

REISE MOBIL

INTERNATIONAL

DM
5!

Premieren:

- Bürstner
- Dethleffs
- Frankia
- Rimor
- VW T4

Profitest
Eura 590 LSS

Alles übers Bord-WC:

- Umwelt-Engel
- Toiletten-Systeme
- Entsorgung



**Hobby
Langlauf**

Mit dem Reisemobil zur Loipe



Lesen, was mobil macht

Report: Reisemobilfreundliche Städte und Gemeinden

Messe: Deutsche in Louisville, USA

Design: Gestalten mit Lichtquellen

Oldie: Dethleffs

Reise-Special

mit Rolling Home Tours

Interview: Nelson W. Potter von Niesmann + Bischoff

Clubs: RMC Braunschweig weiht Stellplätze ein

Stellplatzaktion: Ab nach Kassel

Porträts: Händler und Globetrotter



Test: Hymer 520 S



Klarerer Fall

Es ist geschafft. Nach zähem Ringen und mehr als vier Jahren intensiver Bemühungen gibt es seit dem 8. Dezember 1995 endlich Prüfrichtlinien für die Vergabe des **Blauen Engels**. In korrektem Behörden-Deutsch heißt er „Umweltzeichen für biozidfreie Sanitärkonzentrate“.



Das neue Umweltzeichen erhalten nur

solche **Sanitärkonzentrate**, die **umweltfreundlich** arbeiten. Wobei ihre Kläranlagen-Verträglichkeit als Maßstab für die Beurteilung gilt.

So weit so gut. Leider ist mit den **Prüfkriterien** für Sanitärkonzentrate aber lediglich ein recht bescheidener Schritt getan. Denn der Blaue Engel ist nur ein Hinweis, bestenfalls eine Empfehlung. Aber er hat keinerlei Verbots- oder Ausschlussfunktion gegenüber Produkten, die nicht seinen Richtlinien entsprechen.

Insoweit finden wir Reisemobilisten zwar hoffentlich schon bald Sanitärkonzentrate mit dem Blauen Engel in den Regalen des Fachhandels. Leider aber

stehen direkt neben diesen weiterhin solche Produkte, die das Umweltzeichen nicht erhalten können – weil sie **chemische Keulen** sind.

Zwar gibt der aufgedruckte Blaue Engel eine gute **Entscheidungshilfe**. Aber in letzter Konsequenz liegt es wie bisher allein an uns, ob wir seine Empfehlung annehmen und unsere Umwelt dadurch ein wenig mehr schonen, oder ob wir sie weiterhin mit der Chemie aus dem Fäkalientank torpedieren.

Nehmen wir uns also beim nächsten Einkauf die Zeit, in Ruhe das Angebot an Sanitärkonzentraten zu prüfen und nicht aus alter Gewohnheit zu irgendeinem Mittel zu greifen, das eben nicht mit dem Umweltzeichen glänzt. Lassen wir die Produkte in den Regalen stehen, die nach den neuen Prüfkriterien als **belastend für Kläranlagen** und damit als umweltfeindlich gelten.

Wir allein haben es in der Hand, ob der Blaue Engel zu einem klaren Fall in Sachen **Umweltschutz** wird.

Frank Böttger

Frank Böttger





Voll im Bild: Der Eura 590 LSS gilt als Bestseller im Programm des traditionsreichen Herstellers. Die Profitester von RM ergründen, ob zu Recht. **Seite 32**



Nicht im Geheimen: Im großen Service-Teil geht RM dem Hickhack um Toiletten-Chemikalien auf den Grund, stellt die Technik der stillen Örtchen vor, informiert über die richtige Entsorgung und beschreibt Toiletten-Entlüftungen. **Seite 178**



Perfekt in Szene: Stimmt das Licht im Mobil, stimmt auch die Atmosphäre. Ein Report über Beleuchtung und Lichtquellen, über Beleuchtungsdesigner und ihre Tricks – im Licht der jüngsten Erkenntnisse. **Seite 26**



Gut in Form: Der Hymer 520 S auf Mercedes Sprinter beweist im Test, daß mehr in ihm steckt als Luxus und eigenwillige Ideen. **Seite 44**



Einst futuristisch: Der Dethleffs CD war schon wegen seiner Bauart der Zeit voraus. **Seite 188**

Das Reise-Special in REISEMOBIL INTERNATIONAL

ROLLING HOME TOURS 96
REISE MOBIL
CAMPING
CARS & CARAVANS

32 Seiten auf Achse: Lebensart in der Provence, Stadtportrait Dresden, Sammelkarten und Touristik-Tips. Dazu: Rolling Home Tours, die Leserreisen von RM. **Seite 75**

REPORT

Beleuchtung im Reisemobil

Helligkeit und Wärme – was Lichtdesigner planen und wie die Erleuchtung ins Mobil kommt **26**

MAGAZIN

Reportage

Deutsche Hersteller und Importeure in Louisville, der wichtigsten US- Messe für Reisemobile **8**

Interview

Der neue Niesmann+Bischoff-Geschäftsführer Nelson W. Potter über die Firmenpläne nach der Übernahme durch den US-Hersteller Fleetwood **10**

Nachrichten

RM-Telefonaktion, Hymer-Modelle '96, neue Stellplätze in Bremerhaven, neue ADAC-Camping-Führer, Frühlingstip für Reisemobilisten, Wintercamp-Tip, Fallstricke bei Versicherungen, Medikamente und Fahrtüchtigkeit, Preise '96, Messe-Termine, die neuen Regelungen für den Europa-Führerschein **12**

Portrait

RM-Leser Erich Kleider reiste sechs Monate lang mit einem deutschen Mobil durch die USA **22**

TEST & TECHNIK

Profitest

Eura 590 LSS – wie gut ist der Bestseller von Eura? **32**

Test

Hymer 520 S – 5,73 Meter kurzer Integrierter auf Mercedes Sprinter **44**

Premieren

VW T4 – neue Technik für alle Transporter- und Caravelle-Modelle **52**

Rimor L'unico – Familien-Alkoven für 50.000 Mark **54**

Dethleffs Advantage 5420 – preisgünstiger Alkoven mit Knick **56**

Bürstner A 575 Family – ein Alkoven für sechs mit reichlich Zubehör **58**

Frankia T 670 BD – Teilintegrierter mit Heckbett und Garage **60**

MOBIL REISEN

Reise-Special in REISEMOBIL INTERNATIONAL

Provence-Tour

Kunst und Lebensart in Frankreich **76**

Preisrätsel

Kniffliger Spaß mit Gewinnchance **86**

Stadtansicht

Dresden, die Schönheit an der Elbe **88**

Rolling Home Tours

Reisen exklusiv für RM-Leser

An die Côte d'Azur, an die Loire, in die Normandie, an die Mosel, in die Alpen und die Toskana, nach Tunesien, Marokko oder Portugal **122**

Touristik-Tips

Langlauf für Senioren **128**

PRAXIS

Bücher

Reisebücher – Lesestoff für Abenteurer **131**

Portrait

Reisemobil-Händler Thrun **132**

Neues Zubehör

Produkte, Praktisches für unterwegs **139**

Schnäppchen

Luxus-Liner RMB 700 D, Meldungen **141**

Service Bordtoiletten

Technik, Entsorgung, Chemie-Zusätze, Entlüftungs-Bausätze **178**

FREIZEIT

Leseraktion

Stellplätze, Country Rose Ranch bei Kassel **62**

Sammelkarten

Die reisemobilfreundliche Gemeinde **65**

Argumentationshilfe

Die reisemobilfreundliche Gemeinde **68**

Reisemobil-Historie

Dethleffs CD – seiner Zeit weit voraus **188**

Hobby

Ski nordisch – Winterspaß **192**

Club-Szene

Der RMC Braunschweig feiert, Termine **198**

RUBRIKEN

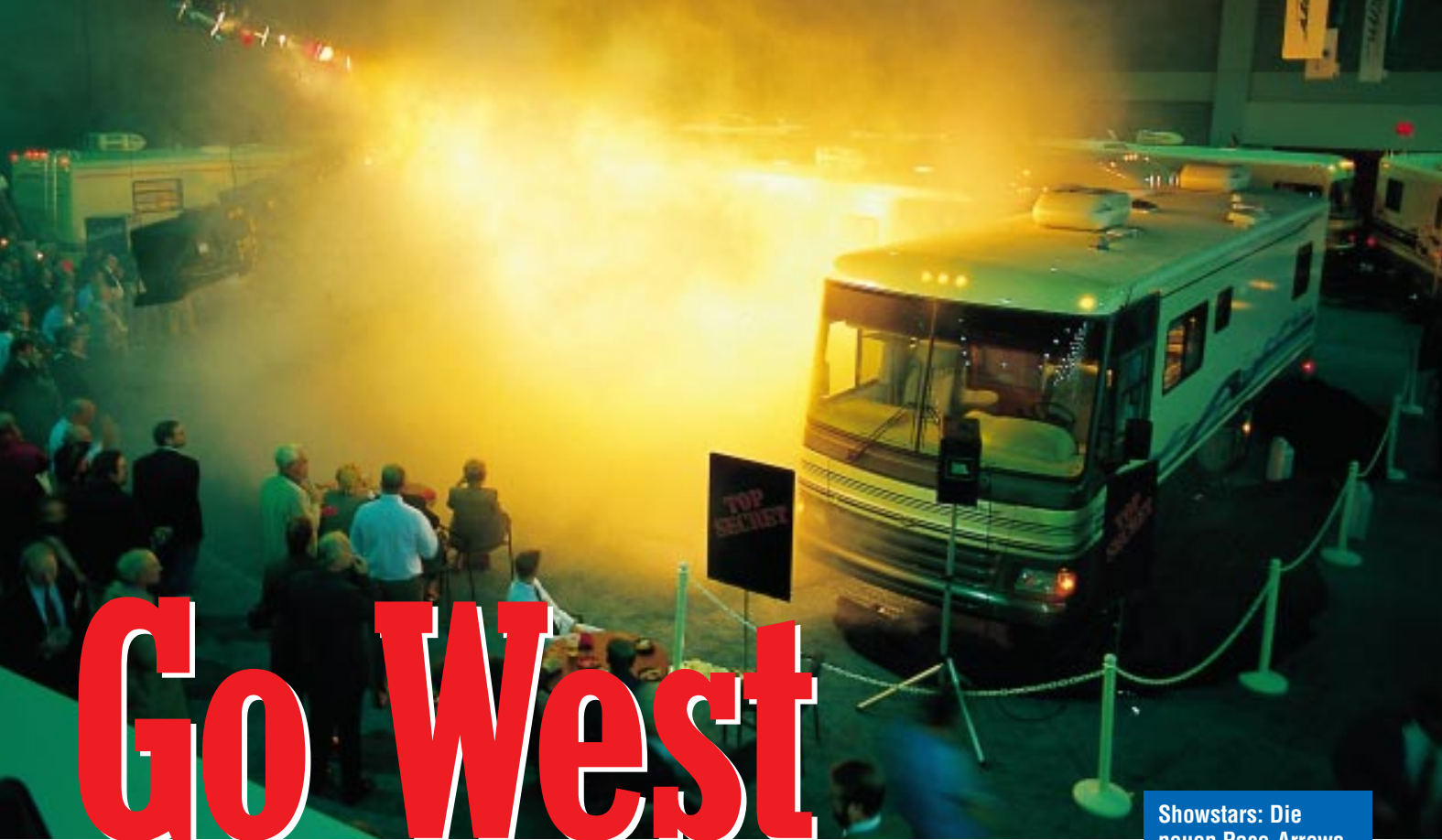
Editorial

Entsorgung und Umwelt **5**

Treffpunkt

Leserforum: Meinungen, Ideen, Tips **74**

Vorschau, Impressum **202**



Go West

Louisville in Kentucky gilt als Mekka der US-Reisemobilszene und gewinnt zunehmend auch für Europäer Bedeutung.

Louisville im amerikanischen Bundesstaat Kentucky liegt von Europa aus betrachtet nicht gerade um die Ecke. Trotzdem reisen Jahr für Jahr unzählige Europäer in die winterlich kalte Stadt mit dem französischen Namen. Grund: Ende November findet in Louisville die National RV Tradeshow statt. Dort präsentieren die amerikanischen Hersteller von Freizeitfahrzeugen ihren Händlern die Modelle für das nächste Jahr. Unbestritten: Die Louisville-Show ist die größte Freizeitfahrzeug-Messe der USA, auch wenn sie nur drei Tage dauert und nicht für das Publikum geöffnet ist.

Einige der nach Louisville angereisten Europäer sind vor Ort, weil sie als Importeure von US-Produkten hier gewissermaßen ihr Heimspiel absolvie-

ren. So zum Beispiel Winnebago Europa-Statthalter Roman Bock, der in Louisville nicht nur seine Kontakte zur Mutterfirma pflegt, sondern sich auch um informationshungrige Europäer kümmert.

Aus gleichem Grund treten andere bekannte deutsche Personen in Louisville auf: Walter Kluth als Triple-E-Repräsentant, die beiden Köhler-Brüder als Importeure des Edelreisemobil-Herstellers Monaco, und Mike Kindermann, der unter anderem Sealand-Wasserspül-Toiletten nach Europa bringt (siehe Seite 183). Sie alle stehen zusätzlich ihren amerikanischen Kollegen mit Rat und Tat zur Seite, wenn es um Fragen des Absatzes und der technischen Normen in Europa und Deutschland geht.



Heimspiel: Roman Bock von Winnebago (links) und Walter Kluth von Triple-E (ganz rechts).

Natürlich sondieren die deutschen Spezialisten auch, welche der neuesten US-Modelle des von ihnen vertretenen Herstellers sie 1996 nach Europa importieren werden. Eine Frage, die sich einerseits danach richtet, wie sie die Marktchancen der einzelnen Modelle einschätzen. Und die sich vor allen Dingen auf solche Modelle konzentriert, die wegen ihrer technischen Auslegung die europäischen Normen erfüllen. Damit sind nicht nur Sicherheitsgurte im Wohnbereich gemeint, es geht vor allem um Flüssiggas-Bestimmungen, VDE-Richtlinien und Abgaswerte.

Mit absoluten Neuheiten kommt Walter Kluth aus Louisville zurück. Er vertreibt ab sofort neben den Triple-E-Reisemobilen auch die in Sandwich-

bauweise gefertigten, voll winter-tauglichen Pick-Ups, Alkovenmobile und Kastenwagen der kanadischen Firma Bigfoot.

Außer den vertraglich fest installierten Importeuren bevölkert eine stattliche Zahl an US-Reisemobilinteressierten Europäer die Ausstellungshallen in Louisville. Sie versuchen, auf diversen Ständen mit Verantwortlichen ins Gespräch zu kommen, um Louisville als anerkannte Händler oder gar Importeure zu verlassen. Oder wenigstens, um im nächsten Jahr einige US-Mobile zu bekommen, die sie an europäische Kunden weiterverkaufen können.

Allerdings wird das Geschäft dieser Kaufleute, die ohne die Marktpower und die Sicherheit der Hersteller im Rücken ihre Deals tätigen, im nächsten Jahr sicher nicht leicht-

Showstars: Die neuen Pace-Arrows tauchen aus dem Nebel auf.



Promotion: Hans-Karl-Sternberg (ganz rechts) und Peter Hirtschulz vom VDW und Abdul-Rahman Adib (Zweiter von links) von der Messe Düsseldorf werben in Louisville für den deutschen Caravan Salon.

ner und Navistar, haben die Tests noch nicht bestanden. Solange sie die Norm nicht erfüllen, bleibt ihre Zulassungsfähigkeit für Europa ab dem nächsten Herbst zumindest fraglich.

Außer den europäischen Interessenten, die nach kompletten Reisemobilen Ausschau halten, treffen sich in Louisville auf Schritt und Tritt auch solche, die auf der Jagd nach Zubehör-Neuheiten sind. Zu ihnen gehört der unermüdliche Günter Friedrichs, der schon so manches gewinnbringende Zubehörteil in Louisville gefunden und anschließend nach Europa importiert hat. So etwa den Sil-

Auf Achse: Bianca und Günter Hermann aus Ulm sind ständig auf der Suche nach neuem Zubehör.

MAGAZIN



MESSE LOUISVILLE

Zum einen steigt die Masse der amerikanischen Reisemobil-Bauer wegen einer US-internen Gesetzesänderung nunmehr komplett auf sogenannte Widebodies um. Das sind Aufbauten mit 102 Inches Breite, das heißt etwa 2,60 Meter. Damit sind sie in Europa nicht zulassungsfähig. Zum anderen haben die Prüfung der europäischen Abgasnorm Euro II, die ab kommenden Herbst gilt, bisher lediglich die GM-Chassis abgelegt und bestanden. Alle anderen Chassis, darunter solch bekannte Markennamen wie Ford und Spartan, aber auch die erstmals mit Reisemobilchassis in Louisville vertretenen Newcomer Freightli-

vy-Camp-Toaster oder die isolierten Trinkbecher samt ihrer auf das Armaturenbrett zu klebenden Becherhalter.

Auch stets auf der Suche nach Neuheiten sind Bianca und Günter Hermann. Die beiden früheren Ulmer Reisemobilhändler, die den Großteil ihres (Un)Ruhestandes auf Reisen



Neuling: Freightliner zeigt Trucks und neue Reisemobil-Chassis.

gesetzt und verschraubt wird. Diese zweite Haube – in Deutschland vertreibt sie Hymer über den Zubehörcatalog – ermöglicht, den eigentlichen Dachlüfter auch bei Regen zu öffnen und die verbrauchte Luft mittels der Gebläse aus dem Inneren des Reisemobils oder Caravans abzusaugen.

Andere Gründe als die Suche von Zubehör-Neuheiten haben T.S.L.-Chef Jürgen Landsberg veranlaßt, nach Louisville zu fliegen. Landsberg stellt sich auf dem Stand des 71-jährigen Howard Sellers aus Milford, Indiana, mit dem ihn die Reisemobilmarke Rockwood verbindet, den Fragen der interessierten US-Händlerschaft. Bei Qualitätsfanatiker Sellers, der sich bisher lediglich als Chassis-Veränderer einen Namen gemacht hat, läßt Landsberg die aktuellen Rockwood-Reisemobile exklusiv für Europa bauen. Zu dieser Partnerschaft fanden sich Sellers und der ehemalige Rockwood-Importeur Landsberg zusammen, nachdem sich Rockwood aus der Reisemobil-Produktion zurückgezogen hat (siehe REISEMOBIL INTERNATIONAL 10/95) und jetzt nur noch Caravans baut.

In Louisville präsentiert Sellers wegen der Europa-Exklusiv-

rität allerdings keine Rockwood-Modelle. Statt dessen stellt er auf der Händlermesse zum zweiten Mal seine eigenen Fahrzeuge aus, die er mit der gleichen handwerklichen Qualität wie die Rockwoods fertigt. Diese Güte zeichnet sich durch eine Handwerksarbeit aus, die sich – etwa durch verzapfte Schubladen – wohltuend vom



Arbeitgeber: T.S.L.-Chef Jürgen Landsberg läßt in den USA Rockwood-Mobile fertigen.

getackerten, amerikanischen Möbelbau der Großserien-Hersteller abhebt.

Den umgekehrten Weg, den Jürgen Landsberg geht, indem er Reisemobile für Europa in Amerika bauen läßt, versuchen drei andere deutsche Firmen. Sie wollen, allen Unkenrufen über den Produktions-Standort Deutschland zum Trotz, mit ihren europäischen Produkten den amerikanischen Markt erobern.

Nummer eins ist der schwäbische Achsen- und Chassis-Spezialist Al-Ko aus Kötz bei Ulm, der allerdings nicht zum ersten Mal in Louisville aus-





Test the West: Eugen Seitz (oben, Zweiter von rechts) und Dieter Goldschmitt (rechts) gehen mit deutschen Produkten in die USA.

stellt. Zudem schafft er genau genommen keine fertigen Produkte aus Europa in die Staaten, sondern verwendet sein Know-how, um Achsen und Caravan-Chassis für den US-Markt in den Vereinigten Staaten zu fertigen. Im Gegensatz zu Al-Ko stellt der ebenfalls schwäbische Fenster-Spezialist Eugen Seitz



MESSE LOUISVILLE

mit seinen Fenstern, Dachhauben und Wartungskappen zum ersten Mal in Louisville aus. Trotzdem baut Caravan- und Reisemobil-Gigant Fleetwood bereits Seitz-Fenster in einen Reise-Wohnwagen ein, um das Interesse der amerikanischen Käufer an Acrylglas-Doppelfenstern zu testen. Als Kooperationspartner hat sich der umtriebi-

ge Eugen Seitz einen erfolgreichen Partner aus der US-Zubehörbranche gesichert: die Firma Carefree aus Broomfield, Colorado.

Der dritte Deutsche, der mit hiesigen Produkten auf den US-Markt drängt, ist Dieter Goldschmitt. Der Fahrwerk- und Hubstützen-Spezialist aus dem württembergischen Höpfigen hat mit einem deutschen Tüftler eine elektronische Niveauregulierung für seine amerikanischen Hubstützen ausgeheckt. Die will er nun neben anderen Produkten über eine eigens zu diesem Zweck in Auburn, Indiana, gegründete Firma auch in den USA anbieten.

So ist, gleichgültig, in welche Richtung künftig die Produkte verschifft werden, das novemberkalte Louisville in Kentucky auch für viele Europäer eine Reise wert gewesen. Frank Böttger

Ein einziger Mausklick führt Sie zu einem

Festival der Sinne



„Wir wollen in Deutschland deutsche Reisemobile bauen“

Interview mit Niesmann + Bischoff-Geschäftsführer Nelson W. Potter, 53

? Herr Potter, Sie sind als Fleetwood-Vize-Präsident seit einigen Wochen alleiniger Geschäftsführer von Niesmann + Bischoff in Polch. Was wird sich an der Firmenpolitik ändern?

! Wir von Fleetwood haben heute die gleiche Strategie wie 1992, als wir mit 80 Prozent bei Niesmann + Bischoff eingestiegen sind. Wir sind sehr stolz auf unsere Produkte und auf die Tatsache, daß wir mit dem Flair in Deutschland von Platz 16 auf Platz vier vorgerückt sind. Allerdings wollen wir unseren Absatz kontinuierlich steigern, wollen besser verkaufen. Dazu haben wir uns durch einen neuen Ver-

triebsdirektor verstärkt, der noch in diesem Jahr zu uns stoßen wird.

? Wird es weitere Personal-Bewegungen geben, zum Beispiel, indem Sie Personal abbauen?

! Wir werden auf jeden Fall ein Kredit-Management-System aufbauen, wofür wir einen erfahrenen Bankmanager suchen. Eventuell entscheiden wir uns zusätzlich auch für einen deutsch sprechenden Co-Geschäftsführer. Ansonsten hoffen wir, daß die bisherigen Mitarbeiter auch weiterhin mit und bei uns arbeiten wollen. Die meisten haben uns das schon

zugesagt. Übrigens wollen wir im großen und ganzen auch mit dem bisherigen Händlernetz weiterhin zusammenarbeiten.

? Was wird sich an der Produkt-Palette ändern?

! Wir werden ganz sicher auch weiterhin Clou Liner, Clou Trend, Flair und Flair Life bauen. Allerdings wollen wir den Abstand zwischen den beiden Produktlinien Clou und Flair verringern. Außerdem wollen wir noch etwas Billigeres anbieten als den Flair. Vielleicht wird das eine ganze Familie, vielleicht auch nur ein neues Modell sein. Auf alle Fälle müssen wir auch beim Flair die Produktions-, vor allem die Lohnkosten senken.

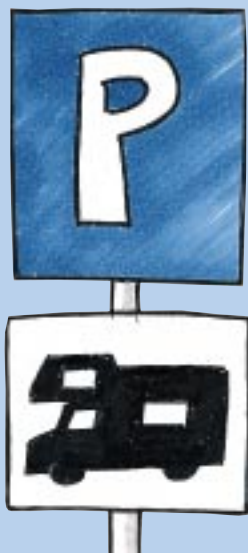


Nelson W. Potter, geboren am 9.1.1943, verh., zwei Kinder (28+24); arbeitet nach dem Studium an den Universitäten von Washington und Philadelphia fünf Jahre an der Wallstreet. Ab 1972 bei Fleetwood, seit 1.11.1995 Geschäftsführer von Niesmann + Bischoff.

Die Lohnkosten sind das Hauptproblem in Deutschland.

? Wird es bald Fleetwood-Reisemobile aus Polch geben?

! Natürlich haben wir auch darüber nachgedacht. Aber ich kann Sie beruhigen: Das kommt im Moment nicht in Frage. Sollten wir jemals Fleetwood-Reisemobile nach Europa bringen, dann nicht über Niesmann + Bischoff. Wir wollen aus Niesmann + Bischoff keine amerikanische Firma machen. Wir wollen in Deutschland deutsche Reisemobile bauen. Das ist unser Wunsch. Allerdings werden wir die Vorteile aus beiden Ländern nutzen, um insgesamt bessere Ergebnisse zu erzielen.



■ Stellplätze
Bremerhaven macht mobil
Reisemobilisten sind nun auch an der Weser willkommen.

Pünktlich zur Saison '96 richtet die Tourismus-Förderungsgesellschaft Bremerhaven eigene Stellplätze für Reisemobile ein. Bis Mitte März werden 40 neue Flächen gegenüber dem Auswanderer-Denkmal, direkt am Weserdeich geschaffen.

Der Platz in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt wird mit einer Müllentsorgung ausgestattet. Die Dauer des Aufenthalts ist unbeschränkt und kostet pro Tag sechs Mark. Eine Ver- und Entsorgungsstation bei der BP-Tankstelle Stresemannstraße 310 (Tag und Nacht geöffnet) ist in fünf Minuten Fahrzeit bequem zu erreichen. Die Anlage zu benutzen kostet vier Mark.

Neben diesen Errungenschaften für Reisemobilisten hat die Stadt eine neue Info-Telefonnummer für Touristen eingerichtet: Mit einem ganzjährigen 24-Stunden-Service erhalten interessierte Touristen aktuellste Informationen unter Tel.: 0471/414141.

■ Hymer

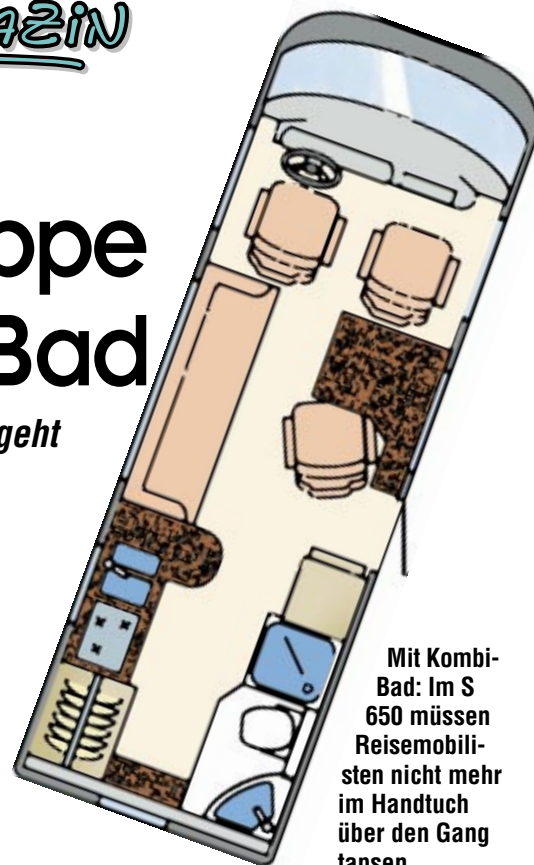
Rundsitzgruppe und Kombi-Bad

Mit neuen Modellen der S-Klasse geht Hymer auf Kundenwünsche ein.

Im Sommer '96 wird Hymer zwei neue Mobile der S-Klasse präsentieren, die gegenwärtig nur als Zeichnungen existieren.

Der 6,35 Meter lange S 610 wird eine Rundsitzgruppe im Heck haben. Zunächst wollte Hymer das Modell als S 590 unter sechs Meter Länge entwickeln. Damit hätte sich der Hersteller aus Bad Waldsee nach jenen Kunden gerichtet, die häufig mit der Fähre in ihr Urlaubsland übersetzen und deshalb die für eine Fahrzeuglänge unter sechs Metern weit günstigeren Fahrtarife nutzen wollen. Die Entscheidung fiel dennoch zu Gunsten des geräumigeren Grundrisses aus, der wahrscheinlich eher die Bedürfnisse der Interessenten an der S-Klasse befriedigt. Der S 630 wird ab Juli 1996 ausgeliefert.

Das Hymermobil S 650, zunächst geplant als S 610, steht Ende August bei den Händlern. Dieser 6,61 Meter lange Integrierte wird nicht mit getrennter Naßzelle und Dusche ausgeliefert. Der Grundriß entspricht weitgehend dem des E 610, allerdings mit leichten Modifikationen im Heck. So befindet sich eine kombinierte Naßzelle in Fahrtrichtung rechts hinten. Links



Mit Kombi-Bad: Im S 650 müssen Reisemobilisten nicht mehr im Handtuch über den Gang tapsen.

ist ein großer Kleiderschrank untergebracht. Der Grund, Toilette und Dusche nicht mehr auf gegenüberliegenden Seiten zu positionieren, geht auf Kundenwünsche zurück: Viele Reisemobilisten hatten moniert, mit einem Handtuch umschlungen über den Gang tapsen zu müssen.

Die Preise für die beiden neuen Modelle der S-Klasse stehen derzeit noch nicht fest. Vermutlich werden sie sich aber analog der Unterschiede ausrichten, die schon jetzt zwischen Modellen mit gleichem Grundriß der E- und S-Klasse gelten.

■ Frühlingskur

Fit mit Mobil

Reisemobilisten finden in Bad Königshofen ein maßgeschneidertes Kurprogramm.



Foto: Archiv

Die Kurverwaltung Bad Königshofen veranstaltet von März bis Mai erneut eine Kuraktion unter dem Motto: „Damit auch Ihre Gesundheit wieder Frühlingsgefühle bekommt“. Hier das Programm:

► Mittels Wirbelsäulengymnastik und einer Rückenschule soll das richtige Bücken, Heben und Bewegen erlernt werden. Kräftigungsübungen sollen den Rücken stärken.

► Eine Entspannungstherapie vermittelt als Grundlage eine positive Lebenseinstellung. Die Reisemobilisten üben unter Anleitung, sich auch während der längeren Urlaubsfahrt schmerzfrei zu halten.

► Abgerundet wird das Kurpaket durch eine Ernährungsberatung. In diesen wichtigen Bereichen werden Bluthochdruck, Fettstoffwechsel und Cholesterin mit einbezogen.

DER HEISSE DRAHT ZU BÜRSTNER



■ Telefonaktion für Leser

Ruf doch mal an

Nur in REISEMOBIL INTERNATIONAL: Leser sprechen mit Firmen, Verbänden und Interessengruppen. Diesmal mit Bürstner.

Der Termin für die Leser-Telefonaktion mit Reisemobil-Hersteller Bürstner steht nun endgültig fest. Der vorläufige Termin, angekündigt in REISEMOBIL INTERNATIONAL 1/96, gilt nicht.

Die beiden Geschäftsführer Dr. Holger Siebert und Klaus-Peter Bolz sowie Entwicklungsleiter Wolf Zeidler beantworten am Montag, dem 29. Januar, von 10.00 Uhr bis 12.00 Uhr und von 14.00 Uhr bis 16.00 Uhr Ihre Fragen.

Haben Sie Kritik, Anregungen, Wünsche? Dann rufen Sie bitte an: Dr. Holger Siebert, Tel.: 0711/13466-61, Klaus-Peter Bolz und Wolf Zeidler Tel.: 0711/13466-65. Fax: 0711/ 13466-68

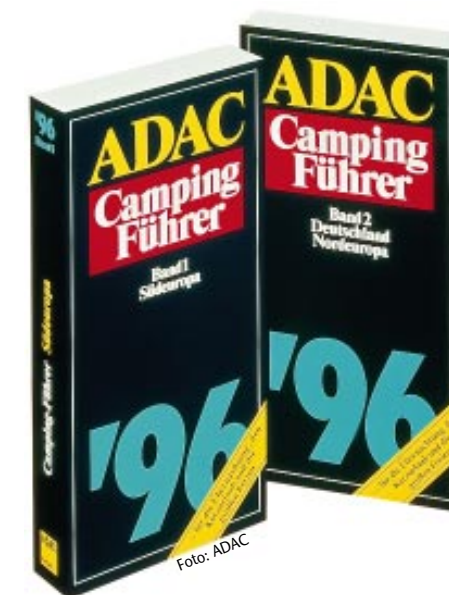


Dr. Holger Siebert beantwortet ebenso Ihre Fragen, ...



... wie sich Klaus-Peter Bolz den Anrufern stellt.

Fotos: Archiv



■ ADAC-Camping Führer
Dicke Dinger

Der ADAC bringt Mitte Februar die neuen Campingführer '96 heraus: Südeuropa (Band 1) sowie Deutschland und Nordeuropa (Band 2). Die Bände enthalten Informationen zu mehr als 5.500 Campingplätzen, davon 200 Neueinträge. Bei nahezu dreiviertel aller aufgelisteten Plätze findet der Leser die aktuellen Preise. Wie schon in den vergangenen Jahren, so sind auch in dieser Ausgabe die Prüfbewertungen der ADAC-Inspektoren für die Qualität

der einzelnen Campingplätze veröffentlicht. Wie bereits zuvor gibt es wieder jede Menge Tips und Tricks rund um das Thema Camping.

Band 1 Südeuropa, 1040 Seiten und Band 2 Deutschland, Nordeuropa, 800 Seiten. Jeweils für 28 Mark sind die beiden Campingführer erhältlich im Buchhandel oder direkt beim ADAC.

Das Gesundheitspaket kostet für eine Woche etwa 150 Mark. Die Krankenkassen übernehmen jedoch den Großteil der Kosten, sofern der mobil Reisende eine Verordnung seines Arztes vorlegt.

