Heki 2



Das S5-Rahmenfenster



Der Rahmenfenster-Einbau



Der S5-Innenrahmen



Die Fahrerhaus-Abtrennung



Das Rastrollo

Hier finden Sie die Anschriften aller Großhändler, die Seitz-Produkte in ihren Zubehörkatalogen führen.

Die Händlerliste

Ausführliche Informationen zu allen Seitz-Produkten erhalten Sie durch Anklicken der roten Schaltflächen.

Die aktuelle Seitz-Produktfamilie
Auf einen Blick

Wer baut Seitz-Produkte serienmäßig ein?

Belgien: Chateau. **D nemark:** Vendelbo Vans Danmark.

Deutschland: Baumgartner, Bimobil, Beisl, Bocklet, Burow, B rstner, Carls-Aue, Carthago, Dehler, Dethleffs, Eura, Fawi, Fendt, Frankia, Goldbecker, Hehn, Hobby, Hymer, Karmann, Knaus, LMC, Lyding, Niesmann, RMB, Robel, SKW, Tabbert, Tischler, Vario, Volkswagen, Westfalia, Weinsberg, Wilk.

England: Abbey, ABI, Auto-Trail, Autovan, Auto-Sleeper, Bailey, Bessacarr, Compass, Coachman, Cockb. Holdsworth, Elddis, Fleetwood, Gobur, Island Plastic, Lunar, Swift. **Finnland:** Solifer. **Frankreich:** Autostar, Caravan La Mancelle, Clemenson, Fleurette, Hymer France, Le Voyageur, Pilote, Rapido, SIR. **Italien:** Arcadia, CI Caravan, Elnagh, Forever, Fiamma, Ibox Trade, Laika, Mirage, Mobilvetta, Rimor, Roller Italien, Turri Boari. **Island:** Egill.

Japan: Carac Industry, Rotas. **Niederlande:** Avento, Biod, KIP.

Norwegen: Bj Iseth. **Portugal:** Andrade. **Spanien:** Bopar, Caravan del Noroeste, Moncayo, Ocarsa, Roller Iberica. **Schweden:** Cabby, Fj Ilvagnen, Kabe, Nordic, Polar, SMC, SMV, S vsj . **USA:** Fleetwood Travel.



Das Insektenschutz-Türrollo



Die Serviceklappe

Praxistest

Knaus Traveller

575



Mark Böttger

Mein Fazit

Der Knaus Traveller 575 ist ein wendiges und handliches Alkovenmobil, das viel Spaß beim Fahren bereitet. Er bietet trotz seiner kompakten Länge von nur 5,77 Metern viel Stauraum, gefällt durch sein frisches Außen- und Innendesign, ist gut verarbeitet und zeigt keine gravierenden Schwächen. Gefallen haben uns ganz besonders die große L-Küche und das geräumige Alkovenbett. Der Grundpreis von knapp 72.000 Mark ist wegen der hochwertigen Ausstattung und der guten Verarbeitung angemessen.



Geräumig: Das Alkovenbett (oben) und der Heckstauraum (links) überzeugen mit stattlichen Abmessungen.

Aufbau/Karosserie



Sandwich-Bauweise mit Styropor-Isolierung und glatter Alu-Außenhaut, gerundete Kunststoff-Stoßbecken, integrierte Heckleiter, 6 PU-Rahmenfenster, vordere Stoßstange andersfarbig als umlaufende Kunststoffteile.

Wohnqualität



Geräumige Sitzgruppe, große L-Küche, geräumige Naßzelle mit integrierter Dusche, großes Alkovenbett auf Lattenrost, unebenes Dinettenbett, sauberer Möbelbau, sehr gute Ausleuchtung.

Geräte/Ausstattung



Dreiflammkocher, 90-Liter-Kühlschrank, saubere Gas- und Wasserinstallation, Haushalts-Armaturen, Wassertanks frostsicher eingebaut.

Fahrzeugtechnik



Durchzugskräftiger Turbodiesel-Motor, gutmütiges Fahrverhalten dank hinterer Spurverbreiterung und Zusatzfeder, hoher Verbrauch, unbequeme Aguti-Sitze, gute Übersichtlichkeit.

Preis/Leistung



Gute Verarbeitung, aufwendige Serienausstattung, ein Jahr Garantie auf Chassis und Aufbau, fünf Jahre Dichtheitsgarantie, angemessener Preis.

platz von Llança, unserem Reiseziel.

Dort sinken wir nach dem üblichen Puzzlespiel beim Bau des Dinettenbettes ermattet in die Schlafsäcke. Am nächsten Morgen begutachten wir die Schlafstätten in Ruhe. Das beheizbare Alkovenbett ist eine Wucht – da sind wir uns alle einig. Es wirkt mit einer Liegefläche von 210 x 131 Zentimetern und einer lichten Höhe von 63 Zentimetern sehr geräumig. Zwei Seitenfenster und ein Dachlüfter sorgen für frische Luft, der Lattenrost und die dicke Matratze für erholsame Nachtruhe.

Wichtig für Eltern, die Ihre Kinder im Alkoven schlafen lassen wollen: Die Seitenfenster sind durch Querstangen gesichert, und vor dem Alkovenbett dient ein stabiles Rollo als Absturzsicherung.

Weniger überzeugend finden wir das 200 x 140 Zentimeter große Dinettenbett. Die stark konturierten Polster sind zwar zum Sitzen bequem, ergeben aber eine hügelige Liegestatt, die nicht gerade entspannenden Schlaf zulässt.

In der vorderen Sitzbank, auf der die Passagiere von zwei Beckengurten gesichert werden, sind der Gasflaschenkasten

und der 105 Liter fassende Wassertank eingebaut. In der hinteren Sitzbank, deren Plätze mit zwei Dreipunktgurten versehen sind, befindet sich ein ausziehbares Staufach. Beide Sitzbänke haben massive, dick gepolsterte Kopfstützen.

Unsere Köchin aus Leidenschaft ist von der insgesamt 210 Zentimeter breiten L-Küche, die gegenüber der Mitteldinette angeordnet ist und sich bis zur Naßzelle zieht, sehr angetan. Die riesige Arbeitsfläche, der Dreiflammkocher, der rollengelagerte Draht-Geschirrauszug, der 90-Liter-Kühlschrank und der integrierte Mülleimer erleichtern ihr die Küchenarbeit ungemein, läßt sie mich ins Testprotokoll schreiben. Lediglich eine Dunstabzugshaube vermißt Bea. Gut findet sie hingegen, daß die Kocherwanne und die Spüle eine Einheit bilden, und daß sowohl in der Küche als auch in der Naßzelle hochwertige Metallarmaturen eingebaut sind.

Die links im Heck des Knaus eingebaute Naßzelle überzeugt durch einige sehr gut durchdachte Details. Der Duschvorhang der integrierten Dusche verschwindet nach dem Trock-

nen hinter einer Blende, die Duschtasse hat zwei Abläufe, und die vier offenen Ablagen sind so tief, daß wir unsere Kulturbeutel auch während der Fahrt stehen lassen können.

An seinem Platz auf dem neben der Naßzelle beginnenden Küchenmöbel, an dem wir sowohl eine 230- als auch eine 12-Volt-Steckdose als TV-Anschluß finden, könnte auch der Fernseher stehen bleiben. Allerdings nutzen wir den nicht und sitzen lieber unter der Markise vor dem Knaus, anstatt fernzusehen. Im Dämmerlicht lassen wir unsere vielfältigen Eindrücke, die wir auf den Mountain-Bikes tagsüber gesammelt haben, Revue passieren. Bea verwöhnt uns jeden Abend mit aufwendigen Menüs, die sie in der komfortablen Küche für uns zaubert. Die passenden kalten Getränke holen wir uns aus dem geräumigen Bordkühlschrank. Genauso hatten wir uns den gemeinsamen Reise-mobil-Urlaub vorgestellt.

So fällt es uns nach dem wie im Flug vergangenen zweiwöchigen tollen Urlaub nicht schwer, noch auf der Rückfahrt ein einmütiges Fazit des Praxistests zu ziehen: Der Traveller 575 zählt dank seiner sinnvollen Raumaufteilung, guten Ausstattung und Verarbeitung nicht nur zur Kompaktklasse der Reisemobile. Er ist kompakt und klasse!

Mark Böttger

Mobilität für gehobene Ansprüche.



**Hier
starten
in eine neue Mobilität**

**Exklusiv
bei Ihrem
Volkswagen Partner**

**EURO
MOBIL**

PREMIERE

Kompakter Sprinter

H-R-Z Holiday-Fun Sprinter 212 D

Erstmals bietet der Kastenwagenausbauer H-R-Z seinen Holiday-Fun-Ausbau jetzt auch im MB Sprinter auf kurzem Radstand an.

Die Brüder Hans-Ulrich und Reiner Zenth zeichnen gemeinsam mit H-R-Z-Geschäftsführer Martin Mayer im württembergischen Pfeldbach schon seit fünf Jahren für den Ausbau ihrer Kastenwagen-Modelle verantwortlich. Dabei entwickelten sie im Lauf der Zeit auch ihre bewährte Holiday-Fun-Einrichtung. Sie besteht aus einer zumeist variablen, zum Bett umbaubaren Sitzbank, einer längs installierten Küchenzeile und einem Heckbad.

„Der neue Mercedes Sprinter ist als zuverlässige und gut motorisierte Basis zur Zeit sehr beliebt“, erläutert Reiner Zenth, „vielen Kaufwilligen ist er auf dem mittleren Radstand jedoch zu lang und unhandlich. Von Interessenten, die ihren Sprinter als Erstfahrzeug nutzen möchten, kam deshalb immer öfter die Anfrage nach dem kurzen Radstand.“

Kein Problem – eher eine gute Ergänzung für das Programm der beiden Schwaben, die trotz festen Einbauprogramms offen bleiben für individuelle Ausbau- und Einrich-

tungswünsche. Für sie gilt die Devise: Nichts ist so individuell wie ein Kastenwagen. Ebenso variantenreich wie die möglichen individuellen Einbaulösungen ist auch die Anzahl der Basisfahrzeug-Modelle, in denen die Holiday-Fun-Einrichtung zu haben ist. So findet sie sich nicht nur im Ford Transit FT 100, FT 120 und FT 150 wieder, sondern auch im Fiat Ducato 14 und MB 100, DB 310 und DB 210, sowie im neuen Mercedes Sprinter mit mittlerem Radstand.

Und seit neuestem kommt der neue kurze H-R-Z-Sprinter mit einem Reimo-Hochdach daher. Mit einer Gesamthöhe von drei Metern ist er freilich nicht tiefgaragentauglich. Dank seiner kompakten Länge von 4,83 Metern, dem durchzugstarken 122-PS-Triebwerk, der leicht-

Wohn-Cockpit: Aus den drehbaren Frontsitzen und der Sitzbank entsteht eine gemütliche Vierersitzgruppe.



gängigen Servolenkung und der guten Rundumsicht, kommt er bei Bedarf spielend durch den Stadtverkehr.

Am Stellplatz angekommen, bietet das 270 Zentimeter lange Innere des kompakten Sprinters erstaunlich viel Wohnkomfort und Bewegungsfreiheit. Gegenüber der Eingangstür platziert H-R-Z das Herzstück seines Holiday-Fun, die multifunktionelle Zweier-Sitzbank des französischen Herstellers Ribette. Sie bildet in Verbindung mit dem an der Seitenwand

einhängbaren Tisch und den um 180 Grad drehbaren Frontsitzen nicht nur eine gemütliche Vierer-Sitzgruppe. Mit wenigen Handgriffen entsteht aus ihr und den Frontsitzen auch eine 195 x 133 Zentimeter große Liegefläche für zwei.

Gegenüber, gleich links an der Eingangsschiebetür, installieren die schwäbischen Kastenwagen-Spezialisten ihre Holiday-Fun-Küchenzeile. Sie beherbergt nicht nur einen Zweiflammkocher und ein Edelstahl-Spülbecken, sondern auch ei-

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Mercedes Sprinter 212 D mit 90 kW (122 PS)-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 2.800 kg, Leergewicht: 2.200 kg. Außenmaße (L x B x H): 483 x 193 x 268 cm, Radstand: 300 cm. Anhängelast: gebremst: 2.000/2.800 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: 20 mm Isolierung aus PE-Schaum, Boden: 5 mm Bitumen-Matte.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 270 x 174 x 198 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt: 3; Bettenmaße: Sitzbank: 195 x 133 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 40 l, Abwasser: 74 l, Gasvorrat: 2 x 5 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma E 1800, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 65 l, Zusatzbatterie: 1 x 95 Ah.

Grundpreis: 70.300 Mark. (66.950 Mark als 208 D).

* Alle Angaben laut Hersteller

nen zwei 5-Kilogramm-Flaschen fassenden Gasflaschenkasten, einen 12- und 230-Volt-Stecker sowie ein kleines Kontrollpanel. Im Mittelteil des kompakten Sprinters steht der Zweier-Crew im Anschluß an die Sitzbank ein mannshohes Möbelstück zur Verfügung, das mit einem in Stehhöhe installierten Kompressor-Kühlschrank

und Stauschränken sowie Besteckschublade ausgestattet ist. Durch eine Falttür gerät der Reisende ins Heck des Fahrzeugs. Dort sitzt das Holiday-Fun-typische Bad des Schwaben. Es besteht aus einem Kunststoff-Waschbecken mit darüber gelagertem Spiegelschränkchen und Konsole mit zwei integrierten 20-Liter-

Frischwasserkannistern. Gegenüber befindet sich die Cassetten-Toilette und ein dahinter angebrachter, geräumiger Kleiderschrank.

Bei geöffneten Sprinter-Hecktüren läßt sich so nicht nur der Toiletten-Tank leicht erreichen. Auch die unterhalb des Kleiderschranks eingebaute Truma E 1800-Heizung, die sich

Servicefreundlich: Bei geöffneter Hecktür lassen sich Heizung und WC-Tank leicht entladen.

Praxisgerecht: Der kompakte Küchenblock bietet alles, was der mobile Koch unterwegs braucht (unten).



in einem angrenzenden, kleinen Stauraum verbirgt, bietet von hier aus Zugriff.

Apropos Stauraum: Mit dem ist der kompakte Sprinter-Ausbau reichlich gesegnet. Nicht nur unterhalb der Sitzbank, im erhöhten Boden vor der Sitzbank und im Hochdach über dem Fahrerhaus ist einiges an Gepäck unterzubringen, auch die ringsum angebrachten Staukästen und der Kleiderschrank fassen reichlich Utensilien. Je nachdem, ob sich der Kunde für die Version mit 2,59 Tonnen oder 2,8 Tonnen Gesamtgewicht entscheidet, verbleiben ihm eine Zuladung von 350 oder 600 Kilogramm. Und auch bei der Motorisierung des kompakten Sprinters hat der Eigner die Qual der Wahl.

Der Kunde hat die Option auf die 79 PS starke Dieselmachine des 208 D, die 122 Diesel-PS des 212 D oder auf die 143 Benziner-Pferdestärken des Sprinter 214. Je nach Gesamtgewicht und Power muß er für seinen kurzen Holiday-Fun zwischen 67.000 und knapp 73.000 Mark hinblättern.

Juan J. Gamero-Ortiz

Fotos: Juan J. Gamero-Ortiz

PREMIERE

Vor knapp zwei Jahren stellten Fiat, Peugeot und Citroën ihre nahezu baugleichen Transporter Ducato, Boxer und Jumper vor. Jetzt folgen deren kleine Geschwister. Sie heißen Fiat Scudo, Peugeot Expert und Citroën Jumpy und sind sich untereinander noch ähnlicher als die drei Großen. Im Gegensatz zu diesen sehen sie nicht nur identisch aus, sie werden auch von den gleichen Motoren angetrieben.

Citroëns neuer Jumpy soll die gedankliche Brücke zum großen Bruder mit dem wenig französischen Namen Jumper, frei übersetzt: der Springer, schlagen. Gewissermaßen ist er also der kleine Hüpfen.

Zwischen diesen beiden steht bei Citroën die ebenfalls mit Fiat und Peugeot gemeinsam entwickelte Großraumlimousine Evasion. Von ihr stammt die gesamte Bodengruppe des Jumpy, denen die Konstrukteure der Firma Sevel, die für die Eurofahrzeuge verantwortlich zeichnen, teilweise andere, höher aufragende Karosserieteile angepaßt haben. Sichtbar werden die Gemeinsamkeiten zwischen Jumpy und Evasion an den schräg ansteigenden Frontpartien und den charakteristischen Dreieckfenstern vor den Fahrerhaustüren. Allerdings ist der Jumpy ein ganzes Stück höher als der Evasion.

Trotz dieser technischen Anlehnung sieht Citroën den Jumpy und den Evasion nicht als direkte Konkurrenten. „Wir wollen mit dem Jumpy außer den gewerblichen Bereich auch Familien erreichen, die ein Großraumfahrzeug suchen, sich aber einen Evasion nicht leisten können“, beschreibt Nutzfahrzeug-Vertriebsmann Klaus Schwarz (49) die Position von Citroën, „schließlich tren-

Fotos: Böttger (3), Citroën (2)



Citroën Jumpy

Kleiner Hüpfen

Mit dem unter 30.000 Mark teuren Jumpy bringt Citroën einen kleinen Transporter als Konkurrenz für den T4 von VW und den Vito von Mercedes Benz.

nen die beiden rund 12.000 Mark Preisunterschied.“

Um möglichst viele Einsatzprofile abdecken zu können, bietet Citroën den Jumpy, der als Kurzhuber mit Frontantrieb und quer eingebautem Motor ausgeführt ist, als Kastenwagen mit und ohne Verglasung sowie als 5/6-sitzigen oder 8/9-sitzigen Kombi

an. Alle Varianten sind 4,44 Meter lang, 181 Zentimeter breit und 193 Zentimeter hoch. Ihr Radstand beträgt einheitlich 282 Zentimeter und die Laderaumlänge mißt stets 207 Zentimeter.

Für flottes Vorankommen des Jumpy bietet Citroën drei – dem Fiat Scudo und Peugeot Boxer baugleiche – Motoren an. Das kleinste Triebwerk ist

ein 1,6-Liter-Benzinmotor von Fiat, der 58 kW (79 PS) leistet und ein maximales Drehmoment von 125 Nm bei 2.750/min entwickelt. Nummer zwei ist ein 1,9-Liter-Dieselmotor aus dem französischen PSA-Konzern, der die Marken Peugeot und Citroën zusammenfaßt.

Der Saugdieselmotor leistet 51 kW (69 PS) und hat ein



Aufgeräumt: Aus dem übersichtlich gestalteten Armaturenbrett ragt der Joystick-ähnliche Schalthebel.

Aufgeklappt: Zugang zum Jumpy bieten eine seitliche Schiebetüre und zwei Heckflügeltüren.

maximales Drehmoment von 120 Nm bei 2.000/min.

Ebenfalls von PSA kommt der stärkste Motor, ein 1,9-Liter-Turbo-Dieselmotor, der 68 kW (92 PS) leistet und ein maximales Drehmoment von 196 Nm bei 2.250/min hat.

Die Motoren verhelfen dem Jumpy, dessen zulässiges Gesamtgewicht je nach Ausstattung zwischen 2.135 und 2.324 Kilogramm liegt, zu ansehnlichen Fahrleistungen. Der Saugdieselmotor beschleunigt in 27,5 Sekunden

von Null auf 100 km/h und schafft 138 km/h Höchstgeschwindigkeit. Nur 17,1 Sekunden braucht der starke Turbo-Dieselmotor für den Spurt auf 100 km/h. In der Spitze schafft er 157 km/h. Der Benzinmotor liegt mit seinen Fahrleistungen zwischen den beiden Dieselmotoren. Er beschleunigt den Jumpy in 20,4 Sekunden von Null auf 100 km/h und bringt ihn auf eine Höchstgeschwindigkeit von 148 km/h.

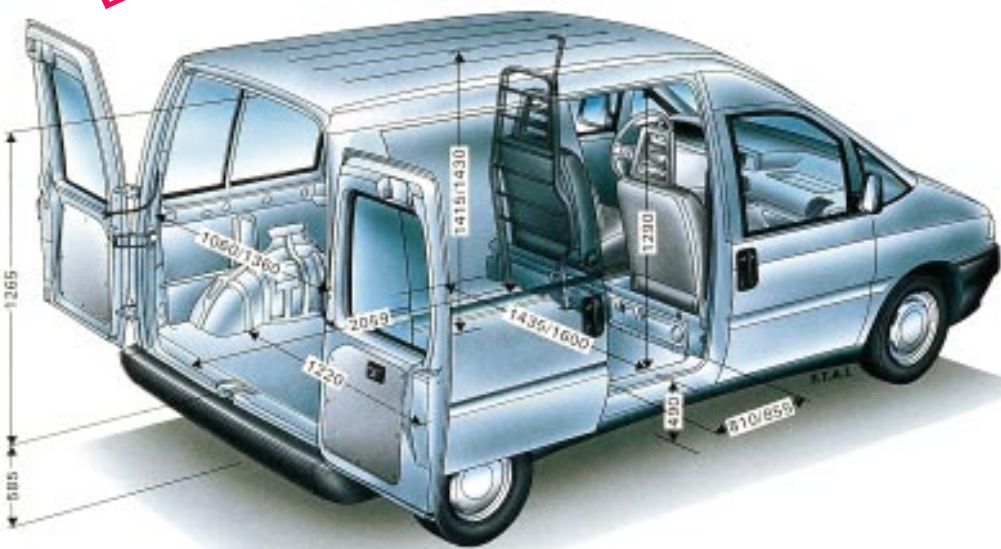
Dabei zeigen sich die drei Motoren erfreulich sparsam im Kraftstoffkonsum. Im Durchschnitt begnügt sich der Saugdieselmotor mit 8,0, der Turbo-dieselmotor mit 8,4 und der Benzinmotor mit 9,8 Litern pro hundert Kilometer gemischter Teststrecke. ▶



PREMIERE

Zeitgemäß präsentiert sich das Fahrwerk des Jumpy. Die angetriebene Vorderachse hängt an McPherson-Feder-Dämpferbeinen. Die Hinterachse ist als platzsparende, halbstarre Verbundlenkerachse mit Schraubenfedern und Panhardstab ausgebildet. Durch diese Konstruktion hat der Jumpy nicht nur einen niedrigen Wagenboden. Die Hinterräder stehen zusätzlich unabhängig von der Beladung immer senkrecht auf der Fahrbahn. Vorn verzögert der Jumpy durch Scheibenbremsen und hinten durch Trommelbremsen.

Die Technik wird in einem klar gegliederten Fahrerhaus bedient. Herausragendes Merkmal ist im wahrsten Sinne des Wortes der vom Jumper her bekannte Joystick-artige Schalthebel, mit dem das Fünfgang-Getriebe geschaltet wird. Im Jumpy ragt er allerdings nicht von einem Gummi-Faltenbalg ummantelt aus dem Armaturenbrett, sondern – wesentlich edler – von einem Kunstlederbeutel umhüllt. Das Armaturenbrett, das aus Sicherheitsgründen aus einem elastischen Material besteht, ist in zwei Bereiche aufgeteilt. Der obere Teil beherbergt die Instrumente. Im unteren, dreieckigen Bereich



Aufgezeichnet: Die Explosionszeichnung liefert alle wichtigen Maße des Jumpy.

Technische Daten*					
Motor	Leistung	Drehmoment	Beschleunigung 0-100 km/h	Höchstgeschwindigkeit	Verbrauch bei 90 km/h
1,6 l Benzin	58 kW/79 PS bei 5.750 /min	125 Nm bei 2.750/min	20,4 s	148 km/h	9,4 l/100 km
1,9 l Diesel	51 kW/69 PS bei 4.600/min	120 Nm bei 2.000/min	27,5 s	138 km/h	8,0 l/100km
1,9 l Turbodiesel	68 kW/92 PS bei 4.000/min	196 Nm bei 2.250/min	17,1 s	157 km/h	8,0 l/100 km

* Alle Angaben laut Hersteller

sind Heizung-Lüftung-Klimatisierung, der Schalthebel und Ablagen platziert.

Erfreulich übersichtlich gestaltet Citroën die Preisgestaltung des ab 25.500 Mark teuren Jumpy. Sie bieten ihn in zwei Ausstattungsvarianten an, die sich durch exakt 700 Mark Preisdifferenz unterscheiden. Für diesen Betrag hat die SX-Variante gegenüber der Standard-Ausstattung X: Servolenkung, höhenverstellbaren Fahrersitz,

lackierten Kühlergrill, verglaste Hecktüren und ein Dach-Ablagefach im Fahrerhaus.

Die Preise für den Jumpy mit dem Benzin- und dem Saugdieselmotor sind gleich, der Turbo-Dieselmotor kostet 2.000 Mark Aufpreis. Zusätzlich liefert Citroën gegen Mehrpreis auch Komfort- und Sicherheitsextras wie Fahrerairbag, ABS, elektrische Fensterheber, Klimaanlage, Metallic-Lackierung, Zentralverrie-

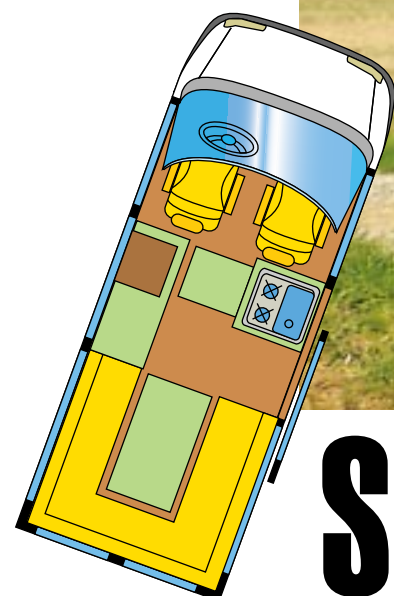
gelung oder Wegfahrsperre mit Zahlencode.