Speziell für Vereine hat die Kurverwaltung in Bad Königshofen eine „Kurwoche für Reisemobilclubs“ erarbeitet. Nach der Eingangsunter-suchung beim Badearzt werden den mobilen Clubmitgliedern eine Woche lang individuell abgestimmte Heilpackungen, Mineralwannenbäder und Bewegungsbäder verabreicht.

Die Kurverwaltung bietet am Kurzentrum zahlreiche Stellplätze an: 18 auf geteertem Boden, zwölf Reisemobile können auf dem Feinschotterplatz stehen und 25 weitere Stellflächen gibt es auf der Wiese – alles nur einen Steinwurf vom Kurzentrum entfernt – frische Brötchen und Gasflaschen-Lieferung inklusive.

Anmeldungen oder nähere Auskünfte erteilt Werner Angermüller von der Kurverwaltung, Tel.: 09761/9120-0, Fax: 912040.

Kurz & Knapp

Notruf erweitert

Weiter ausgebaut hat der ADAC sein Netz der Notrufstationen im Ausland: Der Urlauber findet die Hilfsstationen jetzt ganzjährig besetzt direkt am Flughafen Athen (01/9601266), in Bukarest (01/2234525) und in Kopenhagen (45931708).

Bessere Plätze

Der Verband der Campingplatzhalter Mecklenburg/Vorpommern will in diesem Jahr das Niveau der Cam-



Foto: Lodemann.

Campen in Mecklenburg-Vorpommern.

pingplätze deutlich anheben. Bessere Ausstattung und gehobener Service sollen weitere Touristen, insbesondere aus den alten Bundesländern, anlocken. Das zuständige Wirtschaftsministerium stuft zudem den Campingtourismus gezielt als Förderschwerpunkt ein.

Solartechnik

Die Firma Funk Däuble, Bad Dürrenheim, bietet eine Schulungs-Broschüre zum Thema Solaranlagen auf Wohnmobilen an. Sie informiert Reisemobilisten über die wichtigsten Zusammenhänge und ist gegen eine Versandkostenpauschale von 5 Mark zu beziehen bei Firma Funk Däuble, Tel.: 07726/82040.



■ Camping Hopfensee

Foto: Archiv

Erstrahlt in neuem Glanz: Der Campingplatz Hopfensee hat nach einem Brand wieder geöffnet.

Märchen aus 1001 Nacht

Wir sind wieder da“, freut sich Eduard Mayer in seiner Begrüßungsrede anlässlich der Wiedereröffnung des Camping Hopfensee bei Füßen im Königswinkel. Genau ein Jahr nach einem verheerenden Brand können er und seine Frau Herta seit Mitte Dezember die ersten Wintergäste in den neuen Räumlichkeiten begrüßen.

Gemeinsam mit Architekt Wolfgang Martin und der Professorin für Innenarchitektur Ellen Birkelbach entwarfen sie ein neues Sanitärgebäude im alpenländischen Stil. Das Badehaus beherbergt ein komfortables Interieur, farblich modern aber dezent abgestimmt und eine Installation

der Spitzenklasse. Im einzelnen gibt es: Hallenbad, Kurabteilung, Kindergarten, alle Sanitäreinrichtungen, Kino und Aufenthaltsräume. „Unsere Gäste sollen sich so wohl fühlen wie in einem Hotel“, begründet Mayer sichtlich erfüllt von Stolz.

Familie Mayer hat während der erzwungenen Schließung ihres Platzes ganze Arbeit geleistet. Moderner, schöner, urlaubsgerechter wurde an gleicher Stelle das Badehaus wieder errichtet. „Einige Grundmauern konnten wir stehenlassen, so mußte die Versicherung den Brand als Beschädigung veranschlagen und nicht als Totalschaden“, sagt Mayer.

Auf mehr als 4,5 Millionen Mark belief sich der Schaden, das neue Gebäude verschlang aber fast sechs Millionen Mark. Prunkstück des neuen Gebäudes ist das orientalische Bad – ein Märchen aus 1001 Nacht. Ganzkörper-Schlammbehandlungen, Milch-Öl-Bäder und Dampfbad sollen neben dem Kurangebot zur Entspannung und Erholung der Gäste beitragen.

Füssens Bürgermeister Dr. Paul Wengert brachte es in seiner Laudatio auf den Punkt: „Der Campingplatz in Hopfen ist ein fester und wichtiger Bestandteil des hochwertigen Urlaubsangebotes am Ort, und alle sind froh, daß der Gästebetrieb endlich wieder läuft.“

■ Versicherungen

Rabatt-Falle

Viele Autofahrer wissen nicht, daß bei der Rückstufung ihres Schadensfreiheitsrabatts nicht die Höhe des Schadens entscheidend ist, sondern die Anzahl der Unfälle. Mehrere kleine Unfälle wirken sich auf die Rückstufung nämlich deutlich schlechter aus als ein großer gemeldeter Schaden. Darauf weist der Verband der Schadensversicherer, Bonn, zum Jahreswechsel hin.

Diese Tatsache hat bestimmte Konsequenzen: Wer im laufenden Jahr mehrere Schäden verursacht hat, sollte genau prüfen, ob er nur den teuersten Schaden seiner Versicherung meldet und alle anderen Schadensregulierungen sel-

ber übernimmt. Auch wenn die Versicherung den Schaden bereits reguliert hat, gibt es für den Versicherten nachträglich noch die Möglichkeit, das Geld dem Versicherer zurückzahlen, damit er wieder in den Genuß seines niedrigeren Rabattes kommt. Wenn die Versicherung weniger als 1000 Mark an Regulierung bezahlt hat, muß sie den Versicherten über die Höhe der Regulierung schriftlich informieren. Nach Erhalt dieser Benachrichtigung hat der Versicherte sechs Monate Zeit, seiner Versicherung die Kosten zurückzuerstatten, damit er wieder in den Genuß des Schadensfreiheitsrabatts kommt.

Von uns können Sie 'was erwarten

KNAUS
DAS FREIZEIT-ERLEBNIS-MAGAZIN
Trends 97
Mit über 600 Stellplatz-Tips

KNAUS
DAS FREIZEIT-ERLEBNIS-MAGAZIN
Trends 97
Anhangstabelle mit über 1200 PKW

**Neugierig?
Per Mausklick
erfahren Sie
mehr!**

Premiere Travel-Liner
Travel-Liner
MITMACHEN UND GOLD GEWINNEN!



Kurz & Knapp

Besuch bei Dethleffs

Dethleffs öffnet seine Pforten für das Publikum. Ganz im Stil der großen Automobilfirmen bietet der Traditionshersteller aus Isny im Allgäu seit Beginn dieses Jahres Werksbesichtigungen an. Der Besucher erfährt, wie Materialien angeliefert werden, Teile entstehen, Roboter und computergesteuerte Maschinen arbeiten und die wie die Endmontage von Reisemobilen und Wohnwagen funktioniert. Die einstündige Führung findet regelmäßig nach telefonischer Anmeldung statt. Kontakt über: 07562/987-0.

Neue Nummer

Varta hat seit Anfang Januar eine neue Telefonnummer, unter der Kunden wie Händler Fragen zum Thema Autobatterien beantwortet bekommen: 0180/54323. Der Apparat ist werktags zwischen 8.00 und 16.00 Uhr besetzt.

Bunte Visionen

Volkswagen hat in der Nähe von Barcelona ein neues Design-Studio eröffnet. Das neue Center gilt als weltweit modernstes Studio seiner Art und entwickelt künftig das Design für die vier Konzernmarken VW, Audi, Seat und Skoda.

Eiskratzen – richtig

Der Winter hat seine Tücken: Wer vereiste Scheiben freikratzt, indem er den Schaber hin- und herbewegt, riskiert sichtsbehindernde Macken im Glas. Sie entstehen durch kleine Schmutzteilchen. Deshalb rät die Fahrzeug-Prüforganisation Dekra, den Kratzer immer nur vorwärts zu schieben, auf jeden Fall aber bloß in einer Richtung.



Neue Broschüre

Immer, wenn er Pillen nahm

Informationen zum Risiko von Medikamenten im Straßenverkehr.

Arzneien zur lokalen Betäubung bei ambulanten Eingriffen oder beim Zahnarzt schränken die Fahrtüchtigkeit für mindestens zwei Stunden ein.

Beruhigungsmittel können die Reaktionszeit verzögern und die Wahrnehmung verzerren.

Mittel gegen Reisekrankheit und Allergien machen häufig müde.

Aufputzmittel und Appetitzügler können, sobald die Wirkung nachläßt, zu starkem Leistungsabfall führen.

Die Deutsche Verkehrswacht stellt die neue Broschüre „Drogen und Medikamente im Straßenverkehr“ vor. Damit greift die Organisation ein Thema auf, das neben dem viel diskutierten Alkohol am Steuer eher selten beachtet wird.

Experten schätzen, daß etwa bei jedem vierten Verkehrsunfall Medikamente im Spiel sind. 20 Prozent aller handelsüblichen Medizin können die Sicherheit des Fahrers beeinträchtigen. Diese Gefahr, auch in Kombination mit Drogen oder Alkohol, wurden bislang deutlich unterschätzt. Entgegen der Promille-Bestimmung gilt für das Lenken unter Medikamenten keine klare Regelung. Allerdings lassen sich die Arzneimittel in ihrer verkehrsgefährdenden Wirkung in vier Gruppen einteilen:

Schlafmittel, Schmerzmittel und Erkältungsarzneien können noch am nächsten Tag das Fahrvermögen einschränken.

Zwar gibt es beim TÜV Rheinland eine Stelle, die Arzneimittel speziell hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit prüft, jedoch sind deren Ergebnisse für den Verbraucher nicht erreichbar: Sie werden ausschließlich in medizinisch/pharmazeutischen Fachzeitschriften veröffentlicht. „Hier fordern wir deutlich mehr Transparenz“, betont Dr. Klaus-Wolfgang Herberg vom TÜV Rheinland, „die Ministerien greifen dieses Thema nicht genügend auf“.

Solche und andere Hintergründe erhellt die Broschüre „Drogen und Medikamente im Straßenverkehr“, herausgegeben von der Deutschen Verkehrswacht. Sie ist zu beziehen bei allen Orts-, Kreis- und Landesverkehrswachten oder direkt bei der Zentrale, Am Pannacker 2, 53340 Meckenheim, Tel.: 02225/884-0, Fax: -70.

Hochzeit bei Maesss

Ja-Sager

Grund zum Feiern im Hause Maesss: Carole, mit 27 Jahren die jüngste Maesss-Tochter und Bräutigam Robert, 28, schmiedeten den Bund fürs Leben. Im blumengeschmückten Reisemobil kutschierten sie zum Standesamt. Scharenweise waren reisemobile Freunde und Bekannte nach Harelbeke, dem Stammsitz der Firma, gekommen, um die mobile Hochzeit standesgemäß zu feiern. Die frisch Vermählten werden nach Südtirol übersiedeln.



Bund fürs Leben: Zur Hochzeit von Maesss-Tochter Carole und Ehemann Robert kamen viele Freunde mit dem Reisemobil.



Preise '96

Winnebago teurer

Winnebago erhöht die Preise für einige Modelle: Am 1. Februar 1996 kosten Minnie Winnie, 24 ft., und Brave, 25 ft., je 139.900 Mark, Brave, 28 ft., 149.900 Mark. Zeitgleich stattet Winnebago diese Modelle mit Drei-Punkt-Sicherheitsgurten auf allen Fahrsitzen sowie Luftfederung mit Niveauregulierungen der Hinterachse aus. Die drei Baureihen Rialta, Suncruiser und Superchief werden nicht teurer.

Preise für Fiat Scudo

Für den Fiat Scudo gelten ab sofort folgende unverbindliche Preisempfehlungen (zuzügl. MwSt):

Scudo 1.6 Bz Kat (58 kW)	26.200	Mark
Scudo 1.9 D (51 kW).....	25.700	Mark
Scudo 1.9 TD (68 kW).....	27.700	Mark

Ci billiger

Die italienische Firma Ci Caravans senkt die Preise für den deutschen Markt. Dies betrifft die Marken Ci, Riviera und Granduca, die in Deutschland von der Firma Ahorn Wohnmobile vertrieben werden. Im einzelnen gelten jetzt folgende Preise:

Ci 500.....	42.700	Mark
Riviera 320.....	39.800	Mark
Riviera 540.....	46.500	Mark
Riviera 550.....	45.700	Mark
Riviera 560.....	47.000	Mark
Riviera 601.....	49.900	Mark
Riviera 670 GT.....	62.600	Mark
Granduca 55 (Transit 120 Diesel)	44.100	Mark

Diese Angaben sind unverbindliche Preisempfehlung inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich 1.760 Mark für TÜV, Kfz-Brief, Gasabnahme und Transport zum Zentralauslieferungslager.

Pirelli teurer

Mit Wirkung vom 16. Januar hat Pirelli die Preise für Reifen um drei Prozent erhöht. Mit Ausnahme der PKW-Winterreifen betrifft dies die gesamte Produktpalette.

■ Verdienstkreuz **Profi geehrt**

Anlässlich des 20jährigen Bestehens des Elektro-Technologiezentrums Stuttgart wurde Obermeister Horst Locher mit dem Bundesverdienstkreuz geehrt. Locher profiliert sich auch als RM-Profitester und gilt als Wegbereiter der Aus- und Weiterbildungsstätte im High-Tech-Bereich. Er übernahm 1963 den väterlichen Elektro-Betrieb und ist seit 1980 als Obermeister in der Elektro-Innung tätig.



■ Freizeit-Messen **Von Nord bis Süd**

Vom **10. bis zum 18. Februar** findet auf der Messe Hamburg die größte Caravanschau Norddeutschlands statt. Die „**Reisen '96**“ zeigt in fünf Messehallen Neuheiten fürs Caravaning.

Die **ABF Auto Boot Freizeit in Hannover** öffnet vom **10. bis 18. Februar** ihre Tore. 450 Aussteller bieten Informationen rund um Auto, Boot, Touristik, Caravan und Camping.

Vom **17. bis 25. Februar** lädt die **Freizeit 96 - Garten + Touristik Messe (AFAG)** nach Nürnberg ein.

Die diesjährige **CBR** auf dem Messegelände München erwartet vom **17. bis 25. Februar** 650 Aussteller aus 42 Ländern. Stellplätze für Caravaner gibt es auf dem Messegelände Süd für 30 Mark pro Nacht und Fahrzeug.

■ Niesmann + Bischoff **Händler belohnt**

Die sechs erfolgreichsten Händler von Niesmann + Bischoff haben Ende des vergangenen Jahres von der neuen amerikanischen Firmenleitung eine Auszeichnung in Form einer Reise bekommen. Sie dient als Anerkennung und Ansporn.

Vertreter der Betriebe Freizeit KG, Bielefeld, Rentmobil Reisemobile, Brühl, Servo Reisemobil-Center, Wolftratshausen, Thrun Reisemobile, Mülheim/

MAGAZIN



Foto: Hoffmann.

Ruhr, Wohnwagen und Reisemobil Peters, Jülich sowie Wohnwagen Winkler, Stuttgart, besuchten gut eine Woche lang Kalifornien. Geführt von Jim Sheldon, bei Niesmann + Bischoff zuständig für das Marketing, ging es gemeinsam zu den Produktionsstätten von Fleetwood in Riverside. Außerdem standen die Sehenswürdigkeiten rund um Los Angeles und San Francisco auf dem Programm. Ein Abstecher nach Las Vegas und zum Grand Canyon rundete den Trip ab.

Am 1. Juli 1996 soll die zweite EU-Führerscheinrichtlinie in Kraft treten. Ab diesem Stichtag erkennen die einzelnen EU-Mitgliedstaaten die Führerscheine der jeweils anderen Staaten voll und unbefristet an. Auch Führerscheinbesitzer, die ihren Wohnsitz in ein anderes Land der EU verlegen, brauchen die Fahrerlaubnis nicht mehr gegen die des entsprechenden Landes umzutauschen.

Die neue Führerscheinregelung betrifft nur Personen, die ab dem Stichtag 1. Juli 1996 ihre Führerscheinprüfung neu ablegen. Es gelten dann die Fahrerlaubnisklassen A, B, C, D und E, welche die bisher geltenden Führerscheinklassen 1 bis 5 ablösen (siehe Tabelle). Grundsätzlich gilt jedoch, daß im Rahmen der Besitzstandswahrung alle Führerscheininhaber ihre Fahrerlaubnis unverändert weiter benutzen können. Bei einem Umtausch des Führerscheins erhalten die Altbesitzer automatisch die neuen Klassen ausgehändigt.

Für Reisemobilisten entscheidend ist die Neuerung, daß die bisher geltende Klasse 3, die zum Lenken von Kraftfahrzeugen bis 7,5 Tonnen berechtigt, durch die Klasse B ersetzt wird. Damit können zukünftig nur noch Fahrzeuge bis maximal 3,5 Tonnen gefahren werden.

Die neue Klasse C1 berechtigt dazu, ein Kraftfahrzeug zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen zu fahren.

Fahrer für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen benötigen den Schein der C-Klasse.

Inhaber der B-Klasse – sie berechtigt zum Führen von Fahrzeugen bis 3,5 Tonnen – als auch der C1-Klasse dürfen Anhänger bis zu 750 Kilogramm fahren. Für Anhänger mit höheren Lasten ist der zusätzliche Führerschein Klasse E vorgeschrieben.

Besitzer von Wohnwagen-Gespännern können trotzdem

■ Europaweiter Führerschein

Neue Klassen

Die EU plant, zum 1. Juli 1996 den neuen europäischen Führerschein einzuführen – mit wichtigen Neuerungen auch für Reisemobilisten.



Foto: Archiv

Führerscheinklassen neu	Führerscheinklassen alt
A Leistungsunbeschränkte Krafträder, Voraussetzung: Zwei Jahre Fahrerfahrung auf Kraftködern bis 25 kW, nicht mehr als 0,16 kW/kg.	1 Leistungsunbeschränkte Kraftködern.
A1 Kraftködern bis 125 cm ³ , bis 11 kW. Die einzelnen Mitgliedsstaaten können weitere einschränkende Merkmale festlegen.	1a Kraftködern bis 25 kW, nicht mehr als 0,16 kW/kg. Erwerb der Klasse 1 erst möglich nach zweijährigem Besitz der Klasse 1a (mindestens 4000 km).
B Kraftfahrzeuge bis 3,5 t mit Anhänger bis 750 kg oder mit Anhänger über 750 kg, sofern die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs und die zulässige Gesamtmasse des Zugs 3,5 t nicht überschreiten.	1b Kraftködern bis 80 cm ³ bis 80 km/h.
BE Kombination aus einem Zugfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger, die nicht in die Klasse B fällt.	3 Kraftfahrzeuge bis 7,5 t, Züge mit nicht mehr als 3 Achsen, (Achsen mit einem Abstand von weniger als einem Meter voneinander gelten als eine Achse).
C Kraftfahrzeuge über 3,5 t, auch mit Anhänger bis 750 kg.	2 Kfz über 7,5 t Züge über drei Achsen.
C1 Kfz zwischen 3,5 und 7,5 t, auch mit Anhänger bis 750 kg.	3 Kraftfahrzeuge bis 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht.
C1E Kraftfahrzeuge der Klasse C1 mit Anhänger über 750 kg, sofern die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Zugfahrzeugs und die zulässige Gesamtmasse der Kombination 12 t nicht überschreiten.	
D Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als 8 Personen-Sitzplätzen.	2,3 (Je nach Höhe des zulässigen Gesamtgewichts) + Fahrerlaubnis zur Personenbeförderung in Kraftomnibussen.
D1 Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit 8 bis maximal 16 Sitzplätzen.	
DE Kraftfahrzeuge der Klassen D und D1 mit Anhänger über 750 kg.	
E Kraftfahrzeuge der Klassen B, C oder D mit Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg.	

mit dem B-Führerschein (ohne Ergänzung durch die E-Klasse) mit einem Gesamtgewicht bis 7,5 Tonnen auf Reisen gehen, sofern das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers das Leergewicht des Zugfahrzeugs nicht übersteigt.

Fahrer von Reisemobilen der zukünftigen C- und C1-Klasse müssen sich zukünftig wiederholt auf ihre Fahrtauglichkeit untersuchen lassen. Wohlgemerkt: Dies gilt nur für Reisemobilisten, die ihren Führerschein nach dem 30. Juni 1996 machen. Ein solcher Gesundheits-Check war bisher in Deutschland nur für Busfahrer Pflicht: Sie müssen besonderen gesundheitlichen Anforderungen genügen, weshalb die körperliche und geistige Tauglichkeit überprüft werden müsse. Fahrer normaler Fahrzeuge werden diese Untersuchung voraussichtlich ab Vollendung des 50. Lebensjahres über sich ergehen lassen müssen. In welchen Abständen die Fahrer sich auf Herz und Nieren checken lassen müssen, legen die einzelnen EU-Länder in entsprechenden Verordnungen selbst fest.

Die neue Richtlinie sieht außerdem detaillierte Mindestanforderungen für die Führerschein-Prüfung vor. Da das deutsche Recht in diesem Punkt bereits heutzutage die europäische Norm erfüllt und zum Teil sogar übertrifft, ändert sich für den deutschen Führerschein-Anwärter in diesem Bereich kaum etwas.

Außer den rosa Führerscheinen in Europa wird es in Deutschland zusätzlich den Führerschein im Scheckkartenformat geben.

Bevor die europäische Novelle endgültig in Kraft tritt, muß sie noch in den einzelnen Mitgliedsstaaten in nationales Recht umgesetzt werden. Deshalb präsentiert die Bundesregierung im Frühjahr 1996 eine Gesetzesvorlage, welche die Novelle regelt. sas

Wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen. Erich Kleider kann das schon vorher: Der 62jährige kennt sich an seinem Urlaubsziel aus wie im Handschuhfach seines Eura HS 675, auch wenn er noch gar nicht dagewesen ist.

„Wenn ich irgendwo hinreisen möchte, wälze ich rechtzeitig Bücher und studiere Karten. Dann schreibe ich alles für mich zusammen“, erzählt der reiselustige Rentner. Wobei „rechtzeitig“ durchaus bis zu drei Jahre vorher bedeuten kann. So war das jedenfalls, als Erich Kleider zusammen mit seiner Frau Irmgard, 61, zum ersten Mal anno 1993 im eigenen



Gut geplant ist halb gewonnen: Erich Kleider schreibt schon zu Hause eine Reiseroute für die USA. Schadenfälle unterwegs regelt die amerikanische Versicherung.



Reise war denkbar einfach: „Erika“ heißt das gute Stück, gebildet aus den beiden Vornamen der Schwager Erich und Karl. Seither tingeln die beiden samt Ehefrauen mit Erika regelmäßig durch die weite Welt.

„Wir vertragen uns sehr gut“, freut sich Erich Kleider. „Unsere erste Reise durch Franken und an die Mosel war eine tolle Tour.“ Gleichzeitig fungierte sie als Auftakt für durchaus Höheres: den Trip durch die USA.

Am 7. März 1993 schiffte Erich Kleider den Alkoven Erika in Emden ein, Ziel Jacksonville im US-Bundesstaat Florida: „Rund 9.000 Mark kostet der Spaß hin und zurück.“ Selbst flogen er und seine Frau am 22. März hinterher.

Kleider wäre nicht Kleider, würde er nicht geradezu penibel ein Tagebuch führen. Darin

Weiß, wo's langgeht: Solche Wegweiser bräuchte Erich Kleider nicht. Zum Nordkapp? Immer seinem Routenbuch nach.



von Campern? Und wie funktioniert das mit der Versorgung, mit dem Schlafen überhaupt?

Ganz klar, vor dem Kauf mußte eine ordentliche Runde im gemieteten Mobil gedreht werden. Und weil am Schluß nur der Alkoven, nicht aber der Wunsch nach dem eigenen Reisemobil angekratzt war, stand im Juli 1992 ein Eura HS 675 vor der Tür. Die Namensge-

notiert er für den Flug: „Nicht unerwähnt möchten wir lassen, daß wir mit echtem Champagner empfangen wurden.“

Dem spritzigen Auftakt sollte eine Reise voller Höhepunkte folgen. Abgesehen von den Schönheiten der Natur und der Freundlichkeit der Menschen begeisterte Ehepaar Kleider, daß sie unterwegs Besuch aus der Heimat bekamen: ►

Wanderer zwischen zwei Welten

Gründliche Planung ist alles: Ob unterwegs in Europa oder Amerika – Erich Kleider weiß, wo's langgeht.

Reisemobil durch die Weiten der USA steuerte.

Kleider wäre nicht Kleider, hätte er nicht mit geradezu bienenhaftem Fleiß von 1990 an alles zusammengetragen, was er über Land und Leute finden konnte. Reiseführer wurden durchgeackert und Kartenausschnitte den entsprechenden Sehenswürdigkeiten zugeordnet. So entstand eine Reiseroute, die nicht einmal dem Finger auf der Landkarte gestattetete, irgendwo falsch abzubiegen. „1.500 Seiten“, erklärt Erich Kleider mit hörbarem Stolz, „und alle auf der Schreibmaschine getippt.“

Bis es soweit kam, mußte allerdings erst ein Umstand eintreten, der das Leben von Erich Kleider komplett verändern sollte: Unerwartet mußte sich der

ehemalige Geschäftsführer einer Münchner Versicherung einer Darmkrebsoperation unterziehen. Im Zuge der Nachbehandlung besuchte Kleider eine Reihe von Diavorträgen über das Land der unbegrenzten Möglichkeiten und begann, sich akribisch in seine Möglichkeiten des Reisens zu vertiefen.

Als bald fiel der Entschluß: Ein Reisemobil mußte her. Zusammen mit seiner Schwester, Inge Späth, 63, und seinem Schwager Karl Späth, 64, aus dem schwäbischen Schmidlen, traute sich Erich Kleider an das bislang unbekannte Thema heran. Wie klappt der Urlaub mit einem solchen Vehikel? Wie fühlt sich ein hotelverwöhnter Reisender inmitten



Fotos: Petri, Kleider

Halt mal: Zu sehen gibt es entlang der Strecke genug. Erst recht, wenn der große Tioga unter den Mammutbäumen zum Spielzeug schrumpft.



Neffe Uwe Späth, 35, begleitete sie von Orlando in Florida, bis nach New Orleans in Louisiana. Es folgte eine Tour zu zweit bis nach El Paso in Texas: Dort schließlich stiegen Inge und Karl Späth zu.

Bis nach Salt Lake City im US-Bundesstaat Utah ging auch alles gut. In der Stadt am großen Salzsee jedoch spuckte das Getriebe des Fiat Ducato Zähne. „Wir haben uns auf die Suche nach einem Fiat-Händler gemacht“, erinnert sich Erich Kleider, aber nur einen Ferrari-Dealer gefunden.“ Der aber konnte weiterhelfen: Nach drei Wochen war das neue Getriebe eingebaut.

Schwester und Schwager waren inzwischen schon wieder im Schwäbischen, als die Fahrt weiterging. 200 Meilen lang in Richtung Las Vegas. Da piff der Turbolader auf dem letzten Loch. Also nichts wie zurück nach Salt Lake City zu dem grinsenden Ferrari-Händler. Wieder konnte der helfen, und diesmal ging es nach nur vier Tagen weiter – bis zum Ende ohne Pannen.

Insgesamt gondelte das Ehepaar Kleider 175 Tage lang durch die USA. Am 12. September 1993 kehrten sie zurück

nach Good Old Germany, ihr Reisemobil Erika schipperte derweil über den Ozean.

Kleider wäre nicht Kleider, hätte er nicht damals schon wieder eine riesig lange Reise im Sinn gehabt. Und auf dem Papier. Neben dem Reiseplan für die USA wuchs das ebenso ansehnliche Werk zum Thema Skandinavien heran: „Wenn es anderen vier Wochen gefällt, bleiben wir ein Vierteljahr.“

Auch auf dem Trip gen Norden vom 24. Mai bis zum 5. August flogen Schwester und Schwager hinterher: Von Trondheim bis Hammerfest wandelte das Kleeblatt drei Wochen auf den Spuren der Trolle.

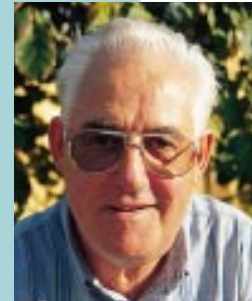
Schön, schön, aber Amerika, das war's dann eben doch. Nur eben nicht mehr im eigenen Reisemobil: „Die Amis ver-

Richtig planen – aber wie?

Wer auf große Fahrt geht und dabei nicht den gesamten Reiseverlauf dem Zufall überlassen möchte, muß sich zwangsläufig schon vor dem Start viele Gedanken machen. Informationen müssen her, am besten Erfahrungen von Reisemobilisten, die schon einmal am Ziel der nun eigenen Wünsche waren.

Hilfe und Erfahrungsaustausch speziell für den Urlaub in den USA und in Skandinavien bietet

**Erich Kleider,
Thomas-Diewald-Straße 2,
82152 Planegg,
Tel.: 089/8598254.**



lang, 5,8 Liter Hubraum unter der Haube. Abgesehen von kleineren Reparaturen hielt das gebrauchte Reisemobil auf dem Trip vom 18. April bis zum 14. Oktober ohne Mucken durch.

Natürlich fehlten auch diesmal Schwester Inge und Schwager Karl nicht: Rund um die Großen Seen zu den Niagara-Fällen waren die vier wieder gemeinsam unterwegs. Erich Kleider notierte nach der Ankunft der deutschen Verwandtschaft in seinem Tagebuch: „Gleich nach dem Abendessen wollten Inge und Charly in die Heia. Kurz nach 19 Uhr war Ruhe.“

Über das Reisemobil in den Staaten freut sich bald übrigens Erich Kleiders Sohn Markus, 24. Er absolviert 1996 ein Praktikum in den USA und wohnt während dieser Zeit im Plüsch des Tioga.

Für Erich Kleider kein Problem, schließlich wollen er und seine Frau in der kommenden Saison mit dem Eura Erika in die Bretagne starten. Die Vorbereitungen, das ist klar, laufen schon auf Hochtouren.

Kleider wäre nicht Kleider, würde er einfach so auf große Fahrt gehen. Denn schließlich kann er schon etwas erzählen, bevor er eine Reise tut.

Claus-Georg Petri

stehen nichts von europäischen Fahrzeugen“, lautet das eindeutige Fazit Erich Kleiders. Was also blieb zu tun, um auch 1995 durch die unendlichen Weiten reisen zu können?

Ganz einfach: Kleider wäre nicht Kleider, hielte er nicht eine Lösung parat. Für 17.000 Dollar kaufte sich der Wanderer zwischen zwei Welten auf der anderen Seite des Großen Teiches einen Fleetwood Tioga, 23 Fuß

Alles über
Reisemobil-
Design
Dritter Teil:
Gestalten
mit Licht

Licht ist die vierte Dimension des Designs“, sind sich die Profigestalter einig. Grund genug für Architekturbüros und Einrichtungshäuser, spezielle Lichtplanner in die Gestaltung von Gebäuden oder Räumen einzubinden. Gleiches gilt sogar für Reisemobile: Als einziger Caravan-Hersteller läßt Bürstner professionelle Lichtplanner ans Werk.

Der Beruf des Lichtplaners läßt sich bisher übrigens weder erlernen noch studieren. Deshalb haben die heutigen Lichtplaner auch ganz unterschiedliche berufliche Laufbahnen hinter sich. Klaus Küster, 29, etwa, der für die Ausleuchtung von Bürstners neuestem Wohnwagen mit dem Namen Ambiente verantwortlich zeichnet, ist Elektrotechniker.

Fotos: Böttger, Heinz, Falk, Werk



Punktlicht: Halogenspots in der Naßzelle (FFB, oben) und als Fußbodenbeleuchtung (RMB, rechts). Auch im Reisemobil denkbar: Halogenleuchten an festen oder flexiblen Armen (Steng, links und unten).



HELLIGKEIT UND WÄRME

Report: Wie Lichtplaner mit Licht gestalten.



rum, daß die Beleuchtung einen Nutzen erfüllen, also an den verschiedenen Stellen des Raumes die entsprechenden Funktionen wie Orientieren, Lesen, Arbeiten oder Körperpflege ermöglichen soll. Genauso wichtig ist beiden Lichtplanern, daß sich die Menschen in dem ausgeleuchteten Raum wohlfühlen. Daß sie positive Empfindungen durch die Farbe und Wärme des Lichts bekommen.

Aus diesem Grund führen die Planer mit den späteren Nutzern möglichst intensive Gespräche. So finden sie heraus, welches Licht die einzelnen Kunden bevorzugen. Die Skala der zu berücksichtigenden Möglichkeiten reicht von diffusem Licht mit Höhlencharakter im Raum, wie es zum Beispiel aus Leuchten mit Stoffschirmen kommt, bis zu hellem, gericht-

Mit einem ganz anderen beruflichen Hintergrund ist Wolfgang Diehl, 51, zur Lichtplanung gekommen. Der Beleuchtungs-Spezialist arbeitet für die Stuttgarter Steng-Licht, hat aber Malerei und Bildhauerei studiert.

Obwohl die beiden Lichtplaner aus unterschiedlichen Berufen kommen und sich als Autodidakten in die Lichtberatung eingearbeitet haben, vertreten sie die gleichen Auffassungen. So erklären sie unabhängig voneinander, daß es besonders wichtig ist, die Beleuchtung auf die individuellen Empfindungen der Bewohner abzustimmen.

Dabei geht es ihnen schon bei der Planung nicht nur da-

tem Licht mit vollständiger Ausleuchtung des Raumes.

Zusätzlich müssen sich die Lichtplaner über alle Varianten der Raumnutzung im klaren sein. Denn die Beleuchtung richtet sich natürlich auch danach, ob die Bewohner lediglich Entspannen und vielleicht ein bißchen Lesen wollen, oder ob sie auch Gäste empfangen und sich und den Raum präsentieren möchten.