Nach Mercedes mit dem Vito und VW mit dem Tdi-Motor im T4 schicken die Italo-Franzosen den Jumpy und dessen Geschwister in diesem Jahr als dritten Kompakt-Transporter ins Rennen. Sie allesamt sollen auch im Freizeitmarkt ihre Position erobern. Da darf man gespannt sein, zu welchen Sprüngen der kleine Hüpf-Jumpy fähig ist. Frank Böttger



PREMIERE

Individual-
Ausbauer
Dopfer
startet mit
seinen neuen
Kasten-
wagen-Aus-
bauten in
die Serien-
fertigung.



Serien- Individualist

Dopfer Individual 500 K

Bisher stand der Name Dopfer lediglich für individuell gefertigte Reisemobile. Doch das soll sich jetzt ändern. Firmenchef Rainer Dopfer aus Neuburg an der Kammel nahe dem bayerischen Günzburg steigt mit Kastenwagen-Ausbauten in die Serienfertigung ein. „Wir möchten in Zukunft größere Stückzahlen auf dem Markt absetzen“, erklärt Dopfer seinen Schritt in die Serienfertigung. „Dazu ist es einfach

nötig, eine in Serie gefertigte Modellpalette anzubieten.“ Dabei möchte Dopfer, der vor vier Jahren mit der Produktion von massivholzernen Individualausbauten begann, das Wort Serienfertigung jedoch nicht im engstirnigen Sinn verstanden wissen. Wohl auch deshalb gibt er seiner Serienmobil-Familie den bezeichnenden Namen Individual.

„Bei jedem unserer Individual-Modelle“, so Dopfer wei-

ter, „hat der Kunde die Möglichkeit, eigene Wünsche und Ideen in sein Fahrzeug einzubringen. Dabei kommt uns zugute, daß wir bei unserer mehr oder weniger bescheidenen Betriebsgröße keine große Anzahl von Fahrzeugen auf Halde bauen können. Das Kunden-Mobil wird also auf Bestellung gefertigt. Und in der rund dreimonatigen Bauzeit genießt der Auftraggeber natürlich jederzeit Mitspracherecht.“

Liegewiese:
Das Heckbett
des Dopfer mißt
stolze 185 x 180
Zentimeter.

Insgesamt umfaßt Dopfers Individual-Baureihe fünf Modelle. Die beiden kleinsten sind der 4,66 Meter lange 470 K auf Fiat Ducato 10 oder 14 und der 4,84 Meter lange 480 K auf Mercedes Sprinter, die beide



Fotos: Juan J. Camero-Ortiz

Technische Daten *

Basissfahrzeug: Fiat Ducato 14 mit 85 kW (115 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 2.800 kg und 3.200 kg, Leergewicht: 2.280 kg, Anhängelast: (gebr./ungebr.): bis zu 2.200 kg/750 kg, Außenmaße (L x B x H): 501 x 200 x 247 cm, Radstand: 320 cm.

Aufbau: Dach und Wände: Isolierung aus 20 mm PE-Schaum, Boden: Isolierung aus 20 mm PE-Schaum.

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 2/4, davon mit Dreipunktgurt: 2; Innenmaße (L x B x H): 286 x 180 x 184 cm, Bettenmaße: Hecksitzgruppe: 185 x 180 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 3 x 20 l, Abwasser: 95 l, Gasvorrat: 2 x 5 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma E 2400, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 65 l, Zusatzbatterien: 1 x 88 Ah.

Grundpreis: 65.000 Mark
Preis des Testfahrzeugs: 74.500 Mark.

* Alle Angaben laut Hersteller

Speisezimmer:
Die Rundsitz-
gruppe im Heck
bietet Platz für
die gemütliche
Runde.



Küchencenter:
Im Bug befinden
sich das
Küchenmöbel
und die ange-
gliederte
Schränkwand
(Bilder oben).



Zapfanlage:
Den Gasan-
schluß für den
Grill liefert
Dopfer mit
(links).



auf Fahrgestellen mit dem jeweils kürzesten Radstand rollen. Die beiden längsten Varianten sind der 5,51 Meter lange 550 K auf Fiat Ducato 14 mit langem Radstand und der 5,59 Meter lange 560 K auf Mercedes Sprinter mit mittlerem Radstand.

Genau in der Mitte liegt der fünfte im Bunde, der 5,01 Meter lange 500 K, den Dopfer ausschließlich auf Ducato 14 mit mittlerem Radstand anbietet.

Die beiden großen Modelle, der 550 K und der 560 K, haben Grundrisse mit quer im Heck eingebauten Stockbetten, davor die ebenfalls quer installierte Naßzelle mit Klappwaschbecken. Vorn links steht die Viererdinette. Ihr gegenüber hat die Küchenzeile ihren Platz.

Anders der von uns gefahrene 500 K, der sich übri- ►

gens von den beiden kürzesten Modellen lediglich in seinen Bettenmaßen unterscheidet.

Kernstück in seinem Grundriß ist die große und komfortable Rundsitzgruppe im Heck. Sie läßt sich bei Bedarf unter Einbeziehung des robusten, absenkbaren Dinetten-Tisches zur überproportional großen, 185 x 180 Zentimeter messenden Liegefläche umfunktionieren. Außerdem bietet sich in den Sitzbänken Platz für Camping-Möbel oder das in Serie mitgelieferte Porta-Potti. Möglich ist zudem, durch die geöffneten Hecktüren sperrige Gegenstände einzuladen – etwa nach einem ausgiebigen samstäglichen Einkaufsbummel in der Stadt.

Dopfer möchte seinen Serien-Individualisten nämlich nicht nur als Freizeitfahrzeug verstanden wissen. Zwar ist das Dopfer-Mobil mit einer Gesamthöhe von 2,47 Metern alles andere als tiefgaragentauglich. Dennoch hat sein Erbauer den Ducato-Kastenwagen durchaus auch als Erstfahrzeug konzipiert. Seine überschaubaren Maße lassen ihn zumindest auch in dichtem Straßenverkehr gut aussehen.

Im vorderen Bereich des Individual 500 K wartet auf die Zweier-Crew ein ebenso kompaktes wie ausgeklügeltes und robustes Einrichtungssystem, das aus hellem und massivem Fichtenholz mit geölter und gewachster Oberfläche gefertigt ist.

Auf der linken Seite schließt sich ein mannshohes Möbelstück an die Rundsitzgruppe an, das für Dopfer-Mobile charakteristisch ist. In ihm sind ein 65 Liter fassender Kompressor-Kühlschrank, das Elektropanel, ein Kleiderabteil und zahlreiche rol-lengelagerte Schubladenfächer untergebracht.

Gegenüber, direkt hinter der auf der Beifahrerseite platzierten Schiebetür des Ducato, sitzt ein weiteres, halbhohes Möbelstück, das Küche und Waschecke in einem darstellt. Es ist mit Zweiflammkocher,

Überzeugungstäter

Rainer Dopfer, 31, ist überzeugter Individualausbauer. Sein Credo: „Ab einer Größenordnung von 100.000 bis 120.000 Mark sollte sich jeder am Kauf eines Großserien-Mobils Interessierte überlegen, ob er sich für denselben Preis nicht ein nach seinen Wünschen, Vorstellungen und Ansprüchen konzipiertes, individuell gefertigtes Freizeitfahrzeug bauen läßt.“

Rund 25 solcher Wunsch-Mobile hat Dopfer seit Beginn seiner selbständigen Tätigkeit vor vier Jahren auf dem 2.000 Quadratmeter großen Betriebsgelände im heimischen Neuburg an der Kammel konstruiert. Dabei ist es ihm gleich, ob der Kunde ein neues oder gebrauchtes Basisfahrzeug, einen Kastenwagenausbau oder eine Alkoven-, Voll-

oder Teilintegrierten-Konstruktion bevorzugt. Das technische und handwerkliche Rüstzeug erwarb sich Dopfer während seiner siebenjährigen Tätigkeit bei der Bundeswehr. Dort war er als Instandsetzungs-Truppführer für fast alles zuständig, was fährt. Zusätzlich dazu schloß er im Jahre 1992 in Essen eine Ausbildung zum Diplom-Betriebswirt ab.

**Mobil-Individualist:
Rainer
Dopfer geht
jetzt in die
Serien-
fertigung.**

**Viel Holz:
die Dopfer-
Schreinerei.**



Edelstahlpülbecken mit ausziehbarem und als Außendusche einsetzbarem Kunststoffhahn, zwei Fünf-Kilo-Gasflaschen und drei 20-Liter-Frischwasser-Kanistern bestückt. Für das Brauchwasser hängt ein 95 Liter fassender Abwassertank unter dem Boden. Für den frostsicheren Winterbetrieb

empfiehlt Dopfer seinen Kunden jedoch, einen der drei im beheizten Innenraum untergebrachten Frischwasserkanister als Abwasser-Reservoir zu verwenden.

Erfreulich sind die zahlreichen Detaillösungen des Dopfer-Mobils. So steht der Individual-Crew links am Küchenmö-

bel ein abklappbarer Holztisch zur Verfügung, der die Arbeits- und Ablagefläche vergrößert. Auf der rechten Seite hat Dopfer einen zweiten Klapp Tisch vorgesehen, der durch die offene Schiebetür ins Freie ausgeklappt zum Picknick unterm Himmelszelt einlädt. Pfiffig: Ein an der Küche installierter Gasanschluß sorgt dafür, daß ein mitgeführter Koffergrill ohne großen Aufwand an die Gasversorgung angeschlossen werden kann.

Ebenfalls praktisch: der Dachstauraum über dem Fahrerhaus im Dopfer Individual. Er ergibt sich aus dem serienmäßigen Fiat-Hochdach und den von Dopfer im Fahrerhausdurchgang installierten Kunststoffteilen.

Sehen lassen kann sich auch die Zuladung des Kastenwagen-Mobils. Immerhin kann man, je nach Motorvariante, bis zu 900 Kilogramm in den 500 K einladen. Und mit dem 115 PS starken Tur-

bodiesel-Aggregat der von uns gefahrenen Variante (3.300 Mark Aufpreis) macht das mobile Reisen auch im vollbeladenen Fahrzeug noch eine Menge Spaß.

Dazu tragen nicht zuletzt auch die aufpreispflichtigen 225er Aluräder (3.200 Mark) bei, die nicht nur das Outfit entscheidend prägen, sondern auch das Kurvenverhalten nachhaltig verbessern.

Ausbauer Dopfer gibt seinem 65.000 Mark teuren Kastenwagen-Modell 500 K zwar serienmäßig schon allerlei Ausstattung mit auf den Weg. Was aber ein richtiger Serien-Individualist ist, der läßt sich natürlich durch das eine oder andere Extra noch individueller gestalten. Welcher Reisemobilist möchte schließlich schon mit einem uniformen Einheits-Mobil über die Lande ziehen?

Juan J. Gamero-Ortiz

PREMIERE

Mit den beiden Eco-Modellen bietet Concorde Alkovenmobile für weniger als 80.000 Mark an.

Concorde ECO 59 XS

Youngster

Wie viele andere deutsche Hersteller auch, erweitert Concorde seine Reisemobil-Palette durch zwei Alkovenmodelle, die preislich deutlich unter dem bisherigen Niveau liegen. Die beiden Neuen sind 6,08 Meter lang, kosten knapp 76.000 Mark und heißen Eco 59.

Der Eco 59 TX, den Concorde für mobile Paare baut, hat eine Längscouch gegenüber der Viererdinette und eine Heckküche neben der kompakten Naßzelle. Der von uns vorgestellte Eco 59 XS, der für Familien mit bis zu zwei Kindern gedacht ist, zeigt sich dagegen mit zwei Sitzgruppen.

Außer der Viererdinette, deren hintere Sitzbank mit Dreipunktgurten und einem großen, durchgehenden Kopfpolster aufwartet, gibt es im Familienmo-

bil noch eine pfliffige Quersitzgruppe im Heck. Sie hat einerseits mit 105 und 70 Zentimetern unterschiedlich breite Sitzbänke. Andererseits ist auch ihre Liegelänge variabel. Möglich macht das eine umlegbare Klappe in der Zwischenwand, die den hinter dem linken Sitz aufragenden Außenstauraum abtrennt. Durch sie läßt sich die Bettlänge von normalerweise 180 auf 215 Zentimeter vergrößern.

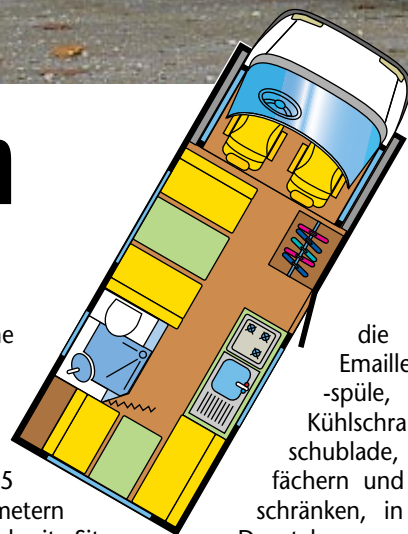
Vor der Quersitzgruppe, die sich durch einen Vorhang vom Wohnraum abtrennen läßt, steht auf der rechten Seite der 137 Zentimeter breite Küchenblock. Ausgestattet ist

die Küche mit Emaillekoher und -spüle, 80-Liter-Kühlschrank, Besteckschublade, zwei Staufächern und drei Dachschränken, in denen ein Dunstabzug unliebsame Küchenluft auffängt.

Auf der linken Seite ist zwischen Viererdinette und Quersitzgruppe die kompakte Naßzelle platziert. Vollkommen mit Kunststoff-Elementen möbliert, hat sie die große Thetford-Cassette-Toilette, ein Eckwaschbecken, einen Spiegelschrank und ein großes Fenster. Auch an den Armaturen hat Concorde nicht gespart. Gleich zwei Metallmischbatterien finden sich im Bad – die eine am Waschbecken, die andere als separate Duscharmatur.

Ganz vorn steht im Eco 59 XS der deckenhohe, 63 Zentimeter breite Kleiderschrank, in dessen unterem Teil der Gasflaschenkasten Platz beansprucht. Zwischen Kleiderschrank und Küchenblock ist im XS der Einstieg platziert, der neuerdings auch über eine mechanische Trittstufe verfügt.

Gesichert: Die hintere Sitzbank hat zwei Dreipunktgurte und ein hohes, einteiliges Kopfpolster.



Technische Daten*

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 14 mit 85 kW (115 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.200 kg, Leergewicht: 2.850 kg, Anhängelast: (gebr./ungebr.): 1.700 kg/750 kg, Außenmaße (L x B x H): 608 x 227 x 300 cm, Radstand: 320 cm.

Aufbau: Dach und Wände: in Alu-Sandwichbauweise mit 30 mm Polystyrol-Hartschaum; Boden: Alu-Sandwichbauweise mit 30 mm Isolierung aus Polystyrol-Hartschaum und 10 mm Sperrholz-Innenboden mit PVC-Beleg.

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 380 (ohne Alkoven) x 210 x 200 cm, Bettenmaße: Alkoven: 210 x 140 cm, Mittelsitzgruppe: 190 x 110 cm, Heckbett: 180/215 x 105/70 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 150 l, Abwasser: 10 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalientank: 20 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 3400, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 80 l, Zusatzbatterien: 1 x 100 Ah.

Grundpreis: 76.000 Mark

* Alle Angaben laut Hersteller

Gestaltet: Elektro-Panel über der Sitzgruppe (unten), weiß lackierte Reling und Leiter (ganz unten).



Gestreckt: Der Küchenblock bietet ausreichend Arbeitsfläche.

Geliftet: Wegen des Radlaufs hat die Bodenwanne eine Stufe.



Auch an den weißen Wohnaufbauten mit den dezenten Längstreifen der beiden Concorde Eco 59, die auf Fiat-Ducato-14-Chassis rollen und von 85 kW (115 PS)-Turbo-Dieselmotoren angetrieben werden, feilen die Zeller Reise-mobilbauer noch. So soll einerseits der doppelte Dachknick hinter dem Alkoven in der Serie weniger schroff ausfallen. Andererseits werden Heckleiter, Reling und Alkovenkanten in Wagenfarbe lackiert sein. So ausgestattet treten die beiden Youngster für Concorde in den Kampf um die Gunst der Käufer.

Frank Böttger

Fotos: F. Böttger

**Klaus-Hinrich
Bartels aus Hamburg
besuchte den Harz –**

**und entdeckte Stellplätze am
alten Bahnhof in Altenau: keine
Züge, dafür um so mehr Ruhe.**

Abstellgleis



Fotos: privat

Im einst reisemobilfeindlichen Harz scheint sich neuerdings eine wahre Reisemobil-Euphorie zu entwickeln. Nach Bad Sachsa und Zorge (siehe REISEMOBIL INTERNATIONAL 11 und 12/95) hält nun auch Altenau im Oberharz Stellplätze bereit. Am dortigen alten Bahnhof sind bis zu 100 reisemobile Gäste willkommen.

Diesen Tip lieferte Klaus-Hinrich Bartels, 64, aus Hamburg. Nachdem er wieder zu Hause war, beteiligte er sich damit an der großen Stellplatzaktion von REISEMOBIL INTERNATIONAL „Leser helfen Lesern“. Als Dankeschön erhält er dafür das Bordbuch „Die Normandie“.

Weil Bartels bei seiner Harz-Reise nicht gerade das beste Wetter erwischte hatte, brachte er eine wichtige Erfahrung gleich mit: Bei Regen bleibt der geschotterte Untergrund auf dem Stellplatz fest. Das ebene Gelände erstreckt sich über eine Fläche von 100 mal 300 Metern.

Der Clou für Gäste aber ist die Waldgaststätte, die

sich direkt am Platz befindet. Die Speisekarte nennt Mahlzeiten zwischen neun und 19 Mark. Frühstück gibt es nach Absprache mit dem Wirt Michael Schmidt, 50. Im Haus bekommen Reisemobilisten einen Schlüssel für die Sanitärräume. Auch Frischwasser läßt sich hier tanken und Strom anzapfen.

„Für das kommende Jahr plant der Schützenverein, den Platz noch besser auszubauen“, freut sich Schmidt. Dann wird es für Reisemobilisten noch einfacher, sich zu versorgen.

Mit der Entsorgung allerdings hapert es wohl auch weiterhin: Die nächste Station befindet sich im 20 Kilometer entfernten Goslar. Macht aber nichts, denn ein Ausflug in die 1.000 Jahre alte Kaiserstadt lohnt sich ohnehin.

Auch das weitere Freizeitprogramm kommt den Interessen der Urlauber entgegen. In der kalten Jahreszeit lockt der Harz zum Beispiel mit dem Spaß auf jenen Brettern, die für manchen die Welt bedeuten. Natürlich läßt es sich in der Gegend um Altenau auch prima wandern und im Sommer ausgiebig radeln. Selbst Angler kommen in der Nähe zu ihrem Fisch, und wer schwimmen möchte, findet ein Hallenbad in zwei Kilometern Entfernung.

Die Nächte auf dem Stellplatz am Alten Bahnhof beschreibt der fündige Leser

Klaus-Hinrich Bartels als „sehr ruhig“: Züge fahren hier schon lange nicht mehr. Einzig im Juli finden die Reisemobilisten keinen Platz auf ihrer Stellfläche: Dann feiert Altenau hier sein Schützenfest.

cgp

Kontaktadresse:
Waldgaststätte Alter Bahnhof,
Michael Schmidt,
Rothenbergerstraße 52,
38707 Altenau, Harz,
Tel.: 05328/8553, Fax: 05328/8558.

Fündiger Leser:
**Klaus-Hinrich
Bartels aus
Hamburg
bekommt für
seinen Stell-
platztip das
Bordbuch „Die
Normandie“.**

**Gepflegtes
Ambiente: Alter
Bahnhof in
Altenau,
Oberharz.**

Findiger Wirt:
**Michael
Schmidt en-
gagiert sich
für Reise-
mobilisten.**



**Ich habe
einen Stellplatz
entdeckt am:**

- ☐ Bauernhof
☐ Weingut
☐ Burg oder Schloß
☐ Restaurant
☐ Kultur- oder Technikmuseum
☐ Freizeit- oder Erlebnisbad
☐ Freizeitpark
☐ Naturpark

**Ich wähle als
Dankeschön
das Bordbuch:**

- ☐ Nr. 1 „Reisemobilfreundliche Restaurants“
☐ Nr. 2 „Wohin damit? – Mobile Entsorgung in Deutschland“
☐ Nr. 4 „Alkoven-Lektüre“
☐ Nr. 5 „Reisemobil-Praxis“
☐ Nr. 6 „Reisemobil-Routen“
☐ Nr. 7 „Mobile Küche“
☐ Nr. 8 „50 Städte für Reisemobilisten in Frankreich/Der Norden“
☐ Nr. 9 „50 Städte für Reisemobilisten in Frankreich/Der Süden“
☐ Nr. 10 „Die Normandie“
☐ Nr. 11 „Unser Sturmvogel hat Räder“

Absender:

Name

Adresse

PLZ/Wohnort

Telefon

Die Adresse meines Stellplatzes:

Bezeichnung: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon/Fax: _____

Inhaber/Verantwortlicher: _____

Ich bin mit der Veröffentlichung des Reisemobil-Stellplatzes einverstanden.


Datum/Unterschrift: _____

1. Kurzbeschreibung der Anlage / des Areals

(Art und Größe, Charakteristik, Besonderheiten usw.):

2. Art der Zufahrtsstraße:
☐ Asphalt ☐ Schotter ☐ Sand ☐ normaler Feldweg

☐ Sonstiges: _____
3. Achtung bei der Anfahrt auf:
☐ enge Einfahrt ☐ scharfe Kurve ☐ niedrige Brücke ☐ niedrigen Tunnel

☐ tiefhängende Äste ☐ Sonstiges: _____
4. Anzahl der Stellplätze:  = _____**5. Untergrund der Stellplätze:**
☐ Asphalt ☐ Wiese ☐ Steinplatten ☐ Schotter ☐ Lehm ☐ Rasengittersteine

☐ Sonstiges: _____
6. Eine Übernachtung auf dem Stellplatz kostet: _____

Im Preis enthalten: _____

7. Vorherige Reservierung eines Stellplatzes ist notwendig:
☐ ja ☐ nein


8. Der Platz ist behindertengerecht ausgebaut:



☐ ja ☐ nein

9. Hunde sind willkommen:



☐ ja ☐ nein

10. An den Stellplätzen gibt es:



einen Stromanschluß: ☐ ja ☐ nein



einen Wasseranschluß: ☐ ja ☐ nein



Sanitäreinrichtungen: ☐ ja ☐ nein



eine Ver-/Entsorgungsstation: ☐ ja ☐ nein



einen Grillplatz: ☐ ja ☐ nein



eine Liegewiese: ☐ ja ☐ nein



Einrichtungen für Kinder
(Spielplatz, Spielzimmer o.ä.): ☐ ja ☐ nein



ein Freibad: ☐ ja ☐ nein



ein Hallenbad: ☐ ja ☐ nein

11. An Aktivitäten ist möglich

(z.B. Mitarbeit auf dem Feld, bei der Ernte oder Weinlese,
Führungen durch den Weinkeller oder die Burg usw.):

12. Es gibt ein Restaurant am Platz:

☐ ja ☐ nein

Wenn ja:

Name des Restaurants: _____

Name des Wirts: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon-Nummer: _____

Warme Küche gibt es von bis: _____

Das billigste Hauptgericht kostet: _____

Das teuerste Hauptgericht kostet: _____

Gibt es einen bewirtschafteten



Garten oder eine Terrasse?

☐ ja ☐ nein



Gibt es einen Cafébetrieb?

☐ ja ☐ nein

13. Sonstiges

(Öffnungszeiten/späteste Ankunftszeit/Ruhetag/
längstmögliche Aufenthaltsdauer/Frühstücksservice o.ä.):

14. In der Nähe gibt es (Entfernung in km):



ein Freibad: ☐ ja _____ km ☐ nein



ein Hallenbad: ☐ ja _____ km ☐ nein



einen Fahrradverleih: ☐ ja _____ km ☐ nein

Sonstiges: _____

15. Entfernung in Kilometern:



zum nächsten Ort: _____ km



zum nächsten Lebensmittelladen: _____ km



zur nächsten Ver-/Entsorgungsstation: _____ km

16. In der Nähe befinden sich folgende Sehenswürdigkeiten (Entfernung in km):

17. Foto, Prospekt oder Ansichtskarte liegt bei:

☐ ja ☐ nein



treffpunkt

Meinungen, Tips, Ideen

Die Redaktion behält sich vor, Zuschriften von Leserinnen und Lesern zu kürzen.

Bade-Glück

Der Saulgauer Wohnmobilstellplatz wird seit seiner Eröffnung am 1. Oktober 1995 sehr gut angenommen. Dazu leisten Berichterstattungen wie in REISEMOBIL INTERNATIONAL einen besonderen Beitrag.

Wir dürfen allerdings die Gelegenheit nutzen und auf einen kleinen Fehler hinweisen: Informationen zu den Stellplätzen sind nicht bei der Stadtverwaltung Saulgau zu erhalten, sondern beim Thermalbad, Am Schönen Moos, Saulgau, Tel. 07581/4961, Fax 4965.

Jürgen Hörmann,
Städtisches Kur- und Gästeamt,
88348 Saulgau



Foto: Stadtverwaltung Saulgau.

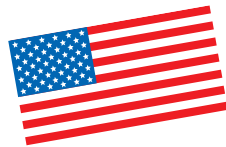
Liebe Leserinnen und Leser,
der „treffpunkt“ stellt Ihr Forum
in REISEMOBIL INTERNATIONAL dar.

Über Post von Ihnen freuen wir
uns – bitte schreiben Sie uns,
möglichst mit Bild: Redaktion
REISEMOBIL INTERNATIONAL,
Stichwort „treffpunkt“,
Postwiesenstraße 5A,
70327 Stuttgart,
Fax 0711/ 13466-68

Zeigt sich
reisemobil-
freundlich:
Gemeinde
Saulgau.

Tausch-Glück

Wir haben in diesem Jahr an einem Austauschprogramm für Wohnmobilbesitzer in den USA teilgenommen und sind sehr begeistert. Eine Idee, die sich auf dem Gebiet des Haustausches bewährt hat, lässt sich auch auf Reisemobile übertragen.



Der große Vorteil liegt in der Betreuung durch den Gastgeber vor Ort. Wir wurden am Flughafen abgeholt und fanden ein vollständig eingerichtetes Wohnmobil vor – Bettwäsche und ein erster Imbiß inklusive. Der erste Tag diente dem Zurechtfinden in der neuen Umgebung: Einkauf, Probefahrt und Testen aller Einrichtungen des Mobils. Weiter stellte man uns Karten und Reiseführer aus dem Gebiet zur Verfügung. Unsere Gastgeber kannten unsere Reiseroute aus eigener Erfahrung und konnten uns noch einige Tips mit auf den Weg geben. So begann unsere Tour, und durch telefonischen Zwischenkontakt waren wir vier Wochen gut betreut ohne Zwischenfall unterwegs.

Wir freuen uns schon auf den Gegenbesuch im kommenden Frühsommer, um uns ebenso gastfreundlich zeigen zu können. Ich kann diese Art, Urlaub zu machen, nur empfehlen. Wie jede größere Unternehmung benötigt es mindestens ein halbes Jahr an Vorbereitung. Jetzt also an den Urlaub 1996 denken!

Dieter Pfeifle,
76327 Pfinztal



Fotos zu schießen, gehört zweifelsohne zu den beliebtesten Tätigkeiten im Urlaub. Von seiner Tour durch Norwegen brachte Helmut Spreitzer aus 71686 Remseck-Aldingen ein geradezu grandioses Bild mit. Die Aufnahme des Reisemobils an einem reißenden Fluß entstand bei Fyresdal zwischen Kristiansand und der Hardangervidda. Haben auch Sie prima Bilder zum Thema Reisemobil unterwegs? Trauen Sie sich – schicken Sie uns Ihre Aufnahmen. Vielleicht finden Sie Ihr Foto demnächst auch auf dem Treffpunkt in REISEMOBIL INTERNATIONAL. Viel Glück.

Drückte im rechten Moment
aufs Knöpfchen:
Helmut Spreitzer aus
71686 Remseck-Aldingen.



MOBIL Reisen

UNTERWEGS MEHR ERLEBEN
MIT WOHNMOBIL UND CARAVAN

REISE-SPECIAL

Jetzt jeden Monat in
REISEMOBIL INTERNATIONAL
und CAMPING, CARS & CARAVANS

HALLSTÄTTER SEE

Mit dem Reisemobil
rund um den

Das Dachstein-Massiv
und seine
gewaltigen Höhlen



Kommen Sie mit auf Achse:
Abenteuer- und
Genießerreisen exklusiv

RUND UM DEN
**HALLSTÄTTER
SEE**

WIE IN ORPHEUS' UNTERWELT

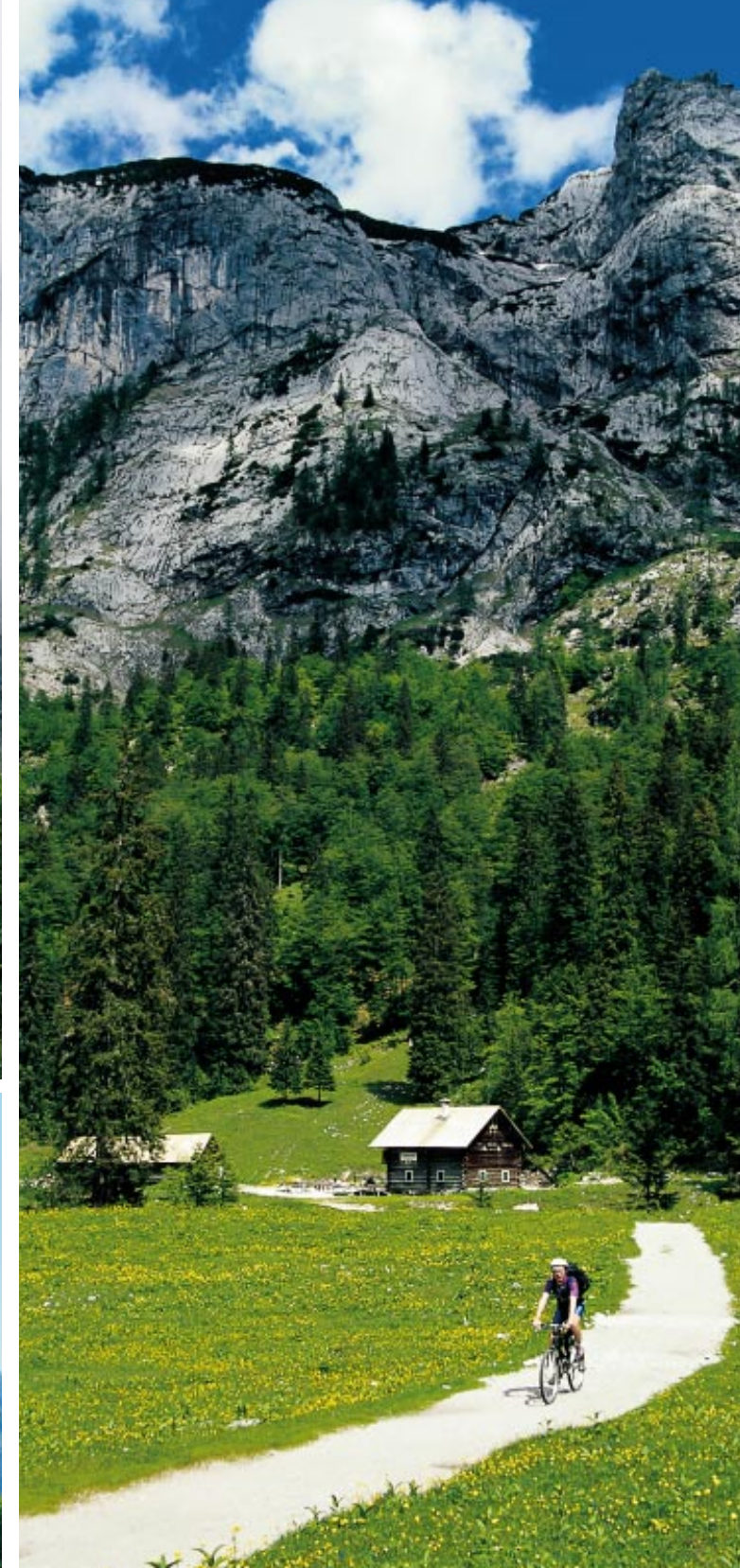
Schon früh am Morgen legt der Fischer im Hallstätter See seine Netze aus.

RUND UM DEN HALLSTÄTTER SEE



Die bizarren Eispaläste in der Märchenwelt der Dachstein-Rieseneishöhle zählen zu den bedeutendsten Sehenswürdigkeiten Österreichs.

Das Dachstein-Massiv hüllt sich in Wolken: Viel weiter geht es mit dem Reise-mobile nicht (oben). – Das schmucke Städtchen Hallstatt in der Morgensonne (rechts).



Das Dachstein-Massiv beherrscht die liebliche Alpen-Landschaft des Salzkammergutes mit ihren Seen und malerischen Städtchen. Die MOBIL-REISEN-Autoren Lissi und Fritz Sturm machten überraschende Entdeckungen im Innern dieses mächtigen Berges.

Den „schönsten Seeort der Welt“ nannte der Forscher Alexander von Humboldt einst Hallstatt im oberösterreichischen Salzkammergut. Und der war ja nun wirklich in der Welt herumgekommen. Aber nicht die Schönheit und Idylle des Städtchens am Hallstätter See mit seinen am steilen Seeufer eng aneinandergeschmiegt und wie an den Berg übereinandergeklebten schmucken Häuschen haben Hallstatt Berühmtheit verschafft. Vielmehr war der Ort schon ein bedeutendes Handelszentrum, als Rom noch ein Dorf war und dort, wo später Metropolen wie Wien und Berlin entstanden, Bären und Wölfe in dunklen Wäldern hausten.

Eine ganze Epoche – etwa 750 bis 400 v. Chr. – erhielt den Namen Hallstatt-Kultur oder Hallstattzeit nach dem Fund eines Gräberfeldes, das auf vorgeschichtlichen Bergbau schließen ließ.

Vom Vorderen Gosausee führt ein Wanderweg zum Hinteren Gosausee durch blühende Bergwiesen.

Man könnte diese Phase auch als eine Art Frühform der europäischen Einheit von Frankreich bis Slowenien und in den Kaukasus bezeichnen.

Eisenverhüttung und die Gewinnung von Salz durch Bergbau waren die Triebfeder für wirtschaftlichen Aufschwung und weitreichende Handelsverbindungen.

Die Standseilbahn in der Nähe des Campingplatzes Klausner-Höll bringt den Hallstatt-Besucher zum ältesten Salzbergwerk der Welt. Ein Wanderweg führt an dem vorgeschichtlichen Gräberfeld vorbei zur Grubeneinfahrt, und hinab geht es in Stollen, die von keltischen Bergarbeitern geschlagen wurden – vor gut 2.600 Jahren.

Eine offenbar ungeheure Naturkatastrophe beendete für einige Jahrhunderte den Bergbau. Gewaltige Massen aus Geröll, Lehm und Wasser müssen sich in die Schächte und Gänge im Berg ergossen haben. Millionen abgebrannter Kienspäne – die einzige damalige Beleuchtungsmöglichkeit unter Tage – zeugen noch heute davon. Die vor Ort grabenden Wissenschaftler halten es für möglich, daß sie vielleicht nur wenige Zentimeter Gestein von verschütteten keltischen Bergleuten trennen – „Ötzis“ in Salz.

Fünf Stunden dauert die spannende Führung durch das Berginnere, und die Zeit vergeht wie im Fluge. Noch lange hin- ►



terher, vom Tageslicht und der schönen Aussicht vom Rudolfsturm wieder verwöhnt, wirken die erlebten Eindrücke in uns nach. Und wir ahnen zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht, was das Innere des Dachstein-Massivs an weiteren Überraschungen für uns bereit hält.

Beim „Seewirt“ in Hallstatt, dem Gasthof Zauner, wollen wir uns nach diesem anstrengenden Tag stärken. Wir genießen zwei köstlich zubereitete Reinanken aus dem morgendlichen Fischfang und ein Gläschen Wein dazu. Und weil uns die Geheimnisse des Dachsteins so sehr in ihren Bann gezogen haben, beschließen wir, uns auch noch die berühmten Eishöhlen anzuschauen.

Ins Reich der Finsternis

Die Existenz von Höhlen war den Bewohnern von Obertraun seit jeher selbstverständlich und keiner besonderen Anmerkung nötig. Sie benutzten sie als Keller für ihre Almen oder Unterstand bei Gewitter. Mancher Wilderer fand in ihnen Unterschlupf, doch der Mythos des Geheimnisvollen und Sagenumwobenen hielt sie ab, sich weiter ins Innere der Berge zu wagen. Die wissenschaftliche Neugier aber drang dann 1910 repektlos in Orpheus' Unterwelt ein und entdeckte die Dachstein-Rieseneishöhle und die Mammuthöhle. Seither offenbart sich mehr und mehr ein Höhlensystem unvorstellbaren Ausmaßes im Inneren des Dachsteins.

Das Höhlenmuseum an der Mittelstation der Dachsteinseilbahn zeigt in einem Modell die verschlungenen Wege, Schluchten und Hallen, die nur mit Zwischencamps in vielen Tagen durchwandert und durchklettert werden können. Für das fünf Stun-



den dauernde Höhlentrekking, bei dem wir die Schauhöhlen verlassen und uns auf die Spuren der ersten Höhlenforscher begeben werden, müssen wir uns erst in einen „Schlaz“ – ein wasserdichter Overall – zwängen und uns mit Helm und Karbidlampe ausrüsten.

Langsam gewöhnen wir uns an die kühle feuchte Dunkelheit, laufen auf breiten Wegen durch die Tropfsteinhalle zum König-Artus-Dom, eine Halle mit gewaltigen Ausmaßen. Im Eispalast der Königin Kondwiramur sind wir bereits mitten in der märchenhaften Eisswelt. Meisterhaft beleuchtet präsentieren sich Höhlen, Hallen und die seltsamsten Formen und Figuren. Die Eisbildung ist durch besondere Luftströmungen entstanden. Durch Temperaturschwankungen und ständiges Tropfwas-

RUND UM DEN HALLSTÄTTER SEE

Wandern unter dem Dachstein im Frühsommer: Sonnige Blüten und eisige Lawinenreste bilden reizvolle Kontraste.

ser verändern sich die Formen ständig. Und in 20 Jahren kann eine ganz andere Kulisse gewachsen sein.

Wir verlassen die Schauhöhle. Von jetzt an sind unsere Karbidlampen die einzige Lichtquelle. Sie duften recht aufdringlich nach Knoblauch. Der Durchgang wird

schmal und eng, kriechend müssen wir uns durchzwängen, überall das Kling, Klong, Klong fallender Wassertropfen, sonst kein Laut. Kühl und feucht, aber sauber und klar ist die Luft – keine Pollen, kein Ozon, vor allem kein Elektrosmog. Handys haben hier keine Chance.

Eine Wand fühlt sich an wie Samt. „Bergmilch“ erklärt der Experte. „Das ist ein Austritt von Kalk. Warum in dieser Form, weiß allerdings auch ich nicht.“ Zusammen mit dem braunen Gestein rundum ergeben sich seltsame Skulpturen.

Schon drei Stunden sind wir unterwegs, uns erscheinen sie wie Augenblicke. Das Fehlen von Tageslicht hat die innere Uhr ausgeschaltet. So ist es auch zu verstehen, daß Höhlenforscher ihr Biwak – 20 Stunden vom Eingang entfernt – in ►

einer Etappe bewältigen können. Allein für das Labyrinth der Mammuthöhle – 46 km mit 1180 m Höhenunterschied – sind bis jetzt bekannt – reicht eine Woche Aufenthalt im Reich der Finsternis nicht aus. Sie ist der Sicherheit wegen ohnehin nur in den trockenen Wintermonaten zu erklettern, abseilen mit mehreren 100-Meter-Seilen mit eingerechnet.

Über enge Durchlässe und schmale Gänge erreichen wir den Teil der Mammuthöhle, der als Schauhöhle ausgebaut ist. Jetzt können wir auf die Karbidlampen verzichten. Eine effektvolle Beleuchtung zeigt riesige Hallen und Dome. Noch rätselt man darüber, ob sie durch einen Urstrom der Traun oder durch tektonische Spannungen entstanden sind. Bei tektonischen Spannungen fallen uns Erdbeben ein – eine schreckliche Vorstellung bei tausenden Tonnen Gestein über uns. Sigi Wallmüller, der Höhlenexperte lacht nur: „Seit Menschengedenken hat’s bei uns keines gegeben.“ Dennoch ist es uns wohler, als wir wieder der freien Himmel über uns wissen.

Es braucht Zeit, bis wir uns wieder an den Duft des Waldes und das Licht der Sonne gewöhnen. Von der Mittelstation der Bergbahn bietet sich die Auffahrt auf den Krippenstein, 2.100 m, an. Ein zünftiger Imbiß im Berghotel bringt unsere innere Uhr wieder ins Lot.

Der Heilbronner Weg – nach dem Unglück einer Heilbronner Schulklasse angelegt – ergänzt die Höhlenwanderung. Die Bildung der Höhlen setzte einen Verkarstungsprozeß auf der Hochfläche in Gang. Er läßt sich entlang des Weges gut verfolgen.

Spaß und Abenteuer

Im Biergarten beim Moserwirt in Goisern – er ist so etwas wie die Wohnstube des Ortes – wollen wir die Erlebnisse des Tages noch einmal Revue passieren lassen. Unter den alten Kastanien sitzt man gern und gemütlich. Der Lehrer des Orts zusammen mit dem berühmten Goiserer Schuhmacher, der noch heute die Bergschuhe für seine Kunden von ausgesuchtem Juchtenleder von Hand fertigt, der Kurdirektor neben dem Eisenbahner, und der Gast gehört



RUND UM DEN HALLSTÄTTER SEE

Führung durch das alte Salzbergwerk von Hallstatt (rechts). Die Mammuthöhle (oben) im Inneren des Dachsteins hat ihren Namen nicht von ungefähr.



selbstverständlich mit in die Runde. 7000 Einwohner hat Goisern und nur 2000 Gästebetten, das ist ein gesunder Mix für ein freundschaftliches – nicht erzwungen gastfreundschaftliches – Miteinander.

Vom Nebentisch tönt „Wasserfall, Abseilen, Springen“ herüber. „Die Leute waren heute in der Weißenbachschlucht zum Canyoning“, erklärt unser Tischnachbar, und schon werden die Tische zusammengerrückt. Egon, der Leiter der Gruppe stellt sich vor. Er ist geprüfter Bergführer und hat seit drei Jahren seine Liebe zum kombinierten Klettern, Tauchen, Schwimmen in den Schluchten entdeckt. „Nein, nein, nix Kamikaze,“ lacht er. „Ausrüstung und Technik sind bei uns genauso selbstverständlich wie am Berg. Gumpen und Höhlen durchtauche ich immer erst selbst, bevor ich meine Schüler hineinspringen lasse.“ Inka, die blonde Berlinerin mit den lustigen Augen ergänzt: „Du, der Egon ist echt Spitze, dem kannst du vertrauen. Kommt doch morgen mit!“

Warum eigentlich nicht, wildes Wasser kennen wir schon vom Kajakfahren. ►

Immer die gleiche Prozedur: Ausrüstung aussuchen, Neopren, Helm und Schuhe müssen passen. Ein Kleinbus bringt uns zum Einstieg. Geschmeidig wie ein Panther bewegt sich Egon. Im stillen schwören wir uns, nie wieder die Gymnastik im Studio zu schwänzen. Eine Naturbadewanne aus weißem Fels und lichtgrünes Wasser – märchenhaft schön – warten auf uns und ein übermütig planschender und um sich spritzender Egon. Eine Wasserschlacht bahnt sich an. Das ist gewollt. Erstens gewöhnen wir uns so an die Wassertemperatur, und zum anderen sind Scheu und Ängstlichkeit im Nu überwunden. Jetzt drängt es uns richtig, in den schäumenden Sprudeltopf unter uns zu springen. Hochklettern an den Uferfelsen und – rutsch – in die nächste Badewanne. Ein himmlisches Vergnügen. An einer besonders eindrucksvollen Stelle der Schlucht läßt Egon anhalten. Etwas Atem schöpfen müssen wir wirklich bis zum nächsten Springen, Klettern, Schwimmen und Tauchen. Der Nachmittag vergeht wie im Flug. Es war sicherlich nicht unsere letzte Wasser-Kletter-Wanderung. ►

RUND UM DEN HALLSTÄTTER SEE

***Sportlich zwischen extrem
und gemütlich: Canyoning
in der Weißenbach-Schlucht
(rechts) und Radfahren
entlang der Traun vor der
Kulisse Dachstein.***



Fotos: Fritz Sturm

Ein Aufenthalt im Salzkammergut, in welcher Ecke auch immer, wäre unvollständig, ohne Bad Ischl seine Referenz zu erweisen. Von Goisern ist es ein gemütlicher Bummel mit dem Rad entlang der Traun. Auf ihren lebendigen Fluten wurde rund 1000 Jahre Salzgeschichte geschrieben. Die „Clausn am Steg“, 1573 für die Salzschiiffahrt erbaut, reguliert auch heute noch den Wasserstand des Hallstätter Sees.

Ein fröhlicher Haufen in Neopren und bunten Helmen läßt seine Schlauchboote zu Wasser, um den Spuren der alten Salzschiiffer zu folgen.

Bei Lauffen macht der „Wilde Lauffen“ auf sich aufmerksam. Tosend braust die Traun durch die Felsen. Die Salzschiiffer –

meist Nichtschwimmer – ergaben sich hier mit einem „in Gottes Namen“ den gefährlichen Fluten. Ein „Gott’s-Nam-Stein“ ist zum Gedenken an ihre Ängste an der Straße aufgestellt. Wenn die Boote mit Tauschwaren wieder flußaufwärts zurückkehrten, wurden sie mit einer Seilwinde durch die reißende Traun gezogen.

Viele Gesichter hat das Salzkammergut

Das kaiserliche Bad Ischl zeigt sich geschäftig und wie immer gut besucht. Die Kaiservilla, das Lehár-Haus und die berühmte Esplanade mit dem Café Zauner –

geliebte, gesuchte Nostalgie. Der Hauch von „Es war einmal...“

Da uns der Dachstein in Ramsau die kalte Schulter zeigte, versuchen wir es mit ihm von Gosau aus. Bis zum Vorderen Gosau-See führt eine Straße, danach wandern wir entlang des Sees, immer den Dachstein vor Augen, durch Wälder, vorbei an Wasserfällen und kleinen Seen zum Hinternen Gosausee. Immer näher kommen wir den Felsabstürzen und steilen Rinnen. Welch gefährliche Lawinen im Winter herabdonnern, zeigen Geröllhalden und die Schneeberge links und rechts des Weges. Auch der See ist nicht immer so lieblich wie heute. Bis zu 26 Meter verändert er im Wechsel der Jahreszeiten seine Wasserhöhe. Schmelzwasser kann ihn zum Überlaufen bringen.

Von hier sind es nur noch gut drei Stunden bis zur Adamekhütte auf dem Dachstein, aber die gemütlichen Bänke vor der Hozmeisteralm in 1164 Metern Höhe verführen uns zu einem Nickerchen, womit sich die Frage des weiteren Aufstiegs automatisch selbst erledigt.

Zurück in Bad Goisern erleben wir das andere, das bodenständige, naturverbundene Salzkammergut. Auf der Holzveranda hinter einem Hollerbusch nicken uns zwei Frauen freundlich zu, fragen nach unserem Woher und Wohin. Gurgelnd plätschert der Mühlbach am Haus vorbei. Dahinter zockelt gemütlich eine Lokomotive auf den Schienen. Sie zieht zwei Anhänger mit frisch gemähtem Gras beladen hinter sich her. „Goiserisch gemütlich“, haben wir irgendwo glesen. Die hölzernen Waschbrückerl am Fluß sehen aus wie frisch benutzt, und auf die breiten Holzgeländer über dem Wasser lehnt man sich gern, um den Fischen in der Traun zuzuschauen. Böse Zungen sagen, die Goiserer hätten nach Salz gesucht und den Teufel, nämlich Schwefel, gefunden. Immerhin ist Goisern jetzt ein Kur-Bad.

Auch der schönste und interessanteste Urlaub geht einmal zu Ende. Als Abschluß haben wir uns gestern im Rafting-Boot auf die Spuren der Salz-Zillen auf die Traun begeben. Noch jetzt rauscht uns das Wasser des „Wilden Lauffen“ in den Ohren. Und während wir auf der Autobahn nordwärts eilen, sind unsere Gedanken immer noch in den Bergen, Höhlen und Wassern des Salzkammergutes.

Campingplatz Gosaumühle

A-4823 Steeg/Hallstätter See, Tel.: 0043-6134/830314.

Lage: Am südlichen Ortsrand von Hallstatt, direkt am See beim Gasthof Gosaumühle.

Öffnungszeiten: Ganzjährig geöffnet.

Ruhezeiten: Keine

Sanitär-Ausstattung:

6 Warmwasser-Duschen, Im Winter Duschen im Gasthof.

Stellplätze Caravans:

60 Touristenplätze auf einem Wiesengelände direkt am See. Stromanschlüsse an allen Stellplätzen. PKW werden beim Caravan abgestellt.

Stellplätze Reisemobile:

Keine separaten Stellplätze, im Winter stehen Reisemobile auf dem Parkplatz der Gaststätte. Entsorgung für Chemietoiletten möglich.

Preise: Erwachsene zahlen pro Nacht 32 ÖS, Kinder von 6 bis 15 Jahren 16 ÖS. Der Stellplatz für Caravan kostet 35 ÖS, PKW 20 ÖS und Reisemobil 50 ÖS.

2

Gastronomie: Gasthof am Platz.



Einkaufen: Kiosk auf dem Gelände. Im Winter kann im Gasthof eingekauft werden.



Gas: Gasflaschen werden an der Tankstelle in Hallstatt getauscht.



Tiere: Dürfen mitgebracht werden und kosten nichts.



Baden: Im Hallstätter See am Campingplatz. Zum Hallenbad in Bad Ischl sind es 3 Kilometer.

Camping Klausner-Höll

A-4830 Hallstatt, Tel.: 0043-6134/8322.

Lage: Südlich des Hallstatt-Tunnels, im Ortsteil Lahn Richtung Bad Aussee am Ortsende nach rechts abzweigen.