Gründlich räumen die Lichttechniker mit der laien- ▶

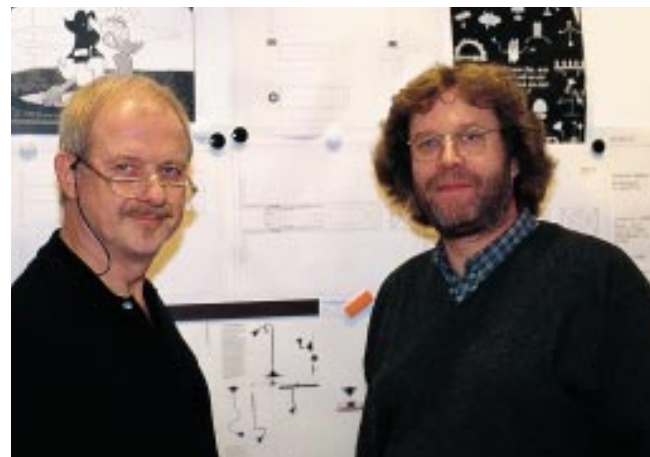
Variabel und Individuell

haften Vorstellung auf, daß Licht aus Leuchtstofflampen immer kalt ist, während Glüh- und Halogenlampen warmes Licht erzeugen. „Grundsätzlich und grob betrachtet ist das zwar richtig“, erläutert Küster, „das läßt sich auch an der Farbtemperatur des jeweiligen Leuchtmittels ablesen, die in Grad Kelvin gemessen wird. Aber es gibt heute sehr unterschiedliche Leuchtstofflampen. Unter denen ist eine ganze Palette, die aufgrund ihrer farbigen Innenwandbeschichtung sehr warmes Licht abstrahlen, durchaus vergleichbar mit dem Licht von Glüh- oder Halogenlampen.“

Zur Untermauerung seiner Aussage erklärt er: „Halogenlicht liegt bei etwa 3.000 Kelvin (K). Leuchtstofflampen gibt es vom Extra-Warmton, in dem Rot dominiert, mit 2.700 K über den Kaltlichtton mit 4.000 K bis zum Tageslichtton mit 6.500 K, in dem Blautöne vorherrschen.“

Wolfgang Diehl, 51, hat das Licht, so sagt er, schon immer fasziniert. Deswegen arbeitete er nach Abschluß des Studiums der Malerei und Bildhauerei an der Kunstakademie Stuttgart zunächst als Lichttechniker für verschiedene Bühnen und Filmproduktionen. Danach ging er in die Ausstattungs- und Einrichtungsbranche. Vor vier Jahren nahm er seine heutige Tätigkeit als Lichtplaner bei der Stuttgarter Steng-Licht auf, die Lichtsystem und -planung im Firmentitel führt.

Einerseits beschäftigt sich Diehl mit der Entwicklung der selbstgefertigten Steng-Leuchten, andererseits der Lichtplanung von Neu- oder Umbauten vom Privathaus bis zu Banken und Kaufhäusern. Das Wichtigste bei der Lichtplanung ist für ihn die Abstimmung der Beleuchtung auf den oder die Nutzer. Dabei gilt es seiner Meinung nach auch so weit als möglich zu berücksichtigen, daß die Tagesform und Gemütsverfassung der Bewohner wechselt. Deswegen plädiert er für mehrere, unabhängig voneinander zu schaltende Lichtkreise.



Peter Steng (rechts) und Wolfgang Diehl: „Lichtplanung heißt, auf individuelle Bedürfnisse der späteren Nutzer einzugehen.“



Vielfalt: Steckbare Strahler mit Verlängerung (Steng, oben) Flächenlampe mit Spots (Bürstner, rechts), Tischleuchte mit Energiesparlampe (Omtec, ganz rechts).



Bei ihrer Arbeit gehen die Lichtplaner – übriges sehen sie überhaupt keinen Unterschied zwischen einem kleinen Wohnraum und einem Reisemobil – nicht nur von den Bewohnern und der Nutzung des Raumes aus. Sie betrachten auch dessen Ausleuchtung bei Tageslicht. Die intensive Begutachtung beantwortet im Prinzip die Frage: Wo fehlt nachts Licht? Auf dieser Basis legen sie die Art des Leuchtmittels, die Platzierung der Leuchten und schließlich die Form der Leuchtkörper und die Lichtrichtung fest. Dabei versuchen sie auszuschließen, daß Leuchten unangenehm blenden.

Besonders beachten die Lichtplaner die Flächengestaltung und Farbgebung im Raum. Denn sie wissen, daß rote Flächen durch die Reflexion von warmem Licht besonders gut zur Geltung kommen. Im Gegensatz dazu hebt weißes Leuchtstofflampen-Licht Blau- und Gelbtöne stärker hervor, was einen kühlen, unter Umständen sogar sterilen Eindruck vermittelt. Ähnlich verhält es sich mit der Oberflächenstruktur: Spiegelnde Flächen reflektieren das Licht in einer Richtung, matte Oberflächen zerstreuen es diffus im ganzen Raum.

Übereinstimmend lehnen die Lichtplaner ab, den Innenraum von Reisemobilen gleichmäßig auszuleuchten. „Für mich liefert die Natur die besten, nachahmenswertesten Beispiele“, erklärt Wolfgang Diehl. „Nehmen Sie zum Beispiel einen Wald, dessen Dunkel durch einfallende Lichtbündel oder strahlende Helligkeit auf Lichtungen eindrucksvoll unterbrochen wird. Da ist Leben und Struktur drin. Gleichmäßig helle Ausleuchtung eines Raumes ermüdet und führt zu Konzentrationsverlust. Deswegen ►

Schöner Wohnen – besser Reisen



Reisemobile und Caravans

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



Nutzen und Empfinden

setzen wir bei der Beleuchtung ganz bewußt Akzente.“

Genauso sieht das Klaus Küster, der wie Diehl eine gewisse Grundbeleuchtung zum Orientieren – das heißt zum Erkennen von Farben und Formen – für nötig hält. Darüber-

hinaus aber setzt er sich zum Ziel, durch gerichtetes Licht aus Spotleuchten bestimmte Flächen – etwa Vorhänge, Arbeitsplatten oder Blenden – anzustrahlen, um so dem Innenraum von Reisemobilen eine pla-

stische Ausprägung zu geben. Als Ergebnis seiner Überlegungen präsentiert Küster im Bürstner-Wohnwagen Wandleuchten, die sich – je nach Geschmack und Laune der Bewohner – in verschiedene Richtungen drehen lassen.

Eine etwas andere Linie verfolgt Wolfgang Diehl, der vorschlägt, im Reisemobil mehrere Lichtkreise unabhängig voneinander zu installieren. Seiner Meinung nach sollten zusätzlich zur Grundbeleuchtung aus Halogen- oder warmen Leuchtstofflampen, die genügend Licht in den Raum und die Schränke bringt, separate Lichtkreise für die unterschiedlichen Funktionsbereiche geschaltet sein.

Dabei ist ihm wichtig, daß die verschiedenen Leuchten in ihrer Farbtemperatur aufeinander abgestimmt und nicht zu kalt sind. Unmöglich findet er, wenn aus Kostengründen rundum im Reisemobil hellweiße Leuchtstofflampen installiert sind. Diehl: „Kein Mensch will im Wohnzimmer das gleiche Licht haben wie in der Waschküche oder der Garage.“

Für den Wohnbereich schlägt er vor, ähnlich einer Lichtschiene mehrere Steckkontakte etwa unter den Dach-

Klaus Küster, 29, hat mit seinem Büro für kreative Lichtplanung in Lemgo die Ausleuchtung des neuesten Bürstner-Wohnwagens namens Ambiente gestaltet. Küster kommt im Gegensatz zu Diehl nicht von der Kunst, sondern von der Elektrotechnik und arbeitet vorwiegend im Team mit Architekten und Designern.

Zu seinem Leidwesen wird er dennoch oft vor vollendete Tatsachen gestellt. Das heißt, die Inneraumgestaltung und Farbgebung sind schon fertig, wenn er die Ausleuchtung gestalten soll. Statt dessen wünscht er sich, von Anfang an dabei sein zu können. Denn der Eindruck, den das Licht im Raum schafft, ist nach seiner Aussage vor allem davon abhängig, auf welche Flächen es trifft.

Wichtig ist für ihn bei der Lichtplanung, daß die Beleuchtung nicht nur den Nutzen Sehen erfüllt. Für genauso bedeutend hält er, daß durch das Licht eine Atmosphäre im Raum geschaffen wird, in der sich die Bewohner wohlfühlen.



Klaus Küster:
„Licht muß gleichermaßen der Funktion Sehen wie der Emotion Wohlfühlen dienen.“

schränken oder an der Wand zu installieren, in die sich kleine Halogen-Spotleuchten an festen oder flexiblen Armen je nach Wunsch einstecken lassen. Damit kann die Reisemobil-Besatzung die Leuchten nach Wunsch plazieren und ihre Abstrahlrichtung ändern. So kann sie etwa durch Ausleuchtung der Decke, dem Innenraum optisch mehr Größe geben.

Wolfgang Diehl greift noch tiefer in die Trickkiste: „Bei Reisemobilen ist mir wichtig, daß sich Begriffe wie Privatsphäre, my home is my castle und Regenerations-Raum auch in der Art der Beleuchtung niederschlagen. Deswegen empfehle ich, die Beleuchtung im Wohnteil etwas stärker auszulegen und mit Dimmer zu versehen. Beim Herunterdimmen für gemütliche Abende wird der Blau-Anteil im Licht herausgenommen, was ein sehr viel wärmeres Licht ergibt.“

Farbe, Form, Funktion und Emotion – keine Frage: Licht ist die vierte Dimension des Designs. Frank Böttger



Gemütlich:
Deckenleuchte mit warmem Licht aus einer Halogenlampe (Stengel, oben).



Trendy:
schwenkbarer Strahler (Bürstner-Wohnwagen, oben), schwenkbarer Halogen-Einbaustrahler (Stengel, rechts).

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

Der 590 LSS ist das beliebteste Eura-Alkovenmodell. Für die RM-Profitester ein Grund mehr, dem erfolgsverwöhnten Publikumsliebling genau unter das Hammerschlagblech zu schauen.

Publikums- liebling



Eura baut im rheinland-pfälzischen Sprendlingen nunmehr schon seit zwölf Jahren Alkoven-Reisemobile. Hielt sich dabei anfangs die Angebotspalette noch in bescheidenem Rahmen, so umfaßt sie heute fünf Alkoven-Modelle mit zwölf Grundrißvarianten und drei Integrierten-Modelle mit sieben verschiedenen Raumaufteilungen.

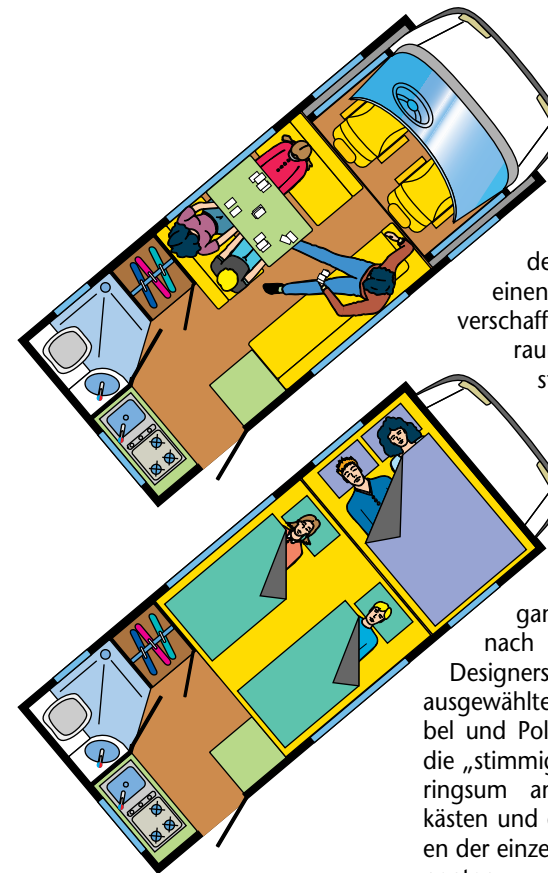
Von Anfang an dabei ist der sechs Meter lange Eura 590. Er mauserte sich im Laufe der Jahre mit rund 2.500 verkauften Einheiten zum Markenrenner der Sprendlinger Reisemobilbauer. Angeboten wird er in drei Grundrißvarianten: als Modell HSS mit großer Hecksitzgruppe, als DSS mit Doppelsitzgruppe (eine vorne, eine hinten) und als LSS mit Längssitzbank gegenüber der Viererdinette. Dabei ist laut Wilfried Rauschenberger, der bei Eura für Vertrieb und Marketing, verantwortlich ist, die letzte Variante besonders beliebt: „Familien schätzen diese Raumaufteilung sehr. Käufer sind meist mobile Kleinfamilien mit einem Kind; Mieter reisen damit zu meist mit zwei Kindern.“

Besonders das hohe Maß an Sitz- und Liegeflächen, die aus der Längscouch und den Dinettensitzbänken resultieren, prädestinieren den 590 LSS laut Rauschenberger zum Familienfreund. Außerdem trägt der doppelte Boden, bei allen Eura-Mobilen serienmäßig mit von der Partie, in puncto Stauraumvolumen zu seinem Erfolg bei. Eura bietet seinen Publikumsliebling in der Preisliste zwar ab etwa 77.000 Mark an, verkauft wird er jedoch in aller Regel – gegen 2.130 Mark Aufpreis – mit dem 115 PS starken Turbodiesel-Aggregat des Fiat Ducato 14. Wahlweise bietet ihn Eura gegen 3.500 Mark Aufpreis auch auf Ducato 18 Maxi an, wodurch er ein zulässiges Gesamtgewicht von 3.850 Kilogramm hat. ▶



Sitzlandschaft:
Durch ein Verbindungsstück entsteht aus Sitzbank und Längssofa ein großzügiges L-Sofa.

Liegewiese:
Aus Dinette und Längssofa wird ein 208 x 190 Zentimeter großes Familienbett.



Mit all diesen Vorabinformationen gefüttert, steht RM-Profitester Claus-Uwe Dieterle, zuständig für Design und Gestaltung, zunächst mit gemischten Gefühlen vor dem Eura-Verkaufsrenner: „Die am weißen Frontspoiler aufgesetzten grauen Endstücke, die gleichfarbigen, sich anschließenden und gut passenden Seiten- und Heckschweller gehen genau in die richtige Richtung,“ resümiert Dieterle. „Schade ist nur, daß dieser positive Eindruck durch die sichtbaren, nietenartigen Befestigungspunkte gestört wird.“

Für sehr gut gelungen hält Dieterle hingegen die harmonische Anpassung der Wohnkabine an die Fiat-Basis. Und auch die serienmäßig angebrachten Trittschweller an den Kabinentüren verdienen sich großes Lob. Letztlich attestiert Dieterle dem Eura-Mobil, nicht zuletzt wegen des charakteristischen Außendekors mit dem großen roten Punkt über dem Eura-Schriftzug, einen hohen Wiedererkennungswert.

„Zum Publikumsliebbling ist dieses Reisemobil sicher auf-

grund seiner inneren Werte geworden“, äußert Dieterle spontan, nachdem er sich im Innern einen ersten Überblick verschafft hat. Der Wohnraum des 590 LSS strahlt nach seinem Urteil nicht nur Ruhe und Gemütlichkeit aus, sondern auch eine gehörige Portion konservativer Eleganz. Dafür sorgen nach Meinung unseres Designers nicht nur die gut ausgewählten Farben der Möbel und Polster, sondern auch die „stimmige“ Anordnung der ringsum angebrachten Staukästen und die fließenden Linien der einzelnen Möbelkomponenten.

Kommentar: „Hier paßt die Abstimmung zwischen Form und Farbe, die Gestaltung des Innenraums ist sehr gut gelungen.“ Positive Resonanz auch im Bad des Verkaufsschlagers: „Einfach eingerichtet, aber stilsicher auf Funktion getrimmt. Das läßt sich beispielsweise am kleinen, oval geformten Waschtisch gut erkennen.“

Nach Design-Spezialist Claus-Uwe Dieterle nimmt sich RM-Profitesterin Monika Schumacher, zuständig für die Wohnqualität, des Sprendlinger Publikumsliebblings an. Sie zeigt sich zu Beginn ihres Test-Rundgangs vom doppelten Boden des Eura begeistert:

„Langfristig wird sich diese Konstruktion wohl in allen Reisemobilen durchsetzen“, hofft sie. „Zum einen bietet so ein doppelter Boden ein riesiges Potential an Stauraum, zum anderen erreicht der Hersteller durch die Installation der Versorgungstanks im Zwischenboden bessere Wintertauglichkeit.“

Erfreulich ist für unsere RM-Testerin auch der Umstand, daß der durch den doppelten Boden resultierende, hohe Aufstieg ins Innere des Eura durch eine elektrisch ausfahrbare Trittstufe erleichtert wird. Leicht enttäuscht zeigt sie sich jedoch, als sie erfährt, daß die Stufe bei den Modellen 540 und 590 zwar serienmäßig mitgeliefert wird, dafür aber automatisch 360 Mark Aufpreis zu zahlen sind. Erst ab den 640er Modellen aufwärts taucht sie in der Preisliste nicht mehr als aufpreispflichtige Serienausstattung auf. Schumachers Kommentar: „Das ist Augenwischerei.“

Versöhnlich stimmt unsere routinierte Testerin die Inneneinrichtung des 590 LSS. So ist sie beispielsweise von der Idee hellauf begeistert, daß man die Längscouch und die Sitzbank entgegen der Fahrt-



richtung mit Einlegebrettern und zusätzlichen Polstern zur Rundsitzzgruppe verbinden kann. Ihr Kommentar: „Eine Sitz-Landschaft wie zu Hause, an der sich abends die ganze Familie lümmeln kann.“

Doch nicht nur das: Damit auch diejenigen Familienmitglieder den Tisch erreichen, die auf dem Sofa sitzen, läßt sich



Gestaltung: Claus-Uwe Dieterle, 33

Der Innenraum strahlt viel Ruhe und Gemütlichkeit aus.

die Tischplatte durch eine Einlegeplatte verlängern. Und der Clou des Ganzen ist das riesige, 208 x 190 Zentimeter große Bett, das aus verbreiterter Dinette und Längssofa gebaut wird. Der Rest der mobilen Eura-Familie findet dann im großvolumigen, 211 x 156 Zentimeter großen und 64 Zentimeter hohen Alkovenbett seinen Platz zum Schlafen.

Für den Winterbetrieb sinnvoll und praktisch ist die anknüpfbare, durch einen Reißverschluss schnell zu öffnende Stoff-Trennwand, die serienmäßig zwischen Fahrerhaus und Wohnkabine installiert werden kann. Sie sorgt nicht nur für ▶



gute Isolation. Zusätzlich vermittelt sie ein geschlossenes Raumgefühl, bei dem man fast vergißt, daß man in einem Freizeitfahrzeug lebt.

Gleich links neben dem Eingang installieren die Eura-Werker die kompakte Heckküche des Familienmobils. „Erfreulicherweise“, so Frau Schumacher, „geben sie ihrem Schützling dabei einen großzügig dimensionierten und emaillierten Dreiflammkocher mit auf den Weg, dessen Herdflammen so weit voneinander entfernt sind, daß der jeweilige Koch bei Bedarf auch mit drei großen Töpfen gleichzeitig arbeiten kann.“



Wohnqualität:
Monika
Schumacher, 45

Dieses Reisemobil-Konzept ist für Familien ideal.

Ebenfalls positiv: Das hochwertige Emaillespülbecken mit seinen robusten Metallarmaturen, die Dunstabzugshaube und die relativ hohe Anzahl von drei Schubladen sowie zwei Unter- und zwei Oberschränken. Knapp bemessen ist lediglich die verbleibende Arbeits- und Ablagefläche.

Wer im Eura mal schnell wohin verschwinden muß, findet laut Monika Schumachers Testurteil im Bad des 590 LSS zwar eine einfache Ausstattung vor, dafür aber um so mehr Bewegungsfreiheit. In der inte-

grierten Naßzelle stehen der mobilen Familie außer der großen Thetford-Cassette-Toilette ein klei-

nes Waschbecken mit ausziehbarem Duschkopf, ein Spiegelschrank sowie eine Duschhalterung und ein rundum gezogener Duschvorhang zur Verfügung. Für Monika Schumacher ist damit vollends klar: „Dieses Fahrzeug-Konzept ist für mobile Familien ideal.“

Der nächste im Reigen der RM-Profitester ist Elektro-Fachmann Horst Locher. Er betont gleich beim Aufstieg in das Innere des 590 LSS, wie wichtig es gerade bei dieser relativ großen Einstiegshöhe ist, den Eingangsbereich mit Haltegriff, zentralem Lichtschalter und elektrisch ausfahrbarer Trittstufe auszustatten.

Für Locher ebenfalls erfreulich ist die hohe Anzahl der installierten Lichtquellen. Sein Kommentar: „Über der Dinette gibt es eine Leuchtstoffröhre und zwei Lesespots“, zählt er auf, „über dem Längssofa hängt eine weitere Leuchtstoffröhre. Zusätzlich gibt es an der Decke im Wohnraum und im Alkoven Flächenlampen. Und über der Küche gibt es eine zusätzliche Lichtquelle. Das ist mehr als ausreichend.“

Großes Lob erntet auch die Installation der Elektroleitungen. Lochers Urteil: „Da ist alles in Kabelkanälen verlegt – vorbildlich.“ Auch bei der Einbauart des Kontrollpanels an der Außenwand des Kleiderschranks hat er nichts auszusetzen: „Das Kontrollgerät sitzt wartungsfreundlich und geschützt installiert in einem Holzkasten im Kleiderschrank.“

Und der Sicherungskasten? Der befindet sich im doppelten Boden und ist von innen über die hochgeklappte Sitzfläche



des Sofas und von außen durch ein Außenstaufach zu erreichen. Horst Locher: „Sehr gut gemacht, er wird im Wohnbereich nicht wahrgenommen, ist jedoch leicht zu erreichen und nimmt keinen Stauraum weg. Wie das bei Unterbringung in einem Staufach der Fall wäre.“

Anerkennung finden auch die drei 230-Volt-Steckdosen, die Eura am hinteren Sitzkasten, der Fernsehkommode und der Küche installiert.

Bei diesem Testpunkt findet Locher jedoch nicht nur lobende und zustimmende Worte, sondern auch Anlaß zur Kritik. Seiner Meinung nach gehören an die Fernsehkommode auch ein 12-Volt- und ein Antennenanschluß.

Ähnlich argwöhnisch betrachtet er auch die nicht spritzwassergeschützte Installation der Lichtquellen über dem Spiegelschrank im Bad. „Eine Schutzart ist hier zwar nicht vorgeschrieben, aber sie ist ratsam. In einem Raum, in dem geduscht wird, sammelt sich die Feuchtigkeit auch in den nicht abgedichteten Lampen und zerstört sie im Laufe der Zeit.“

Alles in allem stellen diese Kritikpunkte laut Locher aber nur Kleinigkeiten dar und können an dem insgesamt guten Eindruck, den der Eura 590 LSS macht, nicht rütteln. Lochers Testfazit lautet deshalb: „Das ist eine saubere und solide Installationsarbeit.“



Innenausbau: Alfred Kiess, 54

Hier waren Fachleute am Werk.



Elektrik: Horst Locher, 59

Das ist alles saubere und solide Installationsarbeit.

Alfred Kiess, langjähriger RM-Profitester in Sachen Möbelbau, ist zunächst von den abgerundeten Möbelkanten und den pflegeleichten und widerstandsfähigen, mit Schichtstoff beklebten Oberflächen der Abdeckplatten von Küche, Fernsehkommode und Dinettentisch beeindruckt. Auch mit den Kunststoffbeschlägen, den Hochstellscheren und den Bändern der Staukästen ist der RM-Tester zufrieden. Sein Kommentar: „Die Beschläge sind stabil genug und dürften den Druck aushalten.“ Auch im Inneren der Schränke ist für Kiess alles okay. „Da gibt es nichts zu beanstanden. Das ist handwerklich saubere Arbeit. Hier waren Fachleute am Werk.“

Lediglich im Bad des Sprendlinger Alkovenmobils findet unser Profitester Anlaß zur Kritik. Zum einen ragt der Metall-Verschlußzapfen des Drehstangen-Schlusses im Boden der Tür circa drei Zentimeter in die Höhe, was laut Kiess zu



Etagenbett: Im 211 x 156 Zentimeter großen Alkoven läßt es sich bequem schlafen.



Skifach: (oben) Im doppelten Boden kein Problem. Bordkombüse (links oben): komplett eingerichtet.

Sanitärraum: Einfach, aber sinnvoll ausgestattet.

„Verletzungen an nackten Zehen“ führen kann. Zweitens sind die Möbelkomponenten hier nicht sauber und vollständig verfugt, so daß Feuchtigkeit in Zwischenräume dringen kann. Hier hätte laut Kiess ordentlicher gearbeitet werden müssen. Dennoch ist unser Schreinermeister mit dem Eura sehr zufrieden. Sein knappes Fazit: „Professionelle Arbeit.“

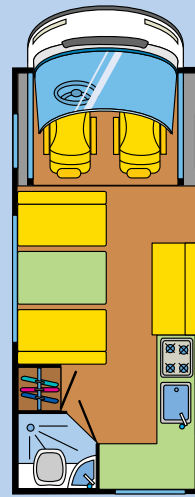
Auch Gas- und Wasserexperte Heinz Dieter Ruthardt zeigt sich über das Angebot des Eura-Mobils zufrieden. Die Installation des Frischwassertanks im Sitzkasten entgegen der Fahrtrichtung und des Abwassertanks im doppelten Boden findet er sehr vernünftig. „Einerseits sind die Tanks frostsicher untergebracht“, erläutert er, „zweitens sind sie auch leicht zu erreichen. An den Frischwassertank kommt man durch Hochklappen der Sitzbank, der Abwassertank ist über eine im Fahrzeugboden angebrachte Serviceklappe zu erreichen.“

Großes Lob auch für den im doppelten Boden installierten Abflaßhahn des Abwassertanks. Ruthardt: „Das nenne ich konsequent. So kann wirklich nichts einfrieren.“ Auch im Gasflaschenkasten ist alles in Ordnung: „Die Flaschen werden mit Haltegurten fest verzurrt, eine vorschriftsgemäße Entlüftung nach außen ist da, und nach innen hin ist der Gasflaschenkasten dicht.“

Positiv bewertet Ruthardt die massiven Metallarmaturen der Küche und die sauber verlegten Wasserleitungen, die zur Führung und zum Schutz teilweise in Kunststoff-Rohren sitzen. Gut gefällt ihm auch die Platzierung der Boiler-Heizungskombination Truma C 3400, ►

Die Konkurrenten

Carthago Ethos 36 K*



Der Carthago Ethos 36 K ist ein Familienfreund, der aufgrund seines beheizbaren doppelten Bodens und der riesigen Heck-Winkelküche überzeugt. Daneben stehen der vierköpfigen Besatzung eine Längssitzbank, eine Mittelsitzgruppe und ein Heckbad mit integrierter Naßzelle zur Verfügung.

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 14, 2,5l-Vierzylinder-Diesel, 63 kW (85 PS), Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.200 kg, Leergewicht: 2.900 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 1.250/750 kg, Außenmaße (L x B x H): 595 x 232 x 310 cm, Radstand: 320 cm.

Aufbau: Wand und Dach: in Sandwichbauweise mit 40 mm Isolierung aus RTM, Boden: aus 50 mm Sperrholz-Innenboden.

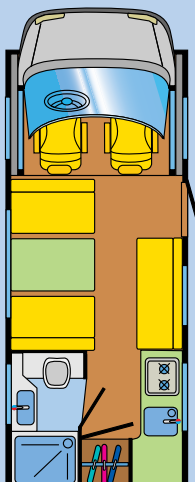
Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/4, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Alkoven: 224 x 145 cm, Sitzgruppe: 207 x 140 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 150 l, Abwasser: 150 l, Boiler: 12,5 l, Gas: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6000, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l, Zusatzbatterie: 1 x 100 Ah.

Grundpreis: 77.500 Mark.

Frankia 610 MD*



Der Frankia A 610 MD ist ein familienfreundlicher Vierschläfer, der mit einem beheizten doppelten Boden und einem großen Heckbad mit separater Naßzelle ausgerüstet ist. Außerdem besitzt er eine komfortable Längssitzbank und eine große Heck-L-Küche.

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 14, 2,5l-Vierzylinder-Diesel, 62 kW (85 PS), Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.200 kg, Leergewicht: 2.540 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 1.600/750 kg, Außenmaße (L x B x H): 593 x 225 x 298 cm, Radstand: 320 cm.

Aufbau: Wand und Dach: in Sandwichbauweise mit 30 mm Isolierung aus Styropor, Boden: 40 mm Holzunterboden mit 10 mm Isolierung aus Styropor und Sperrholz-Innenboden.

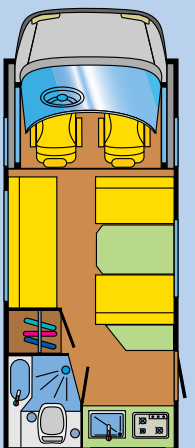
Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/4, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 362 x 213 x 195 cm, Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 192 x 130 cm, Alkoven: 200 x 148 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 150 l, Abwasser: 130 l, Boiler: 12,5 l, Gas: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 3400, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 88 l, Zusatzbatterie: 1 x 70 Ah.

Grundpreis: 71.600 Mark.

Hymercamp 544*



Der Hymercamp 544 zeichnet sich durch seinen familienfreundlichen Grundriß mit Längssitzbank, Viererdinette, Heck-Küche, Fernsehkommode und Heck-Bad mit integrierter Naßzelle aus. Er eignet sich für die drei- bis vierköpfige mobile Familie.

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 14, 2,5l-Vierzylinder-Diesel, 62 kW (85 PS), Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.200 kg, Leergewicht: 2.610 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 1.800/750 kg, Außenmaße (L x B x H): 596 x 227 x 288 cm, Radstand: 320 cm.

Aufbau: Wand und Dach: Sandwichbauweise mit 30 mm Isolierung aus PU-Schaum, Boden: 41 mm Holz-Unterboden.

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 483 x 212 x 198 cm, Bettenmaße: Alkoven: 200 x 142 cm, Mittelsitzgruppe + Längssofa: 208 x 200 cm.

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

Serienausstattung: Heizung/Boiler: Truma C 3400, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l, Zusatzbatterie: 1 x 90 Ah.

Grundpreis: 68.400 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller



Eura Mobil 590 LSS

PROFITEST

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 14.

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

Fahrwerk: vorne: Einzelradaufhängung mit Drehstabfedern, hinten: Starrachse mit Längsblattfedern. Bremsen vorne: Scheiben, hinten: Trommeln. Reifengröße: 205/75 R 16.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 150 l, Abwasser: 120 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

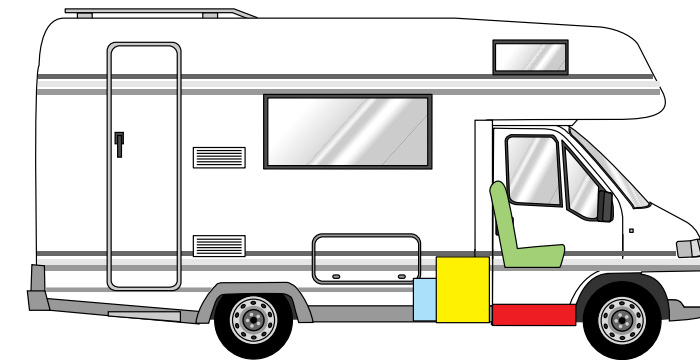
Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.400 kg, Leergewicht laut Hersteller: 2.685 kg, Außenmaße (L x B x H): 593 x 230 x 307 cm, Radstand: 320 cm. Anhängelast: gebremst: 1.600 kg, ungebremst: 750 kg.

Wohnkabine: Bauart: Dach und Seitenwände in Sandwichbauweise mit 30 mm Isolierung aus Hartstyropor, Boden: aus 7 mm Holz-Unterboden, Isolierung aus Styropor und 2 x 7 mm Sperrholz-Innenboden mit PVC-Belag. Innenmaße (L x B x H): 530 x 215 x 197,5 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/6, davon mit Dreipunktgurt: 4. Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 190 x 130 cm, Längsbank: 190 x 85 cm, Sitzgruppe + Längsbank: 208 x 190 cm, Alkoven: 211 x 156 cm, lichte Höhe im Alkoven: 64 cm, Naßzelle (B x H x T): 100 x 196 x 98 cm, Kleiderschrank (B x H x T): 58 x 135 x 52 cm, Küchenblock (B x H x T): 104 x 84 x 47 cm.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 3400, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l (Gas/12/220V), Zusatzbatterien: 1 x 100 Ah

Sonderausstattung im Testfahrzeug: Turbodieselmotor 2.130 Mark, elektrisch ausfahrbare Trittstufe 360 Mark, elektrische Fensterheber 380 Mark.

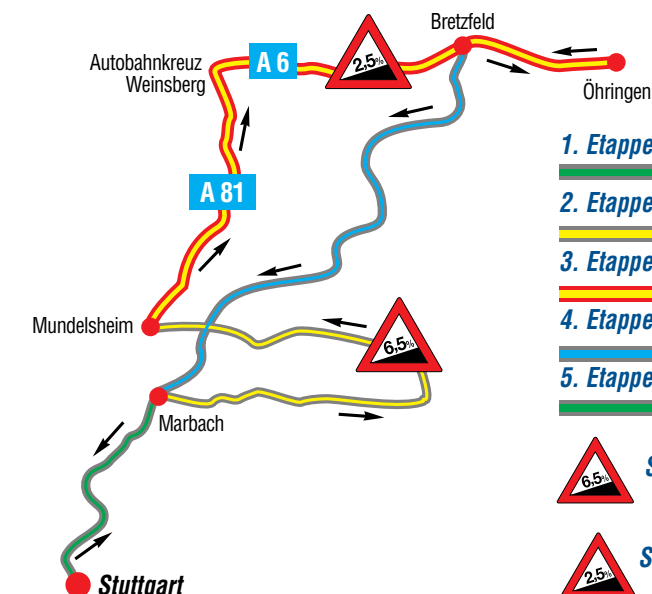
Grundpreis: 76.950 Mark
Preis des Testfahrzeugs: 80.300 Mark.



RM-Ladetips	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässige Gewichte	3.400 kg	1.650 kg	1.750 kg
Leergewicht (gewogen)	2.670 kg	1.250 kg	1.420 kg
+ Fahrer (Normgewicht)	75 kg	52 kg	23 kg
+ Treibstoff (80 l)	60 kg	46 kg	14 kg
+ Frischwasser (150 l)	150 kg	70 kg	80 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	5 kg	75 kg
2 Personen ohne Gepäck	3.074 kg	1.491 kg	1.583 kg
Zuladung bei 2 Personen	326 kg	159 kg	167 kg
4 Personen ohne Gepäck	3.154 kg	1.496 kg	1.658 kg
Zuladung bei 4 Personen	246 kg	154 kg	92 kg

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

Eura baut seinen 590 LSS auf Fiat Ducato 14 mit einer serienmäßigen, werkseitigen Auflastung auf 3.400 Kilogramm zulässiges Gesamtgewicht. Haben zwei Erwachsene die Gasflaschen, den Kraftstoff- und den 150-Liter-Frischwassertank gefüllt, können sie noch 326 Kilogramm Gepäck mitnehmen. Bei Belegung mit vier Personen verbleiben noch 246 Kilogramm. Wer allerdings das große Stauraumvolumen des 590 LSS ausnutzen möchte, kommt nicht umhin, zusätzlich 3.500 Mark in ein Ducato 18-Maxi-Fahrgestell zu investieren. Das verschafft ihm ein zulässiges Gesamtgewicht von 3.850 Kilogramm und eine Zuladung von rund 700 Kilogramm.



- 1. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr:**
Fahrzeit: 42:30 min/Ø 42,4 km/h
- 2. Etappe: 29 km Landstraße:**
Fahrzeit: 30:10 min/Ø 57,7 km/h
- 3. Etappe: 42 km Autobahn:**
Fahrzeit: 31:50 min/Ø 79,1 km/h
- 4. Etappe: 49 km Landstraße:**
Fahrzeit: 52:20 min/Ø 56,2 km/h
- 5. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr:**
Fahrzeit: 40:30 min/Ø 44,4 km/h

Steigungs-Strecke: 2,4 km Landstraße:
Fahrzeit: 2:25 min/Ø 59,5 km/h

Steigungs-Strecke: 5 km Autobahn:
Fahrzeit: 3:51 min/Ø 77,9 km/h

Meßergebnisse:

Fahrleistungen:
Beschleunigung:
0-50 km/h 6,8 s
0-80 km/h 16,0 s
Elastizität:
50-80 km/h 12,8 s
Höchstgeschwindigkeit (laut Kfz-Schein): 132 km/h
Tachoabweichung:
Tacho 50 km/h eff. 48 km/h
Tacho 80 km/h eff. 77 km/h

Wendekreis:
links 12,1 m
rechts 12,1 m

Innengeräusche:
(Fahrerhaus) im Stand 54 dB(A)
bei 80 km/h 66 dB(A)
(im größten Gang)

Testverbrauch: 12,2 l

Kosten:
Die Kosten wurden ermittelt in Zusammenarbeit mit der Dekra
feste Kosten: 140,23 Pf/km
(Kfz-Steuer, Versicherung, Abschreibung)
Variable Kosten: 34,73 Pf/km
(Kraftstoff, Reifen, Reparatur, Wartung)
Gesamtkosten: 174,96 Pf/km

RM-Testkurs



Gas/Wasser: Heinz Dieter Ruthardt, 56

An der Gas- und Wasserinstallation gibt's nichts zu mäkeln.

die leicht zugänglich im Kleiderschrank sitzt. Etwas enttäuscht zeigt sich unser Profitester lediglich von der Installation der Gasabsperrhähne, die Eura auf den Schrankboden des Kleiderschranks montiert. „In diesem Schrank transportieren viele Reisemobilisten auch Taschen, Schuhe oder den Fernseher“, weiß er aus Erfahrung. „Dann kommen sie nur schlecht an die Absperrhähne. Als Konsequenz wird so mancher Freizeitaktivist die Hähne immer offen lassen. Und das ist nicht Sinn der Sache. Am



Fahrzeugtechnik: Juan J. Gamero-Ortiz, 34

Ansehnliche Fahrleistungen und gutes Handling

Küchenmöbel wären die Hähne jedenfalls besser aufgehoben.“

Das Bad des 590 ist laut RM-Tester zwar einfach eingerichtet, aber äußerst funktionell konzipiert. So etwa, daß der ausziehbare Kunststoffhahn gleichzeitig auch als Brausekopf dient, aber an eine Wandhalterung für die Dusche gedacht wurde. Das Testerfazit des Experten lautet deshalb: „An der Gas- und Wasserinstallation gibt's nichts zu mäkeln.“

Mit den 115 Turbodiesel-Pferdestärken unseres Ducato-14-Testfahrzeugs wird aus dem komfortablen Eura Mobil 590 LSS auch ein spritzig zu fahrendes Reisemobil. Es ist nicht zu Unrecht auch aufgrund seiner starken Motorleistung und seines einfachen Handlings zum Publikumsliebbling avanciert. Besonders die gut ansprechende Servolenkung macht das Sechs-Meter-Mobil zum leicht manövrierbaren Reisefahrzeug.

Äußerst positiv macht sich im Fahrbetrieb das hohe Drehmoment des Eura bemerkbar. Es sorgt schon bei niedrigen Drehzahlen für ausreichend Power, so daß im Normalbetrieb mit relativ niedrigen Motordrehzahlen gefahren werden kann. Umso störender empfinden wir deshalb beim Testwagen die penetrant pfeifenden Triebwerkgeräusche, die bei höheren Geschwindigkeiten im fünften Gang auftreten. Bei einer solchen Geräuschkulisse kann eine Autobahnfahrt ganz schön auf die Nerven gehen.



Eura Mobil 590 LSS



Vorbildlich: Aufklappbares Alkovenbett, Ablaßhahn, Sicherungskasten und Abwassertank im doppelten Boden.



Unbefriedigend: Die Installation der Gasabsperrhähne im Boden des Kleiderschranks.

Ebenfalls unakzeptabel: Die Wasserpfütze am Boden des Außenstauraums auf der Beifahrerseite.

Vorbildlich bedienerfreundlich ist hingegen der am Armaturenbrett angebrachte Schalthebel des Ducato. Er ist leicht erreichbar und steht dem Fahrer beim Durchgang in die Wohnkabine nicht im Weg. Auch der aufstellbare, vordere Teil des Alkovenbetts, der mit Teleskopfederbeinen ausgestattet ist, erleichtert den Passagieren den Durchgang vom Cockpit in den Wohnteil ihres Reisemobils. Als äußerst angenehm empfinden wir die elektrischen Fensterheber (380 Mark Aufpreis), die elektrisch verstellbaren und beheizten Rückspiegel (460 Mark) und den höhenverstellbaren Fahrersitz mit Armlehne.

Eingeschränkt ist der Blickwinkel des Fahrers nach links und rechts hinten. Schuld daran ist nicht nur die einknöpfbare Isolier-Trennwand im Alkoven-Durchgang. Im Weg sind auch die Rückenlehnen der vorderen Sitzbank und die Seitenlehne des Längssofas. Da hilft eigentlich nur die Montage zusätzlicher Weitwinkelspiegel oder kräftiges Nachvornebeugen beim Blick in die Außenspiegel.

Als akzeptabel stellt sich die Zuladung des 590-LSS-Familienmobils dar, das von Eura jetzt serienmäßig mit dem neuen, werkseitigen Camping-Car-Comfort-Paket von Fiat angeboten wird. So ausgestattet kommt es auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 3.400 Kilogramm und eine Zuladung von 246 Kilogramm bei Besetzung mit vier Personen. Wem das zu wenig ist, der kann den 590 LSS auch mit dem Ducato-Maxi-Fahrgestell ordern, das ein zulässiges Gesamtgewicht von 3.850 Kilogramm hat. Dann steht der mobilen, vierköpfigen Familie eine Zuladung von rund 700 Kilogramm zur Verfügung.

Erfreulich auch, daß sich der Verbrauch des Eura-Mobils trotz ansprechender Fahrlei-▶

Wir machen Sie mobil!

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

ABC Bank

Gestaltung



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

Innenausbau



Maschinell gefertigter Möbelbau mit manuellem Finishing, abgerundete Möbelkanten, unsauber verfügtes Bad.

Wohnqualität



Durchdachter Grundriß, doppelter Boden mit viel Stauraumvolumen, üppige Sitz- und Liegefläche, praxisgerechtes Bad, gute Ausleuchtung.

Geräte/Installation



Vorbildliche Wasser- und Elektroinstallation, korrekte Gas-Installation, servicefreundliche, winterfeste Installation der Wasseranlage, ungünstiger Einbaort der Gasabsperrhähne.

Fahrzeugtechnik



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

Preis/Leistung



Robuste Basis, solider Aufbau, gelungener Innenausbau, aufwendige Ausstattung, 1 Jahr Dichtheitsgarantie.

Meine Meinung

Das 5,93 Meter lange Eura-Alkovenmobil 590 LSS eignet sich aufgrund der großen Sitz- und Schlafplatz-Kapazität für die mobile Familie mit einem oder zwei Kindern. Es überzeugt durch seine



Juan J. Gamero-Ortiz

elegante Inneneinrichtung, die robuste Verarbeitung sowie den doppelten Boden, der ein hohes Stauraumvolumen und die winterfeste Installation der Wasseranlage ermöglicht. Außerdem verfügt der 590 über ein zuverlässiges Chassis. Je nach Motor- und Basisvariante kostet das Eura Mobil 590 LSS zwischen 77.000 und 80.500 Mark.

stungen mit 12,2 Litern Diesel-Kraftstoff pro hundert Kilometer Teststrecke im Rahmen hält.

Wie nach jedem Profitest, konfrontiert die RM-Redaktion auch im Falle des Eura Mobil 590 LSS den Fahrzeug-Hersteller mit den Kritikpunkten der Fach-Tester. Dabei zeigt sich Eura-Vertriebs- und Marketing-Leiter Wilfried Rauschenberger besonders von den hohen Triebwerksgeräuschen im Cockpit und der Wasserlache im Außenstauraum betroffen. Kommentar: „Das ist für unsere Fahrzeuge völlig untypisch. Daraufhin müssen wir das Testfahrzeug untersuchen, sobald es wieder bei uns im Werk ist, sorry.“

Gelassener nimmt Rauschenberger die Kritik unseres Designers auf. Eura verfolge in diesem Punkt eine klare Linie und setze voll auf den hohen Wiedererkennungswert seiner Fahrzeuge, erläutert er seine Position. Im übrigen sei der Verkaufserfolg des Modells sicher auch dem äußeren Erscheinungsbild zuzuschreiben. Offen ist Rauschenberger bei den weiteren Kritikpunkten. Zwar sei es ihm aus Kalkulationsgründen nicht möglich, die 360 Mark teure, elektrisch ausfahrbare Trittstufe gratis in den Serienumfang mit aufzunehmen, der Klarheit halber aber will er in Zukunft den Basispreis des Eura um die betreffenden 360 Mark anheben und die Trittstufe ohne zusätzlich ausgewiesenen Aufpreis mitliefern.

Prompte Abhilfe verspricht Rauschenberger beim fehlenden 12-Volt- und Antennenanschluß an der Fernsehkommode, den Gasabsperrhähnen im Kleiderschrank, dem 220-Volt-Stecker über den Herdflammen und bei der nicht spritzwassergeschützten Lampe im Bad. Zitat: „Wir werden auf alle Kritikpunkte sorgfältig eingehen.“ Und auch beim Metallzapfen im Türrahmen des Bades ver-



Eura Mobil: Wilfried Rauschenberger, 54.

Wir werden auf alle Kritikpunkte sorgfältig eingehen.

spricht er Abhilfe: „Da müssen wir uns etwas anderes einfallen lassen“, lautet Rauschenbergers abschließender Kommentar.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, daß sich im Laufe des Profitests immer deutlicher abzeichnete, warum das Eura Mobil 590 LSS der Publikumsliebhaber der Sprendlinger Reisemobil-Flotte ist. Er ist solide gefertigt, besitzt einen doppelten Boden mit viel Stauraum und winterfester Wasserinstallation, eine gelungene, familienfreundliche Raumaufteilung und eine komplette Ausstattung, die nicht mit praktischen Detaillösungen geizt. So kann Eura mit seinem Erfolgsmodell getrost in die Zukunft blicken. Mit seinen Ausstattungsmerkmalen hat der 590 LSS auf jeden Fall das Zeug, bei Eura auch weiterhin die erste Geige um die hartumkämpfte Käufergunst zu spielen.

Juan J. Gamero-Ortiz



Das Heki 1



Das Heki 2



Das S5-Rahmenfenster



Der Rahmenfenster-Einbau



Der S5-Innenrahmen



Die Fahrerhaus-Abtrennung



Das Rastrollo

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, Tischer, 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 lseth. 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.



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

Die Händlerliste

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



Das Insektenschutz-Türrollo



Die Serviceklappe

In der Zeitschrift REISE MOBIL INTERNATIONAL erhielt das Eura Mobil 590 LSS für Innenausbau: ★★★★★ für Wohnqualität: ★★★★★ für Geräte/Installation: ★★★★★ für Preis/Leistung: ★★★★★

Februar 1996

REISE MOBIL

CDS

Rundungen im Außen- und Innendesign sind das vorherrschende Design-Merkmal von Hymers kürzestem S-Klasse-Modell, dem 120.000 Mark teuren, nur 5,73 Meter langen Hymermobil 520 S auf Mercedes Sprinter 312 D.

Raumkapsel

Rund ist Trumpf bei den neuen Hymer-Integrierten. Mit weich gerundeten Außenformen sorgen die äußerlich baugleichen E- und S-Klasse-Modelle aus Bad Waldsee seit eineinhalb Jahren für Furore auf dem Reisemobilmarkt.

Im Hymermobil 520 S zeigen die Macher aus dem schwäbischen Bad Waldsee runde Formen in ungewöhnlichen Kombinationen auch im

Innenraum. Wenn man so will, definieren sie sogar die Rundsitzzgruppe neu. Denn die zeigt sich im kleinsten S-Klasse-Modell der Schwaben nicht – wie sonst üblich – U-förmig aus zwei sich gegenüberstehenden Sitzbänken mit dazwischenhängender Querverbindung zusammengesetzt. Im 520 S ist die Rundsitzzgruppe wirklich rund.

Kernstück der vorn platzierten Sitzgruppe ist ein kreisrunder Eßtisch, um den herum sich die beiden Fahrerhaussitze, eine geschwungene Längscouch auf der linken

Seite und ein halbrundes Sitzmöbel rechts gruppieren. So platzsparend und wohnlich diese Lösung ist, auf dem nach hinten gedrehten Fahrersitz bietet sie wegen des notgedrungen in den Innenraum ragenden Lenkrads nur sportlich dünnen Mitfahrern ausreichend Platz bis zur Tischkante. Untadelig dafür die restlichen Sitzplätze, die genügend Bewegungsfreiheit für bequemes Sitzen und Essen bieten.

Während der Fahrt läßt sich der Tisch, der direkt hinter dem Fahrersitz auf einem stabilen Stützfuß ruht, zum Halbkreis zusammenklappen und – ganz nach links geschoben – fest verriegeln. So verstaut, bietet er zum Beifahrersitz hin einen ausreichend großen Durchgang. Die Zweipersonen-Besatzung erreicht ungehindert die Sitze im Cockpit.

Mit Rundungen setzt sich das Innendesign im 520 S, das durch honigfarbene Möbel in Kirsche-Dekor und durch anthrazit-gold-glänzende Arbeitsplatten dominiert wird, auch hinter der ungewöhnlichen Sitzgruppe fort. Direkt hinter der rechten Rundcouch nimmt das zentrale Küchenmöbel die geschwungene Linienführung auf. Kreisrunde Ausformung zeigen im Küchenmöbel das von einer dicken Holzplatte abgedeckte



Richtungweisend: Das Außendesign folgt mit weichen Rundungen und vier Scheinwerfern aktuellem Automobil-Design.



Kreisrund: Im Bug gruppieren sich vier Sitzplätze um den klappbaren, runden Tisch.

Nirosta-Spülbecken und ein darunter befindliches, von Flügeltüren verschlossenes Topfkarusell. Oben drüber ragt ein ebenfalls weich gerundetes Gewürzschrankchen mit Rollentüren in den Raum.

Passend zu diesen Rundungen haben die Hymer-Verantwortlichen den gesamten, 100 x 90 Zentimeter großen Küchenblock mitsamt seinem rechteckigen Dreiflammkocher und den darunter befindlichen Schubladen und Staufächern schräg in den Innenraum gestellt. Was nicht nur dem Küchenblock die förmliche Strenge nimmt, sondern zusätzlich den Innenraum optisch größer erscheinen läßt, als er tatsächlich ist. ▶



Griffgünstig: Kleider- und Kühlschrank sind leicht zugänglich, halbhoch eingebaut.



Nahlos reihen sich in diesen, im vorderen Teil des 520 S ungewöhnlichen, Grundriß die restlichen Einbauten ein, die mit Kleider- und Kühlschrank quer im Heck und der kompakten Naßzelle in der hinteren linken Ecke bekannten Strickmustern folgen.

Gleich links vom Einstieg des 520 S mit seiner elektrischen Trittstufe hat Hymer den 50 Zentimeter breiten Kleiderschrank plaziert, unter dem die Heizungs-Boiler-Kombination Truma 3400 C Wärme und heißes Wasser bereitet. Neben-

TEST Hymer 520 S

Die linke, hintere Ecke des 520 S belegt – zwischen Längscouch und Kühlschrankmöbel angesiedelt – die Kompaktnaßzelle. Sie ist rundherum aus weiß glänzenden Kunststoffteilen gefertigt und gekonnt mit Einbauten aus mattem, graublau gesprenkeltem Kunststoff möbliert. Ergänzt wird die Einrichtung sehr elegant durch dunkelblaue Griffe, Armaturen und Handtuchstangen sowie durch insgesamt vier Deckenspots.

Besonders platzsparend ist die Dusche im Hymer 520 S ausgeführt. Sie belegt – halbrund konzipiert – die hintere, äußere Ecke der Naßzelle. Wird gerade nicht geduscht, drückt man die beiden seitlich angeschlagenen Doppelflügel-Türen zur Seite, rastet sie an Klemmriegeln ein und hat so die gesamte Grundfläche des Duschabteils zusätzlich zum Waschen zur Verfügung.

Viel Platz steht in der schmucken Naßzelle des 520 S auch für die Unterbringung der Hygieneartikel zur Verfügung. Da sind zum einen drei verschließbare Fächer unter dem Eckwaschbecken. Desweiteren stehen an der Wand hinter der drehbaren Thetford-Cassetten-Toilette eine offene und zwei geschlossene Ablagen sowie eine doppelte Handtuchstange zur Verfügung. Schließlich gibt es noch weitere, sehr geschickt unterteilte Fächer im Spiegelschränkchen an der Seitenwand, das durch einen über Eck montierten Wandspiegel ergänzt wird.

Vor der Naßzelle erstreckt sich die im vorderen Bereich leicht gebogene Längscouch, die durch eine zweiteilig aufgebaute, geschwungene Rückenlehne einen gemütlichen Eindruck erweckt. Basis der Längscouch, in deren Unterbau der 145-Liter-Frischwassertank seinen Platz hat, ist ein herausziehbarer Lattenrost. Er wird an seiner Vorderseite von einer eigenen Frontplatte abgestützt, die es ermöglicht, aus der Couch in einem Zug eine Liege von ►

Ausgeschwenkt: Für Ordnung bei Töpfen und Pfannen sorgt ein formschönes Karussell unter dem Waschbecken.

an, ebenfalls griffgünstig halbhoch eingebaut, sitzt der innenbeleuchtete, geräumige 103-Liter-Kühlschrank. Über dem Kühlmöbel gibt es noch ein Staufach, das im

Testwagen allerdings keine Aufsteller hatte. Unten drunter hat Hymer einen Auszug vorgesehen, in dem ein herausnehmbarer Müllbehälter steckt. Zudem finden sich in diesem Möbelteil die Absperrhähne für die einzelnen Gasgeräte.

Perfekt: Die großartige Küche trennt die Funktionsbereiche vom Wohntrakt.



Mobilität für gehobene Ansprüche.



Hier
starten
in eine neue Mobilität

Exklusiv
bei Ihrem
Volkswagen Partner

**EURO
MOBIL**

TEST Hymer 520 S

Basisfahrzeug:

Mercedes Sprinter 312 D.



Motor:

Fünftzylinder-Turbodiesel, Hubraum: 2.874 cm³, Leistung: 90 kW (122 PS) bei 3.800/min, maximales Drehmoment 280 Nm bei 2.000 - 2.300/min. Kraftübertragung: Fünfgang-Getriebe auf Hinterachse.



Fahrwerk:

vorne: Einzelradaufhängung mit Querblattfeder, hinten: Starrachse mit Parabelfedern. Bremsen vorne: Scheiben, hinten: Scheiben. Reifengröße: 225/70R15.



Füllmengen:

Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 145 l, Abwasser: 100 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalien: 13 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.



Maße und Gewichte:

Zulässiges Gesamtgewicht: 3.800 kg, Leergewicht laut Hersteller: 2.850 kg, Außenmaße (L x B x H): 573 x 229 x 212 cm, Radstand: 300 cm. Anhängelast gebremst: 1.700 kg, ungebremst: 750 kg.



Wohnkabine:

Bauart: Seitenwände und Boden in Sandwichbauweise mit 3,5 cm Isolierung aus PU-Schaum. Front, Dach und Heck als Gfk-Sandwich mit 4 cm Wandstärke. Innenmaße (L x B x H): 440 x 213 x 199 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 2/2, davon mit Dreipunktgurt: 2. Bettenmaße: Bughubbett: 191 x 139 cm, Längscouch: 192 x 80 cm, lichte Höhe im Hubbett: 84 cm, Naßzelle (B x H x T): 120 x 189 x 104/70 cm, Kleiderschrank (B x H x T): 50 x 107 x 59/50 cm, Küchenblock (B x H x T): 100/95 x 90 x 105/50 cm.



Serienausstattung:

Heizung: Truma C 3400, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l (Gas/12/230V), Zusatzbatterien: 1 x 90 Ah.



Sonderausstattung:

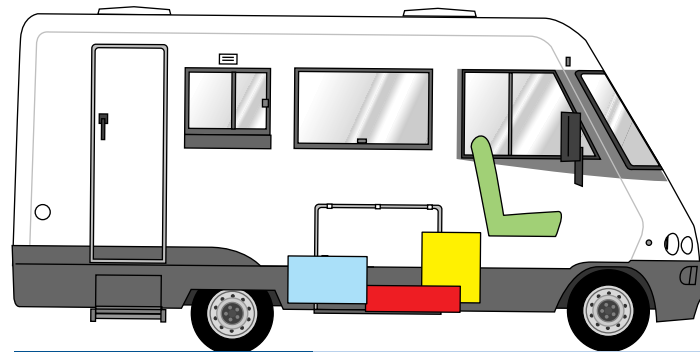
Auflastung: 290 Mark*, Automatik-Getriebe: 4.100 Mark, Dachreling: 1.250*, Markise 3,5 m: 1.700 Mark*, Oyster-Antenne DS 65: 4.400 Mark*.

* Sonderausstattung im Testfahrzeug



Grundpreis:

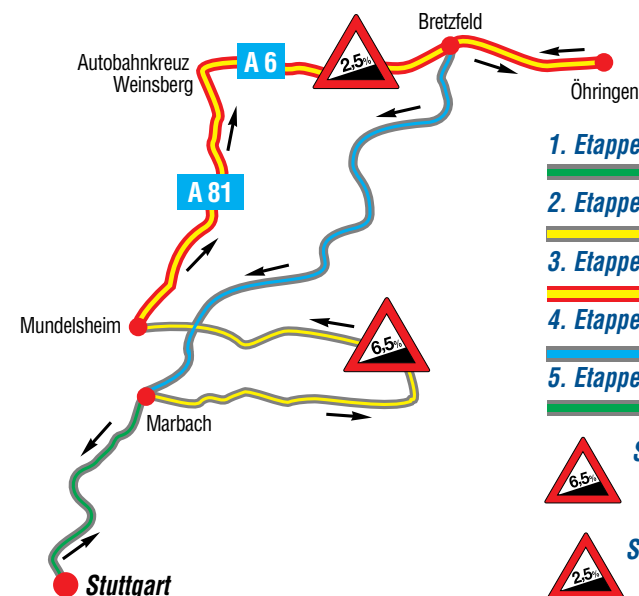
120.000 Mark
Preis des Testfahrzeugs:
130.000 Mark.



RM-Ladetips	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässige Gewichte	3.800 ¹⁾ kg	1.600 kg	2.240 kg
Leergewicht (gewogen)	2.810 kg	1.140 kg	1.670 kg
+ Fahrer (Normgewicht)	75 kg	50 kg	25 kg
+ Treibstoff (76 l)	57 kg	27 kg	30 kg
+ Frischwasser (145 l)	145 kg	25 kg	120 kg
+ Gas (2 x 11 kg)	44 kg	31 kg	13 kg
+ Beifahrer (Normgewicht)	75 kg	50 kg	25 kg
+ 2 Kinder (à 40 kg)	80 kg	37 kg	43 kg
2 Personen ohne Gepäck	3.206 kg	1.323 kg	1.883 kg
Zuladung bei 2 Personen	594 kg	277 kg	357 kg
4 Personen ohne Gepäck	3.286 kg	1.360 kg	1.926 kg
Zuladung bei 4 Personen	514 kg	240 kg	314 kg

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

Hymer baut den 520 S auf den Mercedes Sprinter 312 D mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.800 Kilogramm. Mit zwei vollen 11-Kilo-Gasflaschen, gefülltem 145-Liter-Frischwasser- und randvollem Kraftstofftank verbleibt zwei Reisenden die reichliche Zuladung von 594 Kilogramm. Die reduziert sich zwar bei Mitnahme von zwei Kindern auf 514 Kilogramm. Aber auch das ist noch ein sehr guter Wert. Wenig Probleme bereitet der Crew das Verstauen des Reisegepächs in den Schränken sowie Innen- und Außenstauflächen. Weil die Staumöglichkeiten gleichmäßig über das gesamte Fahrzeug verteilt sind und beide Achsen ausreichend Tragkraftreserven haben, sind weder große Wiegeaktionen noch Rechenkunststücke erforderlich.



Meßergebnisse:



Fahrleistungen:

Beschleunigung:	
0-50 km/h	8,2 s
0-80 km/h	16,6 s
Elastizität:	
50-80 km/h	11,0 s
Höchstgeschwindigkeit (laut Kfz-Schein):	130 km/h
Tachoabweichung:	
Tacho 50 km/h	eff. 48 km/h
Tacho 80 km/h	eff. 77 km/h



Wendekreis:

links	11,6 m
rechts	11,6 m



Innengeräusche:

(Fahrerhaus) im Stand	55 dB(A)
bei 80 km/h (im größten Gang)	66 dB(A)



Testverbrauch:

11,2 l



Kosten:

Die Kosten wurden ermittelt in Zusammenarbeit mit der Dekra

fixe Kosten:	227,16 Pf/km
(Kfz-Steuer, Versicherung, Abschreibung)	
Variable Kosten:	36,09 Pf/km
(Kraftstoff, Reifen, Reparatur, Wartung)	
Gesamtkosten:	263,25 Pf/km

RM-Testkurs

1. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr:

Fahrzeit: 39:40 min/Ø 45,5 km/h

2. Etappe: 29 km Landstraße:

Fahrzeit: 31:30 min/Ø 55,2 km/h

3. Etappe: 42 km Autobahn:

Fahrzeit: 30:40 min/Ø 82,2 km/h

4. Etappe: 49 km Landstraße:

Fahrzeit: 58:40 min/Ø 50,1 km/h

5. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr:

Fahrzeit: 39:20 min/Ø 45,8 km/h



Steigungs-Strecke: 2,4 km Landstraße:

Fahrzeit: 2:28 min/Ø 58,3 km/h



Steigungs-Strecke: 5 km Autobahn:

Fahrzeit: 3:42 min/Ø 81,1 km/h

190 Zentimetern Länge und 80 Zentimetern Breite für die Rast zwischendurch oder als Nachtlager für einen dritten Mitreisenden zu schaffen.

Halbrund: Die abtrennbare Duschkabine gibt bei geöffneten Türen zusätzlichen Raum zum Waschen.

Das mobile Paar indes, für das der 520 S konzipiert ist, schläft im Bug-Hubbett. Das 191 x 139 Zentimeter große Doppelbett läßt sich relativ leicht herunterziehen, verlangt aber wie üblich bei derlei Konstruktionen, daß man vor dem Bettenbau entweder die Fahrerhaussitze nach hinten schiebt oder deren Rückenlehnen nach vorn kippt. Mit dem Bett, dessen Matratze auf einem Lattenrost liegt, werden automatisch seitliche Vorhänge heruntergezogen, die gemeinsam mit dem zusätzlichen Vorhang vor der Windschutzscheibe für Lichtschutz und leidliche Isolationswerte sorgen. Allerdings kommt man in der kalten Jahreszeit kaum ohne die dicke Isoliermatte aus, die Hymer gegen eine Aufpreiszahlung von 490 Mark anbietet.

Geräumig: Das Außenstaufach ist ziemlich zerklüftet.

Ausgeleuchtet wird der Bugbettbereich durch zwei Flächenlampen. Die eine sitzt längs über der linken Bettseite, die andere hängt quer vor dem Bett unter der Wagendecke.

Zwei Lampen stehen auch der Cockpitbesatzung zur Verfügung, wenn sie auf großer Fahrt Orientierung in Landkarten oder Campingführern sucht. Sie hängen gut erreichbar jeweils außen unter den Längsträgern des Hubbetts. Für Landkarten, Straßenatlas, Bordbücher und Campingführer stehen Fahrer und Beifahrer seitlich ausreichend Ablagen zur Verfügung. Außerdem gibt es ausgeformte Halterungen für Becher und Tassen.



Abgehoben: zwei Klappen verschließen die Kasette.



Abgesenkt: Ohne Kraftakt läßt sich das bequeme Bug-Hubbett herunter-schwenken.



Vorbildlich: Bedienelemente und Instrumente sind ergonomisch ausgezeichnet rund um den Fahrer platziert.

TEST Hymer 520 S

Der Beifahrer findet sie im aufgeklappten Handschuhkasten-Deckel. Für den Fahrer hat Hymer sie in einem Klappdeckel an der Fahrertür vorgesehen.

Auch sonst hat Hymer alles getan, damit sich die Zweimannbesatzung im Cockpit des 520 S wohl fühlt. Die Fahrerhaussitze – im gleichen grün-blau-orangen Polsterstoff wie die Sitzmöbel im Wohnraum bezogen – sind gut ausgeformt, höhenverstellbar und mit Armlehnen auf beiden Seiten ausgestattet. Allerdings muß die Cockpit-Crew wegen der Ver-

stellmöglichkeit der Sitze in Kauf nehmen, daß die Dreipunktgurte nicht am Sitzgestell, sondern an der Seitenwand befestigt sind. Lediglich die Gurt-schlösser sitzen am Sockel des Drehgestelles.

Das Cockpit des Hymer 520 S ist eine wahre Aussichtsterrasse. Die große, weich geschwungene Windschutzscheibe eröffnet ein weites Sichtfeld, das bei Regen oder Schneefall durch drei Scheibenwischer freigehalten wird. Als Fahrer fühlt man sich im Sprinter-Cockpit des 520 S auf Anhieb wohl. Die Schalter und Bedienelemente sind ergonomisch ausgezeichnet platziert, die Lenkung ist leichtgängig und präzise, und die Sprinter-Basis bietet serienmäßig Antiblockiersystem und automatisches Bremsdifferential. Zudem kann man sich als Fahrer über eine serienmäßige, wenn auch mit 55 Zentimetern etwas schmale, Fahrertür mit elektrischem Fensterheber freuen. Lediglich beim Zuziehen der Tür gibt es Probleme. Der senkrecht aufgebrachte Zuziehgriff sitzt ziemlich verdeckt ganz außen. Automatisch greift man da nach dem Flaschenhalterdeckel. Vielleicht könnte Hymer einen querliegenden, längeren Griff montieren.

Ausgewogen zeigt sich das Fahrverhalten des 520 S auf dem Sprinter-312-D-Chassis. Auf massiven Druck der Bad Waldseer hat Mercedes Benz inzwischen ein Camping-Car-Paket für die Sprinter geschnürt, das der Schaukelneigung mit stärkeren Stoßdämpfern und einem kräftigen Vorderachs-Stabilisator zu Leibe rückt. Jetzt trauen sich auch ungeübte Fahrer, die 90 kW (122 PS) des 2,9-Liter-Turbo-Dieselmotors auf kurvigen, holprigen Straßen auszunutzen.