Öffnungszeiten: 1. Mai bis 15. Oktober.

Ruhezeiten: 22 bis 7.30 Uhr und 12 bis 14.30 Uhr.

Sanitär-Ausstattung:

8 Warmwasser-Duschen.



Stellplätze Caravans: 55 Touristenplätze auf ebenem Wiesengelände. PKW werden beim Caravan abgestellt. Stromanschlüsse an allen Stellplätzen.



Stellplätze Reisemobile: Befestigte Stellplätze für Reise-

mobile sind möglich. Entsorgung für Chemie-Toiletten möglich.



Preise: Erwachsene zahlen pro Nacht 40 ÖS, Kinder von 2 - 14 Jahren 20 ÖS. Stellplatz für Caravans 40 ÖS, Reisemobile 55 ÖS, PKW 28 ÖS. ADAC-Vergleichspreis: 168 ÖS.



Gastronomie: Am Platz befindet sich ein Imbiss, ein Restaurant ist 100 Meter entfernt.



Einkaufen: Kiosk auf dem Gelände.



Gas: Gasflaschen können getauscht werden.



Tiere: Erlaubt, 15 ÖS.

Weitere Campingplätze:

Camping am See, A-4831 Obertraun Tel.: 0043-6134/8378 oder 8368.

Geöffnet von 1. Mai bis 31. Oktober.

Camping Bischof, A-8993 Gößl/Grundlsee, Tel.: 0043-3622/8297.

Geöffnet von 1. Mai bis 30. September.

Camping Seiberl, A-8993 Gößl/Grundlsee, Tel.: 0043-3622/8689.

Geöffnet von 1. Mai bis 30. September.

Camping am Dachstein

Freie Stellplätze für Reisemobile

Generell ist in Österreich das Übernachten auf öffentlichen Parkplätzen nicht erlaubt. Mancherorts wird es jedoch toleriert, aber nur für eine Nacht, wie zum Beispiel auf den Parkplätzen am Hallstätter See. Besser ist es jedoch, auf dem Parkplatz eines Gasthofes zu stehen, natürlich nicht, ohne vorher den Wirt um Erlaubnis zu bitten und bei ihm zu speisen. Am sichersten ist die Übernachtung auf einem Campingplatz.

Camping Staudnirt

A-8990 Bad Aussee-Reith, Tel.: 0043-3622/52427.

Lage: Von Bad Aussee 2,5 km Richtung Grundlsee beim Gasthof Staudnirt.

Öffnungszeiten: Ganzjährig geöffnet.

Ruhezeiten: 22 bis 7 Uhr.

Sanitär-Ausstattung:

3 Warmwasser-Duschen/100ÖS.



Campingplatz Gosaumühle in Steeg am Hallstätter See.

Stellplätze Caravans:

40 Touristenplätze in einem Obstgarten zwischen Straße und Wald. PKW werden beim Caravan abgestellt. Stromanschlüsse an allen Stellplätzen.

Stellplätze Reisemobile:

Keine separaten Stellplätze. Im Winter aber stehen Reisemobile auf dem asphaltierten Parkplatz. Bitte vorher anrufen, damit der Platz geräumt wird. Entsorgung für Chemietoiletten möglich.



Preise: Erwachsene zahlen pro Nacht 50 ÖS, Kinder von 6-15 Jahren 30 ÖS. Stellplatz für Caravan mit

PKW oder Reisemobil 50 ÖS. ADAC-Vergleichspreis: 170 ÖS, incl. Kurtaxe.



Gastronomie: Gasthof am Platz.



Einkaufen: Kiosk auf dem Gelände.



Gas: Gasflaschen können im Ort getauscht werden.



Tiere: Erlaubt und kostenlos.



Baden: Kinderschwimmbecken auf dem Campingplatz. Der Grundlsee ist ein Kilometer entfernt.

1



Der Marktplatz in Hallstatt.

Berg- und Skischule Outdoor Leadership in Bad Goisern bietet Kinder-Skikurse auch Schneeschuh- und Tiefschneewanderungen an. Tel.: 0043-6135/6058.



Wandern: Wanderwege von leicht bis ganz schön schwer gibt es viele, und die sind im allgemeinen gut beschildert. Für Wanderanfänger empfiehlt sich zum Beispiel der Ostuferrwanderweg am Hallstätter See, der teils als botanischer Lehrpfad angelegt ist. Etwas anspruchsvoller ist dagegen der Wanderweg von der Bergstation der Predigstuhl-Doppelsesselsbahn bis zur Hütteneckalm. Die Wanderkarte Dachstein-Hallstätter See und den Dachstein-Wanderführer gibt es im Buchhandel und bei den Tourismusverbänden.



Bergsteigen: Kletterer und solche, die es werden wollen, sollten sich ebenfalls der Bergschule Outdoor Leadership anschließen. Bergführer Heli Putz gibt Ausbildungskurse in Fels- und Eisklettern. Canyoning, Sportklettern, Kletterführungen und Bergsteigerreisen stehen ebenfalls auf seinem Programm. Tel.: 0043-6135/6058.



Rafting: Geführte Rafting-Touren auf der Traun können bei Sport-Zopf in Bad Goisern, auch für Anfänger, gebucht werden. Dort werden auch Rafting-Boote und Kajaks verliehen. Tel.: 0043-6135/8254.

berühmten Gräberfeld am Hallstätter Salzberg sind im prähistorischen Museum in Hallstatt ausgestellt. Tradition ist am Dachstein allgegenwärtig. Deshalb hat fast jede Gemeinde ihr eigenes Heimatmuseum, das dem Besucher das Brauchtum der Region näher bringt.



Ausflüge: Ein Ausflug mit dem Gosauer Bummelzug ist ein Erlebnis für die ganze Familie. Während des mehrstündigen Aufenthalts auf den Almen sind Wanderungen und gemütliche Einkehr mit Zither-

2

musik angesagt. Eine Schifffahrt auf dem Hallstätter See wäre ein weiteres Ausflugsziel. Die Fahrt geht ab Hallstatt zur Hängebrücke und zum Ostuferrwanderweg. Abfahrtsort und -zeiten sind bei den Kurverwaltungen zu erfragen.



Wintersport: Ab Obertraun geht's mit der Dachsteinbahn hinauf zum Krippenstein, auf 2109 Meter Höhe. Von da aus führen Sessellifte ins Sommerski-gebiet Hoher Dachstein. Der Predigstuhl-Sessellift in Bad Goisern bringt dort Wintersportler hinauf zu den Schleppliften. Die

Freizeit am Dachstein



Anreise: Von München kommend fährt man auf der BAB 8 nach Salzburg. Am Knoten Salzburg biegt man entweder nördlich auf die A 1 ab und folgt ihr bis Ausfahrt Thalgau. Danach geht's weiter auf der B 158 über St. Gilgen und Bad Ischl zum Hallstätter See. Oder ab Knoten Salzburg südöstlich auf der A 10 bis Ausfahrt Golling und dann auf der B 162 über Abtenau und Ramsau nach Hallstatt. Beide Bundesstraßen haben Steigungen über 8%.



Informationen: Kurverwaltung A-4822 Bad Goisern, Tel.: 0043-6135/8329, Fax: 0043-6135/832974. Fremdenverkehrsverband A-4830 Hallstatt, Tel.: 0043-6134/8208. Dachsteinhöhlen Obertraun, A-4831 Obertraun, Tel. und Fax: 0043-6131/362.



Karten: Empfehlenswert für Wanderer, aber auch Skifahrer oder



Mountain-Biker ist die Kompass-Wanderkarte Nr. 20, Dachstein - Südliches Salzkammergut. Von Marco Polo gibt's die Freizeitkarte, Blatt 39, Salzburger Land - Salzkammergut und den Reiseführer Salzburg - Salzkammergut.



Sehenswürdigkeiten: An erster Stelle in der Reihe der Sehenswürdigkeiten stehen natürlich die Salzbergwerke, und die gibt es reichlich zu besichtigen. Hallstatt hat allerdings noch mehr zu bieten. Sehenswert ist dort die spätgoti-

sche Kath. Pfarrkirche mit Flügelaltären und Fresken aus dem 15. Jh. und die Kalvarienbergkirche, erbaut von 1700 bis 1711. Bad Ischl, die heimliche Hauptstadt während der Donau-Monarchie, hat von ihrem Glanz der Vergangenheit nichts eingebüßt. Führungen durch die Kaiservilla gibt es von Mai bis September. Seit der Steinzeit sind die Höhlen am Dachstein den Menschen bekannt. Wer sie heute sehen möchte, kann dies von Mai bis Oktober tun. Die Rieseneishöhle, sie ist 25 Millionen Jahre alt, und die Mammuthöhle, die längste und tiefste Höhle Österreichs, sind von der Mittelstation der Dachsteinbahn in Obertraun erreichbar. Der Eingang der Koppenbrüllerhöhle liegt am Ortsende von Obertraun in Richtung Bad Aussee.



Museen: Wer sich die Höhlen nicht in natura ansehen möchte, dem sei ein Besuch im Höhlenmuseum in Obertraun empfohlen. Es ist ganzjährig und täglich geöffnet. Die archäologischen Funde aus dem welt-

1

fischähnliches Wirbeltier	Sinn-Spottgedicht	Laubbaum	Zugehörigkeit zu ein. Nation
↳	▼	▼	▼
starkes Brett, Bohle	▶		
↳			6
Gewürz			
Ziege	▶		
Schutz-, Sperrbezirk		Unterliegen im Kampf	
↳		▼	
Frauenkurzname	▶		
österr. Abtei an der Donau	▶	2	
Braun- oder Rotalge	Heldengedicht		
↳	▼		
Park in Wien	▶		
↳			
kochsalzhaltiges Wasser	↗		
Milchschüssel	Caravanhersteller		Heu-, Mistgabel
Schreibwarenartikel	▶		▼
		8	
ein Erdteil		lateinisch: ich	
↳		▼	
deutscher Komponist	▶		
Stadt auf Bornholm	▶		

Zu gewinnen:
14 Tage Camping-Ferien
in Ehrwald, Tirol

	Mitarbeiterin in In- stituten	Keller im Wohn- wagen	Schnul- ler	▼	Bei- stand	römi- scher Kaiser	roter Farb- stoff	Fuge, längl. Vertie- fung	junger Mensch	▼	Mauer- aufbau (Mz.)	Streben, Neigung	Öl- schiff	Frau Lohen- grins	▼
	▶	▼	▼			▼	▼	▼	▼		12	italie- nischer Maler	▶	▼	
fischähn- liches Wirbel- tier	Sinn-, Spott- gedicht	Laub- baum	Zugehö- rigkeit zu ein. Nation	Erhöhung des zul. Gesamt- gewichts	5		frz. Stadt in der Nor- mandie	▶			Rinder- fett	▶			
▶	▼	▼	▼				Wohn- zins		Strom- verSOR- gung	▶		Anzei- gen- auf- geber			
starkes Brett, Bohle	▶					eisen- ähnlich. Schwer- metall	▶				Halte- leiste für Vorzelt	▼			Zug- vorrich- tung am PKW
▶				6 Männer- name	▶			Stromver- sorgung ohne Netz- anschluß	Renn- bahn		Edel- stein- gewicht	▶			
Gewürz						Fluß zum Amazo- nas	Stadt in Solo- thurn		Un- kosten	▶				Ge- birgs- weide	linker Neben- fluß des Neckars
Ziege	▶														
Schutz-, Sperr- bezirk		Unter- liegen im Kampf		Gehweg, Bürger- steig							Streit- macht		Laub- baum	▶	
▶								Nationali- täts-Z. Großbri- tanniens		Frauen- name	▶				Miß- gunst
					3										
Frauen- kurz- name	▶			äußer- ste Armut	▶		Zaun, Reit- hinder- nis	▶					studen- tischer Speise- raum	▶	
österr. Abtei an der Donau	2					Mund- fessel		Gebäck					Frau Jakobs (A.T.)	Absage	▶
Braun- oder Rot- alge	Helden- gedicht			englische Graf- schaft	▶			Besatz, Borte	10	Be- deutung	Glaube, Glaub- bensbe- kenntnis	▶			
▶							großer Mensch	▶					persön- liches Fürwort		amerik. Schrift- stelle- rin
Park in Wien	▶						Moral- begriff		Zeichen für Lithium	▶	Sohn Abrahams	▶			Segel- befehl
▶				herum- basteln	▶						Segel- aus- rüstung	7	Vorder- asiat Araber- fürst	▶	
kochsalz- haltiges Wasser	▶					Talent, Neigung		Eingangs- raum Vorder- asiat						Qual, Schmerz	▶
Milch- schüssel	Caravan- Her- steller		Heu-, Mist- gabel	Gelehrten- sprache						Fluß zum Weißen Meer		Erfindungs- schutz- urkunde	Klein- kraft- rad		
Schreib- waren- artikel	▶					Stadt an der Elbe, westl. v. Dessau		Zeit- ge- schmack		Kurz- hals- giraffe	▶			krater- förmige Senken	Gebäude- teil
ein Erdteil		latei- nisch: ich		Ger- mane	▶							Mittel- losig- keit	▶		11
▶							Ver- wandter	▶					Erb- faktor	Telefonat	▶
deut- scher Kompo- nist	▶			Apostel der Eskimos	▶				Bezah- lung v. Künstlern	▶			früherer türki- scher Titel		
Stadt auf Bornholm	▶						persön- liches Fürwort	▶	Vater der Königs- tochter Europa	▶	13				weib- liches Rind
Lösungs- wort:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Bezah- lung	▶

[illegible]

DIE SONNENSEITE DER ZUGSPITZE

Nur wenige Meter von der Talstation dieses luftigen Verkehrsmittels entfernt liegt das Areal der Ferienanlage Tiroler Zugspitze, ein Komplex aus allerlei Freizeit-Attraktionen mit Campingplatz. Der Name verheißt mehr als nur Campingvergnügen –

Zwei Wochen lang können Sie mit drei weiteren Personen in einem der schönsten Täler Tirols campen, wenn Sie das Kreuzworträtsel richtig lösen und dazu noch ein wenig Losglück haben. Ob Sie nun die warme Jahreszeit wählen oder eher winterliche Aktivitäten schätzen – die Region Ehrwald bietet zwischen Wettersteingebirge und Mieminger Gruppe Wanderwege und -reviere für beschauliche Touren und für stramme Marschierer.

Im Winter sorgen in der Umgebung des Campingplatzes zwei Gondelbahnen, sieben Sesselbahnen, dazu zwei Vierersessel- und sechs Doppelsesselbahnen für den Transport auf die Pisten. Schlepplifte gibt es sogar 37 an der Zahl.

Noch mehr Information gibt's bei: Ferienanlage Tiroler Zugspitze, A-6632 Ehrwald, Tel.: aus Deutschland 0043/5673/2254-0, Fax: 0043/5673/2309-51.

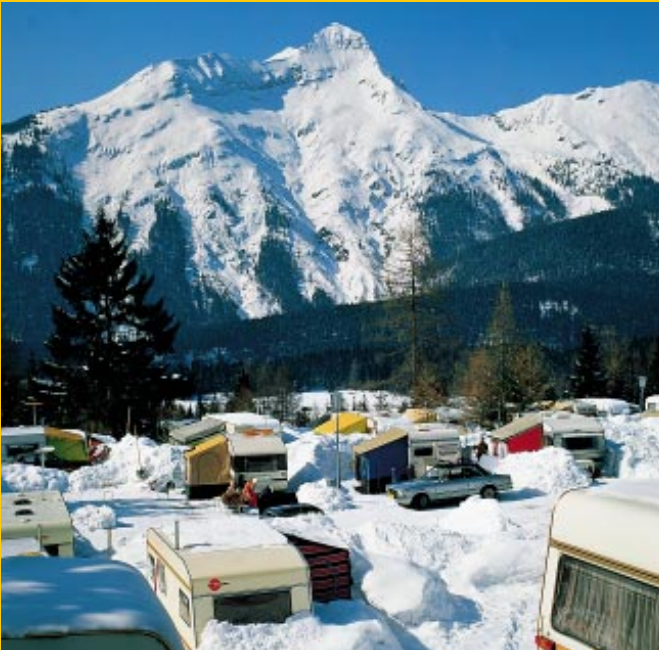
Die Lösung des Preisrätsels in Ausgabe 12/95 lautete: Umluftheizung. Gewonnen hat Michael Würzburger aus Emmendingen. Glückwunsch!

Unter allen Einsendern wird ein 14tägiger Aufenthalt mit dem eigenen Freizeitfahrzeug im Tiroler Zugspitzcamp Ehrwald verlost. Die farbigen Felder im Rätsel ergeben das Lösungswort. Schicken Sie bitte nur dieses Wort auf einer frankierten Postkarte an: CDS Verlag, „Rätsel“, Postwiesenstraße 5 A, 70327 Stuttgart.

Einsendeschluß:
5. Januar 1995!

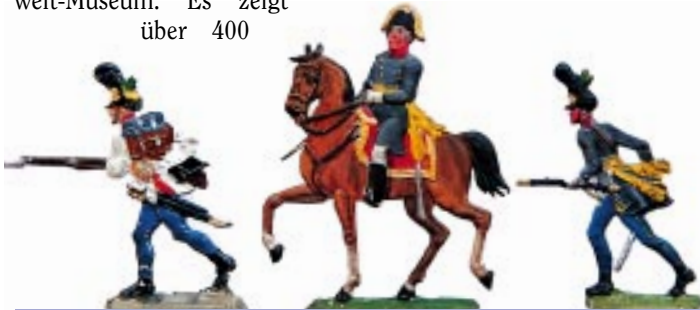
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Der Gewinner wird benachrichtigt und sein Name in Heft 2/96 veröffentlicht.

**Idealer Startplatz
zu Berg- und
Skitouren durchs
Tiroler Zugspitz-
gebiet ist der
Campingplatz
Ehrwald. Hier
können die
Gewinner des
Preisrätsels
Ferien
machen.**



Spielzeug-Dorado

In der oberösterreichischen Gemeinde Wels befindet sich das bekannte Welser Puppenwelt-Museum. Es zeigt über 400



KURZ & KNAPP

Puppen, 200 Teddybären, Puppenstuben und Kaufläden aus der Zeit von 1800 bis 1950. Bis zum 18. Februar 1996 ist außerdem die Sonderschau „Ulan, Dragoner, Kürassier – Historische Zinnsoldaten“ zu bewundern. Dabei handelt es sich um über 2.000 alte, liebevoll und originalgetreu bemalte Zinnsoldaten aus mehreren Ländern. Infos: Tel.: 0043/7242/44631.

Norwegen mit Spikes

Norwegen-Fahrer haben jetzt doppelten Grund zur Freude: Zum einen liegt der neue Fahrplan der norwegischen Reederei Color Line mit den Verbindungen Kiel-Oslo, Hirtshals-Kristiansand-Oslo und Newcastle-Stavanger-Bergen vor. Dazu bietet die Reederei zusammen mit der Firma Viking Dekk deutschen Fahrzeughalter die Vermietung von Spikesreifen an. Im Winterhalbjahr sind die in Norwegen nur wärmstens zu empfehlen. Reserviert wird in Kiel, am Kai in Oslo wird ummontiert und gelagert. Preis pro Woche: rund 170 Mark. Info: Color Line, Postfach 2646, 24025 Kiel, Tel.: 0431/ 974110, Fax: 9741122.

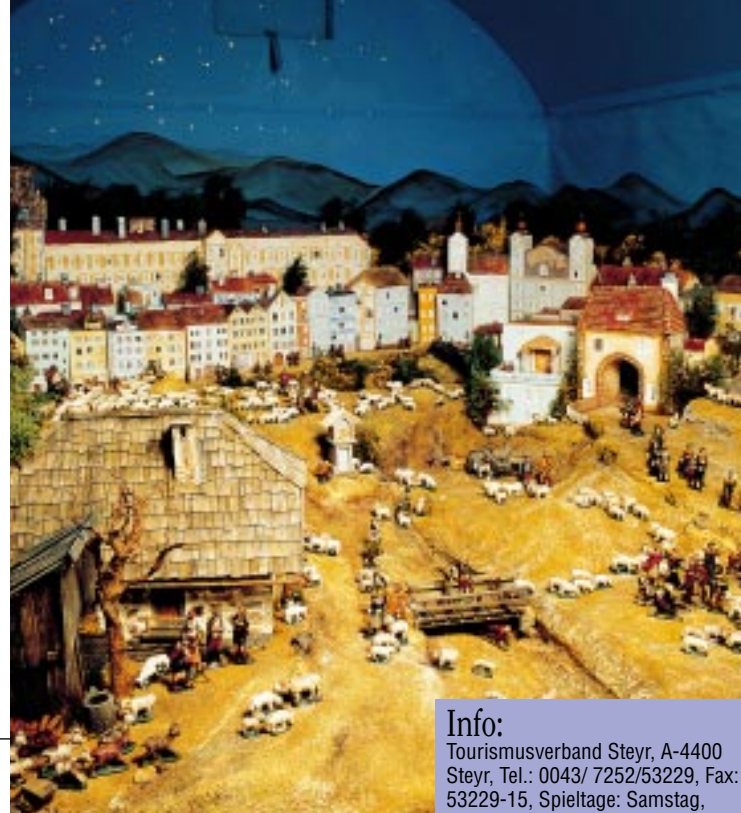
Prächtig: Die „Waggonkrippe“ ist eine der größten Krippen der Welt.

Oberösterreich ist die Hochburg der Krippen-Bauer.

Christkindl in Steyr

KRIPPEN VOLKSTÜMLICH

Eine Krippen-Hochburg bildet die mittelalterliche Stadt Steyr in Oberösterreich. Noch bis zum 6. Januar können sich Besucher dort auf eine weihnachtliche Tour begeben und dabei insgesamt neun Krippen-Stationen der Region Steyr-Garsten-Christkindl besuchen. Dabei zählt die Pöttmesser Krippe mit 778 Figuren und zwölf Metern Länge zu den größten der Welt. Zu bestaunen ist auch das „Steyrer Kripperl“, das einzige noch bespielte Stabpuppen-Krippentheater im deutschsprachigen Raum. In der einstündigen Aufführung geht es volkstümlich und turbulent zu.



Info:

Tourismusverband Steyr, A-4400 Steyr, Tel.: 0043/ 7252/53229, Fax: 53229-15, Spieltage: Samstag, sonn- und feiertags um 14 Uhr, 15.15 Uhr und 16.30 Uhr.

Übernachtungstip:

Laut Tourismusverband ist auf dem zentral gelegenen Parkplatz in der Sepp-Stöger-Straße, direkt am Schloßpark, das einmalige Übernachten erlaubt.

Freestyle-Festival in Kirchberg/Tirol

AKROBATEN AUF SKIERN

Wer gern tollkühne Skifahrer auf ihren schnellen Brettern bewundern will, sollte sich in diesem Winter in Kirchberg, Tirol, einfinden. Der österreichische Skiort ist vom 1. bis 4. Februar 1996 Austragungsort des internationalen Ski-Freestyle-Weltcups und wird zum Mekka aller Freunde dieses mittlerweile olympisch gewordenen spektakulären Wintersports. So stehen aufsehenerregende



Sprung-, Buckelpisten- und Ballett-Wettbewerbe mit allen Top-Stars auf dem Programm. Nach den kühnen Sprüngen, Schrauben und Salti wird eine farbenfrohe Weltcup-Party gefeiert. Das Finale im Springen wird erstmals in der Weltcup-Geschichte bei Flutlicht ausgetragen. Schon am 30. Dezember zeigen die Freestyle-Akrobaten in Kirchberg eine spektakuläre Nachtshow.

TOURISTIK TIPS

Info:

Tourismusverband Kirchberg, A-6365 Kirchberg/Tirol, Tel.: 0043/5357/2309, Fax: 3732.

Übernachtungstip:

Vier Kilometer von Kirchberg entfernt liegt der Camping Schwarzsee, A-6370 Kitzbühel, ganzjährig geöffnet, Tel.: 0043/356/ 2806, Fax: 447930;

Anfahrt: Von Kitzbühel zwei Kilometer auf der B 170 Richtung Wörgl, dann rechts, beschildert.

Camping Brixen, A-6364 Brixen, ganzjährig geöffnet, Tel.: 0043/5334/8113, Fax: 8373; im Ort beschildert.

Teemuseum Norden

LIEBER TEE

Im ostfriesischen Teemuseum in Norden findet der Besucher die Wurzeln der langen norddeutschen Tee-Tradition. Über Geschichte, Anbau- und Zubereitungsformen dieses Getränks informiert eine ausführliche und sehenswerte Ausstellung des Teemuseums im Norden. Schließlich wird in dem Land zwischen Meer und Moor das Teetrinken besonders kultiviert: Der Pro-

Kopf-Verbrauch von schwarzem Tee liegt zwischen Wilhelmshaven und Emden deutlich höher als andernorts. Selbst als im zweiten Weltkrieg die Lebensmittel rationiert wurden, bekamen die Ostfriesen ihre Sonderzuteilung Tee. Diese Vorliebe soll noch auf die Französische Revolution zurückgehen, von der die Ostfriesen ein Überbleibsel hinübertrugen: lieber Tee.



Info:

Ostfriesisches Teemuseum, Westerstraße 1, 26492 Norden, Tel.: 04931/12100 oder 12892 bei Frau Backer, im Winter unbedingt vorher anmelden, da sonst geschlossen. Eintrittspreise: 3,50 Mark für Erwachsene, Kinder erhalten ermäßigten Eintritt.

Übernachtungstip:

Campingplatz Neuharlingersiel, 26427 Neuharlingersiel, ganzjährig geöffnet, Tel.: 04974/712, Fax: 495.

Anfahrt: Das Teemuseum befindet sich im westlichen Ortsbereich, beschildert.

Bücher

Spaß für Leseratten

Wenn es draußen stürmt und schneit, gibt es fast nichts Schöneres, als sich mit einem dicken Stapel Reisebücher der nächsten Urlaubsfahrt entgegenzusehen. Hier eine kleine Auswahl.

Südfrankreich pur

Auf nicht alltäglichen Routen lassen Michael und Ruth Fichtner den Leser Land und Leute entdecken. Auf 152 Seiten liefern sie detaillierte Beschreibungen der Landstriche und Dörfer in Südfrankreich.

Nur schwerlich allerdings gelingt es den Autoren an mancher Stelle, den Reiz eines Urlaubs im Reisemobil zu vermitteln. So lautet überraschend die Erkenntnis im Kapitel „Kräutergarten des Südens“: Immer, wenn „ich durch die Provence fahre, fühle ich mich unter dem aufragenden Alkoven des Wohnmobils nicht mehr wohl.“ Vielleicht sollten sie aufs Motorrad umsteigen? Außerdem findet der Leser keinerlei Hinweise auf die äußerst leckeren regionalen Gerichte, die er sich auf keinen Fall entgehen lassen sollte.

Michael Schweres-Fichtner und Ruth Fichtner: Mit dem Wohnmobil durch Südfrankreich, Drei Brunnen Verlag, Stuttgart, 1995, 152 Seiten, zahlreiche Farb- und Schwarz-Weiß-Fotos, 39,80 Mark.

Nordlicht

Norwegen, Europas nördlichstes Reiseland, erfährt der Autor Werner K. Lahmann zwar auf weitgehend bekannten Wegen. Er bewahrt aber einen Blick für die verborgenen Kleinigkeiten am Wegesrand. Neben dem Trip im eigenen

Fahrzeug bietet sein 152 Seiten starkes Buch handfeste Informationen, wie vor Ort ein Reisemobil gemietet werden kann. Dazu nennt es Preise und verrät, wie sich von zu Hause aus die Fahrt reservieren läßt. Praxisnah sind ebenfalls die Fährverbindungen sowie die Stellplatztips.

Werner K. Lahmann: Mit dem Wohnmobil durch Norwegen, Drei Brunnen Verlag, Stuttgart, 1995, 152 Seiten, 39,80 Mark.

Weltstadt Berlin

Ausgezeichnet ist es dem Autorenteam gelungen, dem Leser Appetit auf die facettenreiche Metropole zu machen. Nach einem ausführlichen Einstieg in die Geschichte der Stadt erhält der Leser gründlichen Einblick in die unterschiedlichsten Bezirke Berlins. Zwar liefern die abgebildeten Stadtteilpläne einen groben Überblick, für die exakte Tourenplanung aber sind detailliertere und vor allem übersichtlichere Pläne nötig. Bis auf den Geschichtsteil ist das 327seitige Werk durchgehend farbig bebildert. Erfreulicherweise zeigen die Fotos die verschiedensten Typen, lebenslustige Menschen, die der Stadt ein eigenes Flair verleihen.

Wieland Giebel (Hrsg.): Berlin, APA Publications, Berlin, 1995, 327 Seiten, 44,80 Mark.

Inseln pur

Die Nordfriesischen und Ostfriesischen Inseln haben es dem Autor Roland Hanewald angetan. Dem gebürtigen Cuxhavener gelingt es in seinen zwei Büchern, dem Leser die faszinierende Inselwelt der deutschen Nordseeküste zu erschließen. Die Einteilung in einzelne Register erleichtert dem Leser vor Ort, die passenden Punkte zu finden. So gut diese Informationen sind, so schlecht sind allerdings die ohnehin wenigen Schwarz-Weiß-Fotos.

Roland Hanewald: Nordfriesische Inseln, Ostfriesische Inseln, Reise Know-How Verlag, Bielefeld, 1995, je 288 Seiten, 19,80 Mark.

Viel Wasser

Wasserwandern in Mecklenburg und Brandenburg steht bei den Autoren Horst Herbert Herm und Rainer Höh ganz oben auf der Beliebtheitskala. Ideal für Reisemobilisten, beschreiben sie auf 288 Seiten kurze Tagestouren und mehrtägige Routen in diesem Naturparadies. Sie erklären Ausflüge per Boot, die sich auf den Gewässern der Mecklenburgischen Seenplatte und des Müritz-Nationalparks besonders für Anfänger oder Familien mit Kindern anbieten.

Herm/Höh: Wasserwandern Mecklenburg Brandenburg, Reise Know-How Verlag, Bielefeld 1995, 288 Seiten, 19,80 Mark.



Wer sich in Frankfurt für Hymer-Mobile interessiert, kann – wenn er den Händler Herbert Rutenkolk besucht – gleich noch ein wenig USA-Luft schnuppern.

Unter einen Hut gebracht

Eigentlich triebe er sich ja am liebsten 10.000 Kilometer weiter westlich herum: „Eine große Ranch, das wär’s.“ Weil aber für einen Deutschen, selbst wenn er seine berufliche Laufbahn als Landwirt begann, eine Länderei im ehemals Wilden Westen der USA meist nur Wunschtraum bleibt, pflegt Herbert Rutenkolk den für ihn zweitschönsten Beruf der Welt –

er verkauft Reisemobile. Und lebt ansonsten, wo es nur geht, die Sitten seiner Wunschheimat. Des Reisemobilhändlers Sehnsucht bemerkt deshalb schon, wer sein Betriebsgelände in Frankfurt betritt. Der stattliche Herr mit Lederweste und breitkrempigem Stetson, der hier wie die hessische Version von Pa Cartwright statt Longhorns und Mustangs stolz seine

Hymer-Mobile inspiziert, ist Chef im Corral. Aber nicht nur modisch hat sich der 55jährige für US-Bräuche entschieden: „Wer bei Rutenkolk kauft, sucht keine Konventionen. Großen Abstand und feine Umgangsformen pflegen wir nicht – ich bin mit den meisten Kunden nach fünf Minuten per du.“

Rutenkolk steht damit für eine Händlerschar, die versucht, ihren Kunden auch während des Reisemobilkaufs die Nestwärme des fahrenden Volks zu bieten. Mit weitausholenden Handbewegungen – seine Gesprächspartner könnten versucht sein, sie texanisch zu nennen – begleitet der Hymer-Händler sein Credo: „Meine Kollegen, die ständig über Ar-

beitsüberlastung klagen, kann ich nur bedauern. Wer als Händler den überarbeiteten Manager spielt und behauptet, keine Zeit zu haben, mit einem Interessenten im Mobil wegzufahren, ist für die Kundschaft nicht glaubwürdig.“

Wenn diese These stimmt, kann man Herbert Rutenkolk alles abkaufen. Der Mann mit Stetson reist gerne, häufig und

daraus gemacht, wer als erster potentielle Kunden auf dem Firmengelände entdeckt. Denn sobald auch nur ein Interessent den Hof betritt und seinen Blick über die Parade der Mobile schweifen lässt, unterbricht das Ehepaar jede Tätigkeit, springt auf und geht an den Mann. Auch das die amerikanische Art – kein Kunde darf länger als eine Minute alleine bleiben.

Wer nun allerdings daraus schließen wollte, an der Friedberger Landstraße in Frankfurt würden – die mittlerweile leerstehenden US-Baracks liegen nahe – Reisemobile mit der Nonchalance und Beliebigkeit verkauft, wie sie US-Gebrauchtwagenhändlern zu eigen ist, irrt. Seinen Betrieb als Bonanza mit Goldgräber-Mentalität zu führen, ist seine Sache nicht: „Auf Rabatte bis zur Schmerzgrenze lege ich keinen Wert. Wenn ein Kunde das erwartet, muß ich ihn eben ziehen lassen.“ Sichtbarster Unterschied zum Allerlei mancher Mobil-Händler aber: Im Neufahrzeugpark der Rutenkols stehen ausschließlich Hymer-Mobile. Punktum. Für den Firmenchef eine klare Entscheidung: „Wenn Sie zu Merce- ▶

Den Trabi als Spaßauto, den Stetson als Lifestyle-Symbol und Frau Ulrike samt Sohn Götz (Bild unten) als tatkräftige Unterstützung – Herbert Rutenkolk setzt auf Reisemobilhandel zum Anfassen.

beitsüberlastung klagen, kann ich nur bedauern. Wer als Händler den überarbeiteten Manager spielt und behauptet, keine Zeit zu haben, mit einem Interessenten im Mobil wegzufahren, ist für die Kundschaft nicht glaubwürdig.“

Wenn diese These stimmt, kann man Herbert Rutenkolk alles abkaufen. Der Mann mit Stetson reist gerne, häufig und



Foto: Wolfgang Falk

Händlerportrait

des gehen, wollen Sie nicht auch noch einen VW, einen Ford und einen Renault sehen. Wir zeigen auf unserem 8.000 Quadratmeter großen Firmengelände rund 20 verschiedene Hymer-Modelle, und unsere Kunden können sicher sein, daß, weil wir nur ein Fabrikat führen, die Ersatzteil-Vorhaltung klappt.“ Rutenkolk weiß aus Erfahrung, daß er sich auf die Treue seiner Kunden verlassen kann: „Wir haben schon fast alle wichtigen deutschen Marken verkauft. Unsere Kunden haben noch alle Wechsel mitgemacht.“

Das wird wohl – der Besucher glaubt es – am familiären und immer ein wenig unkonventionellen Stil liegen, den besonders Amerika-Fan Herbert Rutenkolk walten läßt. Fachlich indes streben das Ehepaar und seine sieben Mitarbeiter nach deutscher Wertarbeit: Für den Fahrzeug-Check verfügt der Betrieb über einen Bremsenprüfstand, Grube und Hebebühne ermöglichen auch komplexe Reparaturen, selbst drastische Aufbauschäden biegt der Frankfurter Händler mit seiner großen Wandpresse wieder gerade.

Fahrzeugtechnik ist für den Stetson-Träger eben nicht nur unumgänglicher Teil seiner Arbeit. Rutenkolk, als Landwirt ins Berufsleben gestartet, sattelte schnell um auf den Verkauf von Landmaschinen. Und die Liebe zu großvolumigen Nutzfahrzeug-Motoren ist ihm geblieben. Sie begann mit seinem ersten selbstgefertigten Reisemobil im Jahr 1974, dem er ein Triebwerk implantierte, das er einem Mähdrescher der Marke John Deere ausgebaut hatte. Bis nach Marokko und wieder zurück trug ihn und seine Frau das Gefährt. Die Zeiten waren

Diversifikation: Campingplatz als Ergänzung des Firmenprogramms.



Konzentration: Im Neufahrzeugpark stehen nur Hymer-Mobile. So lasse sich besonders intensiver Werkstatt-Service und gesicherte Ersatzteilversorgung betreiben, erläuterten die Rutenkolks RM-Redakteur Axel H. Lockau (rechts).

eben anders. „Damals waren wir doch alle ein wenig Hippies“, erinnert sich seine Frau.

Mittlerweile sind beide seßhafter geworden. Vielleicht haben sie sich vor fünf Jahren auch deshalb zugelegt, was noch lange nicht jeder Reisemobilhändler sein eigen nennen kann: einen ganzen Campingplatz. Rund 70 Kilometer vom Frankfurter Firmensitz entfernt offeriert in der Wetterau der Caravanpark Laubach 450 Stellplätze auf elf Hektar, nicht nur für Wochenend-Camper.

Solche Aktivitäten gehören für die Rutenkolks zum Programm. Wer in seiner freien Zeit fast ausschließlich im Mobil

unterwegs ist, der weiß, was Reisemobilfahrer bewegt. Deshalb haben Rutenkolks im vergangenen Wahlkampf um den Magistrat der Stadt Frankfurt die schließlich siegrei-



che Bürgermeisterkandidatin Petra Roth mit einem Kampagnen-Reisemobil unterstützt, deshalb sitzt der hessische Cowboy brav im Wirtschaftsbeirat der Mainmetropole. Dort will er der Verwaltung und den Kommunalpolitikern nicht nur die Interessen des mittelständischen Unternehmertums nahebringen, er möchte Frankfurt auch reisemobilfreundlicher gestalten.

Bis dahin allerdings kann noch einige Zeit vergehen. Deshalb übt sich jetzt schon der Sohn der Familie im Metier. Götz Rutenkolk studiert Betriebswirtschaft – und das zielgerichtet: Duales System nennt sich der Studiengang, nach dem der 20jährige jeweils drei Monate lang Seminare und Vorlesungen besucht, um dann die selbe Zeit in der Verwaltung von Vaters Partner Hymer in

Bad Waldsee zu arbeiten. Wenn er seine Lehrjahre beendet hat, will und soll er in die Führung des väterlichen Frankfurter Betriebs hineinwachsen.

Und dann, so glaubt Boss Herbert Rutenkolk, dann ist seine Stunde gekommen. Sobald sein Sohn nämlich praxisfit genug ist, will er das Ränzlein schnüren: „Wenn der morgen früh fertig ist, bin ich heute abend weg.“

Sollte Herbert Rutenkolk diese Ankündigung wahr machen, sollte er sich von seinem Reisemobil-Handel tatsächlich trennen können, dann ist klar, wohin die Reise geht: nach Dallas, Texas. Dort steht sein Zweitmobil, ein mächtiger Fleetwood. Und dort kann er dann auch endlich jeden Mitmenschen duzen, ob der nun ebenfalls einen Stetson trägt oder nicht.

Axel H. Lockau



Tischdesign

Partnerlook

Reisemobilisten, die Gardinen, Tische und Schränke im gleichen Dekor bevorzugen, finden in dem hochdruck-laminierten Material HPL einen neuen Werkstoff. Die so bezeichneten Schichtstoffplatten bieten die Möglichkeit, die Muster von Tischen und Schränken dem umgebenden Design vollkommen anzugleichen. Diese in Crashtests entwickelten splitterfreien Kunststoffplatten bieten angeblich optimalen Oberflächenschutz. Das Material eignet sich auch für Naßräume. Eine beschichtete Standardplatte kostet pro Quadratmeter 25 Mark.



Alles gleich: Tische, Schränke und Gardinen im Einheits-Design.

Doppelt hält besser

Stop dem Autoklau: Auch Reisemobile können vor Lang-fingern geschützt werden.

Für 490 Mark offeriert die Firma Sherlock ein umfangreiches Sicherheitssystem: Gleich in zweifacher Hinsicht soll der Diebstahl-Schutzbrief Autodieben das Handwerk legen.

Zubehör

Zum einen wird das Reisemobil oder der Pkw an mindestens 40 Stellen markiert. Motorblock, Karosserie und Fenster-scheiben: Die Sicherung ist nach außen hin sichtbar. Diese Buchstaben- und Ziffernkombination wird per EDV bei Sherlock und einer Dekra-Datenbank gespeichert. Zugriff darauf haben ausschließlich Polizei, Zoll und Versicherungen. Sollte das Fahrzeug dennoch gestohlen werden, ist aufgrund des Codes eine weltweite Fahndung möglich. Der eigentliche Clou für den Kunden aber ist ein mit die-

sem Sicherungssystem verbundener Schutzbrief: Im Falle eines Diebstahls erhält der Versicherte die Differenz zwischen Neu- und Zeitwert des gestohlenen Fahrzeugs. Zudem hat er Anspruch auf maximal 30 Tage Mietwagen sowie Rückfahrt vom Ort des Diebstahls per Bahn oder Flugzeug. Eingeschlossen sind ferner Fahrzeug-Rückholung sowie Reisekosten-Vorschuß. Gegenwärtig verhandelt die Firma Sherlock noch mit einigen Versicherern. Sie strebt Prämienrabatte an, ähnlich denen, die dem Versicherten bereits beim Einbau von Wegfahr-sperren gewährt werden. Der Verband der Schadensversicherer (VDS) ist jedoch nicht bereit, dem Versicherten eine solche Investition zu honorieren: Peter Gauly, Pressesprecher des VDS, sagt: „Wir unterstützen nur Sy-

Entkeimung

Wasser marsch

Volle Pulle: keimfreies Wasser garantiert.

Ein Mittel, Trinkwasser nitratfrei zu entkeimen, hat die Firma Dr. Keddo Biochemische Produkte unter dem Namen Mikrosept entwickelt. Die in einer UV-undurchlässigen Flasche enthaltene Flüssigkeit wird mit einer Pipette in die Frischwasser-Öffnung dosiert. Ist die Flasche leer, füllt sie der Händler für drei Viertel des Preises nach. 100 Milliliter reichen aus, um 1.000 Liter Wasser zu entkeimen. Die Flasche kostet 16,20 Mark.



Geschützt vor Dieben: Ein markiertes Fahrzeug. Die Firma Sherlock bietet ein Sicherungssystem, bei dem mindestens 40 Stellen am Fahrzeug gekennzeichnet werden.



steme, die einen hundertprozentigen Diebstahlschutz gewähren, und nicht erst eingreifen, wenn das Kind bereits in den Brunnen gefallen ist.“

Faltbare Ferngläser

Leichtgewicht

Mit der Kompaktklasse Rocky bietet Steiner Optik Ferngläser im Pocketformat an. Das zusammenklappbare Rocky 8x24 wiegt 250 Gramm und bietet ergonomisch geformte Augenmuscheln sowie vertiefte Daumenmulden. Das vollgum-

miarmierte Glas ist laut Hersteller staub- und spritzwasserdicht. Ein Dioptrienausgleich paßt die Schärfe an unterschiedliche Sehstärken an. Der Hersteller bietet zehn Jahre Garantie. Unverbindliche Preisempfehlung: Rocky 8x24 kostet 399,00 Mark, Rocky 10x28 und Rocky 12x28 je 499,00 Mark.



Sorgt für guten Durchblick: Steiner Rocky.

Freizeitsessel

Design jung

Die französische Firma Lafuma stellt für die kommende Saison eine umfangreiche Kollektion von Freizeitsesseln und -stühlen vor. Typisch für Lafuma sind das moderne Design, UV-beständige Baumwollbezüge (zwei Jahre Garantie) sowie hochwertiges Aluminium- oder Stahlrohr. Die Freizeitmöbel gibt es im Fachhandel für unterschiedliche Preise je nach Größe. Die Sessel kosten zwischen 69 und 99,90 Mark.



Ruhe sanft: fröhliches Design bei Freizeitmöbeln.

Ewig jung: der Sessel-Klassiker Pop Up.



Zubehör



Gut verstaut: die Tasche Nautic für den Fotofreak.

Solartechnik

Sonnige Zeiten



Flexible Solarmodule aus Folie liefert die Firma Webasto Systemkomponenten. Ideal für die gewölbten Dachflächen von Reisemobilen und Caravans sind die Solarfolien mit einer Stärke von 3 Millimetern. Die Firma verspricht eine kinderleichte Montage: Die Solarmodule werden einfach auf dem Dach verklebt. Das einzelne Modul mißt 690 x 690 Millime-

ter und liefert eine Leistung von 50 Watt. Ein Regler von drei Ampere begrenzt den Stromfluß, wenn die Batterie auf volle Kapazität gebracht ist. Empfehlener Preis pro Modul: 998 Mark.

Wasserdichte Tasche

Ganz dicht

Die Firma Cullmann hält mit ihrer Serie Nautic Foto- und Videotaschen bereit, die völlig staub- und wasserdicht sein sollen. Das verwendete Material gilt durch ein spezielles Schweißverfahren als absolut reißfest. Der Hüftgurt verspricht optimale Bewegungsfreiheit. Lieferbar in Schwarz und Blau, kosten die Taschen je nach Größe im Fachhandel zwischen 89 und 229 Mark.



Herzensangelegenheit

Ein Reisemobil-Händler stellt sein komfortabel ausgestattetes, als Individualausbau gefertigtes Integrierten-Schnäppchen vor.

Bernhard Moser, 30, leitet gemeinsam mit seinem Vater Alois, 63, und seiner Mutter Hildegard, 57, die Moser Wohnwagen- und Reisemobile GmbH in Mainz. Dabei hatte der gelernte Karosseriebau-Meister, Fahrzeugtechniker und Handelsfachwirt von Kindesbeinen

„Suchen Sie einen komfortablen und höchst individuellen Integrierten? Dann können wir Ihnen genau das richtige bieten. Nach knapp fünf Jahren Nutzung und 53.000 gefahrenen Kilometern gab ein Neuwagen-Kunde sein 6,5 Meter langes Multi-Mobil auf DB 711 D bei uns in Zahlung.

Durch seinen Grundriß, der aus einer hinter dem Fahrersitz installierten Längssitzbank mit davor plazierte, frei stehendem Tisch, gegenüber gelagerter Längsküche, sich daran anschließend, längs eingebautem Einzelbett und Heck-Bad besteht, eignet sich das Multi-Mobil für das alleinreisende Paar. Dazu geben wir diesem Schnäppchen reichlich Sonderausstattung mit auf den zwei-

Die Daten des Multi-Mobil 711 D: Erstzulassung: Januar 1989, Fahrleistung: 53.000 Kilometer, Motor: 3,9-Liter-Diesel mit 85 kW (115 PS), Verbrauch: 15 Liter, Chassis: Mercedes Benz 711 D, zulässiges Gesamtgewicht: 4.600 Kilogramm, Länge: 6,50 Meter, zwei Schlafplätze, Ausstattung und Extras: Sitz-Badewanne, Alde-Warmwasser-Heizung, Ceran-Kochfeld, Motorradträger, Alarmanlage, Solar- und Satellitenanlage, Sonnenmarkise, Radio-Cassettenspieler, 120 Liter Fäkalientank, 300 Liter Diesel, 220 Liter Frischwasser, 120 Liter Abwasser, 116 Liter Gas.

ten mobilen Lebensweg. So gehören beispielsweise die geräumige Sitzbadewanne im großen Bad, die Alde-Warmwasser-Heizung, ein Ceran-Kochfeld und ein robuster Motorradträger genauso zum Inventar, wie eine Alarmanlage, 116 Liter-Gastank, 300 Liter Dieseltank, 220-Liter-Frischwassertank, 120-Liter-Abwassertank, 120-Liter-Fäkalientank, Porzellan-WC, Solar- und Satellitenanlage, Sonnenmarkise sowie Radio-Cassetten-Deck mit Lautsprecherboxen.

Was dieser Integrierte bei derlei Ausstattung kostet?

Vermiet-Ausstellung

Wer sich mit dem Gedanken trägt, im nächsten Jahr mit einem Miet-Mobil loszuziehen, sollte sich schon mal das Wochenende vom 13. auf den 14. Januar vormerken. Dann veranstaltet die Firma MS Reisemobile in 48161 Münster ihre große Vermiet-Ausstellung. Interessenten können sich dann bei Kaffee oder Glühwein ihr Hymer-Urlaubsmobil aussuchen und dabei noch in den Genuß des Frühbucherrabatts kommen. Weitere Infos erteilt Frau Braun, Tel.: 0251/719966.

Neue Anschrift

Der Kastenwagen-Ausbauer Cicada firmiert unter neuer Anschrift. Aktuelle Adresse: Am Moosfeld 19, 81829 München, Tel.: 089/427235-0, Fax: 089/427235-35.

Meldungen

Neuer Händler

Der amerikanische Reisemobilhersteller Winnebago baut sein deutsches Händlernetz weiter aus. Neu dabei: Das Autohaus & Van Center Schüttler in 34497 Korbach. Das hessische Handelshaus, das bislang ausschließlich Pkw der Marken Nissan, Chrysler und Daihatsu im Programm hatte, führt in Zukunft auch Winnebago Neu- und Gebrauchtfahrzeuge. Anschrift: Am Hauptbahnhof 13, Tel.: 05361/2005, Fax: 05631/4565.

53.000 Mark! Haben Sie Interesse? Dann vereinbaren Sie doch einen Termin mit uns. Rufen Sie uns einfach an. Unsere Adresse lautet: Moser Wohnwagen und Reisemobile GmbH, Curiestraße 24, 55129 Mainz, Tel.: 06131/959580, Fax: 06131/9595888."

Schnäppchen

an die Gelegenheit, das Caravanning-Handwerk in dem mittlerweile über 36 Jahre alten Traditionsunternehmen von der Pike auf zu lernen. Neben Hymer-Neufahrzeugen vertreiben Mosers auch Gebrauchte aller Marken. Außerdem steht der Kundenschaft eine Vermietflotte von insgesamt zwölf Hymer-Reisemobilen zur Verfügung.

Runde Sache:
Auch bei Eis
und Schnee
richtig bereift.



Gut besohlt

Lohnt es sich überhaupt, Winterreifen für das Reisemobil zu kaufen?

Ein Satz Winterreifen kostet viel Geld. Reisemobilisten scheuen deshalb häufig eine solche Ausgabe. Bei der ersten Ausfahrt mit Sommerreifen in den Schnee aber gerät das Reisemobil schnell in kritische Situationen: Das Anfahren am Berg wird zur eiskalten Nervenprobe, auf glatter Fahrbahn gibt es die erste unfreiwillige Rutschpartie. Sogar Ganzjahresreifen gewährleisten nicht immer eine gute Spurtreue. Für den auch im Winter unternehmungslustigen Reisemobilisten gibt es also gute Argumente, Winterreifen zu kaufen.

- M(atsch) + S(chnee)-Reifen haben gegenüber Sommerreifen ein deutlich tieferes Profil.

- Zusätzliche Lamellen bieten zusätzliche Angriffskanten auf gefrorener und verschneiter Fahrbahn.