Weniger positiv präsentiert sich hingegen die Schaltungsführung des gut abgestuften Mercedes-Fünfgang-Getriebes, das wohl noch aus der Vorserie stammt. Die Gassen des Schaltgetriebes liegen sehr eng zusammen, so daß man statt des



Frank Böttger

Mein Fazit

Das Hymermobil 520 S ist ein formschönes, ausgesprochen wendiges Reisemobil, das bei äußerst kompakten, innenstadtfreundlichen Abmessungen den Komfort seiner wesentlich größeren Brüder bietet. Durch den großzügigen, offenen Grundriß und die pfiffige Rundsitzgruppe im Frontbereich wirkt sein Innenraum erheblich größer, als er von den Abmessungen her tatsächlich ist. Zu dem angemessenen Grundpreis von knapp 120.000 Mark bietet der 520 S eine gute Verarbeitung, eine aufwendige Serienausstattung und – mit Mercedes-Sprinter-Chassis – ein solides Basisfahrzeug, bei dem nicht nur die Servolenkung, sondern auch das Antiblockiersystem und das automatische Bremsdifferential serienmäßig sind. Ausgewogen und harmonisch zeigt sich der Innenraum, der mit Kirschmöbeln und blau-grün-orangen Polstern einen frischen und sehr wohlhlichen Eindruck macht.

Aufbau/Karosserie



Sandwichbauweise mit PU-Schaum-Isolierung, richtungweisendes Außendesign, in Heckklappe integrierter Fahrradträger, serienmäßige Fahrertür, drei PU-Rahmenfenster mit Rollos.

Wohnqualität



Runde Sitzgruppe, große L-Küche, Naßzelle mit abtrennbarer Eck-Duschkabine, Bugbett auf Lattenrost, sauberer Möbelbau, gute Ausleuchtung.

Geräte/Ausstattung



Dreiflammkocher, 103-l-Kühlschrank, ordentliche Gas- und Wasserinstallation, Metallarmaturen, Abwassertank in beheizter Wanne unter Wagenboden.

Fahrzeugtechnik



Leistungsstarker Turbo-Dieselmotor, sicheres, neutrales Fahrverhalten dank Camping-Car-Paket, leichte Bedienbarkeit, gute Übersichtlichkeit, hohe Zuladung.

Preis/Leistung



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

zweiten Ganges sehr leicht den vierten erwischt oder sogar am Rückwärtsgang kratzt, der in Schalthebelstellung links hinten platziert ist.

Bis auf diesen Punkt zeigt sich das Hymermobil 520 S als ausgewogenes, lebenswertes und kompaktes Zweipersonen-Reisemobil, bei dem außen und innen – wie bei einer Raumkapsel – Rundungen den Ton angeben.

Frank Böttger

PREMIERE

Zweite Runde

Neue VW-Caravelle

Sechs Jahre nach der Markteinführung präsentiert VW grundlegend überarbeitete T4-Modelle.

Volkswagen ergreift die Initiative. Auf keinen Fall wollen die Wolfsburger die Marktführerschaft im Bereich der kleinen Transporter verlieren, die sie mit ihren VW-T4-Modellen in den meisten europäischen Ländern innehaben. Um sich den Attacken der im letzten Jahr vorgestellten Mercedes Vito, Fiat Scudo, Peugeot Expert und Citroën Jumpy zu erwehren, schickt VW die Transporter- und Caravelle-Modelle ab Anfang dieses Jahres mit umfangreichen Änderungen ins Rennen.

Allerdings fallen die Neuerungen äußerlich kaum auf. Sie verteilen sich mit Masse unter dem Blechkleid. Im Telegrammstil lesen sich die Modifikationen wie folgt:

- neuer Vorderwagen für Caravelle, Multivan und California
- VR6- und TDI-Motor für Caravelle, Multivan und California
- PLUS-Vorderachse
- neue Bremsbeläge und Scheibenbremsen hinten
- neu: ABS mit EDS
- neue Aggregatlagerungen
- zusätzliche Schall-Dämpfungs-Maßnahmen zur Komfortverbesserung
- neue Innenausstattung und Armaturentafeln
- Fahrer- und Beifahrer-Airbag bei Caravelle, Multivan und California serienmäßig
- neue Außenfarben
- neue reversible Stoßfänger
- geschraubte Kotflügel vorn

Als auffallendste Änderung zeigt sich der neue, massigere Vorderwagen, der die VW-T4-Modelle Caravelle, Multivan und California ziert. Er ist tech-

nisch notwendig, weil Volkswagen Platz für den 103 kW (140 PS) leistenden 2,8-l-VR6-Motor unter der Haube braucht. Aus Marketinggründen wollen die Wolfsburger alle für den Personen-Transport vorgesehenen Modelle optisch von den Lastentransportern abheben. Deshalb geben sie auch den California- und Multivan-Modellen den neuen Vorderwagen, obwohl der VR6-Motor allein der Caravelle vorbehalten bleibt. Nicht verzichten müssen die California- und Multivan-Käufer auf den zweiten neuen Motor, den 75 kW (102 PS) leistenden 2,5-l-TDI-Motor, den REISEMOBIL INTERNATIONAL bereits in Ausgabe 12/95 ausführlich vorgestellt hat.

Mit diesen beiden neuen Motoren erhöht sich die VW-



Motorenpalette auf sechs. In den Preislisten stehen drei Dieselmotoren mit 1,9, 2,4 und 2,5 Liter Hubraum und drei Benzinmotoren mit 2,0, 2,5 und 2,8 Liter Hubraum zur Auswahl (siehe Tabelle). Alle Motoren sau-



Buckelhaube: VW-T4-Personentransporter bekommen eine neue Frontpartie (im Bild hinten).

Volkswagen Elektronische Differential-Sperre (EDS) genannt.

Im Innenraum zeigen die geänderten Transporter und Caravelle neue Verkleidungen und Stoffe, das Lenkrad ist stärker geneigt, Fahrer und Beifahrer bekommen serienmäßig Airbag, und es gibt Drehschalter für das Licht und die Heizungs- und Lüftungsregulierung sowie verbesserte Luftausströmer.

Um die Reparaturfreundlichkeit zu erhöhen und dadurch eine günstigere Kascoeinstufung zu erhalten, schraubt VW jetzt die vorderen Kotflügel an. Außerdem haben die Wolfsburger die Stoßfänger umkonstruiert. Sie enthalten nunmehr einen Schaumstoffkern und vertragen Parkbremser bis zu einer Geschwindigkeit von 4 km/h unbeschadet.

So aufgefrischt gehen die VW-Transporter- und Caravelle-Modelle mit guten Chancen in die zweite Runde um die Käufergunst. Frank Böttger



Kraftpaket: Der 2,8-l-VR6-Motor paßt nur unter die neue, massigere Haube.

Fotos: Volkswagen

gen ihre Verbrennungsluft durch Luftschlitze im rechten vorderen Kotflügel an.

An die Motoren, die mittels Hydrolagerung am Chassis befestigt sind, ist eine Kupplung mit Zweimassen-Schwungrad

und ein neues Fünfgang-Getriebe mit geändertem Schaltschema angeflanscht.

Ebenfalls neu ist bei allen Modellen eine PLUS genannte Vorderachse, die sich durch kleinere Störkraftarme und

geänderten Nachlauf auszeichnet. An der Hinterachse gibt es jetzt Scheibenbremsen und das ABS der neuen T4 ist mit einer Anfahrhilfe kombiniert, die das durchdrehende Rad abbremst. Nicht ganz korrekt wird sie von

Technische Daten*

Motoren	Ottomotoren			Dieselmotoren		
	2,0 l	2,5 l	2,8 l	1,9 l-TD	2,4 l-SD	2,5 l-TDI
Gemischauflbereitung	Digitant	Digitant	MPI	Wirbelk.	Wirbelk.	Direkteinspr.
Anzahl der Zylinder	4	5	6	4	5	5
Hubraum, cm ³	1.968	2.461	2.792	1.897	2.370	2.459
Leistung, kW (PS) bei Drehzahl, 1/min	62 (84) 4.300	81 (110) 4.500	103 (140) 4.500	50 (68) 3.700	57 (78) 3.700	75 (102) 3.500
max. Drehmoment, Nm bei Drehzahl, 1/min	159 2.200	190 2.200	240 3.200	140 2.000-3.000	164 1.800-2.200	250 1.900-2.300
Fahrleistungen						
Beschleunigung 0-80 km/h, sec.	12,9	11,2	8,5	16,8	14,8	11,9
Höchstgeschwindigkeit, km/h	144	161	174	132	137	157
Kraftstoffverbräuche Basis: Caravelle, 5 Gang-Schaltgetriebe, l/100 km						
konstant 90 km/h	9,1	8,9	8,5	6,9	7,2	6,6
konstant 120 km/h	12,4	12,2	10,7	9,9	10,6	9,2
Städtzyklus	13,9	15,2	14,5	9,0	10,1	8,1

*Alle Angaben laut Hersteller

PREMIERE

Für knapp 50.000 Mark bietet der neue Rimor L'unico einer mobilen Familie reichlich Platz und ein gutes Stück Wohnkomfort.

Rimor L'unico



Pro Familia

Er heißt L'unico, was zu gut deutsch der Einzige oder der Einzigartige heißt. Soll dieser Name, den sich der Reisemobilhersteller Rimor aus dem toskanischen Poggibonsi für sein neuestes Modell ausgedacht hat, Programm sein, so trifft das zumindest auf dessen ungewöhnlichen Grundriß zu.

Der zeigt sich gleich gegenüber dem vorn platzierten Eingang, der übrigens mit zwei integrierten Trittstufen ausgestattet ist, mit der obligatorischen Vierersitzgruppe, aus der bei Bedarf ein 190 x 127 Zentimeter großes Doppelbett entsteht. Leicht versetzt gegenüber der Dinette ist eine 190 x 62 Zentimeter große Längssitzbank platziert, unter der sich ein von außen beladbarer Stauraum befindet. Über der Längssitzbank bietet Rimor als Option und gegen 1.600 Mark Aufpreis ein abklappbares Stockbett an. Zusammen mit dem geräumigen, 210 x 137 Zentimeter großen und 75 Zentimeter hohen Alkovenbett wird der „Einzigartige“



Familienfreundlich: Der Wohnraum ist großzügig dimensioniert.

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Ford Transit FT 150 mit 56 KW (76 PS)-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht: 2.550 kg, Außenmaße (L x B x H): 599 x 224 x 310 cm, Radstand: 357 cm. Anhängelast (gebr./ungebr.): 1.500/750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: 30 mm Isolierung aus Styropor, Boden: 50 mm aus Polystyrol

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 395 x 210 x 192 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/5, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Alkoven: 210 x 137 cm, Viererdinette: 190 x 127 cm, Längssitzbank: 190 x 62 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 70 l, Frischwasser: 100 l, Abwasser: 80 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung Truma 3002 K, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 75 l, Zusatzbatterie: 1 x 80 Ah.

Grundpreis: 49.900 Mark.

* Alle Angaben laut Hersteller

zum Sechsschläfer. Daß die Rimor-Konstrukteure Sinn fürs Praktische haben, beweisen sie zum einen durch den übereinander zu schiebenden, vorderen Teil des Alkovenbetts, der den Durchgang zum Cockpit wesentlich erleichtert. Zum anderen dokumentieren sie ihre Praxisnähe auch mit der Ablage direkt unterhalb der Alkovendecke, auf der Brillen und Bettlektüre ihren Platz finden können.

Besonders gelungen ist Rimor das Heck des 5,99 Meter langen Italo-Mobils. Dort installieren die Toskaner eine überaus großzügig konzipierte Winkelküche, die mit Zweiflammkocher, Edelstahlspülbecken und riesiger Ablage- und Arbeitsfläche ausgestattet ist.

Familien- und praxisgerecht eingerichtet ist auch die seitlich angrenzende Ecknaßzelle des L'unico von Rimor. Sie bietet eine separate Duschkabine und einen Sanitärraum, der mit Cassetten-Toilette und Kunststoff-Waschbecken ausgestattet ist.

Als Basis für den italienischen Familienfreund dient übrigens der zwillingsbereifte Ford Transit FT 150. Dem darauf montierten Wohnaufbau gibt Rimor, um die störenden, in den Wohnraum ragenden Radkästen aus dem Wageninneren zu bekommen, einen erhöhten Boden mit auf den mobilen Lebensweg.

Juan J. Gamero-Ortiz



PREMIERE

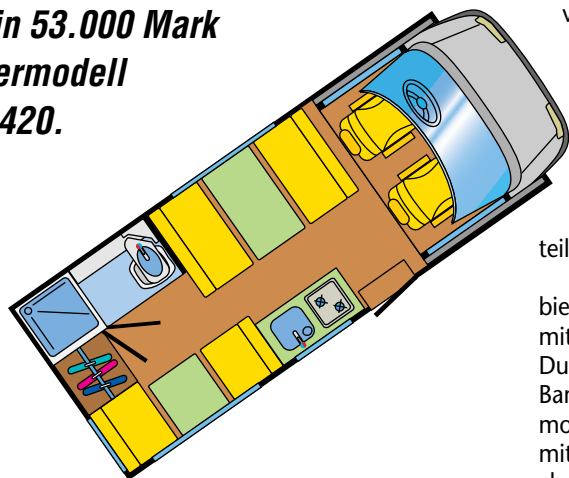


Fotos: D. Heinz

Abgespeckt

Dethleffs Advantage 5420

Für preisbewußte Einsteiger bringt Dethleffs sein 53.000 Mark teures Sondermodell Advantage 5420.



Als aktuelle Antwort auf die italienischen Billigimporte bringt das Traditionsunternehmen Dethleffs aus Isny im Allgäu pünktlich zum Saisonauftakt 1996 ein neues, 5,55 Meter langes Sondermodell namens Advantage 5420 auf den Markt.

Dabei soll der Name Advantage, der soviel wie Vorteil oder der Vorteilhafte bedeutet, nicht nur gut klingen sondern gleichzeitig Programm sein. Der Advantage soll die angepeilte Käuferschicht durch seine Vorteile überzeugen.

Für knapp 53.000 Mark bietet das auf 150 Einheiten limitierte und wahlweise auf Fiat-Ducato-10- oder 14-Basis vom Band rollende Alkoven-Sondermodell einer mobilen Familie mit Kindern nicht nur ausreichend Bewegungsfreiheit, son-



Doppelt: Zwei Sitzgruppen bieten auch größeren Familien Platz.

dern auch ein ansehnliches Maß an Wohnkomfort.

So gestaltet Dethleffs den Advantage in einem familienfreundlichen mit zwei getrennten Sitzgruppen: Vorn steht die klassische Viererdinette, aus der bei Bedarf ein 190 x 130 Zenti-

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 10 mit 60 kW (82 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 2.800 kg, Leergewicht: 2.515 kg, Außenmaße (L x B x H): 555 x 225 x 296 cm, Radstand: 285 cm, Anhängelast (gebr./ungebr.): 1.400/750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Isolierung aus 30 mm PU-Schaum, Boden: Isolierung aus 40 mm PU-Schaum.

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 5/3, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 361 x 211 x cm, Bettenmaße: Alkoven: 207 x 140 cm, Viererdinette: 190 x 130 cm, Zweierdinette: 181 x 74 cm.

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

Serienausstattung: Heizung: Truma 3002 K, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 83 l, Zusatzbatterie: 1 x 60 Ah.

Grundpreis: 53.000 Mark

* Alle Angaben laut Hersteller



Selten: Ein schmales Frontfenster sorgt für zusätzliches Licht im Alkoven.

migem Spiegelschränkchen ausgestattet.

Natürlich speckt Dethleffs seinen Advantage in puncto Ausstattung gegenüber der Esprit-Baureihe etwas ab. So müssen die Reisenden im kompakten Vorteilhaften aus Isny beispielsweise auf die kombinierte Boiler-Heizungs-Kombination Truma C 3400 verzichten und stattdessen mit der Truma-Heizung 3002 K Vorlieb nehmen. Und im Küchenbereich steht ihnen nicht das dethleffsche Gourmet-Küchencenter zur Verfügung, sondern eine konventionelle Längsküche mit einteiligem Edelstahl-Spülbecken, Plastikarmaturen und Zweiflammkocher. Außerdem ist der Holzlattenrost im 207 x 140 Zentimeter großen Alkovenbett einteilig ausgebildet.



Zweiteilig: Die getrennte Dusche, ein schwenkbares Waschbecken und die drehbare Toilette schaffen viel Bewegungsraum im Bad.



Einteilig: Kompakt und praktisch ist die durchgehende Kocher-Spülkombination.

meter großes Doppelbett entsteht. Hinten rechts hat der Advantage eine Zweierdinette, aus der bei Bedarf eine 181 x 74 Zentimeter große Liegefläche gebaut werden kann.

Auf der linken Seite im Heck, von der Sitzgruppe durch

den Kleiderschrank getrennt, haben die Dethleffs-Konstrukteure das 1,30 x 0,76 Meter große Bad des Advantage platziert. Es ist mit separater Duschkabine, drehbarer Thetford-Cassetten-Toilette, schwenkbarem Waschbecken und geräu-

Auch äußerlich unterscheidet sich das Sondermodell von der Serie. Der Neue kehrt „zu den Wurzeln zurück“, wie es Dethleffs-Geschäftsführer Dieter Riegel ausdrückt. Er hat wieder einen doppelten Dachknick hinter dem Alkoven, der ihm mehr Dynamik verleiht.

In puncto Sicherheit und Service bleibt jedoch auch beim abgespeckten Advantage alles beim alten. So gehört das crashgeprüfte Sicherheitspaket genauso zur Serienausstattung des Allgäuer Familien-Mobils, wie die sechs Jahre Dichtigkeitsgarantie, die Dethleffs auf seine Freizeitfahrzeuge gewährt.

Juan J. Gamero-Ortiz

PREMIERE



Bürstner A 575 Family

Familienpackung

Bürstner liefert das neue Alkovenmobil A 575 serienmäßig mit einem Zubehörpaket für die dreiköpfige Familie aus.

Die Idee, ein Familien-Reise-mobil mit einem umfangreichen Zubehörpaket auszustatten, hat Bürstner erstmals auf dem diesjährigen Caravan-Salon in Le Bourget ausprobiert (siehe REISEMOBIL INTERNATIONAL 11/95). Jetzt bringen die Deutsch-Franzosen aus Kehl am Rhein diese Idee auch zu uns. Ab sofort gibt es das Alkovenmobil Family A 575 zum Serienpreis mit einem umfangreichen Zubehörpaket für drei.

Das serienmäßige Zubehörpaket hat einen Wert von rund 4.400 Mark und umfaßt einen Campingtisch mit vier Stühlen, Fahrräder für Vater, Mutter und ein Kind, einen Dreifach-Fahrradträger sowie einen Gasgrill und ein Kochtopfset. Außerdem versieht Bürstner den 575 Family mit einer Gassteckdose in der Seitenwand, einer Außendusche und einem zusätzlichen Heckstaufach.

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 14 mit 62 kW (85 PS)-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.200 kg, Leergewicht: 2.600 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 1.800/750 kg. Außenmaße (L x B x H): 593 x 222 x 295 cm, Radstand: 320 cm.

Aufbau: Dach und Wände in Sandwich-Gerippebauweise mit 28 mm Isolierung aus Styropor. Boden aus 9 mm Sperrholz-Unterplatte mit Kunststoff-Außenfolie, 30 mm Sperrholz-Innenboden mit PVC-Belag.

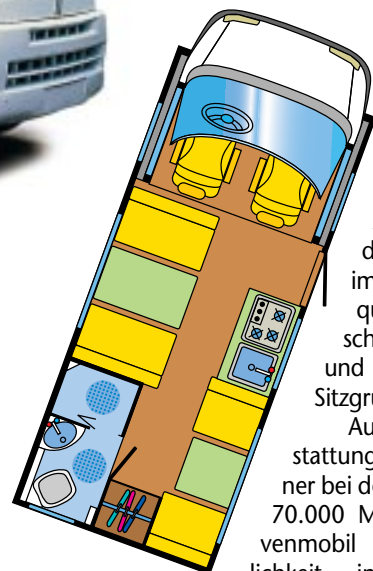
Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 6/1, davon mit Dreipunktgurt: 6; Innenmaße (L x B x H): 360 x 210 x 220/200 cm, Bettenmaße: Alkoven: 200 x 140 cm, Mittelsitzgruppe: 194 x 135 cm, Hecksitzgruppe: 190 x 75 (65).

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 100 l, Abwasser: 100 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalientank: 13 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 3400, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l, Zusatzbatterien: 1 x 80 Ah.

Grundpreis: 70.000 Mark.

* Alle Angaben laut Hersteller



Nacht-Lager: Mit dem abgeklappten Stockbett bietet der Family sechs Schlafplätze.



Fotos: Böttger

der Naßzelle und die Platzierung des Kleiderschranks unterscheidet.

Der Grundriß des Family-Mobils zeigt auf der linken Seite die Viersitzgruppe, hinter der sich die langgestreckte Naßzelle mit getrennter Duschkabine befindet. Auf der rechten Seite, ist ganz vorn der Einstieg platziert. Ihm folgen der kompakte Küchenblock und eine zweite, schmalere Dinette, über der Bürstner gegen 560 Mark Aufpreis ein Klappbett installiert. Der Kleiderschrank steht im A 575 hinten quer im Heck zwischen der Naßzelle und der Kindersitzgruppe.

Auch bei der Ausstattung steht für Bürstner bei dem in Basisversion 70.000 Mark teuren Alkovenmobil Familienfreundlichkeit im Vordergrund. Dreiflammkocher, 103-Liter-Kühlschrank, Heizungs-Boiler-Kombination C 3400 von Truma und 100-Liter-Frischwassertank belegen das deutlich. Lediglich die Küchenar-

Ergänzend zu diesem Zubehörpaket berücksichtigt Bürstner aber auch im Grundriß des A 575 Family die besonderen Anforderungen, die Familien mit Kindern an ein Reisemobil stellen. Im Telegrammstil liest sich das so: vier bis sechs Schlafplätze, zwei Sitzgruppen, Dusche und Toilette getrennt, kompakt und wendig, familien-

freundlicher Preis. Allerdings ist der Bürstner Family kein gänzlich neues Reisemobil. Es reiht sich vielmehr nahtlos in die im letzten Jahr vorgestellte Bürstner-Palette ein. Kein Wunder also, daß der Family große Ähnlichkeit mit dem gleich langen und im Innenraum teilweise identischen A 573 hat, von dem er sich jedoch durch die Größe

beitsfläche ist im A 575 Family etwas knapp geraten. Da muß man beim Essenzubereiten entweder auf den Esstisch der Viersitzgruppe ausweichen, oder man nutzt die frische Luft und bereitet die Mahlzeiten im Freien vor. Den dazu erforderlichen Tisch liefert Bürstner jedenfalls in der serienmäßigen Familienpackung gleich mit.

PREMIERE

Es gibt Kunden, die aus ästhetischen Gründen keine bullige Schlafbeule an ihrem Freizeitfahrzeug haben möchten und deshalb ein Alkovenmobil ablehnen. Andere wiederum fühlen sich im unübersichtlichen Cockpit eines Vollintegrierten unwohl“, erklärt Giam Minh Hoang, Geschäftsführer des Reisemobil-Herstellers Frankia aus Marktchorgast. „Genau dieser Zielgruppe bieten wir jetzt unseren Teilintegrierten T 670 an.“

Zwar fügt Hoang weiter an, daß sich in anderen europäischen Ländern wie beispielsweise Frankreich, wo auch die Mutterfirma von Frankia, Pilote, ihren Sitz hat, der Marktanteil von Halbtintegrierten auf circa 25 Prozent beläuft, während er hierzulande mit nur knapp vier Prozent verschwindend gering ist. Frankia setze jedoch auf sein neues Fahrzeugkonzept, das die Schwächen einer Teilintegrierten-Konstruktion eliminiere. Deshalb statten die Franken ihren Klassen-Neuling laut Hoang auch erstmals mit einem Tiefrahmenchassis und doppeltem Boden aus.

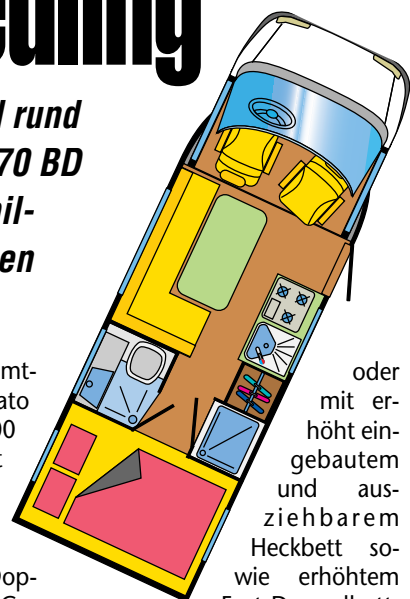
Dadurch verschwindet die Stufe am Übergang von der Wohnkabine ins Cockpit und außerdem gewinnt das Fahrzeug viel Stauraum im doppelten Boden und eine winterfeste Wasserinstallation. Zu haben ist der Klassen-Neuling übrigens schon als 6,27 Meter langer und knapp 83.000 Mark teurer T 640, wahlweise mit Heck-Rundsitzgruppe oder fest installiertem Heckbett. Bei der Version T 670 hat der Kunde ebenfalls die Qual der Wahl. Hier kann er sich nicht nur zwischen der einfachen Fiat-Ducato-14-



Frankia T 670 BD

Klassen-Neuling

Mit dem 6,87 Meter langen und rund 90.000 Mark teuren Modell T 670 BD bringt der fränkische Reisemobil-Hersteller Frankia erstmals einen Teilintegrierten auf den Markt.



Basis mit 3,4 Tonnen Gesamtgewicht und dem 14er-Ducato mit Doppelachse und 4.000 Kilogramm Gesamtgewicht entscheiden, sondern auch für das Ducato-18-Fahrgestell mit 3,85 Tonnen oder den 18er Ducato mit Doppelachse und 4,5 Tonnen Gesamtgewicht.

Doch nicht nur in puncto Basisfahrzeug ist der Kunde bei Frankia König, sondern auch was die Anzahl der Grundrissvarianten betrifft. Hier stehen vier Einrichtungsmöglichkeiten zur Auswahl: Entweder mit Heck-Rundsitzgruppe oder fest installiertem Heckbett wie im T 640,

oder mit erhöht eingebautem und ausziehbarem Heckbett sowie erhöhtem Fest-Doppelbett. Vorteil der letzten Konstruktion, die auch der Einrichtung unseres Testfahrzeugs entsprach: die großvolumige, von der Seite und durch eine große Heckklappe beladbare Heck-Garage unterhalb des 213 x 155 Zentimeter großen Doppelbetts.

Hier finden wahlweise zwei Fahrräder oder ein Motorrad ei-



nen trockenen und sicheren Stauraum. Doch damit nicht genug: Frankia stattet seinen Klassen-Neuling noch mit zwei zusätzlichen Außenstauräumen im Heck- und einen im Bugbereich aus, so daß auch der Zwischenboden als Laderaum genutzt werden kann.

Vor dem Heckbett findet dann ein ausreichend dimensio-



Wohntrakt (Bild Mitte): Im Innenraum des Frankia geht es elegant und gediegen zu.



Sanitär-raum: Das Bad ist hell und geräumig.

Bordkombüse: Komplett ausgestattet.

Fotos: Juan J. Gamero-Ortiz

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 14 mit 62 kW (85 PS)-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Vorderachse sowie Tandemachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 4.000 kg, Leergewicht: 2.980 kg, Außenmaße (L x B x H): 687 x 225 x 298 cm, Radstand: 370 + 77,5 cm, Anhängelast (gebr./ungebr.): 1.000/750 kg.

Aufbau: Dach, Wände und Boden: 30 mm Isolierung aus Pu-Schaum.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 549 x 213 x 195 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 2/4, davon mit Dreipunktgurt: 2; Bettenmaße: Heckbett: 213 x 155 cm, L-Dinette: 193 x 133 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 150 l, Abwasser: 130 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 3400, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l, Zusatzbatterie: 1 x 80 Ah.

Grundpreis: 91.900 Mark (86.900 Mark ohne Tandemachse).

*Alle Angaben laut Hersteller

das Bett gehören, läßt sich durch eine Holz-Schiebetür vom vorderen Wohntrakt abtrennen.

Im vorderen Bereich steht dem mobilen Paar dann eine kompakte Längsküche mit Dreiflammkocher, Emaille-Spülbecken, Metallarmaturen und Dunstabzugshaube zur Verfügung. Gegenüber platziert Frankia eine gemütliche L-Dinette, aus der bei Bedarf eine 193 x 133 Zentimeter große Liegefläche entsteht. Und um gelegentlich die Teilnehmerzahl an einer geselligen Dinette-Runde erhöhen zu können, lassen sich die Frontsitze um 180 Grad drehen.

Mit dieser Ausstattung, zu der auch die zehn ringsum angebrachten Staukästen im „Wohnzimmer“ des fränkischen Newcomers gehören, zeichnet sich der T 670 nicht nur als äußerst zweckdienliches Freizeitfahrzeug aus. Die gelungene Farbabstimmung zwischen blauen Polster- und Vorhangstoffen sowie den dunkelbraunen Möbeln, machen aus ihm auch ein sehr elegantes Reisemobil. Juan J. Gamero-Ortiz

Stauwunder: Im Heck ist seitlich Platz für Beiboot und Gepäck.

nierter Duschaum seinen Platz, und genau gegenüber installieren die fränkischen Reisemobil-Hersteller das angenehm helle Bad. Es ist mit einer Cassetten-Toilette, Spiegelschrank, Kunststoff-Waschbecken sowie zahlreichen praktischen Ablagen ausgestattet. Der gesamte hintere Komplex des 670, zu dem die beiden Sanitärräume und

Wer in Niestetal bei Kassel **Da ist Musik drin**

halt macht, sollte Country-Musik mögen. Denn die gehört zu der Ranch von Country Rose wie die Stellplätze für Reisemobile.

Country Rose-Ranch“ steht in großen Lettern auf dem hölzernen Schild, das ganz wie im Wilden Westen über der Zufahrt leise im Wind schwingt. Auf einer Wiese grasen friedlich ein paar Pferde, vor dunklen Tannen steht ein Leiterwagen. Das weitläufige Domizil in Niestetal-Heiligenrode nördlich von Kassel gehört dem Ehepaar Dethof. „Reisemobilisten sind bei uns stets gerngesehene Gäste“, sagt Walter Dethof, 45, „wir haben sehr viel Platz zu bieten.“

Und eine besondere Attraktion: Hier liegt auf Schritt und Tritt ein

Hauch von Amerika in der Luft. Das liegt an Rose Dethof, 35, besser bekannt als Country Rose. Die Sängerin bringt jene Stimmung auf den Hof, die sonst bestenfalls auf einer Ranch in die Weiten der USA zu finden ist: Rose Dethof singt Country-Lieder.

Wenn sie von Auftritt zu Auftritt durch deutsche Lande tourt, dient ihr übrigens ein Hymer-Reisemobil als rollendes Zuhause. Daß sie ordentlich on the road ist, zeigt der Tachostand: 260.000 Kilometer hat sie mit ihrem Mobil schon runtergespult.

Bei Reisemobilisten stößt sie mit ihren deutschen Songs auf offene Ohren, verkürzt doch besonders diese Musik die oftmals langweilige Fahrt auf der Autobahn. Und wer gerade auf der A 7 an die Ausfahrt Kassel-Nord kommt, braucht nur den Blinker zu setzen: Nach 700 Metern hat er die Country Rose-Ranch schon erreicht.

Die Stellplätze sind eben und befinden sich auf Asphalt, Steinplatten sowie einer Wiese. Sich telefonisch anzumelden ist erwünscht: „Ich weiß gern, mit wem ich zu tun habe“, sagt Walter Dethof. Ansonsten geht alles ganz relaxed zu. Wer schon häufiger in Niestetal Rast gemacht hat, darf auch ohne vorherigen Anruf wiederkommen: „Das hat sich so eingespielt.“

Gruppen sollten sich auf jeden Fall ankündigen. Denn nur dann können sie den Saal für 350 Gäste nutzen, in dem auch eine Zapfanlage bereitsteht. Besucher übernachten im Prinzip umsonst – gern gesehen ist allerdings, wenn eine CD der Sängerin gekauft wird.

Viel los ist auf der Ranch besonders vom 30. April bis zum 1. Mai. Dann nämlich laden die Dethofs zu einem internationalen Country-Festival ein. Reisemobile gehören an diesen tollen Tagen ebenso zum Bild wie Stetsons, Silberschnallen und Westernboots.

Wer an diesem Termin schon etwas anderes vorhat, und zu einem anderen Zeitpunkt zur Country Rose-Ranch reist, kann seinen Urlaub rund um Kassel auch anders genießen. Zum nächsten Bad ist es gerade einmal zwei Kilometer entfernt. Der größte Bergpark Europas mit dem Herkules-Denkmal befindet sich zehn Kilometer weiter, ebenso wie die Kurhessen Therme. Der Edersee liegt 45 Kilometer weit weg.

Die Stellplätze sind zum Teil mit Strom- und Wasseranschlüssen ausgestattet. Sanitäreinrichtungen sind vorhanden. Das Areal darf als Grillplatz oder Liegewiese benutzt werden, und auch Kinder finden ein Eckchen, wo sie sich tummeln können. Einen kräftigen Imbiß serviert das Restaurant Kupferpfanne, das sich ganz in der Nähe befindet.

Entdeckt hat dieses kleine Eckchen Wilder Westen Rolf Hentze, ein Nachbar der Dethofs.

Warum in die Ferne schweifen? Als Dankeschön erhält er das Bordbuch „Reisemobilfreundliche Restaurants“.

**Kontaktadresse:
Country Rose-Ranch
Im Wiesengrund 2
34266 Niestetal-Heiligenrode
Tel. 0561/525391,
Fax 527538.**

Reisemobilist und RM-Leser Rolf Hentze machte auf den Stellplatz (unten) bei Country Rose aufmerksam.



Neue CD von Country Rose

Zwölf Titel singt Country Rose auf ihrer neuen CD „Spaß am Leben“. Die Melodien klingen typisch amerikanisch, die deutschen Texte sollen vor allem Westernfans und Trucker ansprechen. Dabei entsteht eine Mischung aus lebhaften und gefühlvollen Songs, die besonders die Tour auf der Autobahn verkürzen sollen. Die CD ist bei Koch International erschienen und im Fachhandel erhältlich.