- Die in Winterreifen verwendete Gummimischung ist deutlich weicher als bei Ganzjahrespneus. Sie steigert die Traktion und gewährleistet spürbar bessere Bremsseigenschaften.

- Spezielle thermoelastische Mischungen garantieren Griffigkeit auch bei Minusgraden.

Soll das Fahrzeug auch im Winter genutzt werden, ist es ratsam, mit dem Reifenwechsel nicht erst bis zum plötzlich einsetzenden Schneefall zu warten. Bereits vor der ersten unfreiwilligen Rutschpartie sollte der Reisemobilist sein Fahrzeug möglichst mit vier Winterreifen bestücken. Mit nur zwei Pneus, etwa auf der Antriebsachse, ist das Lenkverhalten in kritischen Situationen nämlich deutlich schlechter.

Beim Reifenkauf sollten Sie unbedingt auf die Tragfähigkeit achten. Sie ist auf dem Reifen mit LI (Load-Index) und PR (Ply Rating) gekennzeichnet. Wenn Sie sich beim Kauf von Reifen für leichte Nutzfahrzeuge (C-Reifen, Commercialklasse) oder in der Karkasse verstärkte Reifen der obengenannten Reinforced-Kategorie mit erhöhter Tragfähigkeit entscheiden, fahren Sie automatisch auf der sicheren Seite.

Den Luftdruck sollten Sie gegenüber der Sommerbereifung um 0,2 bar erhöhen, da die Reifen mit weniger Druck auf verschneiter Fahrbahn schlechter greifen und sich schneller abnutzen. Kontrollieren Sie unbedingt nach einer längeren Nutzung der Winterpneus die noch vorhandene Profiltiefe: Mißt sie weniger als vier Millimeter, so ist der sichere Griff im Matsch nicht mehr gewährleistet.

Durch die weichere Gummimischung erwärmt sich der Winterreifen während der Fahrt stärker als der Sommerpneu. Das führt zu verstärktem Abrieb. Deshalb ist es durchaus sinnvoll, bei den ersten Frühlingsstrahlen die Sommerreifen wieder zu montieren.

sas

Winterputz

Mit ein paar Handgriffen bringen Sie Ihr Vorzelt heil über den Winter.

Sommer ade:
Vor dem Abbau
des Zeltes sollte
es gründlich ge-
reinigt werden.

Vor der alljährlichen Winterpause bedarf ein Vorzelt einer gewissen Pflege, damit es im nächsten Sommerurlaub wieder gute Dienste leistet. Bevor das Zelt seinen

Winterschlaf in einem möglichst warmen, trockenen Raum hält, sollten die Zelthaut und das Gestänge gründlich überprüft und gereinigt werden.

Gern vergessen wird, noch vor dem letzten Abbau mit dem Winter-Check zu beginnen: Am aufgespannten Zelt lassen sich am besten alle Winkel kontrollieren. Ist das Baumwoll- oder Mischgewebe nur leicht verschmutzt, reicht es, die Zeltbahn trocken auszubürsten. Hartnäckiger Schmutz läßt sich mit einem Feinwaschmittel oder Neutralreingier entfernen. Wenn nötig, sollte die entsprechende Stelle noch mit Imprägniermittel nachbehandelt werden.



Beschichtete Gewebe können mit der Wurzelbürste vorbehandelt werden. Danach beseitigen warmes Wasser und ein handelsüblicher PVC-Reiniger den Dreck. Pilzbefall auf der beschichteten Plane allerdings entfernt am besten eine dreiprozentige Natronlauge.

Wichtig ist, alle Reißverschlüsse in beiden Richtungen zu überprüfen. Lassen sich Teile der Zelt-Verschlüsse nur widerborstig bewegen, werden die betreffenden Zähne am besten mit einem FCKW-freien Silikonspray eingesprüht. In der Not tut es auch ein Stück Seife. Fehlerhafte Nahtstellen gehören jedoch sicherheits halber in die Hände von Fachwerkstätten, damit auch beim nächsten Regenguß der Innenraum trocken bleibt.

Auch beim Zeltgestänge, heute meist aus korrosionsfreiem Material, verlängert regelmäßige Reinigung die Lebensdauer. Als Korrosionsschutz kann harzfreies Öl aufgetragen werden, hartnäckiger Rost muß aber unbedingt vorher gründlich entfernt werden.

sas

**Kochen im Urlaub –
ist der Streß programmiert?
Nicht, wenn die mobile
Küche richtig aussieht.**

Mahlzeit

Kennen Sie das? „Das ist ja wie in einer Puppenstube. Wie soll ich denn da kochen?“ Klar, auf den ersten Blick wirkt jede Reisemobilküche winzig, schließlich ist sie wesentlich kleiner als die heimische. Auf den zweiten Blick ist es nur noch halb so schlimm, und in der späteren Praxis ist es erstaunlich, wie leicht sich doch etwas Leckeres auf den Tisch bringen läßt. Aber auch das beste Kochrezept verfeinert letztlich eine Portion Phantasie und eine Prise Gelassenheit.

Der Raum im Mobil ist natürlich begrenzt, die Einrichtungskomponenten – Betten, Sitzgruppe, Bad und Küche – stets die gleichen. Alle Hersteller versuchen jedes Jahr aufs Neue, das Optimum in der Aufteilung zu finden. Ein jeder setzt dabei andere Schwerpunkte, und oft muß sich die Küche zugunsten anderer Wohnbereiche ganz klein machen.

Trotz der Vielzahl unterschiedlicher Fahrzeuggrundrisse gibt es indes bei der Küche nur drei Grundformen, die jeweils leicht variieren. Oberhalb dieser Küchen bieten üblicherweise Oberschränke Platz für leichtes Gerät und Vorräte.

Die Urzelle dieser Formationen ist der sogenannte Küchenblock, dessen Oberfläche Spüle und zwei bis vier Kochstellen belegen. Unter dem Herd schlummert der Kühlschrank mit einem Fassungsvermögen von 60 bis 103 Litern, unter der Spüle befindet sich meist eine Schublade. Im Schrank darunter teilen sich die Mischbatterie, Gasleitungen und -absperrhähne, auch mal die Wasserpumpe und oft noch ein Mülleimer den Platz. Die ganze Anordnung mißt gerade mal einen Meter in der Breite und läßt aus diesem Grund keine Arbeitsfläche zu.

Der kompakte Block befindet sich als Heckküche überwiegend an der Rückwand von kleinen bis mittelgroßen Alkovenmobilen. Im Idealfall ergibt eine kleine Konsole im näheren Umkreis der Kombüse die notwendige Arbeits- und Abstellfläche.

Ist solch ein Küchenblock längs an der Seitenwand des Mobils platziert, verlängern die Einrichter ihn häufig um 20 bis 50 Zentimeter. So bekommt das als Längsküche bezeichnete Ensemble nicht nur Arbeitsfläche, es erhält darunter noch einen Stauschrank mit Auszügen für Vorräte und Töpfe. Diese Form findet sich in Alkovenfahrzeugen wie auch in integrierten und Halbintegrierten kleiner bis mittlerer Größe.

Die dritte Evolutionsstufe ist die Winkelküche. Einer ihrer Schenkel liegt an der Seitenwand des Mobils, der andere ragt entweder als optischer Raumteiler in Barform quer in den Raum oder läuft entlang der Rückbank einer Sitzgruppe. Hier darf schließlich von ausreichender Arbeits- und Abstellfläche gesprochen werden, manchmal bietet die Spüle sogar zwei Becken, oft aber zumindest eine Abtropffläche. Genügend Platz findet eine Winkelküche nur in mittleren bis großen Alkovenmobilen, integrierten und Halbintegrierten.

Noch ausladendere Küchenformationen bieten die großen Liner. Hier darf sich die Kombüse manchmal sogar mit zwei Blöcken gegenüberstehend breitmachen, oft ergän-



Ausgewählt:
Heckküche
(Dethleffs,
oben), **Winkel-**
küche (Super
Nova, Mitte)
Längsküche
(Mirage,
unten).



zen zusätzlich noch Mikrowellengerät, Extra-Gefrierfach, Backofen und eine Menge Stauraum die Ausstattung.

Eher spartanisch, aber nicht selten ausgeklügelt bis ins letzte nutzbare Winkelchen, präsentieren sich die Kombüsen von Kastenwagen. Auch hier geben sich alle drei Grundformen – Block-, Längs- und sogar Winkelküche – die Ehre. Herd, Spüle, Kühlbox mit 20 bis 40 Litern Fassungsvermögen und Arbeitsfläche sind stets vorhanden, alles ist jedoch eine Nummer kleiner als in den übrigen Fahrzeugformen.

Die meisten Hersteller zeigen übrigens nicht mit findigen Details und dekorativen Ideen. Dazu einige Beispiele: Als wundersamer Vermehrer von Arbeitsflächen sei die Firma Robel mobil genannt: Ihre Herdabdeckung läßt sich wie ein Buch aufklappen und dient, abgestützt von einem Standfuß auf der sich rechts anschließenden Sitzbank, entweder zum Vorbereiten des Kochguts oder zum Abstellen bereits fertiger Mahlzeiten.

Einen großvolumigen Klapp-Mülleimer verbirgt Niesmann + Bischoff in der Badezimmerwand seines Flair, der Küche schräg gegenüber. An strategisch günstigster Stelle, nämlich direkt in der Arbeitsfläche der Winkelküchen-Ecke, platziert Va-

rio-Mobil sein Abfallbehältnis: Deckel hoch, Zwiebelschalen reingeschoben, Deckel zu.

Ein haushaltsübliches Topfkarsell bewahrt in der Winkelküche des Hymer E 690 vor längerer Suche und Umstapelei in gebückter Haltung. Für Ordnung von Haus aus sorgt der eingebaute Geschirrstapelauszug im Knaus Traveller 595. Auch an größeres Gerät wie Salatbesteck, Suppenkelle und Fleischmesser haben jene gedacht, die sich für eine Zweiteilung der breiten Schublade im Concorde 720 ST entschieden: Links wohlgeordnet das Besteck, rechts noch Platz für Größeres.

Neben einer geschlossenen, schönen Optik und Platz für Kleinkram in den unteren Klappfächern bieten die Oberschränke in der Küche des Dethleffs H 6842 auch noch erfreulich viel Kopffreiheit. Und schließlich: Auf die Idee, daß ein Gewürzregal auch dekorativer Raumteiler sein kann, darauf kamen die Gestalter des Bimobil von Hersteller von Liebe. ►

Küche im Reisemobil

Seit einiger Zeit entscheiden sich auch immer mehr Einrichter für eine Abkehr von der üblichen Kücheneoptik. Zunehmend ersetzen Oberflächen aus Corian oder komplette Edelstahl-Lösungen das altbekannte Braun emailierter Keramikspülen, Holzimitat-Arbeitsflächen und Plexiglas-Herdabdeckungen.

Nachdem sich der reisemobile Koch mit der Küchengestaltung vertraut gemacht hat, sollte er seine Aufmerksamkeit der Küchentechnik schenken. Natürlich muß, wer seine Butter kühlen will, nicht detailliert wissen, wie ein Absorberkühlschrank funktioniert. Dennoch: Der Umgang mit Gas und Wasser im Reisemobil erfordert ein wenig Know-How.

Wer sich in der heimischen Küche energiebewußt verhält, dem wird es in der Mobilküche kaum schwerfallen. Energie fließt auch hier nicht unendlich, sobald Strom, Gas oder Wasser betätigt werden. Dafür, wie lange die Vorräte reichen, gibt es weder allgemeingül-

Kochen: So geht's leichter

Tips und nützliche Sachen für die Kombüse*

1. Sparen Sie Gewicht und Platz, wo Sie nur können. Entscheiden Sie sich für leichtes Camping-Kochgeschirr, dessen drei bis vier Töpfe samt Deckeln und Griffen plus Pfanne exakt im größten Topf Platz finden. Die Hersteller bieten solche Ensembles in Aluminium mit Aluflon-Innenbeschichtung, in Edelstahl oder in Legierungen aus Edelstahl und Alu an. Je nach Ausführung kostet ein solches Topfset zwischen 50 und 280 Mark. Ein weiterer Vorteil von Camping- gegenüber Haushaltstöpfen: Erstere sind in ihrem Durchmesser auf die eng stehenden Gasflammen Ihres Urtaubsherd eingestellt. Selbst hohe Behälter gehen deshalb nicht automatisch auch in die Breite. Hat dagegen ein Haushaltstopf einen nur kleinen Durchmesser, hat er meist auch nur das Fassungsvermögen eines Restetöpfchens.

2. Lassen Sie Ihre Lieblingstasse oder ähnlich Liebgewordenes zu Hau-

se und entscheiden Sie sich für bruch-sicheres (und leichteres) Geschirr aus Kunststoff, Melamin, gehärtetem Glas oder emailiertem Aluminium. Ein Set für vier Personen in Melamin-Ausführung (Waca) kostet rund 80 Mark. Etwa 90 Mark zahlen Sie für ein 6-Personen-Service aus Hartglas (Arcopal).

3. Schaffen Sie sich zusätzliche Arbeitsflächen. Das geht prima mit einer sogenannten Spülbeckenbrücke. Solche Brücken lassen sich variabel auf jede Beckengröße einstellen, sind als Schneidbretter konzipiert – aus Kunststoff (7 Mark) oder in Holz mit Metallgestell (18,50 Mark). Ebenfalls praktisch: ein klappbarer Geschirrkorb mit Abtropfschale. Denn oftmals zwingt der fehlende Platz am Küchenblock dazu, aus dem Spülwasser Gezogenes gleich jemandem zum Abtrocknen in die Hand zu drücken. So aber kann das abgewaschene Geschirr auch an einer anderen Stelle im Mobil oder draußen



von alleine trocknen.

4. Vermeiden Sie Rutschpartien Ihres gesamten Haushalts in den Schränken. Damit Sie nicht nach jeder Fahrt erst mal Ihre Küchengerätschaften neu ordnen müssen, besorgen Sie sich Taschenstapler (um 12 Mark) und Geschirr- oder Gläserkörbe (zwischen 26 und 35 Mark). So bleibt alles stets griffbereit und vor allem rumpelsicher. Zusätzlicher Nutzen: Während der Fahrt nervt nichts Klirrendes oder Klapperndes. Ebenfalls für Ruhe und etwas Halt sorgen Antirutschmatten (Scoot-Gard), mit denen Sie die Fachböden Ihrer Schränke auslegen können (eine Rolle, 30 Zentimeter breit und 360 Zentimeter lang, kostet 25 Mark).

5. Verschaffen Sie Ihrem Kühlschrank ab und zu mal Erleichterung. Beladen Sie ihn möglichst mit bereits vorgekühlten Lebensmitteln oder schieben Sie – vor allem wenn's in südliche Regionen geht – immer wieder mal ein paar frische Kühlakkus nach. Viele Campingplätze bieten Kühlschränke, in denen Sie Ihre Akkus wieder aufladen können. Praktisch sind übrigens Akkus mit Gel-Füllung (Coleman) für zwei bis fünf Mark. Sie bleiben länger kalt als die wassergefüllte Version. Übrigens: Die Leistung Ihres Kühlschranks nimmt ab, sobald sich Eis bildet. Tauen Sie ihn lieber

* Alle vorgestellten Produkte sind im Küchen- und Campingfachhandel erhältlich



zwischen durch mal ab – am besten natürlich vor einem Großeinkauf.

6. Genügt Ihnen der oftmals spartanisch konzipierte Mülleimer nicht, dann installieren Sie einen zweiten. Die einfachste Möglichkeit: Die Einkaufstüte wird an einen Türknauf oder besser in ein passendes Standgestell (sechs Mark) gehängt. Wenn Ihnen diese offene Version stinkt, wählen Sie ein Modell mit Deckel (17 Mark): An der Innenseite der Schranktür montiert, ist der Müll auch optisch aus dem Weg. Die mülltechnische Luxusversion spendiert aus einem Fach am Eimerboden stets eine neue Tüte von der Rolle (30 Mark, Ersatzrolle mit 60 Tüten für 4,50 Mark).

7. Hantieren Sie nicht mit offenen Zucker-, Kaffee-, Mehl-, Reistüten. Füllen Sie besser alles ab in luftdicht schließende Kunststoffdosen (Emsa). Darin wird nichts feucht (und klumpt dann), und wenn die Dosen umfallen, bleiben sie geschlossen. Meist sind sie auch noch stapelbar und bieten eine Schüttöffnung im Deckel. Noch ein Tip: Kaufen Sie Senf, Mayonnaise, Meerrettich und ähnliches in

Tuben statt Gläsern. Denn Tuben wiegen weniger, werden mit der Zeit kleiner und lassen sich außerdem immer noch irgendwo im Kühlschrank dazwischen schieben.

8. Suchen Sie sich das richtige Plätzchen für Gewürze, Schneebeesen, Suppenkelle, Rührlöffel, Gemüse- oder Käseraffel, Teesieb, Flaschenöffner, Korkenzieher, Schere, Spülbürste usw. In jeder Reisemobilküche findet sich noch ein Eckchen dafür. Für Gewürze bietet der Campinghandel ein fünffächriges Gewürzpaneel zur Befestigung an der Wand – die Dosen klemmen unter der Leiste und brauchen während der Fahrt nicht abgenommen zu werden (15 Mark). Die sperrigen Küchenutensilien, die man eigentlich auch stets griffbereit zur Hand haben sollte, können mit Haken an festverschraubten Leisten hängen. Vor jeder Fahrt ein kurzer Sammelgriff entlang der Leiste, ein dickes Gummi um das Ganze gezogen und irgendwo zwischen die Wäsche gesteckt. Lassen Sie also einfach ein wenig Ihre Phantasie spielen, wenn es um die Unterbringung von Kleinzeug und Sperrigem in Ihrer Reisemobilküche geht.



Ausgetüftelt: Auch Küchenutensilien außerhalb von Schränken lassen sich sicher verstauen (Action Mobil).



Eingesetzt: Geschirrrauszug (Knaus Traveller, oben), Winkeltür mit Besteckeinsatz (Concorde, rechts).



tige Erfahrungswerte oder gar Faustregeln. Denn jede Mobilbesatzung hat unterschiedliche Ansprüche.

In der Mobil-Kombüse kommt stets nur ein Teil der fürs gesamte Fahrzeug bereitgestellten Energie zum Einsatz. So speisen die Gasflaschen – sie fassen fünf oder elf Kilogramm – außer dem Herd auch noch die Warmwasserbereitung für Küche und Bad sowie die Bordheizung. Und wer einen Absorber-Kühlschrank sein eigen nennt, der versorgt ihn, sobald kein Strom aus Steckdose oder Bordbatterie zur Verfügung steht, eben-

falls noch über die Energiequelle Gas.

Wieviel Wasservorräte zur Verfügung stehen, hängt von der Fahrzeuggröße ab. Im Kastenwagen muß sich die Crew meist mit 50 bis 60 Litern bescheiden. Größere Fahrzeuge führen Reserven von durchschnittlich 80 bis 150 Litern mit sich. Dieses Wasser muß für die Aktivitäten in Küche und Bad reichen.

Aber wo läßt sich nun beim Kochen Energie einsparen? Das hängt

schon mit der Auswahl der Speisen zusammen. Verlegen Sie all jene Lieblingsgerichte, die extrem lange Kochzeiten haben, auf die Zeit nach dem Urlaub: Alles, was ewig schmoren oder leise vor sich hinköcheln muß, damit Fleisch schließlich zart wird oder Aroma sich voll entfalten kann.

Stehen nur zwei oder drei Kochstellen zur Verfügung, dann ist es unsinnig, einen der begehrten Plätze nur zu belegen, um etwas warmzuhalten. Greifen Sie dann auf die Methoden unserer Großmütter zurück, die ihre Töpfe

mit einem Tuch umwickelt ins Bett gestellt und lieb zugedeckt haben. Manches, wie Reis oder Kartoffeln, kann sogar frühzeitig vom Herd genommen werden und gart wohlbehütet im Alkovenbett fertig.

Fast jede Küche in einem normalen Haushalt besitzt eine Dunstabzugshaube, und meistens befinden sich Küchen heute in einem vom ►

Küche im Reisemobil

übrigen Wohnbereich abtrennbaren Raum. Die klassische Aufteilung im Reisemobil hingegen folgt der einer Einzimmer-Wohnung, in der aber mehrere Personen leben – also auch schlafen, kochen und essen.

Jeder weiß, daß Küchendüfte vor dem Essen durchaus den Appetit anregen. Hängen sie nach dem Essen jedoch nicht nur in der Luft, sondern auch in Gardinen, Polstern und Bettwäsche, dann schwindet mit dem Hunger auch die Freude. Aber nicht jedes Mobil bietet genügend Stauraum, in dem beispielsweise das Bettzeug tagsüber verschwinden kann. Meist lagert es oben im Alkoven.

Richtig schädlich ist es, wenn sich Küchendampf als Kondenswasser auf dem meist durch und durch hölzernen Interieur und den Polstern

niederschlägt und dort im Laufe der Zeit sein zerstörerisches Werk beginnt: Holz und Furniere quellen möglicherweise an besonders stark belasteten Stellen auf, Schimmel setzt sich in Polstern und Matratzen fest.

Das A und O jeder Kochaktion im Mobil ist also eine gute Entlüftung. Durch ein geöffnetes Fenster direkt an der Kombüse entweicht normalerweise schon ein großer Teil der Dämpfe. Für einen linden Durchzug sorgt, wer zusätzlich eine Dachluke oder ein weiteres Fenster öffnet. Aber Vorsicht: Zuviel Zugluft könnte die Gasflammen auspusten oder dafür sorgen, daß sie unkontrolliert an Brennbarem in der Nähe des Herdes züngeln. Dazu eine Empfehlung: Gardinen schmücken zwar, haben aber aus sicherheitstechnischen Gründen am Küchenfenster nichts zu suchen.

Obwohl alle Reisemobil-Hersteller das Entlüftungsproblem kennen, bieten die wenigsten in ihren Küchen auch Dunstabzugshauben an. Sogar in den Sonderausstattungs-Listen sucht man diese Geräte oft vergeblich. Wer für die gute Luft in seinem Urlaubsdomizil aber mehr tun möchte, der kann solche Geräte nachrüsten. Der Campingfachhandel bietet Modelle verschiedener Marken an, die ihre Energie entweder über die 230-Volt-Außensteckdose oder im 12-Volt-Betrieb über die Bordbatterie bekommen (Hersteller: Cramer und Comet).

Einem handwerklich geschickten Do-it-yourself-Reisemobilisten gelingt auch der Eigeneinbau – es ist allerdings ein Durchstoß zum Dach notwendig. Ein oberhalb der Abzugshaube platzierter Schrank verliert übrigens etwas Stauraum, weil das Entlüftungsrohr durchgeführt werden muß. Erledigt eine Werkstatt den Einbau, kostet der Spaß ungefähr 300 Mark. Der Preis für das Gerät liegt zwischen 110 und 210 Mark.

Gut kochen kann derjenige, der Vorratshaltung und Lagerung frischer Zutaten so professionell beherrscht wie ein Küchenchef. Das gilt zu Hause wie auch auf Reisen im Mobil, und dazu gehört etwas Planung. Denn die Vorräte auf der Reise sind begrenzt – je nachdem, wieviel Zuladung das Mobil verträgt (siehe REISEMOBIL INTERNATIONAL 10/95).

Besonders fahrtechnisch spielt die Verteilung auf Ober- und Unterschränke sowie weiter unten liegende Staukästen eine Rolle. Dafür eine Faustregel: Alles Leichte nach oben, Schweres nach unten, damit der Schwerpunkt möglichst tief liegt.

Eine Eigenschaft, die Menschen gern von den vierbeinigen Artgenossen übernehmen, ist das Hamstern. Gerade, wenn es auf die Reise geht, packen sie vieles für alle Fälle ein, denn wer weiß schon, was kommen wird. Wenn es auch schwerfällt, so sollte sich der Chefkalkulator von solchen Gedanken freimachen. Auch Lebensmittel, die fürs Basisvorratslager geplant sind, müssen nicht in Riesenmengen mitgenommen werden.

Aiso: Sechs von den acht Spaghetti-Packungen können zu Hause bleiben – auch in Italien gibt es Supermärkte. Ratsam ist, den Kühlschrank in den Tagen der Anreise zum eigentlichen Urlaubsgebiet nur mit dem zu bestücken, was wirklich nötig ist: Nicht drei Stück Butter und zwanzig Eier, vier Liter Milch oder Hamstermengen anderer Produkte.

Wie jeder Küchenchef sollte sich ein Reisemobilist Gedanken zur Speisekarte machen. Im Rahmen der Urlaubsplanung kann aufgeschrieben werden, welche Gerichte sich relativ problemlos zubereiten lassen, welche Zutaten als Vorrat mit auf die Reise müssen und welche davon jeweils vor Ort besorgt werden können. Nach dieser Liste läßt sich der Grundstock zusammenstellen.

Scheint es zu viel, dann bleibt das eine oder andere eben draußen.

Um in der ersten Urlaubsphase – der Anfahrt – den Kochaufwand möglichst klein zu halten, hilft Vorgekochtes in Frischhalteboxen über die Runde: eine fix und fertige Hackfleischsoße etwa, zu der nur noch Nudeln gekocht werden müssen.

Je besser vor der Abfahrt geplant wird, desto gelassener bleibt jeder reisemobile Koch während des Urlaubs. Na denn, Mahlzeit!

Marion Seigel



Platzsparend: Aufgeklappte Kocherabdeckung als Arbeitsplatte (Robelmobil, oben), Topfkarussell (Hymer, rechts).



Reisemobil-Historie

Menschen und Mobile, die Geschichte schrieben

Der Condor 590 A von Tabbert sollte ein Überflieger werden. Aber er breitete nur einen Sommer seine Schwingen aus.

EL CONDOR PASA

Front für den 590 so richtig in zu sein, aber Hymer stellte ebenfalls neue Integrierte vor und war optisch eindeutig moderner als wir.“

Vergebens das „Prickeln, das die ganze Mannschaft am Abend vor der Vorstellung des allerersten integrierten Tabbert-Reisemobils ergriff“, wie Förtsch die Premierenstimmung schildert. Vergebens die Vorbereitungsphase, in der Tabbert versuchte, die neue Fahrzeuggattung besonders gründlich anzugehen – das kantige Gesicht des Condor 590 konnte mit seinem Lego-Design die immerhin leicht gerundete neue Hymer-Linie kaum ausstechen. Dabei hatten die Entscheidungsträger des Freizeit-

fahrzeugproduzenten die Problemstellung vollintegriertes Mobil durchaus analytisch ausgelotet. Zwei Jahre zuvor wagten sie sich das erste Mal an einen Motorcaravan, einen schmucken Zwitter aus Kastenwagen und teilintegriertem Mobil. Für die angestammte Kundschaft des Hauses, eher wertkonservative Anhänger des von Firmengründer Alfred Tabbert geprägten Prachtbarocks, muß der Debütant wie ein Schock gewirkt haben.

In Astralsilber und Marathonblau lackiert und mit den sich nach oben verjüngenden Seitenwänden aus Stahlblech wirkte er unter den Tabbert-Wohnwagen jener Zeit wie ein unter Fiaker gefallenes UFO. Ein Jahr später dann brachte der Hersteller ein – jetzt schon braver geratenes – Alkovenmobil auf den Markt. Er hieß ebenfalls Condor, besaß die

Ordnungsnummer 530 und hatte durchaus Ähnlichkeit mit anderen Erzeugnissen – Schreckfaktor also deutlich geringer. Die so gesammelten Erfahrungen nahm das Entwicklungsteam dann mit in die Konzeptionsphase des Condor 590.

„Aber trotzdem betraten wir Neuland“, beschreibt Förtsch das Unterfangen, sich nun an ein integriertes Fahrzeug zu wagen. Vielleicht auch deshalb befragten die Tabbertianer besonders viele auswärtige Instanzen: Externe Designer steuerten so lange Entwürfe bei, bis ihre Vorschläge und die Formvorgaben des Tabbert-Teams ein organisches Ganzes ergaben. Dann erst entstand ein Dummy – im Maßstab eins zu eins und aus Styropor. Das schaumige Gebilde konnten nun Entscheidungs- und Bedenkenträger begutachten. Firmenleitung und Händlerbeirat gaben ihre Expertisen ab, immer wieder griff das Gestal-



tungsteam zu den Farbtöpfen, um neue Varianten aufzupinseln.

Schließlich kristallisierte sich das Endergebnis heraus. Den Anregungen des Automobilclubs ADAC folgend, der bereits damals Vorschläge zur optischen Sicherheit von Campingfahrzeugen gemacht hatte, erhielt der 590 für damalige Begriffe mutige hellgrüne Dekorstreifen. Denn Sicherheit, das hatte der Hersteller beschlossen, wollte er zu einem der zentralen Verkaufsargumente des neuen Integrierten machen.

Während Förtsch leise sinnend durch den Condor geht, den er zum ersten Mal seit vielen Jahren wieder sieht, erinnert er sich an die Überlegungen der frühen Jahre: „Jede Möbelkante im Wagen erhielt eigens einen auf- ▶

Wiedersehen, Rückblick und Studium: TIAG-Vorstandsmitglied Klaus Förtsch war Zeitzeuge des Condor-Debüts. Auf der Rund-sitzgruppe blättert er die Vergangenheit auf.

Renoviert, variiert und durchgehalten: Eines der 200 gebauten Exemplare des Condor 590 im Lego-Design – noch immer aktiv, wenn auch ohne grüne Dekorstreifen.

Vorgänger, Original und Überlebender: Ehe sich Tabbert an einen Vollintegrierten wagte, baute der Hersteller einen schmucken, silberblauen Teilintegrierten. Dann entstand der Condor 590 – mit grünen Dekorstreifen.



EL CONDOR PASA

Reisemobil-Historie

Menschen und Mobile, die Geschichte schrieben

geklebten Schutz aus weichem, teppichbodenartigem Material, um blaue Flecken oder Schlimmeres zu vermeiden.“

Derselben Philosophie entsprang die Idee, den Beifahrer im Cockpit einem Dreipunktsicherheits-Gurt anzuvertrauen. Das war Anfang der achtziger Jahre in einem Integrierten schon fast revolutionär – ebenso wie weitere Zutaten, die den verehrten Mitbewerbern zeigen sollten, welche Ergebnisse intensives Nachdenken zeitigen konnte: So besaß der Condor serienmäßig eine Fahrertür und – für den Käufer unsichtbar – einen in das Fahrerhaus integrierten Überrollbügel, an dem auch die Sicherheitsgurte Halt fanden.

Doch alle avancierte Technik half nichts: Das kubistische Gesicht des 590 stand dem Markterfolg entgegen. Obwohl seine Lebensdauer auf drei bis vier Jahre geplant war, überstand er nicht einmal zwölf Monate. Schon kurz nach dem

schaft, ließ sich die vordere Sitzbank – klapp und wipp – wenden, zwischen beide Bänke kam ein Tisch, der ansonsten im Bad fest in Verankerungen ruhte, und schon konnte ein reisendes Trio hier tafeln oder an-



Fotos: Lockau

Klappt noch immer: Tabbertianer Förtsch baut mit Genuß aus Beifahrer-Sitzbank und Einzelsitz die Seitensitzgruppe – Ergänzung der Sitzlandschaft im Heck (Bild rechts).



Funktioniert nach wie vor: Im Bad (Bild rechts) schwappt das Frischwasser in zwei jeweils 25 Liter fassenden Kanistern unterm Klapp-Waschbecken. Ein geblümter Vorhang im Stil der Zeit verbirgt den Vorrat.

Stapellauf mußten die Tabbert-Mannen für den Condor eine neue Nase entwickeln.

Das Interieur indes ließen sie in der Neuauflage unangetastet, denn Grundriß und Stil waren „auf Anhieb ein Erfolg“ (Förtsch). Für drei bis vier Reisende berechnet, bot der Condor 590 auf knapp sechs Metern Länge im Notfall drei Bettstellen für fünf mobile Schläfer. Aber nicht so sehr deshalb fand er damals Freunde, von denen viele ihren Condor bis heute hegen und pflegen, sondern weil er während der Fahrt und zur Rast raffinierten Sitzkomfort bot: Statt eines Beifahrersessels hatten die



Tabbert-Konstrukteure eine Sitzbank ins Fahrerhaus gesetzt, auf der mit gutem Willen auch zwei Passagiere nebeneinander Platz nehmen konnten.

Hinter ihnen gab es eine ähnliche, etwas schmalere Bank, auf der ein weiterer Mitfahrer gut aufgehoben war – in summa vier Plätze in Fahrtrichtung mit bester Aussicht. War die tägliche Fahrstrecke ge-

deren Vergnügungen nachgehen. Als sei diese Multifunktionsnutzung noch nicht genug, ergab das Ensemble in komplett abgesenktem Zustand sogar ein Einzelbett mit den stattlichen Maßen 190 auf 90 Zentimeter.

Ins Heck konnten sich Condor-Käufer wie im von RM porträtierten Typ entweder eine Rundsitzgruppe setzen lassen, oder sie orderten statt dessen ein fest installiertes Heckbett, was ihnen in beiden Fällen 210 mal 150 Zentimeter Liegefläche einbrachte.

Vertriebsmann Förtsch jedenfalls bereitet das Wiedersehen mit dem Innenraum des einstigen Problemkinds noch nach 16 Jahren sichtlich Spaß – auch wenn die fünf Vorbesitzer des Condor, in dem er gerade Vergangenheitsforschung betreibt, seit dessen Zulassung am 15. September 1980 mit allerlei Ein- und Anbauten das Urbild des ersten Integrierten von Tabbert gehörig veränderten.

Besonders die Wende mit der vorderen Sitzbank hat es Förtsch angetan, wieder und wieder klappt er das Möbel um: „Ja, ja, wir hatten damals schon eine Barversion, die andere erst viel später wiederentdeckt haben.“ Und dabei huscht ihm, ob-

schon von Berufs wegen zur Nüchternheit verpflichtet, ein Lächeln übers Gesicht.

Die professionelle Elle legt er freilich trotz aller Nostalgie aus der Hand: „Wir haben bei Tabbert damals einfach Fehler gemacht. Der Condor war das gehätschelte Kind. Die ganze Firma war von einer Aufbruchstimmung erfaßt, wirtschaftliche Überlegungen wurden schlicht vernachlässigt.“

Der Hintergrund: Die Sparte Reisemobilbau entwickelte sich für Tabbert zu einem teuren Vergnügen. Zwar kostete der Condor 590 schon zu seinem Debüt mit der nicht gerade überbordenden Kraft aus 65 Diesel-PS 56.358 Mark, doch glücklich wurde die Tabbert-Mannschaft mit ihm, aber auch mit seinen Nachfolgern, kaum.

Selbst die auf den Ur-590 folgende E-Klasse, Modelle in besitzanzeigender Goldlackierung, die für Reisemobilisten bis heute das Bild der Marke bestimmen, wurde nicht



gerade ein Gewinnbringer. Rund 200 Exemplare des 590 mit alter Front, rund 500 Integrierte mit neuer gerundeter Stirn und rund 300 Reisemobile der halbintegrierten und Alkoven-Bauart produzierte Tabbert bis 1982. Dann war Schluß. Der Hersteller konzentrierte sich wieder auf sein Stammgeschäft, die Fabrikation von Caravans.

Dieses Metier betrieb er schließlich seit 1953, hier erwarb er sich eine treue Kundschaft, hier war er stilbildend. Bis heute. Und das nicht nur deshalb, weil Firmenpatriarch Alfred Tabbert erwiesenermaßen derjenige war, der die Schabracke in den Caravanbau einführte. Axel H. Lockau

Früher Nutzfahrzeug-Charme: Bis der Condor 590 von 1980 seinen heutigen Eigner erreichte, versuchten fünf Vorbesitzer, das karge Cockpit mit allerlei Zierrat zu kultivieren.



Neuschnee, Pulverschnee – es ist wieder soweit. Traumhafte Abfahrten und strahlend blauer Himmel locken die Skifahrer in die Berge. Reisemobilisten inklusive.

Ist das Ziel nach langer Fahrt endlich erreicht, und finden sich nahe der Seilbahn sogar Stellplätze samt Entsorgungsstation für Reisemobile, dann steht dem Glück für die kommenden Skitage nichts mehr im Wege. Auf geht's.

Ganz unvorbereitet sollte man freilich nicht in den Winterurlaub starten. Nicht nur das Reisemobil braucht eine spezielle Präparierung für die kalten Tage (REISEMOBIL INTERNATIONAL 12/95). Auch dem im Alltagsstreß meist vernachlässigten, menschlichen Körper sollte man durch kräftigende und dehnende Skigymnastik auf die

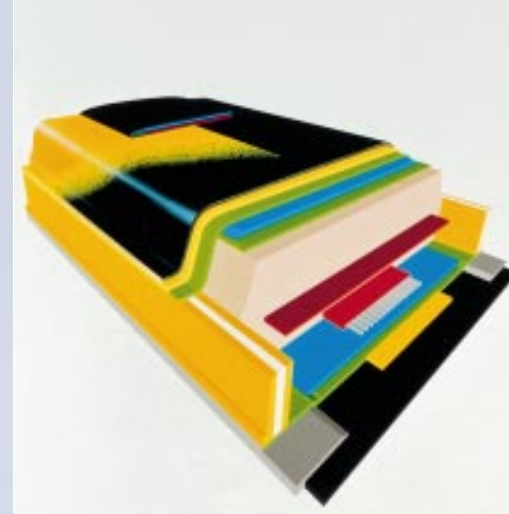
Skilaufen-Lernen in der Gruppe meist sehr viel Spaß. Zum anderen erzielt man unter fachkundiger, persönlicher Anleitung am schnellsten Fortschritte. Wichtig ist, daß die Einteilung der Übungsgruppen nach dem Können der Teilnehmer vorgenommen wird (siehe: Die Könnestufen).

Den Anfang für Neulinge bilden Übungen, die sie an das Rutsch-Gefühl mit den langen Latten unter den Schuhen gewöhnen. Geübt werden – mal mit, mal ohne Stöcke – Gehen, Hinsetzen und Aufstehen, Kniebeugen, Gleiten, Umtreten um die Skienden sowie Treppen- und Grätenschritte bergauf. Klappt das einigermaßen, geht es auf die Piste zur ersten leichten Abfahrt. Dabei rutschen die Novizen in Gänseformation hinter dem Skilehrer im Pflug den Hang hinunter.

Ganz allmählich entwickelt sich aus dem Pflug das Bogenfahren, dem als nächstes großes Übungsziel der Parallelschwung folgt. Den kann man entweder aus dem Pflugbogen heraus ansetzen oder durch Winkelspringen. Das heißt, durch leichtes Anheben der Skienden nach einer Hock-Streckbewegung.

Drei Grundregeln beherrschen den gesamten Skilauf vom Anfänger bis zum Superstar. Nummer eins heißt: Skilauf ist Knielauf. Was bedeuten soll, daß man ohne große Bewegungen des Oberkörpers, allein durch das stoßdämpferartige Ausfedern, Be- und Entlasten der Beine seine Linie über Piste und durch Buckel fährt. Grundregel Nummer zwei sagt: Die Hauptbelastung muß beim Fahren auf dem Talski, also dem unteren Ski liegen. Belastet man den Bergski zu stark, kommt es fast zwangsläufig zum Sturz.

Schicht auf Schicht: Skier werden heutzutage in Schalenbauweise hergestellt.



Regel drei – nicht minder wichtig: immer mit Vorlage fahren. Daß heißt, der Schwerpunkt des Körpers befindet sich knapp vor dem vorderen Bindungskopf. Nur so ist eine optimale Steuerung und Schwungauslösung der beiden Bretter möglich. Bei Rücklage ist eine Kontrolle der Ski nahezu unmöglich, außerdem wird man sehr schnell.

Beherrscht man Umsteige- oder Parallelschwung in allen gerade modischen Varianten und auf allen Hängen – zur Zeit ist Wedeln aktueller denn je –

gehört man schon zu den absoluten Pistencracks. Allerdings gibt es auch dann noch weiterführende Kurse für Engagierte. Etwa für das Buckel-, Tiefschnee-, Eis-, gesundheitsbewußtes oder ästhetisches sowie Genußskifahren.

Zum Glück gibt es heute für jeden Zweck maßgeschneiderte Ski-Ausrüstungen, die das Skifahren erheblich erleichtern. Lange vorbei sind die Zeiten, als man auf siebenfach verleimten Hickoryski die Hänge hinunterfuhr, die Füße in Leder-Skischuhen verpackt, die nur ungenügend Halt in den Seilzugstrammer-Bindungen fanden. Vergangenheit ist auch, daß man vor jeder Abfahrt erst zu Fuß den Berg erklimmen mußte.

Skifahren als High-Tech-Sport

Heute dominieren Laminate und Wabenstrukturen den Skibau. Die Kleidung ist dank Goretex-Fasern atmungsaktiv, und die Kunststoffschalen-Skistiefel bieten absolut festen Halt und sind äußerst komfortabel.

Die aktuellen Ski – sie werden nach den Könnestufen der Skiläufer in L-, A- und S-Versionen gebaut – sind in Schalenbauweise hergestellt. Zum Beispiel so, daß unter eine bis zu den Stahlkanten umlaufende Deckplatte – Stichwort Monocoque – verschiedene Schichten von Schaumstreifen, Kunststoffplatten oder Wabenkörpern eingelegt werden, bevor das Ganze durch den Gleitbelag verschlossen wird. Diese neue Technik optimiert die Übertragungskraft auf die Kanten, spart viel Gewicht und liefert in Verbindung mit der ►

Brettern, das die Welt bedeutet

Urlaub, Sonne, Schnee und Berge – auch für viele Flachland-tiroler gibt es kaum etwas Schöneres, als bei solchen Bedingungen Ski zu laufen.

sportlichen Anforderungen im Schnee auf die Sprünge helfen.

Wer als Neuling mit dem Skilaufen beginnt – aber auch wer nach längerer Abstinenz wieder auf die Bretter steigen möchte, sollte unbedingt einen Skikursus buchen. Erstens macht

Von L bis S: Die Könnestufen

Gruppe L:

Der Skifahrer kann auf leichten Pisten fahren und bevorzugt untere Geschwindigkeitsbereiche.

Gruppe A:

Der Skifahrer beherrscht – zumindest bei guten Pistenverhältnissen – paralleles Fahren und bevorzugt den mittleren Geschwindigkeitsbereich.

Gruppe S:

Der Skifahrer beherrscht alle Pisten- und Geschwindigkeitsverhältnisse.



HOBBY
Skifahren

Brettern, das die Welt bedeutet

UV-Schutz für Augen und Haut

Ergonomische
Skistockgriffe

Atmungsaktive
Bekleidung

Bequeme Paßform für Skistiefel

Richtige Skilänge

Sicherer Stand:
Ausgefeilte
Technik macht
das Skifahren
sicher.
Eine gute
Bindung schützt
vor Knochen-
brüchen.



heute aktuellen, stark taillierten
Formgebung einen besonders
leicht drehenden Ski.

Ähnlich rasant wie die Ski
haben sich auch die Bindungen
verändert. Der neueste Schrei
sind Modelle, die in alle Rich-
tungen öffnen. Erreicht wird
dies durch Bindungsköpfe wie
-fersen, die sowohl nach oben
als auch nach links und rechts
auslösen. Wodurch sich die
komplizierten Knochenbrüche
kurz oberhalb des Schuhs sowie
Zerrungen und Bänderverlet-
zungen am Knie weitgehend
vermeiden lassen.

Ski und Klamotten, der letzte Schrei

Mindestens genauso flott
wie die Ski-Firmen neue Mo-
delle, kreierte die Bekleidungs-
Industrie moderne Skianzüge.
Heute ist Skibekleidung funk-
tionell und atmungsaktiv. Man
muß also nicht mehr wie in der
Sauna schwitzen. Dennoch ver-
hindern die neuen Materialien,
daß Feuchtigkeit von außen
nach innen durchkommt.

Zur Zeit zeigt sich bei der
Oberbekleidung und den Un-
terziehpullis ein neuer Trend:
zurück zur Natur, genauer ge-
sagt zur guten alten Schurwol-
le. Dieses Material steht den
heutigen Kunstfaser-Produkten
wie etwa dem Fleece kaum
nach. Der Walkvorgang macht
die Bekleidung während der

Herstellung schnee- und zu ei-
nem hohem Grade winddicht.
Der natürliche Wollfettgehalt
(Lanolin) stößt Wasser ab. Auch
gegen Schmutz und Geruch ist
die schuppige Oberfläche der
Wollfaser gut gewappnet. Die
Struktur der Schurwolle hält
den Schmutz fern, und dank ih-
rer Fähigkeit, Schweiß zu bin-
den, entsteht Geruch oft gar
nicht erst. Außerdem ist dieses
neue, alte Material umwelt-
freundlich und ökologisch sinn-
voll. Reine Schurwolle als ein
nachwachsender Rohstoff ist
voll und ganz recyclingfähig
und ohne Rückstände biolo-
gisch abbaubar.

Bei der Unterwäsche
kommt man jedoch kaum ohne
Kunstfasern aus, um den beim
sportlichen Skifahren erzeugten
Körperschweiß besser nach
außen transportieren zu lassen.
Die heute üblichen farbenfro-
hen Fleece wärmen nicht nur.
Sie sind zudem angenehm ku-
schelig.

Wichtig: Gerade im Winter
sollte man sich nach dem Zwie-
belschalenprinzip – mehrere
dünne Bekleidungsteile statt ei-
ner dicken Hülle – kleiden. So
kann man sich – etwa bei der
Mittagsrast – zum Teil auszie-
hen und sich tagsüber optimal
den steigenden oder fallenden
Temperaturen und dem sportli-
chen Leistungsniveau anpassen.

Sicherheit und Komfort
werden bei den Skistiefeln
großgeschrieben. Hier sind, da-
mit der Skitag nicht zur Qual
wird, feinabgestufte Einstell-
möglichkeiten bis in den Wa-
denbereich hinein ein Muß (sie-
he: Expertentips zum Ski- und
Schuhkauf). ▶

Gern gesehen:
Skifahrer zeigen
auf der Piste, was
der neueste Mode-
trend zu bieten hat.
Ganz aktuell sind
wieder natürliche
Materialien aus
Schurwolle.

Die Regeln des deutschen Ski- Verbandes

Skisportler bewegen sich in der
freien Natur. Sie ist Heimat für
Tiere und Pflanzen, die auf ei-
nem empfindlichen Boden le-
ben. Alle Skifahrer sind aufge-
rufen, die Landschaft zu scho-
nen, um auch in Zukunft Win-
tersport in einer natürlichen
Umwelt ausüben zu können.
Der Deutsche Skiverband bittet
daher die Skisportler, folgende
Regeln zu beachten:

- 1** Halten Sie sich an mar-
kierte Loipen, Pisten oder
gekennzeichnete Routen.
- 2** Weichen Sie im Wald
nicht von präparierten
Spuren ab und unterlassen Sie
das Tiefschneefahren im Wald.
Sie stören Tiere und schädigen
mit den Skikanten den Auf-
wuchs von jungen Bäumen.
- 3** Meiden Sie schneearme
Südlagen, auf denen
Wildtiere ihr spärliches Winter-
futter finden.
- 4** Bleiben Sie Wildfütte-
rungen fern, wenn sie
nicht eigens für die Beobach-
tung eingerichtet sind.
- 5** Beachten Sie Hinweis-
tafeln und meiden Sie ge-
schützte Gebiete.
- 6** Lassen Sie beim Skisport
Ihren Hund zu Hause.
- 7** Vermeiden
Sie Lärm.
- 8** Unterlassen Sie Skilaufen
in der Dämmerung und
bei Nacht.
- 9** Nehmen Sie allen Abfall
mit nach Hause.
- 10** Fahren
Sie nach
Möglichkeit
zum Skisport
mit öffent-
lichen Ver-
kehrsmitteln.

HOBBY
Skifahren

Expertentips zum Kauf von Ski und Schuh

- Reduzieren Sie die Auswahl dadurch, daß Sie dem Verkäufer klipp und klar sagen, wieviel Geld sie höchstens für die Ausrüstung ausgeben wollen.
- Schätzen Sie Ihr Können ehrlich ein. Ein Rennski mag noch so imageträchtig sein, als Anfänger werden Sie mit ihm nicht zurechtkommen.
- Schildern Sie dem Verkäufer Ihre Fahrweise – etwa: kurze oder weiche, lange Schwünge –, damit er für Sie den richtigen Ski herausuchen kann.
- Die Körpergröße spielt für die Auswahl der Skilänge bei Erwachsenen eine wichtige Rolle. Männer wählen zwischen 15 und 25 Zentimeter über Körpergröße, Frauen 10 bis 15 Zentimeter. Anfängerski für Männer sollten aber nicht länger als 1,90 Meter sein. Frauen sollten A- und L-Ski nur knapp über der Körpergröße wählen.
- Planen Sie für den Kauf der Skischuhe viel Zeit ein. Laufen Sie vorher ruhig ein Stück durch die Stadt, damit die Füße schon leicht angeschwollen sind.
- Ziehen Sie zur Anprobe der Skistiefel Ihre eigenen Skisocken an, mit denen Sie auch später Ski fahren wollen. Wichtig ist, daß die Schuhe bereits bei geschlossenen Schnallen kompakt am Fuß sitzen. Kaufen Sie den Schuh – aus Angst vor Druckstellen – nicht zu groß. Sie würden es auf der Piste bitter bereuen, weil Sie damit Ihre Ski kaum steuern können. Um ganz sicher zu

gehen, laufen Sie mit den Skischuhen an den Füßen
rund zehn Minuten im Laden auf und ab.

- Bedenken Sie bei der Skistiefel-Auswahl, daß die sportlichen Mehrschnaller sehr hart gepolstert sind. Wesentlich komfortabler sind die besonders bei Frauen sehr beliebten Heckeinsteiger. Einen guten Kompromiß zwischen sportlicher Härte und Komfort bieten die sogenannten Zentraleinsteiger mit Heckeinstieg und Schnallen im Spannbereich.
- Die richtige Länge der Skischuhe überprüfen Sie, indem Sie in die Rücklage gehen. Wenn sich dabei die Zehen bewegen lassen, ohne vorn anzustoßen, ist die Länge okay. Bei durchgedrückten Knien sollten die Fersen satt im Schuh sitzen.
- Lassen Sie sich vom Verkäufer die heute üblichen Anpaßvorrichtungen am Schuh genau erklären. Wenn Sie nicht wissen, was Sie wie verstellen können, haben Sie das Geld für die teuren Verstell-einrichtungen vergeblich ausgegeben.

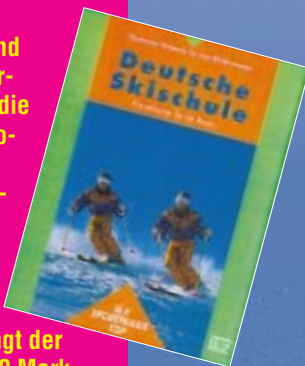
Brettern, das die Welt bedeutet

Lesestoff

Skilhrbücher können keinen Skikurs ersetzen, aber sie bieten eine gute Einführung und sind erstklassige Nachschlagewerke.