**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**Einfach ausschneiden und einsenden an:****Redaktion REISEMOBIL INTERNATIONAL, CDS Verlag GmbH, Postwiesenstr. 5A, 70327 Stuttgart**

**LESER
HELFE
LESERN**


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



67578 Gimsheim

Weingut Falger-Baier
Familie Falger-Baier
Alzheimer Straße 25, Tel.: 06249 / 4565



Areal: Weingut am Ortsrand von Gimsheim
Zufahrt: Asphalt.
☎ ☎ = 6 auf Steinplatten, DM 10,-, bei Weineinkauf kostenlos.
An den Stellplätzen: 🐕 🚰 🚰 🚰
Aktivitäten: Weinprobe, geführte Wanderung im Weinberg.
Sonstiges: Durchgehend geöffnet, 🚰.
Sport & Freizeitangebote: 🏠 1 km 🏠 10 km
Entfernungen: 🏠 0 km, 🛒 100 m, 🚰 3 km.
Sehenswürdigkeiten: Mainz 30 km, Oppenheim 10 km, Worms 20 km.

94353 Haibach / Bayr. Wald

Bauernhof Buhl
Siegfried und Lina Buhl
Krottenholz 7, Tel.: 09963 / 449



Areal: Großer Bauernhof mit angeschlossenen Bauernläden.
Zufahrt: Asphalt. ☎ ☎ = 5 auf Wiese, 12,- DM/Übernachtung inkl. Entsorgung.
An den Stellplätzen: 🚰 🚰 🚰 🚰
Aktivitäten: Reiten, Wandern, Radtouren auf der stillgelegten Bahnstrecke.
Sonstiges: Einkauf im Bauernladen, Brotzeit, Kaffee.
Sport & Freizeitangebote: 🏠 1 km, 🏠 8 km.
Entfernungen: 🏠 1 km, 🛒 1 km, 🚰 1 km.
Sehenswürdigkeiten: Burgruine 1 km, Nationalpark 40 km, Tschechien 80 km, Skipisten 10 km.

19406 Kukuk

Restaurant Wagner
Jochen Wagner, Seestraße 5,
Tel.: 038485 / 20263, Fax 038485 / 20026



Areal: Landgasthof am See.
Zufahrt: Asphalt, ☎ ☎ = ca. 10 auf Wiese, Steinplatten. Kostenlos bei Verzehr einer Mahlzeit.
An den Stellplätzen: 🐕 🚰 🚰 🚰
Aktivitäten im Sommer: baden, schwimmen, surfen im See.
Gastronomie: Warme Küche: 7.30-24.00 Uhr
Hauptgerichte: 7-25 DM 🚰 🚰
Aktivitäten: Wandern im Oberharz, Radfahren auf ehem. Bahntrasse (Schotter) bis Clausthal-Zellerfeld, Skilanglauf.
Fortsetzung Seite 3

RM 2/96

Zeichenerklärung:

- ☎ = Tankstelle
- ☎ = Restaurant
- 🍇 = Winzer
- 🌳 = Naturpark
- 🏰 = Schloß/Burg
- 🏠 = Bauernhof
- 🏞 = Freizeitpark
- 🛀 = Freizeit-/Erlebnisbad
- 🏛 = Kultur-/Technikmuseum
- 🏠 = Stellplatz vor Campingplatz
- 🏭 = Hersteller oder Händler
- 🚰 = Allgemeiner Stellplatz
- 🏠 = Reisemobilfreundliche Gemeinde



49577 Eggermühlen/Bockroden

Reiterhof zum Wiehengebirgslandhaus
Familie Vox, Tel. 05435 / 443,
Fax 05435 / 1381

Areal: Reiterhof mit angeschlossener Gastronomie.
Zufahrt: Asphalt.
Achtung: Tiefhängende Äste
☎ ☎ = 10 auf Asphalt, Wiese, 10,- DM.
An den Stellplätzen: 🐕 🚰 🚰 🚰 🚰
Aktivitäten: Reiten, Kutschfahrten, Fahrradtouren.
Gastronomie: Warme Küche: 10.00-22.00 Uhr
Hauptgerichte: 10-35 DM 🚰 🚰
Sonstiges: Ganzjährig geöffnet, Ankunft jederzeit.
Sport & Freizeitangebote: 🏠 5 km, 🏠 5 km, 🚰 vor Ort.
Entfernungen: 🏠 3 km, 🛒 3 km, 🚰 vor Ort.
Sehenswürdigkeiten: Hünengräber 2 km, Wasserschloß 3 km, Museumsdorf 25 km, Moormuseum 25 km.

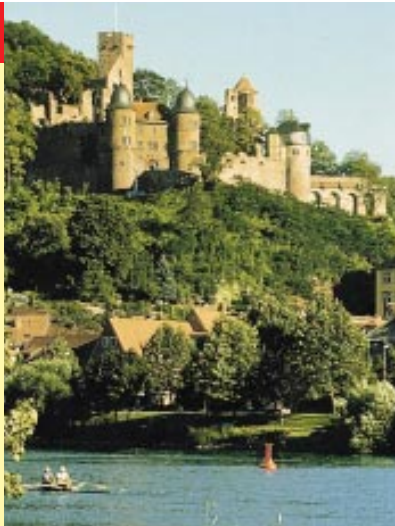
1

Hauptgerichte: 9-23 DM 🚰 🚰
Sonstiges: Mittwoch Ruhetag.
Sport & Freizeitangebote: 🏠 7 km, 🏠 9 km, 🚰 7 km. Sonstiges: Spazieren im Hochmoor 1 km.
Entfernungen: 🏠 7 km, 🛒 1 km, 🚰 7 km.
Sehenswürdigkeiten: Waginger See 10 km, Chiemsee 12 km, Salzburg 30 km.

97877 Wertheim

Parkplatz Tauberufer

Areal: Städtischer Parkplatz direkt am Zusammenfluß von Tauber und Main.
Zufahrt: Asphalt. **Achtung:** Maximale Durchfahrtshöhe 3,50 m.
☎ ☎ = 80 auf Wiese, Schotter. Kostenlos.
An den Stellplätzen: 🐕 🚰
Sonstiges: Jeden ersten Samstag im Monat von 6.00-18.00 Uhr Flohmarkt.
Sport & Freizeitangebote: 🏠 1 km, 🏠 1 km, 🚰 500 m. Sonstiges:



Reitmöglichkeit 2 km, Angeln 100 m, Boots-Verleih 400 m, Yachthafen 400m.
Entfernungen: 🏠 400 m, 🛒 500 m, 🚰 3 km.
Sehenswürdigkeiten: Burgruine, Glasmuseum, Altstadt, Kloster Bronnbach 11 km.



CDS Bordbuch Nr. 1: „Reisemobilfreundliche Restaurants“ mit 400 Adressen, vielen Bildern und Kartenteil ist zum Preis von 18,80 Mark plus 3 Mark Porto gegen Scheck oder Bankeinzug erhältlich bei: CDS Verlag GmbH, Bordbuch-Redaktion, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart.

Für Neulinge hier die Spielregeln der großen RM-Aktion „Leser helfen Lesern“: ● Geben Sie sich als Reisemobilist zu erkennen. Eine telefonische Reservierung ist immer ratsam. ● Kein Müll, keine tropfenden Abwasserhähne, kein Lärm: Seien Sie Vorbild – im Interesse aller Reisemobilisten.

Kennen Sie einen Reisemobil-Stellplatz? Senden Sie den Fragebogen ausgefüllt an: REISEMOBIL INTERNATIONAL, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart

RM 2/96

Sport & Freizeitangebote: 🚰 vor Ort. Sonstiges: Badestelle am See.
Entfernungen: 🏠 2,5 km, 🛒 300 m, 🚰 7 km.
Sehenswürdigkeiten: Slawische Burgwall-siedlung mit Museum 12 km, Holländer-Windmühle 4 km.

34266 Niestetal

Ranch von Country Rose
Country Rose,
Im Wiesengrund 2,
Tel. 0561 / 52 53 91, Fax 0561 / 52 75 38

Areal: Bauernhof in Autobahn-Nähe
Zufahrt: Asphalt.
☎ ☎ = 10 auf Asphalt, Wiese, Steinplatten.
Bei Kauf einer CD von Country Rose kostenlos.
An den Stellplätzen: 🐕 🚰 🚰 🚰 🚰
Aktivitäten: Country-Musik hören, Spaziergänge entlang der Pferdekoppel.



Gastronomie: Restaurant Kupferpfanne, Sabine Seeger, (BAB 7, Abfahrt Kassel-Nord), Heiligenröder Straße, 34266 Niestetal, Tel. 0561 / 527404
Warme Küche: 8.00-1.00 Uhr
Hauptgerichte: 10-30 DM 🚰 🚰
Ankunft jederzeit, kein Ruhetag
Sport & Freizeitangebote: 🏠 2 km, 🏠 2 km
Entfernungen: 🏠 0,5 km 🛒 0,5 km, 🚰 4 km
Sehenswürdigkeiten: Größter Bergpark Europas mit Herkules-Denkmal 10 km, Edersee 45 km, Kurhessen-Therme 10 km. 30. 4. bis 1. 5. Country-Festival auf der Ranch.

83278 Traunstein/Rettenbach

Gasthaus Jobst
Benno und Elfriede Jobst,
Balthasar-Permoser-Straße 64,
Tel.: 0861 / 2538, Fax: 0861 / 14837
Areal: Großer Landgasthof in ruhiger Lage.
Zufahrt: Asphalt.



☎ ☎ = 5 auf Asphalt, bei Verzehr einer Mahlzeit kostenlos.
An den Stellplätzen: 🐕 🚰 🚰 🚰
Aktivitäten: Wandern und Radfahren.
Gastronomie: Warme Küche: 11.00-23.00 Uhr
Fortsetzung Seite 4

- Zeichenerklärung:** ☎ ☎ = Anzahl der Stellplätze, ☎ = telefonische Reservierung erwünscht, ♿ = Behindertengerecht ausgebaut, 🐕 = Hunde erlaubt, 🚰 = Stromanschluß, 🚰 = Frischwasser, 🚰 = Sanitäreinrichtungen, 🚰 = Ver- und Entsorgung, 🚰 = Grillplatz, 🚰 = Liegewiese, 🚰 = Einrichtungen für Kinder, 🚰 = Schwimmbad, 🚰 = Hallenbad, 🚰 = Cafébetrieb, 🚰 = Garten/Terrasse, 🚰 = Fahrradverleih, 🚰 = nächster Ort, 🛒 = nächster Lebensmittelladen.

3



ARGUMENTATIONSHILFE:

Reisemobil- freundliche Gemeinden

Reisemobil-Tourismus – immer noch das ungeliebte Kind in Städten und Gemeinden? Diese Zeiten scheinen vorbei: Im vergangenen Jahr machten einige Kommunen mit reisemobilfreundlichen Aktionen auf sich aufmerksam. Zwischen Ostsee und Alpen lassen sich drei besonders prägnante Beispiele nennen:

- Heiligenhafen an der Ostsee richtete mit dem I. A. RMC Schleswig-Holstein einen Reisemobilhafen ein.

mobilen Urlaubern zugute. Daß der Bedarf existiert, belegt eindrucksvoll der Bestand an Reisemobilen in Deutschland: Zählte das Flensburger Kraftfahrt-Bundesamt im Jahr 1970 noch genau 5.724 Wohnmobile, so stieg deren Zahl bis Ende 1995 auf 320.252 an.

Nicht berücksichtigt sind dabei solche Reisemobile, die



**Bewegung in der mobilen Szene:
Landauf und landab richten Städte
und Gemeinden Stellplätze ein.
Und verdienen ordentlich daran.**

POSITIVES DENKEN

Welche Argumente bewegen eine Gemeinde dazu, reisemobil- freundlich zu werden?

- Bad Sachsa eröffnete dank der Initiative des Kurdirektors einen Platz für 100 Reisemobile und knackte damit die bisherigen Vorbehalte der Verantwortlichen im Harz.
- Elsfleth strebte auf Drängen eines örtlichen Caravan-Händlers und unterstützt vom RMC Weser-Ems die Vorreiterrolle einer reisemobilfreundlichen Kommune in der Wesermarsch an (alle drei Beispiele siehe REISEMOBIL INTERNATIONAL 11/95).

So weit, so gut: Die positiven Seiten dieser und ähnlicher Initiativen kommen nun allen

als Pkw, Kombi oder Lastwagen zugelassen sind. Der Herstellerverband VDWH geht deshalb von 430.000 Motorcaravans in Deutschland aus. Bis zum Jahr 2000, so prognostiziert das BAT-Freizeitforschungsinstitut in Hamburg, werde sich die Zahl der Caravans in Deutschland sogar verdreifachen.

Beim Reisemobil-Tourismus handelt es sich also keineswegs um einen Freizeit-Spleen einiger weniger. Die Reisemobil Union (RU) spricht in ihrer Broschüre „Auf dem Weg zur Reisemobilfreundlichen Gemeinde“

Fotos: Hess, Petri, Archiv



schon heute von „weit über einer Million Reisemobil-Touristen“, die „das ganze Jahr über zu Urlaubsfahrten, Kurzreisen, Städtetouren und Wochenendausflügen unterwegs sind“.

Freilich hat diese Gruppe ein Anrecht auf eine entspre-

chende Infrastruktur. Die jedoch muß vielerorts erst noch entstehen, und der Weg bis an dieses Ziel ist lang: Welche Hürden stellen sich den Initiatoren wohnmobilfreundlicher Einrichtungen in den Weg? Welche Argumente benutzen die Befür-

worter, um Gegnern des Reisemobil-Tourismus den Wind aus den Segeln zu nehmen?

Deren Vorbehalte lauten landauf, landab meist gleich:

- Reisemobilisten sind Schmarotzer. Sie verzehren nichts, weil sie ihre eigenen Vorräte mitbringen.
- Ver- und Entsorgungsanlagen für Reisemobile zu installieren ist zu teuer. Außerdem vergammeln sie schnell, und es dauert zu lange, bis sie sich amortisiert haben.
- Reisemobilisten sind Umweltferkel. Wenn sie weiterfah-

ren, hinterlassen sie einen Haufen Müll, schlimmstenfalls sogar ihre Fäkalien.

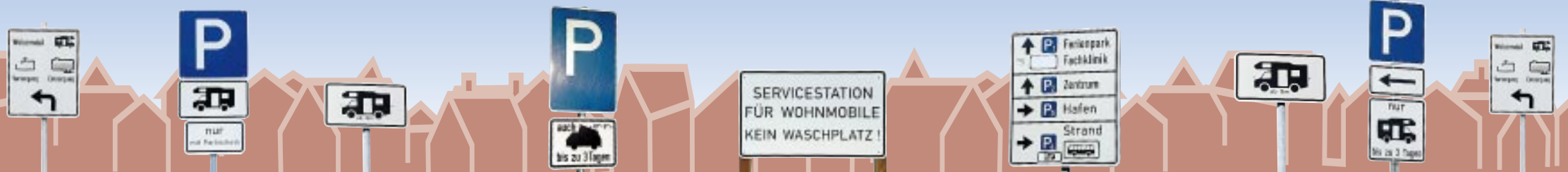
Genauer wissen es die Statistiker des RMC Weser-Ems, die anlässlich des ersten Treffens in Elsfleth Kassenzettel addierten: Von freitags bis sonntags ließen die Reisemobil-Touristen, die mit insgesamt 132 Fahrzeugen an die Wesermarsch gereist waren, genau 20.443 Mark in der Gemeinde. Pro Einheit entspricht dies einem durchschnittlichen Rechnungsbetrag von 155 Mark.

Daß mancher Geldschein locker sitzt, läßt sich auf das überdurchschnittlich hohe Netto-Haushalts-Einkommen zurückführen, das Reisemobilisten zur Verfügung steht. Laut Bürgermeister Konnes liegt es derzeit bei mehr als 6.000 Mark ▶

ren, hinterlassen sie einen Haufen Müll, schlimmstenfalls sogar ihre Fäkalien.

Genauer wissen es die Statistiker des RMC Weser-Ems, die anlässlich des ersten Treffens in Elsfleth Kassenzettel addierten: Von freitags bis sonntags ließen die Reisemobil-Touristen, die mit insgesamt 132 Fahrzeugen an die Wesermarsch gereist waren, genau 20.443 Mark in der Gemeinde. Pro Einheit entspricht dies einem durchschnittlichen Rechnungsbetrag von 155 Mark.

Daß mancher Geldschein locker sitzt, läßt sich auf das überdurchschnittlich hohe Netto-Haushalts-Einkommen zurückführen, das Reisemobilisten zur Verfügung steht. Laut Bürgermeister Konnes liegt es derzeit bei mehr als 6.000 Mark ▶





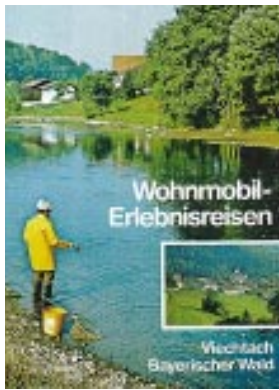
monatlich. Zu der Kaufkraft kommt, daß Reisemobilisten gemeinhin als unternehmungslustig gelten.

Der Wolfegger Bürgermeister bringt diese profitversprechende Kombination auf den Punkt: „Die Interessenlagen sind vielschichtig, sie umfassen alle fremdenverkehrsorientierten, touristischen Kur- und kulturellen Angebote. Reisemobilisten sind unkompliziert, pflegeleicht und anspruchslos, was ihre Unterbringung sowie die Ver- und Entsorgung betrifft.“

Letztere Einschätzung mag aus dem Umstand resultieren, daß Reisemobilisten ihr Streben nach Unabhängigkeit und Mobilität mit dem Preis der regelmäßigen Ver- und Entsorgung ihrer Fahrzeuge bezahlen. Dazu gehört ein gewisses Ehrverhalten, das sich in Geboten sowie Verhaltensregeln ausdrückt und mehr und mehr um sich greift: Reisemobilisten sind darauf erpicht, Stellplätze sauberer zu verlassen, als sie sie vorgefunden haben. Über das Thema Müll redet kaum noch jemand, und Fäkalien verlieren an Streitwert, je mehr Entsorgungsanlagen aufgestellt werden.

Sie einzurichten ist heutzutage mehr ein politisches als ein technisches Problem. Daß sie einwandfrei arbeiten (siehe Report Seite 178) hat sich inzwischen sogar auf europäischer Ebene herumgesprochen. Neben den nötigen Handgriffen entrichten Reisemobilisten den verlangten Obulus – und finanzieren so die eigens für sie installierten Ver- und Entsorgungsstationen.

Auch in Heiligenhafen: Nahe dem Ostsee-Gestade investierte die Gemeinde, unterstützt vom I. A. RMC Schleswig-Holstein, 190.000 Mark in eine hochmoderne Anlage. Pro Jahr, so rechneten die städtischen Geldzähler, werde sie 36.000 Mark erwirtschaften. Nach gut



Aus den Anfängen: Das Viechtacher Modell von 1983 ist noch heute Vorbild für reisemobilfreundliche Gemeinden.

fünf Jahren wäre sie damit amortisiert gewesen.

Falsch kalkuliert: Allein seit Mitte Juni, als die Station in Betrieb ging, nutzten bis zum 27. November 1995 exakt 6.694 Reisemobile die Anlage. Insgesamt klingelten 100.410 Mark im Stadtsäckel. „Das übertrifft unsere kühnsten Träume“, freut sich Detlef Anders, 47, Bürgermeister von Heiligenhafen. Setzt sich dieser Trend fort, dauert es maximal zwei Jahre, bis die Gemeindekasse einen regelmäßigen Zugewinn einstreichen kann. Pecunia non olet – Geld stinkt nicht, das wußten schon die alten Römer: Ver- und Entsorgung als Goldgrube.



Über diesen unmittelbaren Nutzen hinaus profitiert Heiligenhafen von einer in Deutschland bislang einzigartigen Städtepartnerschaft. Die Gewerbetreibenden und die Touristiker an der Ostsee arbeiten mit ihren Kollegen in Rotenburg an der Fulda zusammen. Diese Gemeinde gilt seit 1988 als Hochburg des Reisemobil-Tourismus. Zurückzuführen ist dieser Status auf das Engagement des dortigen Leiters des Verkehrs- und Kulturamtes, Manfred Gesemann, 58.

Gemeinsam mit den Strassenfuchsen, einem

überregionalen Reisemobilclub, hat die nordhessische Gemeinde in zentraler Lage einen Wohnmobil-Park mit Ver- und Entsorgungsanlage eingerichtet. Heuer sind Reisemobilisten als Gäste aus dem Stadtbild gar nicht mehr fortzudenken. Dank dieses Erfolges und des frühen Engagements gilt Rotenburg an der Fulda heute als Paradebeispiel für eine reisemobilfreundliche Gemeinde.

Neben dem 1993 verliehenen Caravaning- und Touristikpreis des Herstellerverbandes VDWH genießt Rotenburg durchaus überregionales Prestige. Manfred Gesemann erzählt: „Ich werde von vielen Kollegen auf kommunaler Ebene um Rat gefragt und zum Erfahrungsaustausch eingeladen.“ Auf der langen Liste jener Städte, die sich eingehend über Rotenburgs Erfolg informiert haben, stehen unter anderem Sonsbeck, Wolfegg, Heiligenhafen, Winsen an der Luhe, Würzburg und Innsbruck.

Als weiteres Vorbild für reisemobilfreundlichen Tourismus fungiert das sogenannte Viechtacher Modell, schon 1983 in die Tat umgesetzt. Als

erste deutsche Gemeinde erkannte Viechtach im Bayerischen Wald die Bedeutung des reisemobilen Tourismus für den Fremdenverkehr. Schnell war ein System ausgeklügelt, das den örtlichen Campingplatz, öffentliche Flächen, Gasthäuser und Bauernhöfe mit einband.

Nach nur vier Monaten – so lang dauerte die Testphase – zog die Gemeinde eine positive Bilanz. 10.684 Reisemobilisten hatten während dieser Zeit in 1.669 Mobilien auf den Stellplätzen übernachtet. An Gebühren kassierte der Ort 24.000 Mark, und der Einzelhandel verbuchte satte 170.000 Mark mehr Umsatz.

Auf den Besuch einer solchen potenten Gruppe wollte auch die Stadt Nürnberg nicht verzichten. „Reisemobilisten sind

ARGUMENTATIONSHILFE:

Reisemobilfreundliche Gemeinden

für uns ganz normale Verkehrsteilnehmer“, betont Harald Preußner, 40, Sachbearbeiter im Nürnberger Amt für Wirtschaft. Weil es aber in der Innenstadt eher schon einmal eng zugehe, müsse der Strom dieser großen Fahrzeuge kanalisiert werden. So bleibt der Vorwurf, Reisemobilisten seien Verkehrsrowdys, auf der Strecke.

Damit sie sich in der fränkischen Stadt als willkommene Gäste fühlen, sind dort Ver- und Entsorgungsstationen, die rund um die Uhr zugänglich sind, an zwei Tankstellen entlang großer Einfallstraßen eingerichtet worden. Eine weitere befindet sich

gegenwärtig in Vorbereitung. Im Umkreis von 2,5 bis vier Kilometern um die Altstadt befinden sich acht kostenlose Stellplätze. „Damals haben wir bereits vorhandene Parkplätze für Reisemobilisten umgemünzt“, erinnert sich Preußner, „dann haben wir sie beschildert, das war ein rein organisatorischer Aufwand.“

Weniger der verwaltungstechnische Akt als der verantwortungsvolle Umgang mit der Natur spielte bei der Planung im Harzer Luftkurort Bad Sachsa – sind bereit, ihre Vorurteile gegenüber reisemobilen Gästen über Bord zu werfen. Denn letztlich zeigt sich, daß beide Parteien aufeinander angewiesen sind und nur mit-, nicht aber gegeneinander zum Erfolg gelangen.

Die Antwort von Kurdirektor Uwe Werner lautet verblüffend einfach: „Alle Fachleute bestätigen, daß Reisemobilisten

ihr Fahrzeug stehenlassen, wenn sie erst einmal da sind. Das können wir verantworten. Umweltprobleme erwarte ich nicht.“

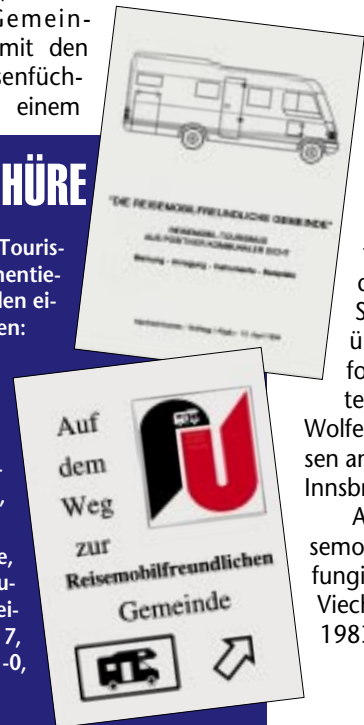
Solch positives Denken erzielt bei allen beteiligten Gruppen eine optimistische Grundhaltung. Die Reisemobilisten auf der einen Seite sind bereit, die an sie gestellten Erwartungen zu erfüllen – das bestätigen die Erfahrungen im Harz schon jetzt. Die Verantwortlichen auf der anderen Seite – und auch das beweisen erste Äußerungen – sind bereit, ihre Vorurteile gegenüber reisemobilen Gästen über Bord zu werfen. Denn letztlich zeigt sich, daß beide Parteien aufeinander angewiesen sind und nur mit-, nicht aber gegeneinander zum Erfolg gelangen. *Claus-Georg Petri*

ARGUMENTE PER BROSCHÜRE

Wie sollen Befürworter des reisemobilen Tourismus gegenüber ihren Widersachern argumentieren? Zwei kostenlose Broschüren helfen, den eigenen Forderungen Nachdruck zu verleihen:

- Auf dem Weg zur Reisemobilfreundlichen Gemeinde, herausgegeben von der Reisemobil Union (RU), der Interessengemeinschaft der Reisemobilclubs in Deutschland, zu beziehen bei Heiner Joormann, Batteriestraße 10, 27619 Bramel, Tel.: 04706/1079.

- Die Reisemobilfreundliche Gemeinde, Reisemobil-Tourismus aus positiver kommunaler Sicht, herausgegeben von Bürgermeister Manfred Konnes, Maximilianplatz 7, 88364 Wolfegg/Allgäu, Tel.: 07527/9601-0, Fax: -701.



treffpunkt

Meinungen, Tips, Ideen

Die Aussagen in den Leserbriefen spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Zuschriften von Leserinnen und Lesern zu kürzen.

Männerhäkelclub

(Situation der Händler, REISEMOBIL INTERNATIONAL 12/95)

Der Artikel hat im Hause Hobby erhebliche Verärgerung ausgelöst. Grund dafür ist vor allem das von Ihnen verwendete Aufmacherfoto auf den Seiten 6/7. Ein „nicht gerade vertrauenerweckendes Erscheinungsbild“ – wie Sie richtig texten. Es zeigt das baufällige Gebäude eines Hobby-Händlers. Um diese Tatsache Ihrem Fachleser nahezubringen, bilden Sie selbstverständlich groß und deutlich einen Hobby Wohnwagen sowie ein Hobby-Reisemobil mit ab.

Das Peinliche an dieser Verärgert Hobby: Inzwischen neu errichtetes Gebäude eines Händlers, noch mit Baufahrzeug.



Foto: Hobby

Kunden) in Mißkredit zu bringen: Das benutzte Foto entspricht nicht der Realität. Das von Ihnen gezeigte Gebäude ist inzwischen durch einen neuen, attraktiven Bau ersetzt worden.

Joachim Kalkowsky, Presse und Öffentlichkeitsarbeit, Bodo Förster, Verkaufsleiter, Hobby-Wohnwagenwerk, 24787 Fockbek

Die Ein- und Ausfälle des verehrten Herrn Präsidenten des DCHV, Herrn Michael Winkler, haben mich derart amüsiert, daß ich beinahe vor lauter Lachen aus dem Alkoven gefallen wäre. Sie hören sich aus meiner Sicht nicht so an wie die des Präsidenten eines großen Interessenverbandes der deutschen Industrie, sondern eher wie die eines Vorsitzenden eines Männerhäkelclubs.

Wenn einzelne Händler zwischen zehn und 20 Prozent Rabatt gewähren, kann sich jeder ausrechnen, wie hoch die Gewinnspanne tatsächlich kalkuliert wurde. Ich nehme nicht an, daß die Reisemobile mit Verlust beim rollen.

Auch gehe ich nicht davon aus, daß die Käufer „am Stammtisch mit den erfeilschten Rabatten protzen“ wollen. Es ist vielmehr davon auszugehen, daß die Kunden das durch einen Rabatt ersparte Geld lieber auf dem eigenen Sparbuch haben, als es auf das Geschäftskonto eines Händlers zu überweisen.

Bernhard Najewitz, 25462 Rellingen

Weggeknabbert

(Reisemobil-Historie, Tabbert Condor, REISEMOBIL INTERNATIONAL 1/96)

Schon merkwürdig. Ich habe nicht ein Wörtchen darüber entdecken können, daß das gleiche Prickeln, das die Tabbert-Mannschaft überkam, später auch die armen Leute übermannte, die diese Kiste gekauft haben. Nämlich dann, als sie merkten, daß der böse Alufraß ihnen die Karre unter dem A... wegknabberte. Somit ist es nicht verwunderlich, daß der abgebildete Condor seiner grünen Streifen ledig ist: Der ist nämlich vermutlich komplett neu verblecht. Oder?

Michael Metke, 13629 Berlin

Suchen Mitfahrer nach Sibirien: Ilse und Klaus B. Bartels



Foto: Böttger

Go East

(Lesermobil, REISEMOBIL INTERNATIONAL 11/95)

Der Artikel über uns und unser Wohnmobil hat uns gut gefallen – und geschmeichelt. Sie können sich vorstellen, daß wir uns mit neuen Reiseplänen tragen. Den Winter wollen wir auf der iberischen Halbinsel verbringen, im Frühjahr aber dann für drei bis vier Monate nach Rußland bis weit nach Sibirien hinein und weiter durch Kasachstan, Kirgisien, Usbekistan, Turkmenistan, Aserbaidschan und Georgien fahren. Wenn wir auch die Risiken einer solchen Reise nicht überschätzen, halten wir sie doch für ein Fahrzeug allein zu gewagt. Ein kleiner Konvoi von etwa vier bis sechs Diesel-Reisemobilen wäre sicher das Optimum. Wer hat Lust mitzufahren?

Ilse und Klaus B. Bartels, Ringstraße 32, 36341 Lauterbach

Fliegende Bagatelle

(Dauertest Eura 675 HS/SS, REISEMOBIL INTERNATIONAL 11/95)

Ich finde es unverantwortlich, das Davonfliegen von Radkappen als „lästige Bagatelle“ zu bezeichnen, so etwas herzustellen und damit zu fahren. Bitte stellen Sie sich nur den Schreck und eventuelle Folgen einer plötzlich vor Ihnen fliegenden Bagatelle vor.

Ernst Godowski, 22083 Hamburg

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

MOBIL Reisen

UNTERWEGS MEHR ERLEBEN
MIT WOHNMOBIL UND CARAVAN

REISE-SPECIAL

Jeden Monat in
REISEMOBIL INTERNATIONAL
und CAMPING, CARS & CARAVANS



Stadtansicht: Dresden, die Elbmetropole



Mobil-Tour durch
DIE PROVENCE
Heimat der Drachen, Dichter und Maler

UNTERWEGS
IN DER
PROVENCE

*aGordes ist ein malerisch
gelegener Ort. Sein
mittelalterliches Schloß
beherbergt eine Ausstellung
der Kunstwerke von
Victor Vasarely.*

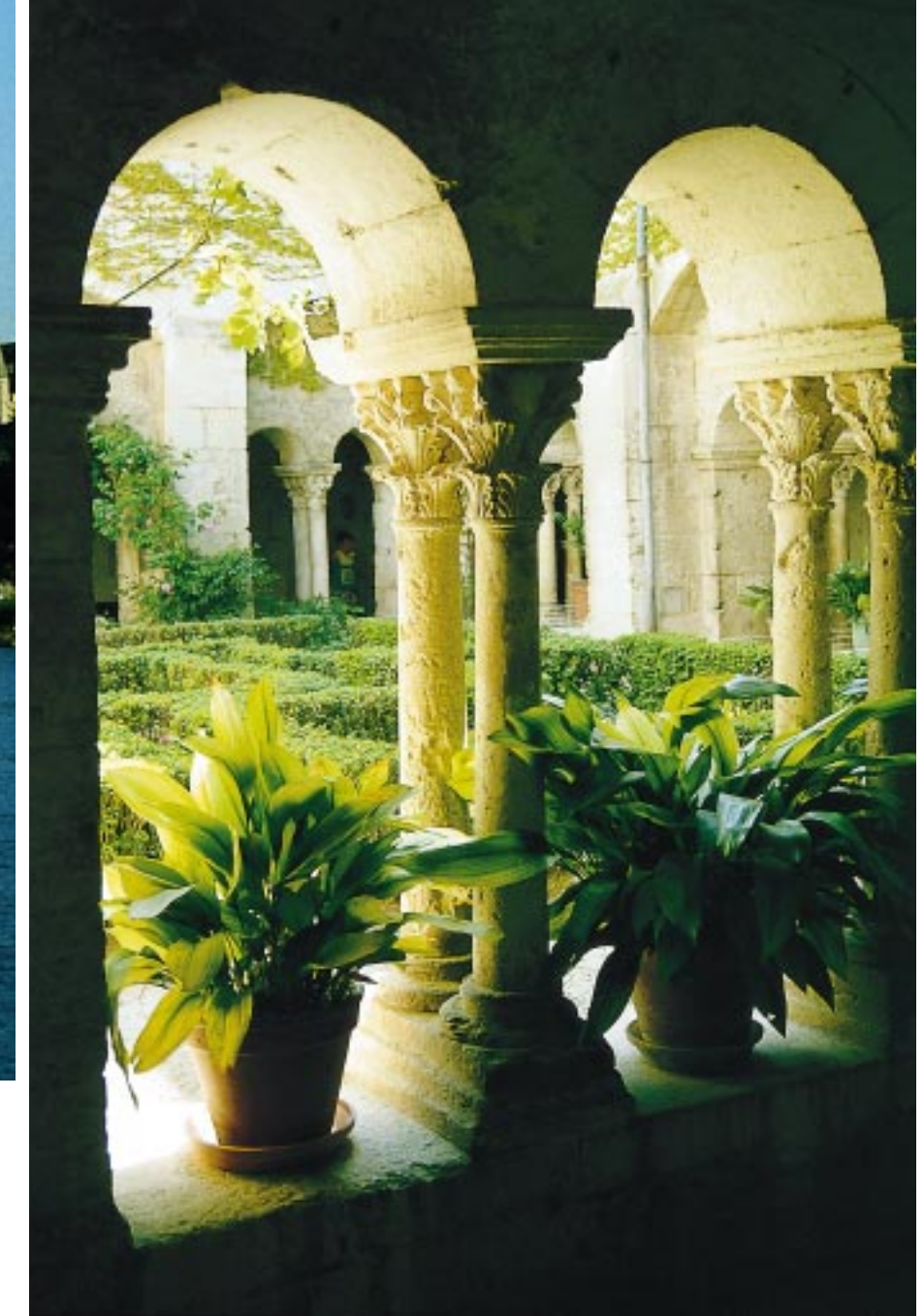
DRACHEN, DICHTER UND MALER





**UNTERWEGS
IN DER
PROVENCE**

Es gibt gewiß viele Möglichkeiten, die faszinierende Landschaft der Provence kennenzulernen. Unser Autor Hans Georg Westrich folgte den Spuren Petrarcas im Département Vaucluse.



Avignon: Blick auf die berühmte Brücke und den Papst-Palast (oben). – Links: die Vasarely-Ausstellung in Gordes.



Der Kreuzgang des Klosters St. Paul bei St.-Remy de Provence (oben). Hier fand der Maler Vincent van Gogh zwischen 1889 und 1890 Aufnahme. – Links: Das Fließchen Sorgue durchfließt viele kleine Dörfer.



Das Städtchen Gordes bietet Fotografen eine Vielzahl reizvoller Motive, so auch diesen Blick durch ein Fenster des Schlosses auf den Marktplatz.

UNTERWEGS IN DER PROVENCE

Als unser Gespann die „Autoroute du soleil“ in Avignon-Nord verläßt, ahnen wir nicht, daß wir bald am Schauplatz eines Kampfes mit dem Drachen und am Eingang zur Unterwelt stehen. Dazu noch in einer idyllischen Einsamkeit, in die sich einst der berühmte Dichter Petrarca immer wieder zurückzog. Die Liebe zu einer unerreichbaren Frau zwang ihn dorthin. Wir sind unterwegs in der Provence nach Fontaine de Vaucluse. Zur Quelle der Sorgue, ausgezeichnet mit drei Michelin-Sternen und damit eine Reise wert.

Schon der erste Blick auf die Sorgue fasziniert: ein kristallklares Wasser, kräftig dahinströmend, tiefgrün von reichem Pflanzenwuchs. Nur der großzügig unter schattigen Platanen angelegte Parkplatz am Eingang des Ortes läßt ahnen, was hier an Feier- und Ferientagen los ist. So wie die Hotels und Restaurants, Boutiquen und Snackbars im Zentrum des 600-Seelen-Ortes. Einige hunderttausend Besucher sollen es jährlich sein, die zur „Insel der Einsamkeit“ strömen. Nach Fontaine de Vaucluse, das früher Vallis clausa hieß – „geschlossenes Tal“. Ein Name, der für das gesamte Département übernommen wurde und Symbol ist für die eindrucksvolle Landschaft.

Der heilige Drachentöter

Doch nicht immer haben die Bewohner des Tales nur seine Schönheit empfunden. Die Quelle der Sorgue, die als die größte in Frankreich urplötzlich am Fuße einer über 200 Meter hohen Felswand austritt, hat natürlich auch die Phantasie der Menschen

beschäftigt. So lebte hier vor Zeiten ein Ungeheuer, das die Gegend in Angst und Schrecken hielt. „Le Coulobre“ nannten sie es. Eine Art Drachen soll es gewesen sein, oder eine riesige geflügelte Schlange, die mit giftigem Atem die Menschen auf Nimmerwiedersehen verschwinden ließ. Bis der heilige Véran in das Tal kam und mit Gottes Hilfe das Monster verjagte. Nach der Legende soll es sich in den Himmel erhoben haben und schließlich an einem hohen Berg in den Alpen zerschellt sein. Nach anderen Erzählungen hat der heilige Mann das Untier gefesselt und in der Quelle der Sorgue ertränkt. Die Höhle des Ungeheuers ist jedoch noch immer zu sehen. Als „lou traou coulobre“ wird es den Besuchern hoch in den Felswänden von Fontaine de Vaucluse gezeigt.

Der heilige Véran, der wie einst Siegfried in der germanischen Heldensage oder auch Sankt Georg den Drachen bezwang, ging als Bischof von Cavaillon in die Geschichte der Provence ein. Er lebte im 6. Jahrhundert, und selbstverständlich ist die Kirche dem Retter des Ortes geweiht. Ein schlichter romanischer Bau aus dem 12. Jahrhundert mit ein paar Besonderheiten. Als wir das Innere betreten, ist alle touristische Hektik verschwunden. In dem spärlich erleuchteten Raum sind wir die einzigen Besucher. Ein Tonnengewölbe überpannt das Schiff mit den Seitenkapellen, harmonisch abgeschlossen durch das Halbrund des Altarraumes. Zwei antike Säulen mit korinthischen Kapitellen stehen zu beiden Seiten des Altares. Sie sind Reste eines heid-

nischen Tempels, der schon in römischer Zeit die Quelle der Sorgue den Gottheiten weihte. Eine Marmorbüste des Apollon aus diesem Tempel ist im Museum Calvet in

Avignon sehen. Im rechten Seitenschiff öffnen wir eine kleine Tür und gelangen in eine winzige Kapelle. Schon im 6. oder 7. Jahrhundert soll die erste Kirche hier gestanden haben. An der linken Seitenwand steht ein Steinsarkophag, der nach der Legende die Gebeine des hl. Véran enthalten hat. Der Drachentöter wurde als Bischof von Cavaillon im Jahre 1321 in die dortige Kathedrale überführt. Seine erste Grabstätte in Fontaine de Vaucluse aber blieb ein Ort volkstümlicher Verehrung.

Die Fontaine

Wir sind unterwegs zur Quelle der Sorgue, durch das Zentrum des Ortes mit der Petrarca-Säule, vorbei an Läden und Cafés, Ausstellungen und Handwerksbetrieben. Die alte Papiermühle ist interessant. Seit 1522 drehen sich ihre Räder und liefern Energie für die Herstellung von edlem Schreib- und Druckpapier. 450 Personen waren einmal in den sechs Fabriken des Ortes beschäftigt, heute wird ein kleiner Betrieb als Papier-Museum aufrecht erhalten. So sind Aquarelle und Zeichnungen, Kunstdrucke und Karten auf handgeschöpftem Papier für viele Besucher ein begehrtes Souvenir. Doch je weiter wir gehen, um so mehr kommt die Natur zu ihrem Recht. Die riesige, mehr als 200 Meter hohe Kalkwand rückt näher, mit der das Plateau von ►

Vaucluse hier jäh endet. Immer mehr ziehen die gurgelnden Nebenbäche der Sorgue die Aufmerksamkeit auf sich, und hoch über der enger werdenden Schlucht thront die ehemalige Burg der Bischöfe von Cavailon. Ein schmaler Fußweg führt uns schließlich zur berühmten Quelle, doch hier ist die Überraschung perfekt. Kein Wasser schießt aus dem Berg, das Bachbett ist auf einmal trocken, nur ein kleiner See liegt still und ruhig in seiner Felsenhöhle vor uns. Smaragdgrün ist seine Farbe an den Rändern, geht dann über in dunkleres Flaschengrün und ist schließlich tiefschwarz in der Mitte. Die eben noch lärmenden Touristen verstummen, für manchen mag der Anblick des unergründlich scheinenden Schlundes unter der überhängenden Steilwand beängstigend und bedrohlich sein. Ein Rätsel gibt er allemal auf. Wo kommt nur das viele Wasser her, das einige hundert Meter weiter die Sorgue zu einem ansehnlichen Fluß anschwellen läßt?

Es hat zahlreiche Versuche gegeben, das Geheimnis der Quelle zu lüften. Seit gut hundert Jahren sind Taucher immer tiefer in den See hinabgestiegen, auch der fernsehbekannte Jacques Cousteau war mehrfach dabei. Zuletzt erreichte im Jahre 1981 der Franzose Claude Touloumdjian in einem siebenstündigen Tauchversuch die Tiefe von 165 Metern, ohne jedoch den Boden zu entdecken. Das gelang erst vier Jahre später mit einem Tauchroboter, der in dem engen Schlund auf eine Tiefe von immerhin 315 Meter sank. Inzwischen weiß man, daß die Sorgue-Quelle der tiefste Punkt eines riesigen unterirdischen Wasserbeckens ist, das die Niederschläge der Hochebenen von Vaucluse, Saull, Albion sowie des Mont Ventoux sammelt und zutage treten läßt. Bei Versuchen der Höhlenforscher sind Farbstoffe aus 40 Kilometern Entfernung nach drei Monaten in der Fontaine von Vaucluse aufgetaucht. Der Schlund der Quelle hat in ver-



UNTERWEGS IN DER PROVENCE

Zeugnisse römischer Vergangenheit: der Pont du Gard bei Nîmes (oben) und eine Statue des Kaisers Augustus im römischen Theater von Orange (rechts).



schiedenen Tiefen mehrere Ausgänge, die das Wasser ableiten und erst naheinigen hundert Metern an die Oberfläche kommen lassen. Urplötzlich ist dann die Sorgue da, während der eigentliche Quellsee still und ruhig schläft. Nur nach schnee- und regenreichen Wintertagen läuft er über und bildet mit mehr als 20.000 Litern Wasser pro Sekunde „eine der gewaltigsten Quellen der Welt“.

Dichterliebe

Vor dem unheimlichen Coulobre haben die Touristen heute keine Angst mehr. Wie sonst würden sie sich zu Dutzenden vorwagen an den Ort des mutigen Kampfes – auf leichten Sandalen und in sommerlicher Kleidung, allenfalls mit Kamera und Sonnenbrille bewaffnet. Doch eine andere Gestalt ist seit Jahrhunderten gegenwärtig: lichter, freundlicher und schöner als das gräßliche Untier.

Es ist Madonna Laura, eine junge Frau aus Avignon, vom Dichter Francesco Petrarca immer wieder mit Verehrung und Liedern bedacht. Zwei Gedenktafeln in Italienisch und Französisch weisen nahe der Sorgue überschwänglich auf die Begegnung der beiden hin: „Die klaren, frischen und süßen Wasser dieser herrlichen Quelle erinnern von Jahrhundert zu Jahrhundert die Freunde der Poesie an die Verbindung von Petrarca und Laura, von Frankreich und Italien.“

Als Poet und Philosoph, Politiker und Freund der Antike gehört Petrarca mit seinen Dichterkollegen Dante und Boccaccio zu den Großen der italienischen Renaissance. Sein Vater war nach einem mißglückten Aufstand gegen das Stadttregiment von Florenz mit der Familie geflohen, und so wurde Francesco am 20. Juli 1304 in Arezzo im Arnotal geboren. Seine Kindheit verbrachte er jedoch in der Provence, wo der Vater als Jurist am päpstlichen Hof von Avignon eine Anstellung gefunden hatte. Die südfranzösische Stadt war von 1309 bis 1377 Mittelpunkt der christlichen Welt, nachdem die Päpste ihre Residenz von Rom dorthin verlegt hatten. Auf Drängen des Vaters begann der Erstgeborene das Studium der Rechte in Montpellier und Bologna. Doch nach dessen Tod kehrte er zurück und widmete sich mehr und mehr der Dichtkunst und dem Studium der Antike. In Avignon erhielt er auch die niederen Weihen als Priester, was ihn jedoch – ganz ein Kind seiner Zeit – nicht hinderte, das Leben „begüterter und den Freuden dieser Welt zugewandter junger Leute“ zu führen.

Wenn auch Petrarca im Laufe seines Lebens immer wieder nach Italien reiste und schließlich dort auch seinen Lebensabend verbrachte, so haben ihn doch Kindheit und Jugend in der Provence entscheidend geprägt. Vor allem die Quelle der Sorgue ►

hat ihn magisch angezogen, wenn er dem Treiben Avignons, dieser „mir so widerwärtigen Stadt“ entfliehen wollte. Über fünfzehn Jahre hinweg suchte er hier „einen Zufluchtsort, eine Art von Hafen, und fand ihn in dem sehr kleinen, einsamen und lieblichen Tale, Vaucluse genannt, wo die Königin aller Bäche, die Sorgue, entspringt. Von der Schönheit des Ortes eingenommen, zog ich mich mit meinen Büchern dorthin zurück“.

Die Einsamkeit des „geschlossenen Tales“ suchte er auch, als eine Begegnung am Karfreitag des Jahres 1327 den 22jährigen in ihren Bann zog. In der Kirche Sainte Claire in Avignon sah er die junge Dame Laura, vermutlich die Gattin eines Herrn de Sade, die ihm als Inbegriff weiblicher Schönheit erschien. Da die verheiratete Frau unerreichbar für ihn war, begann er als glücklich-unglücklich Liebender, seine Verehrung in dichterische Form zu kleiden. 317 Sonette und zahlreiche andere Lieder sind so entstanden, in denen Petrarca seiner „durch keinen sinnlichen Gedanken getrüben Liebe“ Ausdruck verleiht. Laura als Idealbild einer schönen Frau wurde damit an der Quelle der Sorgue ein bleibendes Denkmal gesetzt. Petrarca gilt seither als der größte Lyriker Italiens.

Die Gemeindeväter von Fontaine de Vaucluse sind dankbar für die willkommene Werbung aus dichterischem Mund. Zum 500. Geburtstag Petrarcas haben sie ihm eine Gedenksäule errichtet, und natürlich gibt es ein Museum, wo man dem Dichter ganz persönlich begegnen kann. In Briefen und in Büchern, als Büste und auf alten Stichen. Und auch die schöne Laura lächelt über Jahrhunderte hinweg in Petrarcas „liebster Einsamkeit“.

Mekka moderner Kunst

Petrarca hat sich viel in der Provence umgesehen. So ist bekannt, daß er auch die damals noch gefährliche Besteigung des Mont Ventoux gewagt hat, des fast 2.000 Meter hohen „windumtosten Bergs“, von dem man nie so recht weiß, ob die weiße Kuppe noch Schnee oder nur Kalkboden ist. Vom frühen Morgen bis in die tiefe Nacht hinein dauerten Auf- und Abstieg. Heute kann man mit dem Auto bis unter den Gipfel fahren und eine Sicht von den Alpen bis zum Mittelmeer genießen, ein atemberaubender Anblick. An „Athos und Olymp“

fühlte sich der Dichter erinnert. Vielleicht hat er auch Gordes besucht, ein mittelalterliches Dorf, das heute Künstler und Touristen erobert haben. Auch wir sind dabei, wie so viele verlockt von Licht und Zauber der Provence. Malerisch schmiegt es sich an einen Hang, überragt von der weithin sicht-



baren Kirche und einem Schloß mit mächtigen Rundtürmen. Die leuchtenden Ockerfelsen von Roussillon und Apt sind im Osten zu erkennen. Im Süden sperren Alpilles und Lubéron den Blick, letzte Zuflucht der wegen ihres Glaubens verfolgten Waldenser. Daneben auch Heimat des berühmt-berüchtigten Marquis de Sade. Ein paar Kilometer von hier ist das Dorf der Bories zu besichtigen, bäuerliche Steinbehauungen aus früheren Jahrhunderten. Und in ein paar Minuten Fahrt könnte man die ehemalige Abtei von Sénanque erblicken, einmalig schön in der Abgeschiedenheit gelegen. Unten im Tal verläuft die Jahrtausende alte „Straße des Herakles“, heute die N 100. Schon lange vor den Römern verband sie Italien mit Spanien. Natürlich sind auch die Römer hier marschiert. Schließlich haben sie der Provence als römische Provinz den

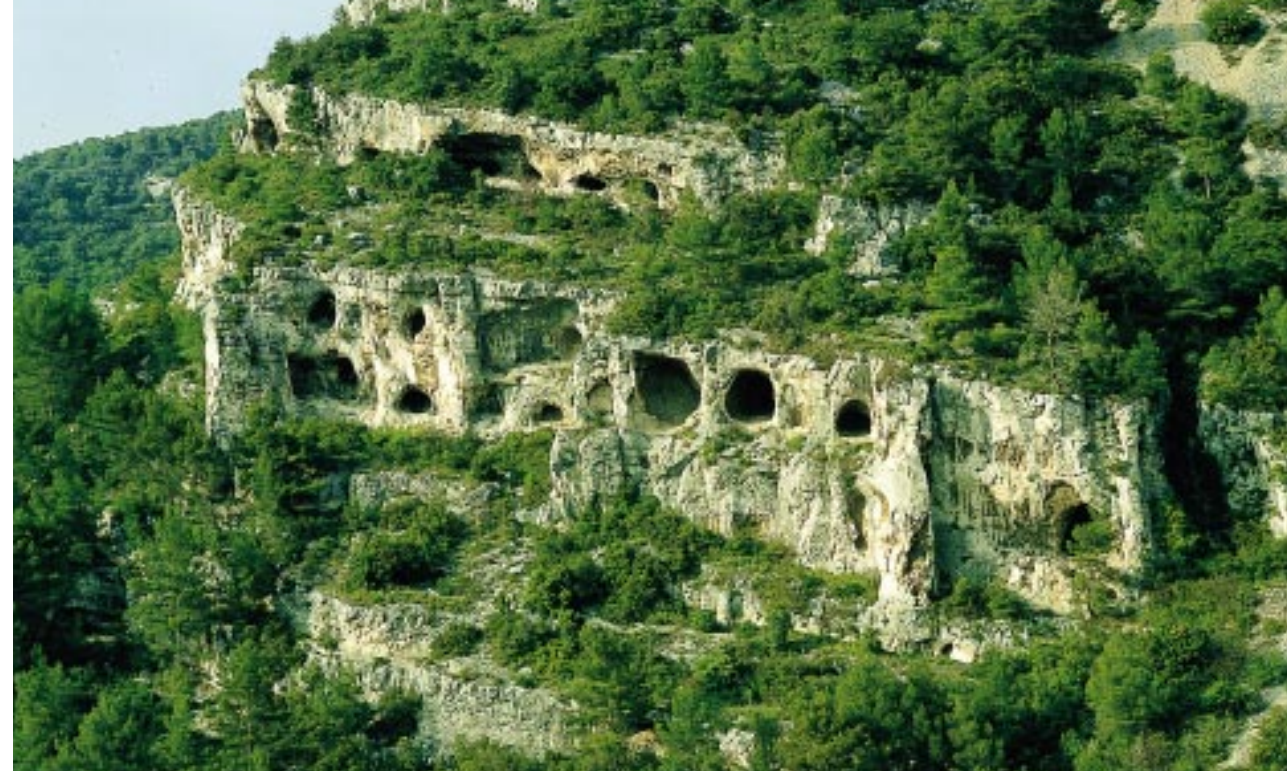
UNTERWEGS IN DER PROVENCE

Die Quelle der Sorgue (oben). – In Les Antiques steht das Mausoleum der Julier (rechts).



Namen gegeben. Vaison-la-Romaine oder Orange können die antike Vergangenheit bis heute nicht leugnen.

Gordes ist als Bergdorf eine mittelalterliche Gründung zum Schutz vor Räubern und Plünderern. Arabische Seefahrer – Sarazenen – haben lange Zeit die Gegend unsicher gemacht. Heute sind Fremde willkommen und werden auf dem Dorfplatz umworben. Obst und Gemüse, Wein und Honig und natürlich Lavendel in vielen Varianten locken zum Kauf. Doch das ist längst nicht alles. Gordes ist zum Mekka der



Fotos: H.G. Westrich

Die vermeintlichen Schlupflöcher des legendären Ungeheuers „Le Coulobre“ sind heute Touristenattraktion (ganz oben). Ebenso die Bories bei Gordes, steinerne Behausungen aus vergangenen Jahrhunderten (oben).

modernen Kunst geworden. In dem aus dem 16. Jahrhundert stammenden Schloß hat der Maler Victor Vasary sein „Didaktisches Museum“ eingerichtet. In mehreren Etagen, stilvoll durch eine steinerne Wendeltreppe verbunden, werden die Werke des Künstlers ausgestellt. Zebras, Tiger und Harlekine aus den figürlichen Anfängen der 30er Jahre bis hin zu den geometrisch-abstrakten Farbspielen der neueren Zeit. Vasary, dessen Museum bei Aix-en-Provence ebenfalls einen Besuch lohnt, gilt als Mitbegründer der Op-art.

Für die rationale Vorführung seiner Bilder hat sich der Meister regelrechte Ausstellungsautomaten erdacht. Vitriolen, in denen Dutzende von Bildern hintereinander gestaffelt sind. Auf Knopfdruck schweben sie dann im Minutentempo am Betrachter vorbei. Wir brauchen uns nur hinzusetzen und zu schauen. Wie viele andere Freunde der Provence hier in den mittelalterlichen Mauern.

Hans Georg Westrich

Einkaufen: Shop am Platz.

Tiere: Erlaubt, 4 FF pro Nacht.

Camping Municipal La Sorguette

F-84800 L'Isle-sur-la-Sorgue, Tel.: 0033/90380571, Fax: 0033/90208461

Lage: Am Ende des Ortes am Ufer der Sorgue.

Öffnungszeiten: 15. März bis 23. Oktober.

Sanitär-Ausstattung:

17 Warmwasser-Duschen. Benutzung kostenlos.

164 Stellplätze auf ebener Wiese, je 4 Plätze sind durch hohe Hecken zusammengefaßt. **PKW** werden beim Caravan abgestellt. **Stromanschlüsse** an allen Plätzen.

Stellplätze Reisemobile: Keine separaten Stellplätze. Entsorgung möglich, Ausguß von Chemietoiletten.

Preise: Erwachsene zahlen pro Nacht 23 FF, Kinder bis 7 Jahren 11 FF. Stellplatz für Caravan mit PKW oder Reisemobil 23 FF. ADAC-Vergleichspreis: 92 FF.

2

Gastronomie: Imbiss auf dem Gelände. Restaurant wenige Meter vor dem Platz.

Einkaufen: In der Hauptsaison ist der Markt am Platz geöffnet.

Tiere: Erlaubt, 7 FF.

Camping Municipal les Romarins

F-13520 Maussane-les-Alpilles, Tel.: 0033/90543360.

Lage: Am nördlichen Ortsrand, gut beschildert. Günstig für Wanderungen in die Alpilles und Fahrten nach Arles und die Camargue.

Öffnungszeiten: 15. März bis 15. Oktober.

Sanitär-Ausstattung:

20 Warmwasser-Duschen. Benutzung kostenlos.

Stellplätze Caravans: 150 Stellplätze durch Hecken abgegrenzt. **PKW** werden beim Caravan abgestellt. **Stromanschlüsse** an allen Stellplätzen.

Stellplätze Reisemobile: Keine separaten Stellplätze. Entsorgung möglich. Ausguß von Chemietoiletten.

Preise: Stellplatz für Caravan mit PKW oder Reisemobil inclusiv 2 Erwachsene und 1 Kind 65 FF. Jede weitere Person 15 FF, Kinder bis 12 Jahren 8.50 FF. ADAC-Vergleichspreis: 80 FF.

Gastronomie: Restaurant im Ort, 200 Meter entfernt.

Einkaufen: Im Ort.

Tiere: Erlaubt, 9.50 FF.

Weitere Campingplätze:

Camping Bagatelle F-84000 Avignon, Tel.: 0033/ 90863039.

Ganzjährig geöffnet, Übernachtungsplatz.

Airotel Chantecler

F-13100 Aix-en-Provence, Tel.: 0033/42273353.

Ganzjährig geöffnet.

Camping la Sousta

F-30210 Remoulins, Tel.: 0033/66371280.

Ganzjährig geöffnet.

mes sind mineralogische und paläontologische Sammlungen, darunter versteinerte Dinosauriereier. In Fontaine-de-Vaucluse wurde die Papiermühle Vallis clausa, aus dem 16. Jh. erst kürzlich als Museums-Anlage wieder in Betrieb genommen. Als Souvenir kann man dort das handgeschöpfte Papier kaufen, das diesen Ort einst bekannt gemacht hat. Für Liebhaber der moderne Kunst lohnt sich der Besuch des Vasarély-Museums in Aix-en-Provence oder in Gordes.

Veranstaltungen: Während der Sommermonate finden in verschiedenen Orten Festivals statt, die zu den bekanntesten in Europa zählen und prominente Künstler zu Gast haben: Musikfestival in Aix-en-Provence, Theaterfestival in Avignon, Opern und Konzerte vor der antiken Kulisse des römischen Theaters in Orange. In Arles wird zu Ostern die Stierkampfsaison eröffnet, das Fest der Camargue-Hirten findet am letzten Sonntag im April statt. Wallfahrt der Zigeuner in Les-Saintes-Maries-de-la-Mer am 24. und 25. Mai. Das Fest des Rhône-Ungeheuers Tarasque wird am letzten Sonntag im Juni gefeiert. Das große Lavendelfest in Digne findet am ersten Wochenende im August statt.

2



Provence: Charme und Natur pur.

Gastronomie: Essen und Trinken sind geprägt von den Produkten der Region: Mittelmeerfische, Schalentiere, Lamm, Geflügel, Oliven, aromatische Kräuter und Wein. Die Bouillabaisse, ursprünglich ein Fischeintopf aus den nicht verkauften Resten, gehört heute als reichhaltiges Fischgericht zu den Spezialitäten

der provençalischen Küche. Die Ratatouille ist ein leckerer Eintopf mit provençalischem Gemüse wie Auberginen, Courgettes, Paprika, Tomaten und Zwiebeln. Dazu gehört ein Wein aus den Anbaugebieten der Region, vor allem als Rosé-Wein.

Ausflüge: In Fontaine-de-Vaucluse entspringt aus einer der größten Quelle der Welt die Sorgue. Westlich von Gordes liegt einer der seltsamsten Ansiedlungen der Provence – die Village des Bories. Die Steinsiedlung besteht seit dem 17. Jh. und wird seit 1969 stetig restauriert. Nicht versäumen sollte man auch einen Ausflug zu den berühmten Ockerfelsen in Rustrel und Roussillon.

Wandern: Der Mont Ventoux bei Carpentras, die Alpilles bei Avignon und der Lubéron gelten als hervorragende Wandergebiete. In der Camargue, bei Arles lädt das Mündungsdelta der Rhône, mit seinem Naturschutzgebiet zum Wandern ein.

Klettern: Kletterern sind die Schluchten der Ardèche und des Verdon südlich von Digne zu empfehlen.

Kanu: Hierfür gelten dieselben Empfehlungen wie beim Klettern. Die Schluchten mit ihren bis zu 700 Meter ansteigenden Felswänden gelten als Paradies für Kanuten.

Camping in der Provence

Freie Stellplätze für Reisemobile

Frankreich ist ein überaus reisemobilfreundliches Land. Außer an der Küste, wo das Übernachten im Reisemobil gelegentlich verboten ist, kann man auf öffentlichen Flächen überall stehen. Dabei sollte lediglich beachtet werden, daß das Reisemobilaufkommen nicht überhand nimmt. Zwei bis drei Mobile an einem Ort sind genug. Auch Wirte nehmen auf ihren Restaurant-Parkplätzen gerne Gäste auf. Die Karte „Le monde du camping-car“ mit Entsorgungsstationen und Übernachtungsplätzen gibt es beim Französischen Verkehrsbüro in Frankfurt, Tel.: 069/7560830.

Camping Municipal Pont-Saint-Bénézet

F-84000 Avignon, Tel.: 0033/90826350, Fax: 0033/90808282.

Lage: Auf der Ile de la Barthelasse, gegenüber der berühmten Brücke von



Die Provence lockt schon bald mit Frühlingsgefühlen.

Avignon und dem Papstpalast, günstig gelegen für Besichtigungen der Stadt.

Öffnungszeiten: 2. März bis 31. Oktober.

Sanitär-Ausstattung:

39 Warmwasser-Duschen. Benutzung kostenlos.

Stellplätze Caravans:

4300 umgrenzte Stellplätze auf ebener Wiese am Ufer der Rhône, parkähnlich aufgelockert. **PKW** werden beim Caravan abgestellt.

Stromanschlüsse an allen Stellplätzen.

Stellplätze Reisemobile: Keine separaten Stellplätze. Entsorgung möglich. Ausguß von Chemietoiletten.

Preise: Erwachsene zahlen pro Nacht 17 FF, Kinder bis 7 Jahre 8 FF. Stellplatz für Caravan mit PKW oder Reisemobil 20 FF. ADAC-Vergleichspreis: 71 FF.

Gastronomie: Restaurant am Platz, zahlreiche Lokale in Avignon und Villeneuve-les-Avignon.

1

CAMPING-KOMPAKT PROVENCE

Freizeit in der Provence

Anreise: Über Saarbrücken-Metz auf der A4 und dann nach Süden auf der A31 über Nancy-Dijon-Beaune. Von da geht es weiter auf der A6 bis Lyon, die dann als A7 bis Marseille führt. Oder: Karlsruhe-Strasbourg-Mülhausen auf der A36 bis Beaune, dann weiter in den Süden.

Informationen: Französisches Verkehrsbüro, Westendstr. 47, 60325 Frankfurt/M., Tel.: 069/7560830. Syndicat d'Initiative, F-84800 Fontaine de Vaucluse.

Karten und Reiseführer: Michelin Nr. 245: Provence/Cite d'Azur 1:200 000 gibt es an allen Autobahn-Raststätten und im Buchhandel. Reiseführer: Ingeborg Tetzlaff: Die Provence, DuMont Kunstführer. Michelin Reiseführer Provence. Merian Provence. Marco Polo Provence. HB-Bildatlas Provence. Zum Aufsuchen der



Campingplätze sollte man den MICHELIN Camping-Caravaning-France kaufen, der weit mehr Campingplätze als der ADAC-Führer enthält, da er sich nur auf Frankreich bezieht.

Sehenswürdigkeiten: Die romanische Kirche Notre-Dame-et-St-Véran in Fontaine-de-Vaucluse ist ein Bauwerk aus dem 12. Jh und beherbergt in der Krypta den Sarkophag des hl. Véran aus dem 6. Jh. Neben der romanischen Kirche St-Trophime in Arles aus dem 12 Jh. ist

die Kirche von St-Gilles aus dem 11. Jh. die bedeutendste in der Provence. Sehenswert sind auch die vielen Baudenkmäler aus der Römerzeit. In Nîmes sind das Amphitheater und Maison Carrée, ein Tempel aus der Zeit des Augustus, die vollständigsten Bauwerke dieser Art. Aber auch das antike Theater in Arles und Orange, die Römerbrücke und weitere römische Ausgrabungen in Vaison-la-Romaine und die römischen

Grabmäler Les Antiques in St-Rémy-de-Provence sind Zeitzeugen dieser Epoche.

Museen: Das christliche Musée lapidaire d'Art chrétien in Arles beherbergt die zweitgrößte Sarkophagsammlung der Welt. Das Gegenstück dazu bildet das Museum für heidnische Kunst – Art pagan. Es zeigt neben Sarkophagen schönen Mosaiken, Statuen und Büsten auch eine Kopie der „Venus von Arles“. Thema der naturgeschichtlichen Museen in Aix-en-Provence und Nî-

1

AUF DEM BALKON EUROPAS

Dresden, die Elb-Metropole mit großer Vergangenheit, ist unterwegs in eine neue Zukunft und längst wieder eines der lohnendsten Reise-Ziele in den Neuen Bundesländern.



STADT-ANSICHT DRESDEN

Elbflorenz“, „Balkon Europas“, „Erdparadies im Tal der Harmonie“, „Versailles von Sachsen“ – das sind nur einige der überschwenglichen Attribute, die der sächsischen Metropole in der Vergangenheit gewidmet wurden. Wenn in zehn Jahren Dresden das 800. Jubiläum seiner ersten urkundlichen Erwähnung als Drezdany feiert, wird es wieder – wie der deutsche Schriftsteller und Satiriker Erich Kästner es ausdrückte – „eine wunderbare Stadt voller Kunst und Geschichte und kein zufällig bewohntes Museum“ sein. Aber schon heute, 51 Jahre nach dem Bombenhagel, der innerhalb weniger Stunden vom 13. auf den 14. Februar 1945 Dresden auslöschte, ist die einstige Kulturstadt Europas wieder eine der meistbesuchten Städte Deutschlands.

Denn Dresden ist nicht nur eine Stadt der schönen Bauten, sondern auch der Musik. Es swingt und klingt das ganze Jahr über in der Oper, bei Konzerten, während der alljährlichen Musikfestspiele oder beim Dixielandfestival. 23 Museen, Galerien, Volksfeste, Kabarett und Clubs bieten darüber hinaus Unterhaltung in allen Varianten, ganz zu schweigen von den Parks und Gartenanlagen in der näheren Umgebung.