Das 22 Mark teure BLV-Sportpraxis-Buch „Richtig Skifahren“ von Jürgen Kemmler wendet sich an alle Skiläufer, gleich welcher Knnenstufe. Es fragt nach Ausrüstung, konditionellen und körperlichen Eigenschaften, Skitechnik und gibt praktische Tips für das skitechnisch richtige und sichere Verhalten auf Pisten und im Gelände sowie das richtige Fahren im Tiefschnee.

Ebenfalls im BLV sind zwei Skilhrplne erschienen, in denen die aktuellen Lehrmethoden des Deutschen Skiverbandes dargestellt sind. Der Kurzlehrplan kostet knapp 25 Mark, für den großen Skilhrplan 1 verlangt der BLV-Verlag knapp 50 Mark.



Gute Skihandschuhe gehören natürlich ebenso dazu. Abriebfeste Stoffe wie Kevlar schtzen den Handschuh vor extremer Abnutzung. Damit die Hände warm bleiben, sind in den Handschuhen atmungsaktive Materialien verarbeitet.

Unbedingt erforderlich ist ein Schutz für die Augen. Ganz wichtig ist dabei der Filter gegen die gefährliche UV-Strahlung.

Die Sonnenbrillen sollten aber auch unbedingt gegen den Fahrtwind schtzen. Verschiedene Glaseinfrbungen schaffen bei unterschiedlichsten Wetterbedingungen gute Sichtverhältnisse. Selbst bei Nebel gestattet ein orange eingefrbtes Glas angenehme Sicht.

Die Brille für die Augen und der Helm für den Kopf? Klar, bei Kindern versteht sich ein Helm ja von selbst. Auch Erwachsene müssen sich nicht scheuen, einen Sturzhelm aus Sicherheitsgründen zu tragen, am besten aus Carbon. Es ist leicht und stoßfest. Und so ein Helm sieht prima futuristisch aus.

Gleichgültig, ob mit oder ohne Helm, bei strahlender Wintersonne verschafft Skilaufen in den Bergen Eindrücke, die man so leicht nicht vergißt.

Jürgen Wolf/Frank Böttger

Lesen auf der Htte

ber 200 Skigebiete in Österreich, Italien, Frankreich, Deutschland und der Schweiz informiert der soeben erschienene ADAC-Ski-Atlas Alpen 1996. Vierfarbige Panoramakarten zeigen das jeweilige Gebiet mit allen Abfahrten, Liften und Loipen. Dazu gibt es Infos über Pistenlänge, Tiefschneereviere, Liftkapazitt pro Stunde, Snowboard-Extras, Langlaufangebot, Kinderskigrten und weitere Freizeitmöglichkeiten. Das 668-seitige Standardwerk für Wintersportler ist ab sofort für 52 Mark in allen ADAC-Geschäftsstellen und im Buchhandel erhältlich.

So verhalten Sie sich richtig auf der Piste

Verhaltensregeln der Fédération International de Ski

- 1 Jeder Skifahrer muß sich stets so verhalten, daß er keinen anderen gefährdet oder schädigt.
- 2 Jeder Skifahrer muß Geschwindigkeit und Fahrweise seinem Können und den Gelände- und Witterungsverhältnissen anpassen.
- 3 Der von hinten kommende Skifahrer muß seine Fahrspur so wählen, daß er vor ihm fahrende Skifahrer nicht gefährdet.
- 4 berholt werden darf von oben oder unten, von rechts oder links, aber immer nur mit einem Abstand, der dem überholten Skifahrer für alle seine Bewegungen genügend Raum läßt.
- 5 Jeder Skifahrer, der in eine Abfahrtsstrecke einfahren oder ein Skigelnde queren (traversieren) will, muß sich zuvor nach oben und unten vergewissern, daß er dies ohne Gefahr für sich und andere tun kann. Dasselbe gilt auch nach jedem Anhalten.
- 6 Jeder Skifahrer muß es vermeiden, sich ohne Not an engen oder unübersichtlichen Stellen einer Abfahrtsstrecke aufzuhalten. Ein gestrzter Skifahrer muß eine solche Strecke so schnell wie möglich wieder freimachen.
- 7 Der aufsteigende Skifahrer darf nur den Rand einer Abfahrtsstrecke benutzen; er muß auch diesen bei schlechten Sichtverhältnissen verlassen. Dasselbe gilt für den Skifahrer, der zu Fuß absteigt.
- 8 Jeder Skifahrer muß die Zeichen (Markierungen und Hinweisschilder) auf den Abfahrtsstrecken beachten.
- 9 Bei Unfällen ist jeder Skifahrer zur Hilfeleistung verpflichtet.
- 10 Ausweispflicht bei Unfällen: Jeder, ob Zeuge oder Beteiligter, ob verantwortlich oder nicht, muß bei einem Unfall seine Personalien angeben.

Schnell Schuß: Kstle stellt mit der Fibre Tube-Palette eine neue Ski-Generation vor. Die vier Modelle heißen Syn Thesis und Anti Thesis für Normalskifahrer und Carving Thesis GS sowie Echo Thesis SL für die Supersportler. Sie werden in limitierter Auflage für rund 900 Mark angeboten.

Schön warm: Polartec als klimaregulierendes Material eignet sich nicht nur für funktionelle Outdoorbekleidung, sondern auch für warme Unterwäsche. Jack Wolfskin verarbeitet das hochsaugfhige Gewirk in der Serie 100 in knapp 60 Mark teuren T-Shirts und langen Hosen, die sich vor allem durch ihre geruchs- und schweibindenden Eigenschaften auszeichnen.

Geh mal: Next heißt der Schuh von Nordica, der Spitzensportlern höchste technische Möglichkeiten und Anfängern oder Normalskifahrern viel Komfort bieten soll. Das Modell verfügt über ein dreistufiges Einstellsystem. Darüber hinaus paßt sich der Next, den es auch in Lady-Version gibt, mit einer Raster-Macro-Einstellung jedem Wadentyp an. Er kostet etwa 400 Mark.



Klein, aber fein: Der Hersteller Nordica hat einen Schuh speziell für Kinder zwischen drei und sechs Jahren entwickelt. Er verfügt über einen beweglichen und niedrigen Schaft sowie einen weichen Innenschuh und ist besonders leicht zu schließen und zu ffnen. Bunte Farben und ein liebenswertes Design kommen den Wünschen kleiner Wintersportler entgegen.



TRENDSHOP Zubehör-News



Guck mal: Für skilaufende Brillenträger hat Adidas den Clip-in Korrektions-einsatz entwickelt. Er wird mit integriertem, zweifach verstellbarem Nasensattel in die Brille eingeklippt. Dadurch bekommt die Adidas-Sportbrille die Zusatzfunktion der optischen Sehhilfe. Allerdings kann allein ein Optiker den Clip-in Korrektions-einsatz den individuellen Sehbedrfnissen anpassen.



Hände hoch: Skihandschuh Limit aus Ribstop, Lederinnenhand, Fleece/Thinsulate-Isolierung, Reißverschluß und Klett, 109 Mark.

Schau mal her: Die Skimode für die Dame präsentiert Nordica mit der Sportiv-Kollektion. Zu dieser Linie zählen Overalls, Jacken und Trgerhosen. Besonders auffallend: die apricotfarbene, wattierte Weste mit farblich abgesetzten Zier- und Steppnhten im Schulterbereich für 300 Mark.



HOBBY
Skifahren

CLUBS



RMC Weser-Ems

Wir wollten endlich unabhängig von Feiertagen oder Ferien auf Tour gehen“, erzählt Dietrich Dewor, 50, vom RMC Weser-Ems aus Wilhelmshaven. „Schließlich wollten wir uns vom Ende irgendwelcher arbeitsfreien Tage nicht das Ende unseres Trips vorschreiben lassen.“ Der Pressewart schmunzelt: „Von Anfang an war uns klar, daß diese Reise nichts für berufstätige Familienväter sein würde, sondern eher etwas für Rentner. Also nannten wir unseren spätherbstlichen Trip auf die Ostseeinsel Usedom die Rentner-

Der RMC Weser-Ems gehört nicht nur zu den größten und ältesten Clubs in Deutschland. Er engagiert sich auch sehr stark für den Reisemobil-Tourismus – und sei es während einer Rentner-Tour.

Tour. Schließlich bieten wir jeder Altersgruppe etwas.“
Gesagt, getan: Rund 60 Teilnehmer folgten dem Ruf des Club-Vorstands und machten sich mit ihren 26 Reisemobilen auf den langen Trek nach Osten. Höhepunkt der zweiwöchigen Tour,

auf deren Programm auch ein Abstecher nach Potsdam und der Besuch einer NDR-Talkshow in Hannover stand, war ein mehrtägiger Aufenthalt auf der zweitgrößten Insel Deutschlands: Usedom.
Reisezielwart Fritz Müller, 57, hatte einen malerisch am See gelegenen Pri-

vat-Campingplatz als Stellplatz organisiert. Hans Güldenpfennig, 47, Wirt des reisemobilfreundlichen RMC-Clublokals „Am Markt“ in Edewecht, ausgebildeter Fremdenführer und gebürtiger Usedomer, zeichnete für das Rahmenprogramm verantwortlich. Neben Grillabenden am Lagerfeuer organisierte er

eine Insel-Diashow, eine geführte Insel-Rundfahrt und den Besuch des V1- und V2-Museums in Peenemünde. Selbst ein Reisebus wurde gechartert. Schließlich sollte die Erkundung der Insel nicht durch ständiges Rangieren auf dem

Basislager: Der Stellplatz auf Usedom.

Stellplatz und lange Reisemobilkolonnen auf den Straßen Usedom behindert werden.

Natürlich erschöpfen sich die Aktivitäten des niedersächsischen Clubs nicht nur in ausgefallenen Unternehmungen. Im Gegenteil, Aktionen wie die Rentner-Tour bilden nur das Sahnehäubchen auf einer großen Torte von kämpferischen Initiativen der Weser-Ems-Freunde. Immerhin gibt es sie mittlerweile schon seit 16 Jahren, und mit einer Mitgliederzahl von über 200 Personen und knapp 100 Fahrzeugen gehören sie zu den ganz großen Reisemobil-Clubs in Deutschland.

Nicht ohne Stolz verweisen die Weser-Emsler deshalb auch auf die Leistungen der letzten Jahre, besonders im Bereich Stellplätze. In diesem Punkt sind sie nämlich besonders aktiv. So konnten sie beispiels-

weise alle Gemeinden des Ammerlandes dazu bewegen, reisemobilfreundlich zu werden. Und erst kürzlich brachten sie die beiden Gemeinden Elsfleth und Berne in der Weser-Marsch rund um Wilhelmshaven dazu, Stellplätze einzurichten. Brake und Nordenham sollen folgen.

Als 1987 die Reisemobil-Union (RU) gegründet wurde, der Dachverband der Reisemobilclubs Deutschlands (REISEMOBIL INTERNATIONAL 10/95), waren sie ebenfalls maßgeblich beteiligt. Und der erste Vorsitzende des RMC Weser-Ems, Wilhelm Holub, 45, ist gleichzeitig auch Präsident besagter RU.

Sicher wird der RMC Weser-Ems auch in Zukunft für eine ausgewogene Relation zwischen mobilem Engagement und Freizeitspaß sorgen. Bei der ersten Rentner-Tour jedenfalls kamen alle Teilnehmer auf ▶

Herbst-Zeitlose



Fotos: J. Gamero



Triumvirat (im Vordergrund v. l. n. r.): Die Organisatoren Fritz Müller, Hans Güldenpfennig und Dietrich Dewor.

Welches Programm verfolgt der RMC Weser-Ems?

Der Reisemobilclub Weser-Ems steht nicht nur für ausgefallene Freizeitaktivitäten, seit vielen Jahren engagiert er sich vor allem im Bereich Aufklärungsarbeit. Zu regelmäßigen **Besprechungen und Klönabenden** treffen sich die Club-Mitglieder in der **Gaststätte „Am Markt“** in 26188 Edewecht, Tel.: 04405/4347.

Weitere Aktivitäten werden im regelmäßig erscheinenden, vereinsinternen **RMC Weser-Ems-Magazin** ausgeschrieben.

In der nächsten Zeit stehen noch folgende Termine auf dem Programm:

Mitte Januar: Verwöhn-Wochenende für die Aktiven der Elsfleth-Initiative.

Infos bei Dietrich Dewor, Pressewart des RMC Weser-Ems, **Telefon: 04402/70204**.

Erste Februarwoche:

Jahreshauptversammlung in Edewecht „Am Markt“.

9. März 1996: Grünkohlessen in Rastede.

Ostern 1996: Fahrt zur Osterally nach Antwerpen.



Fritz und Martha Müller, 57 und 55:

„Nächstes Jahr setzen wir noch eins drauf.“



Ernst und Edith Hirschberger, 59 und 57:

„Eine tolle Tour ohne Hast und Hetze.“



Wilhelm und Magdalene Reil, 76 und 75:

„Nächstes Jahr sind wir wieder dabei.“

CLUBS



ihre Kosten. Ernst und Edith Hirschberger aus Wilhelmshaven, 59 und 57, schwärmen: „Eine tolle Reise ohne Hast und Hetze“, und Mitorganisator Fritz Müller und seine 55jährige Ehefrau Martha aus Rastede glauben: „1996 setzen wir noch eins drauf, da führt die RMC-Rentner-Tour einmal rund

Vorbildlich

Das sogenannte Elsfl ether Modell, bei dem erstmals ein örtlicher Händlerbetrieb seine eigene Gemeinde reisemobilfreundlich machte, könnte bundesweiten Vorbildcharakter bekommen. Das jedenfalls erhofft der RMC Weser-Ems, der die Initiative unterstützte: Das Händler Ehepaar Ursula und Reiner Goldau hatte Ende Oktober in die Gemeinde an der Wesermarsch eingeladen (siehe REISEMOBIL INTERNATIONAL 11/95). Dort wurden die neu geschaffenen Stellplätze offiziell eingeweiht. Der Erfolg lässt sich sehen: 250 Reisemobil-Touristen kamen mit 130 Fahrzeugen aus weiten Teilen Deutschlands nach Elsfl eth. Freilich, das Programm hatte mit dem Besuch eines Segelschulschiffs und einer Radtour zu einem Sperrwerk auch einiges zu bieten.

um Deutschland. Das sind dann rund 5.000 Kilometer. Mit diesem Tatendrang stehen Müllers keinesfalls allein, denn auch Wilhelm und Magdalene Reil aus Edewecht, 76 und 75, sind der Meinung: „Nächstes Jahr bei der Rentner-Tour einmal rund um Deutschland sind wir bestimmt dabei.“

Juan J. Camero-Ortiz



TREFFS UND TERMINE

29. Dezember bis 1. Januar

■ Sylvesterfeier der Road Runner Nordrhein-Westfalen in Ahaus bei Dieter Kruse, Tel.: 02333/73105.

30. Dezember bis 1. Januar

■ Jahreswechsel auf der Gnarrenburg, Infos beim dortigen Verkehrsverein, Telefon: 04763/88-0, Fax: -22.

■ Sylvesterfeiern in Rotenburg an der Fulda, buntes Rahmenprogramm, Reservierungen unbedingt erforderlich, Infos beim Verkehrs- und Kulturamt, Tel.: 06623/5555, Fax 818263.

31. Dezember

■ Sylvesterfeier „Friedrichstadt“ des RMC Schleswig-Holstein, Infos bei Peter Kluge, Telefon: 040/7224629.

■ Sylvesterfeier des I. A. RMC Schleswig-Holstein in Buxtehude, Infos bei Gerd Sorgenfrei, Telefon: 040/42122353.

■ Sylvesterfeier des RMC Mittelbaden in Grafenhausen Brünlisbach, Infos bei Martin Lenz, Telefon: 07245/ 4085.

Clubs willkommen

Dank ihres Engagements stärken Clubs der gesamten reisemobilen Szene den Rücken. Grund genug für REISEMOBIL INTERNATIONAL, den Vereinen landauf, landab ein noch größeres redaktionelles Forum zu bieten. Ob Termine für Veranstaltungen, ob Treffen auf der grünen Wiese, ob Aktionen rund um einen Stellplatz: Auf den Clubseiten in REISEMOBIL INTERNATIONAL finden solche Themen die ihnen gebührende Beachtung.

Schreiben Sie uns bitte:
REISEMOBIL INTERNATIONAL, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart,
Fax: 0711/1346668.



Foto: privat

Flaire Sache:

Zu seinem Gründungstreffen fand sich der Kreis „Freu(n)de mit Flair“ Anfang Oktober in Enkirch an der Mosel zusammen. Spaß am Reisemobil und Erfahrungsaustausch standen im Vordergrund – Freundschaften sollen folgen. Das nächste Treffen ist für den 16. bis 19. Juni 1996 in der Nähe von Wilhelmshaven geplant. Auskünfte erteilt Wilfried Bruns aus Zetel, Tel.: 04453/2694.



Fotos: Petri

Der I.A. RMC Schleswig-Holstein lädt auf den Platz am Gill-Hus in Heiligenhafen ein. Damit ist die Saison 1996 eröffnet.



Ostern zur Ostsee

Zum dritten Internationalen Ostsee-Treffen lädt der I. A. RMC Schleswig-Holstein vom 4. bis 8. April nach Heiligenhafen ein. Treffpunkt ist der eigens von dem Club ins Leben gerufene Parkplatz am Gill-Hus (siehe REISEMOBIL INTERNATIONAL 11/95). Dort steht ein großes, bestuhltes Festzelt, in dessen Mitte eine Bühne aufgebaut ist. Hier das Programm des Treffens:

Donnerstag: Anreise ab 18.00 Uhr auf dem Platz zwischen Jachthafen und Strandpromenade. Bewirtung und Musik im Festzelt.

Freitag: Schiffsreise nach Dänemark mit zollfreiem Einkauf.

Abends singt ein Shantychor im Festzelt.

Samstag: Kennenlerntag der Gastgeberstadt Heiligenhafen.

Kinderprogramm, Stadtbummel also ohne die Kleinen möglich. Abends handgemachte Musik zum Tanzen.

Sonntag: Oster-eiersuchen für die Kinder. Mittags Suppe essen, anschließend Besuch eines Naturschutzgebietes. Abends Countryband.

Montag: Frühschoppen, danach offizielle Verabschiedung. An den fünf tollen Tagen teilzunehmen, kostet pro Reisemobil 100 Mark, zwei Personen und Kinder bis zwölf Jahre inbegriffen.



Traumschiffe: In Heiligenhafen ruhen Reisemobile und Yachten gleich nebeneinander.

Infos und Anmeldungen bei **Karin und Dieter Seebeck, Telefon und Fax: 04193/2659.**

Nur nicht im trüben fischen: Kinder sind beim I.A.RMC Schleswig-Holstein willkommen.



Ehrenhalber

Wie soll sich ein Reisemobilist unterwegs verhalten, damit er nicht unangenehm auffällt? Diese Frage hat sich auch die Reisemobil-Union (RU, siehe REISEMOBIL INTERNATIONAL 10/95) gestellt – und spricht als Dachverband der Reisemobilclubs in Deutschland zehn Empfehlungen aus:

1. Du sollst den Paragraph 1 der Straßenverkehrsordnung auswendig lernen und Dich daran halten.
2. Du sollst Umwelt und Natur achten, denn diese hast Du nicht mitbezahlt.
3. Du sollst nur auf erlaubten Stellplätzen parken oder nächtigen.
4. Du sollst private Stellplätze nur mit Genehmigung benutzen, eventuell Bezahlung anbieten.
5. Du sollst Stellplätze sauber/sauberer verlassen, wenn nötig Abfälle mitnehmen.
6. Du sollst Fäkalien und Abwässer nur ordnungsgemäß entsorgen.
7. Du sollst Lärmbelästigungen vermeiden (Tür, Radio, Generatoren).
8. Du sollst campingähnliches Verhalten nur an den dafür vorgesehenen Stellen praktizieren.
9. Du sollst platzsparend parken, damit keine anderen behindert oder Parkraum verschwendet wird.
10. Das zehnte Gebot kann nur sein, halte alle neun Gebote ein, so kannst Du Deine Freiheit wahren, auch in Zukunft sorglos fahren.



Alternativ-Entwurf

Nur gut 5,70 Meter lang und schon ein Integrierter auf Mercedes Sprinter. Der Hymer 520 S sucht die Marktlücke mit einer eigenwilligen Innenarchitektur: vorwiegend runde Formen und eine Sitzbank im Halbrund. Ob die Konstrukteure des knapp 120.000 Mark teuren Mobils auch sonst den Bogen raus hatten, klärt ein Test.

Auf dem Örtchen

Sie gehören zum Reisemobil und sind oft genug Thema größerer Erörterungen: die Bordtoiletten. Deshalb informiert RM im großen Serviceteil über ihre Technik und unterschiedlichen Arbeitsprinzipien, über Zusatzmittel und deren ökologische Bedeutung, über Entsorgungsschwierigkeiten und Entsorgungsmöglichkeiten.

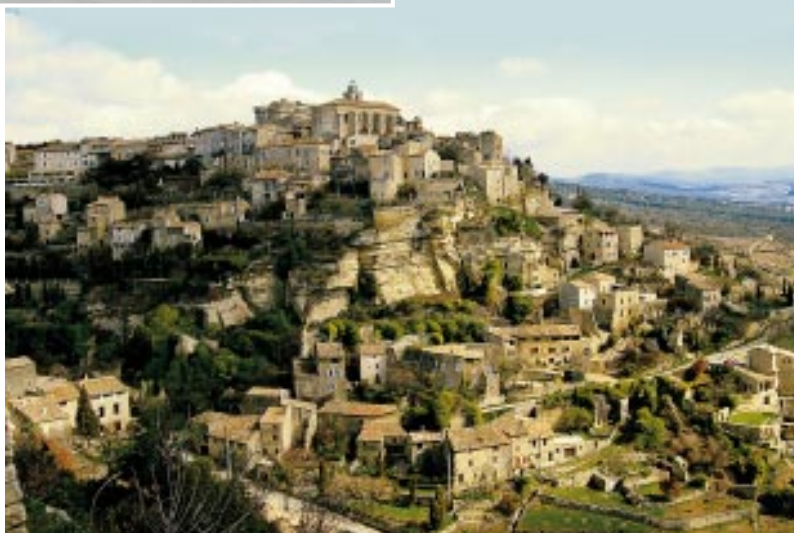


Gruppendynamik

Aus drei Sitzbänken – zwei davon quer, eine längs – bauen sich Besitzer des Eura 590 LSS eine Rundsitzgruppe. Was der knapp sechs Meter lange Alkoven zum Preis von 77.000 Mark seinen maximal fünf Passagieren an weiteren Qualitäten zu bieten hat, ergründet der Profitest im Februar-Heft.

Außerdem:

MOBIL REISEN, das Extramagazin in RM mit Reisereportagen, Tourentips, Campingplätzen und Stellplatzservice. In der Februar-Ausgabe lesen Sie unter anderem: Reisen in der Provence – dem Frühling in Frankreich entgegen.



Die nächste Ausgabe erscheint am 19. Januar 1996

IMPRESSUM

REISEMOBIL INTERNATIONAL

Die Zeitschrift für mobilen Freizeitspaß erscheint monatlich

Verlag: CDS Verlag GmbH, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart, Telefon 0711/1346650, Telefax 0711/1346668

Herausgeber: Gerhard Dolde

Verlagsleiter: Hans-Jürgen Hess

Chefredakteur: Dipl.-Ing. Frank Böttger (fb)

Stellvertretender Chefredakteur: Claus-Georg Petri (cgp)

Chef vom Dienst: Reinhard Uhde (ru)

Redaktion: Axel H. Lockau (ahl), Juan J. Gamero-Ortiz (gam), Rainer Schneekloth (ras), Sabine Scholz (sas)

Redaktionsassistentin: Erika Napiralla

Ständige Mitarbeiter: Mark Böttger, Dieter S. Heinz, Rudolf Lodemann, Marion Seigel, Wolfgang Strähler, Wolfgang Möller-Streitbürger, Fritz Sturm, Aurel Voigt

Fotos: Wolfgang Falk

Gestaltung: Gunild Carle (Ltg.), Frank Harm, Cordula Klink, Cristine Lott

Produktion: Grafik & Service GmbH, Stuttgart

Anzeigenleitung: Hansjörg Schwab (verantw.), Sylke Wohlschiess (stv.)

Anzeigenverkauf: Oliver Berthold

Anzeigenpositionierung: Marion Hansen

Anzeigenverwaltung: Verlags- und Anzeigen-Service, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart, Telefon 0711/1346690, Telefax 0711/1346696. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 6.

Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Stuttgart.

Reproduktion: Andreas Kuhn, Grafik & Service GmbH

Druck: Union-Druckerei, Frankfurt

Vertrieb: Partner Presse Vertrieb, Stuttgart

Preis des Einzelhefts: DM 5,-

Jahresabonnement: DM 51,- (Ausland zuzüglich Porto)

Bankverbindung: Untertürkheimer Volksbank eG (BLZ 600 603 96), Konto 18 919 006

Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung der CDS-Verlags GmbH. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bildvorlagen keine Haftung. Zuschriften können auch ohne ausdrückliche Zustimmung im Wortlaut oder auszugsweise veröffentlicht werden.



Im CDS Verlag erscheint außerdem jeden Monat CAMPING CARS & CARAVANS