Auf dem Weg in die Zukunft sind Prachtbauten wieder erstanden wie der Zwinger, die Semperoper, die Hofkirche, Teile des Schlosses und die vereinfacht wieder aufgebaute Kreuzkirche. Über die Brühlsche Terrasse flanieren Besucher und Einheimische zu Tausenden. Neue Hotels und glitzernde Ladenpassagen schießen aus dem Boden. Hunderte von Baukränen kündigen in der Stadtsilhouette eindrucksvoll davon, daß die Spuren des Krieges und des DDR-Sozialismus getilgt werden. Symbol dieses gigantischen Wiederaufbaus ist die Mammutbaustelle der Frauenkirche.

Den schnellsten Zugang zu den Schätzen der Dresdner Altstadt erreichen wir über die Autobahn A 4 an der Abfahrt 78 (Altstadt) und weiter auf der B 6 zur Elbe gegenüber der Altstadt in Dresden-Neustadt. Besucher aus dem Norden auf der B 13 verlassen die Autobahn nach der Zusammenführung mit der A 4 an der Ausfahrt 81 (Dresden-Nord). Aber auch über die Bundesstraßen B 173 aus Richtung Freiberg (Erzgebirge), B 170 ►



Dresdner Schmuckstücke sind die Semperoper (ganz oben), der Neustädter Markt (oben), das Reiterstandbild des Sachsenkönigs Johann (unten) und der Zwinger (links).



von der Grenze zur Tschechischen Republik, über die B 6 von Meißen oder aus der Gegenrichtung Bautzen kommen wir ans Ziel. Die B 6 führt uns durch Dresden-Neustadt vorbei am Neustädter Markt mit dem Reiterdenkmal von König August dem Starken im römischen Panzer auf einem Lipizzaner. Noch vor der Auffahrt über die Augustusbrücke finden wir auf der Neustädter Seite hinter der Gaststätte „Narrenhäusl“ an der Elbe einen großen Parkplatz, der auch für Reisemobil- und Caravanfahrer Stellmöglichkeiten bietet.

Zu Fuß gehen wir über die Augustusbrücke und stehen schon nach wenigen Minuten staunend am Zugang zur Altstadt, die sich am Schloßplatz vor uns und dem

sich rechts anschließenden Theaterplatz öffnet. Links führt die Freitreppe zur berühmtesten Flaniermeile der Stadt, der Brühlschen Terrasse, die einst auf Festungsbauten errichtet wurde und gern Balkon Europas genannt wird. An der wiederaufgebauten katholischen Hofkirche vorbei

kommen wir zum Theaterplatz, einem der schönsten Stadt-Plätze Europas. In seiner Mitte empfängt uns trotzig das Reiterstandbild des Sachsenkönigs Johann, der als Schöngest und Dante-Übersetzer in die Literaturgeschichte einging. Zur Elbseite hin begrenzt das italienische Dörfchen, ein Restaurant-Komplex, den Platz, den die monumentale Fassade der berühmten Semperoper besonders prägt. Daran schließt sich der 1994 fertig gewordene sächsische Landtag an.

Gegenüber auf einem Abschnitt der einstigen Verteidigungsanlagen begann 1711 Matthäus Daniel Pöppelmann mit dem Bau einer Orangerie. Bis 1728 entstand daraus das einzigartige barocke Ensemble des Dresdner Zwingers. Besonders auffällig ist das 36 Meter hohe Kronentor mit der überdimensionalen polnischen Königskrone von

STADT-ANSICHT DRESDEN

Oben: Die imposante Augustusbrücke überspannt die Elbe. Unten: Auf die Loschwitzhöhe führt die älteste Schwebebahn der Welt.



Infos:

Tourist-Information: Prager Straße 10 (5 Min. vom Hauptbahnhof), 01069 Dresden, Tel.: 0351/4955025, Fax: 0351/4951276, und Neustädter Markt, Tel.: 0351/53539.

Campingplätze und Stellplätze:

Reisemobile dürfen laut Auskunft der Tourist-Information auf der Neustädter Seite der Augustusbrücke auf dem Parkplatz bei der Gaststätte „Narrenhäusl“ stehen.

Caravan Camping, Elsterweg 13, 01109 Dresden-Hellerau, Tel.: 0351/8809792, sechs Kilometer zum Stadtzentrum, ganzjährig geöffnet.

Campingplatz Mockritz, Boderitzer Str. 30, 01217 Dresden-Mockritz, Tel.: 0351/4715250, fünf Kilometer zum Stadtzentrum, ganzjährig geöffnet.

Campingplatz Wostra, Trieskestr. 100, 01259 Dresden, 15 Kilometer zum Stadtzentrum, Tel.: 0351/2231903, geöffnet vom 1. 4. bis 31. 10.

Ver- und Entsorgung für Reisemobile:

Schaffer-Mobil GmbH, 01139 Dresden, Kötzschenbroder Str. 125, Tel.: 0351/5682583, Sani Service 3in1 für eine Mark, geöffnet von 8 bis 20 Uhr.

Mi-Mobile Cornelia Dathe, Käthe-Kollwitz-Ufer 77, 01259 Dresden, Holiday-Clean.



August dem Starken, einer von drei Zugängen zum Zwinger.

Vom Residenzschloß, das ebenfalls bis zum Jahr 2006 wieder entstehen soll, kann man heute schon den Georgenbau mit der Schloßausstellung besichtigen. Es schließt sich nach Norden der Lange Gang an, dessen Außenseite auf einer Länge von 102 Metern ein Sgraffito auf 25.000 Meißener Porzellanfliesen bildet. Es spiegelt die mehr als 1.000jährige Geschichte des Wettiner Königshauses wider.

Auf unserem Weg zum Neumarkt kommen wir auch zur bedeutendsten Baustelle Dresdens, dem Wiederaufbau der Frauenkirche. Dahinter liegt das Albertinum, in dem noch ein Teil der sagenumwobenen reichsten Kleinodensammlung der Welt aus dem Grünen Gewölbe des Schlosses zu besichtigen ist. Sie wurde wie so vieles andere in Dresden einst von August dem Starken begründet.

Unmöglich lassen sich an dieser Stelle alle Kostbarkeiten Dresdens gebührend würdigen. Aber man muß ja auch nicht alle gesehen haben. Lieber die Stadt und das Umland vom Wasser aus erkunden: Die „Weiße Flotte“ hat vor der Freitreppe zur Brühlschen Terrasse festgemacht und lädt zur Fahrt auf der Elbe stromaufwärts ein – vorbei an den Elbschlössern und unter der berühmtesten von acht Brücken im Stadtgebiet, dem „Blauen Wunder“, hindurch. Ihren Namen erhielt die 1891 bis 93 errichtete Stahlhängebrücke nach ihrem hellblauen Anstrich. Von hier aus bringen uns die Ausflugsdampfer weiter in die Sommerresidenz von August dem Starken nach Pillnitz und ins Elbsandsteingebirge bis nach Bad Schandau. Aber das ist schon wieder eine Reise für sich. *Manfred Pfefferkorn*

Schlittenhundeschule

Vom 10. bis 14. Februar und vom 19. bis 24. Februar können Kinder im oberösterreichischen Spital am Pyhrn eine Schlittenhundeschule besuchen. Die Kinder lernen von professionellen Hundeführern den Umgang mit den Huskys, bevor sie auf die erste Schlittenausfahrt gehen. Informationen zu diesem Urlaubsspaß gibt der Tourismusverband Spital am Pyhrn, Tel.: 0043/7563/249, Fax: 7007-6.

KURZ & KNAPP

USA-Trips

Der Amerika-Spezialveranstalter Mercator Reisen bietet eine 27tägige Tour im gemieteten Reisemobil von San Francisco bis nach New York zum Preis ab 1.898 Mark pro Person an. Oder man fährt drei Wochen auf der legendären Route 66 von Chicago nach Los Angeles. Preis pro Person ab 2.998 Mark. Mercator Reisen, Tel.: 0215/614500, Fax: 20972.

Comic-Strip

Das ganze Jahr 1996 über feiert Brüssel das Festival des Comic-Strip. Die bei jung und alt beliebten Bilder entstanden als Nachfolger der volkstümlichen Bilderbogen vor hundert Jahren in Amerika. Neben Ausstellungen mit den schönsten Bildern und Zeichnungen gibt es Informationen zur Entstehungsgeschichte der komischen Bildgeschichten. An verschiedenen Orten finden in Brüssel ganzjährig Veranstaltungen rund um das Thema Comics statt. Informationen beim Belgischen Verkehrsamt, 40212 Düsseldorf, Tel.: 0211/864840.

Trans-Fähr

Für die neue Saison hat Stena Line den umfangreichen Fahrplan nach Skandinavien, England und Irland neu herausgegeben. Die Broschüre informiert über Tarife, Abfahrtszeiten, Rundreisemöglichkeiten und gibt Reservierungstips. Neu in dieser Saison sind die Hochgeschwindigkeitsfähren Stena HSS, die auf der Irischen See zwischen Holyhead und Dun Laoghaire verkehren. Zudem hat Stena eine neue Route zwischen Karlskrona in Schweden in Gdynia in Polen eingerichtet. Zusätzlich hält Stena den Jahreskatalog mit



Kurz- und Städtereisen bereit. Informationen bei Stena Line, Düsseldorf, Tel.: 0211/9055150.

Australien-Einblicke

Die auf den Südpazifik spezialisierten Reiseveranstalter Kiwi Tours und Tourconsult bieten auf einem 40minütigen Video Sreifzüge durch Australien. Unter dem Titel „Kontinent der Kontraste“ gibt das Video Einblick in Landschaften, Städte, Flora und Fauna. Mobil Reisende finden darin praktische Hinweise zur Vorbereitung ihrer Tour. Das Australien-Video kostet 20 Mark und kann bestellt werden bei Kiwi Tours, 80337 München, Tel.: 089/746625-0, Fax: 74662599, oder bei Tourconsult, Tel.: 0180/5359525.

Lutherjahr in Worms

Die Stadt Worms feiert anlässlich des 450. Todestages von Martin Luther im gesamten Jahr 1996 mit zahlreichen touristischen und kulturellen Programmen. Informationen beim Verkehrsverein der Stadt Worms, Neumarkt 14, 67457 Worms, Tel.: 06241/25045.

Weißer Weite:
Auf Langlaufskiern läßt sich die Landschaft trefflich erkunden.



Info:

Kaiserwinkl Gästeinformation, A-6345 Kössen/Tirol, Tel.: 0043/5375-6287, Fax: 7989 und Tourismusverband A-6344 Walchsee, Tel.: 0043/5374-5223, Fax: 5135.

Übernachtungstip:

A Ferienpark-Terrassencamping Süd-See, A-6344 Walchsee, ganzjährig geöffnet. Tel.: 0043-5374/5339, Fax: 5529.
Sonnencamping Seespitz, A-6344 Walchsee, ganzjährig geöffnet, Tel.: 0043-5374/5359, Fax: 5845.
A Anfahrt: Über die Inntal-Autobahn München-Kufstein, Abfahrt Oberaudorf.

Wissen, wo's langgeht:
Die neuen Stena-Prospekte sind da.

Chagall in Bern

AUGENSCHMAUS FÜR KUNSTLIEBHABER

Bis zum 28. Februar zeigt das schweizerische Kunstmuseum Bern Frühwerke Marc Chagalls. Die Ausstellung umfaßt Werke der ersten zehn Jahre aus Chagalls künstlerischem Schaffen, das vor allem das bunte Leben im jüdischen Vorstadtviertel seiner russischen Heimatstadt Witebsk zum Thema hat. Gezeigt werden insgesamt 200 Werke aus den Jahren 1907 bis 1917, die Chagall zwischen seinem 20. und 30. Lebensjahr malte.



Info:

Auskünfte erteilt der Verkehrsverein Bern, Tel.: 0041/31/3116611, Fax: 3121233 oder das Museum direkt, Tel.: 0041/31/3110944.
Öffnungszeiten: Di 10-21 Uhr, Mi-So 10-17 Uhr, Mo geschlossen.

Übernachtungstip:

A TCS-Camping Kappelbrücke, CH-3032 Bern-Eymatt, ganzjährig geöffnet, Tel.: 0041/31/9011007.

Langlauf

SENIOREN AUF BRETTEN

Aktiv im Urlaub: In Walchsee sind die älteren Skifahrer gefordert.

Rund um den Walchsee im Tiroler Kaiserwinkel kommen Langlauf-Liebhaber voll auf ihre Kosten: Am 18. Februar findet dort der zweite Internationale Seniorenlanglauf statt. Die Loipen führen größtenteils direkt am Ufer des Walchsees entlang. Interessierte

können sich zur Teilnahme direkt beim Tourismusverband Walchsee (siehe Kasten links) anmelden. Außerdem wird vom 1. bis 3. März die Österreichische Langlauf Behindertenmeisterschaft und gleichzeitig die Österreichische Biathlon-Meisterschaft ausgetragen.

Für Schneemänner

TELEFONSERVICE



Die Schweizer Winterferienorte bieten einen umfassenden Telefonservice für Schneefans. Über 200 Winterstationen versorgen den in Frankfurt ansässigen Informationsdienst mit den neuesten Daten: Pistenverhältnisse, Schneehöhen und Zustand der Loipen. Ebenso können Berichte zur Wetterlage sowie Tips für aktuelle Veranstaltungen der einzelnen Regionen abgefragt werden. Schweiz Tourismus: Tel. 069/2560010, BTX *40804#, oder ADAC Schneetelefon Schweiz 089/767622559.

Bücher

Auch wenn der nächste Urlaub noch in weiter Ferne ist, so reizt es doch gerade jetzt, sich mit der Nase tief in ein Buch zu vergraben und sich anderen Kontinenten entgegenzusehen.

Fernweh

Den **Nordwesten der USA** bereist der Autor Werner K. Lahmann auf weitgehend bekannten Wegen. Dennoch ist sein Buch die Lektüre wert. Seine detailliert beschriebenen Routen ergänzt Lahmann durch praktische Informationen zum Besuch der zahlreichen Sehenswürdigkeiten. Äußerst hilfreich sind hierbei die angegebenen Telefonnummern. Gut sind ebenfalls die auf die unterschiedlichen Jahreszeiten bezogenen Informationen wie zum Beispiel die saisonal bedingten Begehrlichkeiten von Schluchten. Das Buch enthält zahlreiche Anschriften von Campingplätzen und Motels.

Werner K. Lahmann: Mit dem Wohnmobil durch den Nordwesten der USA, Drei Brunnen Verlag Stuttgart, 1995, 144 Seiten, 39,80 Mark.

Yukon, den **Nordwesten Kanadas**, beschreibt der Autor Hans-Gerhard Pfaff in dem 120 Seiten umfassenden Buch. Er reiste teils mit Auto, teils mit dem Flugzeug und mit dem Boot. Der Autor stimmt den Leser gleich zu Anfang mit wunderschönen Farbfotos auf die unvorstellbare, großartige Wildnis ein.

Auf den Spuren der Goldgräber am Rande der schönsten Highways schildert er seine zum Teil abenteuerlichen Erlebnisse mit eigenwilligen Typen im Land der Bären und Biber.

Kanada-Yukon: Hans-Gerhard Pfaff, Badenia Verlag Karlsruhe, 120 Seiten, 69 Farbfotos, 58 Mark.

Mit dem eigenen Reisemobil unterwegs in **Amerika** – der Ratgeber von Detlef und Ellen Heinemann zeigt auf, daß es sich bereits bei einer Reisedauer von sechs Wochen lohnt, das eigene Mobil über den Ozean zu schiffen. In sehr übersichtlich angelegten Kapiteln hilft das Buch dem Leser, seine Reise zu planen und gibt Tips zu den nötigen Versicherungen. Der Interessierte erfährt, was er vor einer Verschiffung seines eigenen Fahrzeugs wissen und was er beim Kauf oder bei der Anmietung eines Fremdfahrzeugs vor Ort beachten sollte. Persönliche Reisetips der Autoren am Ende des Buches runden diesen praktischen Ratgeber ab.

Detlef und Ellen Heinemann: Mit dem Hymercamp nach Amerika, Detlef Heinemann Verlag, Düsseldorf, 192 Seiten, 29,80 Mark.

Durch **Südostasien** reisen die Autoren auf teilweise abgelegenen Routen. Hautnah schildern sie ihre Erlebnisse mit den einheimischen Bewohnern und öffnen dem Leser den Blick in die tristen, ärmlichen Verhältnisse, in der ein Teil der Asiaten in diesem für uns so reizvollen Gebiet lebt. Das Buch bietet ausführliche Informationen zu Unterkunft und Verpflegung, Verkehrsmitteln und Klima. So lebendig die zahlreichen Fotos die Geschichten von den dort lebenden Menschen erzählen, so wenig detailliert ist das Kartenmaterial.

Kay Maeritz und Uwe Hellweg: Südostasien, Fredering & Thaler, München, 250 Seiten 49,80 Mark.

Erlebnis Südafrika

Wolfgang Brugger lebte sechs Jahre lang in den unterschiedlichsten Regionen **Südafrikas**. Anschaulich berichtet er über seine vielen Eindrücke und von Reisen, die er auch mit dem Reisemobil unternahm. Leider fällt beim Lesen die Orientierung etwas schwer, da das ohnehin nur spärlich verwendete Kartenmaterial recht ungenau ist.

Wolfgang Brugger: Erlebnis Südafrika, WBV Verlag, Dillingen 1995, 33 Mark



Spaß für Leseratten

Mit Zukunft:
Die Thruns aus
Mülheim an der
Ruhr – noch jung an
Jahren – führen die
Tradition einer
alten Caravaning-
Dynastie fort.



Mit Zuversicht: Noch präsentiert sich die Werkstatt von Händler Thrun im Blockhütten-Design, aber schon jetzt steht sie im Zentrum seiner Zukunftsstrategie.

Pavillon aus Glas, Chrom und Leder, gilt aber den argwöhnisch wachenden Beamten seiner Heimatstadt als Ware, die Thrun verkaufen will.

Gravierender noch wirken sich solche baurechtlichen Hemmnisse dort aus, wo der Knaus-Händler besonders intensiv auf Änderung drängt. Carsten Thrun, um präzise Kernsätze nicht verlegen, formuliert: „In Zukunft zählt das Niveau, das ein Reisemobilhändler in Werkstatt und Service bietet. Darüber werden Kunden gebunden.“

Als Architekt ausgebremst

Verständlich, daß er statt seiner Werkstattgebäude im Blockhütten-Design lieber heute als morgen lichtdurchflutete Werkhallen errichten möchte. Doch noch nicht einmal einen Ölabscheider, der ökologisch verträgliche Wagenwäsche ermöglichen würde, genehmigt die Aufsichtsbehörde. Das kann einen Weiterdenker, und als das profiliert sich Thrun, aus der ihm mitgegebenen Ruhe bringen. Seine Anstrengungen, Fahrer und Käufer von Freizeitfahrzeugen durch Betreuung „möglichst wie im Autohaus“ bei Laune zu halten, bedürfen auch der Psychologie. Und da schmälert, auch wenn Daten und Fakten stimmen, über- ▶

Ins Examen genommen



Mit Trick: Das Ehepaar Thrun mußte, um die Bürokraten zu überlisten, neue Büroräume aus Mobilheim-Elementen bauen.

Fotos: Lockau

Carsten Thrun aus Mülheim ist 31 Jahre alt, Reisemobilhändler in zweiter Generation und der Zukunft der Branche auf der Spur.

Der Wilde Westen Deutschlands beginnt an der Bundesstraße 1, der deutschen Ost-West-Achse mit Tradition. Wie auf den Ausfallstraßen nordamerikanischer Provinzzentren die Gebrauchtwagenhändler und Hamburger-Bräter reihen sich bei Mülheim an der Ruhr Reisemobilhändler aneinander – auf viereinhalb Kilometern Länge zwölfmal ein fast

identisches Bild: Flachbau und Ausstellungsgelände, Ausstellungsgelände und Flachbau.

Einer aus diesem Dutzend ist Carsten Thrun, Chef über mehrere Flachbauten und ein Ausstellungsgelände von 14.000 Quadratmetern. Der Knaus- und – mittelbar – auch Niesmann + Bischoff-Händler kann der ungewöhnlichen Konzentration und dem US-Erscheinungsbild der Straße allerdings nicht allzu viel abgewinnen.

„Daß wir hier zumindest zahlenmäßig in starkem Wettbewerb stehen, erweist sich meist als Vorteil“, erläutert Thrun. Denn Konkurrenz zwingt zu Aktivität. Was ihn stört, ist der Nissenhütten-Look, der den meisten Betrieben an der B 1 anhaftet. Der spiegelt für ihn wider, was in seiner Branche bislang war. Knaus-Händler Thrun aber denkt lieber an das, was sein könnte. Und da hegt er andere Pläne.

Lieber heute als morgen würde er das Erscheinungsbild seines Betriebs und am liebsten noch gleich das des gesamten Gewerbes ändern. Aber schon auf dem eigenen Platz bremsen ihn allgewaltige Bürokraten. Denn Thruns Betriebsgelände, auf dem der 31jährige seit 1991 Reisemobile feilbietet,

zählt wie die Plätze der anderen elf Händler rechtlich zur Grauzone: Als in der Wirtschaftswunder-Zeit die Camper vom Zelt auf den Caravan umstiegen, tolerierte die Stadt Mülheim die ersten Ansiedlungen von Händlern als Begleiterscheinung wachsender Prosperität. Bis heute aber weigert sich die Verwaltung, die Mobil-Meile als Gewerbegebiet anzuerkennen.

So muß Thrun Management by Improvisation betreiben – eine Arbeitsform, die ihm, das ist ihm schon während seiner Schilderung anzusehen, körperlich zuwider ist. Dazu gehört, daß bauliche Installationen einer gewissen Findigkeit bedürfen: Als Thrun seine Bürofläche vergrößern und gleichzeitig dem unter manchen Händlern noch gerne gepflegten Plüsch abschwören wollte, ließ er sich aus Mobilheim-Elementen einen Flachbau mit Wintergarten-Optik gestalten. Dessen Räder kaschierte er mit einem gemauerten Sockel. Jetzt sieht das Ensemble aus wie ein

Händlerportrait

Meldungen

Schnäppchen

Zubehör



Mit Weitblick: Als aufstrebendes Unternehmen mit reichlich Ideen für die Zukunft präsentierte das Ehepaar Thrun im Gespräch mit RM-Redakteur Axel H. Lockau seinen Betrieb an Westdeutschlands berühmter Mobil-Meile.

dingungen, um das Vorurteil zu widerlegen, Reisemobilhändler seien kurzatmige Absatzdrücker. Und deshalb kann er sich auch über das Geschäftsgebaren manches seiner Kollegen in Rage reden: „Da gibt es welche, die verkaufen ein Reisemobil für 100.000 Mark und sind zu faul, das Serviceheft abzustempeln und den Kunden über die fünfjährige Knaus-Garantie auf Dichtigkeit aufzuklären. Der Kunde nimmt dann die Inspektionstermine nicht wahr und stellt irgendwann vielleicht fest, daß ein ganzes

auch zum größten Teil per Du mit Carsten Thrun – allerdings nicht vor Kunden.

Mehr als Vaters Nachfolger

Neulinge im Gewerbe, die sich kurzerhand zu Reisemobil-Experten ernannt haben, indes sind sie nicht. Dafür bürgen

Biographie und Familiengeschichte des Chefs. Denn Thrun entstammt einer alten Caravanning-Dynastie: Vater Horst kennt das Metier schon seit 1963. Vor gut einem Vierteljahrhundert war er bereits Miteigner des Herstellers TEC, später Produktmanager bei Weinsberg. Heute kümmert er sich im Be-



Händlerportrait

lebtes Hinterhofmilieu nun mal den Eindruck.

Denn der diplomierte Kaufmann Thrun fährt dem Gründerzeit-Appeal seines Betriebs zum Trotz schon jetzt fast volles Programm: Er beschäftigt einen gelernten Karosseriebauer, der gerade seinen Meister macht, zu seiner Mannschaft gehören gelernte Schreiner, Elektriker und ein Kfz-Mechaniker, der sich derzeit im Rahmen

eines Pilotprojekts des Deutschen Caravan-Handelsverbands (DCHV) zum Caravan-Techniker ausbilden läßt – ein Berufsbild, das künftig die Branche bestimmen soll. Und: Thrun bietet sogar, auch wenn er keine klassischen Kfz-Reparaturen vornehmen kann, seinen Kunden Komplettservice. Wer will, kann sein Mobil abgeben, von Thrun Aufbauarbeiten erledigen lassen und ihn dann das Fahrzeug zum Beispiel zur Fiat-Werkstatt transferieren lassen. Zurück erhält der Thrun-Kunde einen Wagen, der auch gleich zum Beispiel die Fiat-Inspektion absolviert hat.

Solche Dienstleistungen hält der junge Firmenchef nicht für außergewöhnliche Umtriebe, sondern für elementare Be-

fenster defekt ist. Dabei war anfangs nur die Dichtungsmasse porös, aber niemand hat's bemerkt, weil der Wagen nicht zur Prüfung kam. Ein Skandal.“

Aus solchen Aussagen läßt sich ablesen, was Thrun unter Intensivierung der Kundenbetreuung versteht. Und wo er die Defizite von Teilen der Branche ansiedelt. Vielleicht auch deshalb hat er ein Team um sich versammelt, das den Job ähnlich sieht wie der Chef. Die Männer im Service und seine Mitarbeiter in Verkauf und Verwaltung gehören schließlich zur selben Generation: Durchschnittsalter 30, und damit

trieb um den Verkauf von Flair- und Clou-Modellen. Sohn Carsten wuchs mithin zwischen Sandwichwänden auf. Ausfluß der Milieuprägung: seine Diplomarbeit an der Uni Köln. Das Thema „Die Absatzpolitik deutscher Caravan- und Motorcaravan-Hersteller“ galt es zwar erst mal, den Professoren nahezubringen, aber dann war der Bann gebrochen.

Weil aber Thrun reisemobile Praxis beruflich und im Urlaubseinsatz stets der reinen Wissenschaft vorzog, baute er schon während der Campuszeiten auf eine Camping- ▶

Händlerportrait



Vorrat: Wichtige Ersatzteile wie Aufbautüren griffbereit im Lager zu haben hält Thrun für Basis-Service.

Karriere – und den künftigen Betrieb auf.

Das Ergebnis – laut Thrun „noch lange nicht das, was es sein sollte“ – läßt sich sehen. Nicht so sehr wegen der schieren Zahl an Fahrzeugen, die es im Fimverband Caravanpark Thrun/Thrun Reisemobile zu bestaunen gibt: außer insgesamt rund 100 Caravans etwa 20 neue Reisemobile und meist ebenso viele gebrauchte. Anerkennung verdient der Betrieb, weil Thrun in einer Mischung aus kaufmännischem Kalkül und aus Anteilnahme an Wohl und Wehe von Mobilfahrern auf dem Weg ist, seinen Service-Gedanken in Richtung Rundum-Glücklich-Paket zu entwickeln. So trennt er im täglichen Ablauf die Aufgabenbereiche Verkauf und Auslieferung. „Wer satt investiert hat und

seine neues Mobil abholt, will ernstgenommen werden und muß sich aufgehoben fühlen“, lautet ein weiterer seiner Kernsätze.

Die Spezialisierung der Arbeitsgebiete habe den Vorteil, daß sich die Einweisung in die Bordtechnik auch über Stunden erstrecken dürfe und nicht vom Verkäufer, „der aus den Augenwinkeln schon den nächsten Kunden anvisiert, nebenbei mit erledigt werden muß. Mir ist es am liebsten, wenn besonders Neukäufer den ganzen Tag auf dem Gelände bleiben und in Ruhe alles ausprobieren. Das verschafft nicht nur ihnen echten Einblick, das läßt uns auch erkennen, ob es irgendwo am Mobil nicht doch noch eine Schwachstelle gibt.“

Allerdings: Thrun kann übermäßiger Spezialisierung auch entschieden widersprechen. So hält er zum Beispiel gar nichts davon, ausschließlich als Reisemobilhändler tätig zu

sein. Das Geschäft mit Wohnwagen bringt, so erläutert er, auch dem Reisemobil-Fahrer Vorteile: „Betriebe unserer Größenordnung erhalten jede Woche mehrere neue Wohnwagen vom Werk geliefert. Mit diesen Führen kann ich mir schnell und unkompliziert Ersatzteile für Reisemobile liefern

lassen. Käme eine Seitenwand zum Beispiel solo per Spedition, würde schon die Transportkiste rund 700 Mark kosten.“

Da schlägt wieder der studierte Betriebswirtschaftler durch – was freilich nicht bedeutet, daß Carsten Thrun jemals eine Karriere als Manager klassischer Couleur angepeilt

hätte. „Wer nicht immer wieder selbst im Verkauf steht“, weiß der Sproß einer traditionsreichen Mobilfamilie, „kennt nicht die wirklichen Bedürfnisse seiner Kunden“. Deshalb wirkt auch seine Frau Martina, 30, als Verkäuferin tatkräftig im Betrieb mit. Häufig, so ist Thrun überzeugt, erwiesen sich Frauen oh-

nehin als die besseren Sales-Men: „Wo Männer sofort technische Lösungen für Probleme verkaufen wollen, die ein Neukäufer ja noch gar nicht hat, beraten Frauen deutlich anwenderorientierter und mit mehr Emotion.“

Gefühl, wenn es denn nutzbringend eingesetzt wird, ist also auch Carsten Thrun nicht fremd. Und deshalb hat er nach seinem Examen das Gespött seiner Kommilitonen gerne ertragen. Die – sich allesamt schon auf dem Weg zum Vorstandsvorsitzenden wählend und mit allen Vorurteilen behaftet, die Thrun so vehement bekämpft – sahen ihn bereits im Wilden Westen der B 1 in tödliche Duelle auf staubiger Straße verwickelt. Daß er ausgerechnet diese Branche wählen wollte, konnten sie nicht fassen: „Deine Note ist doch gar nicht so schlecht, daß du Wohnwagenhändler werden müßtest.“

Axel H. Lockau



Mit Bedacht: Weil Händler Thrun den direkten Kundenkontakt nie aufgeben möchte, steht er zuweilen auch selbst hinter der Ersatzteiltheke.

Freizeit-Roller

Kleiner Flitzer

Piaggio liefert für seine Roller-Reihe TPH nun auch ein 125er-Modell. Das Automatik-Fahrzeug soll besonders die Bedienung im Stau- und Stadtverkehr erleichtern.

Technische Daten: Zweitakt-Motor, 124 cm³, 8,8 kW bei 7.600 U/min, 8,5-l-Tank, Höchstgeschwindigkeit 94 km/h, Leergewicht 108 kg.

Der kleine Flitzer kostet rund 4.800 Mark.



Flott durch den Stau:
Piaggio TPH 125

Zubehör

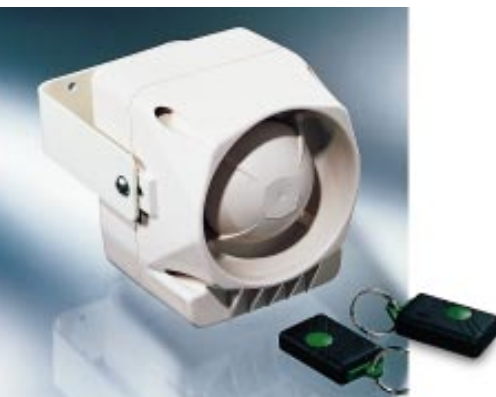
Hausalarmsystem

Haste Töne

Unter der Bezeichnung „Arthur“ bietet die Firma Inpro eine Alarmanlage für Reisemobile an: Sie lässt sich einfach an eine Steckdose anschließen. Die Infrarot-Bewegungsmelder werden mit der Fernbedienung am Schlüsselbund aktiviert. Auch der Panikalarm, der unliebsame Gäste verscheuchen soll, lässt sich aus der Ferne auslösen. Bei Stromausfall überbrückt Arthur eine Zeit von zehn Stunden.

Technische Daten: 220 V oder 12 V, 130x115x105 mm, 1.100 Gramm, Geräuschpegel 115dB (A).

Arthur ist bei Inpro oder im Kfz-Zubehörhandel zum Preis von 300 Mark erhältlich.



Schlechte Zeiten
für Langfinger:
Arthur
schlägt Alarm.



Satelliten Navigationsgerät

Per Daumen

Mit dem Daumendruck bis ans Nordkap: Die Firma Garmin hat ein nur 290 Gramm schweres Hand-Navigationsgerät unter dem Namen GPS 45 auf den Markt gebracht, das per Wipptastenfeld zu bedienen ist. Das angeblich kleinste Satelliten Navigationsgerät der Welt verfolgt fortlaufend bis zu acht Satelliten und berechnet zu jeder Sekunde die genaue Position. Die Firma gewährt zwölf Monate Garantie. Der Empfänger kostet im Fachhandel samt Bereitschaftstasche 600 Mark.

**Kleiner Lotse:
GPS 45 Navigationsgerät.**

Elektrogrill

Gesund genießen

Wer auch im Winter nicht auf sein gegrilltes Steak verzichten möchte, kann in seinem Reisemobil prächtig schmausen: Die Firma Mister Grill in Schorn-dorf bietet einen extra flachen Elektrogrill mit einer Ceran-Kontaktgrill-Platte an. Er ist im Fachhandel zu beziehen und kostet 500 Mark.



Guten Appetit:
Auch im Winter
kann man schmack-
haft grillen.

Zubehör

Luftfedern

Mit Korrektur

Die Luftfeder der irischen Firma Driverite darf neuerdings im Ducato nachgerüstet werden, sofern das Fahrzeug nicht älter ist als sieben Jahre. So hat kürzlich Fiat entschieden. Die Feder enthält ein patentiertes Bremskorrektursystem, das ein optimales Bremsen des Fahrzeugs ermöglichen soll. Der TÜV hat den Sets bereits die Zulassung ausgesprochen. Zu beziehen sind die Federn über Goldschmitt Fahrzeugtechnik in Höpfingen. Preis: 800 Mark.



Gut gefedert: Driverite jetzt auch für Ducato.

Reinigungspaste

Saubere Sache

Die Firma Dr. Keddo hat eine neue Rezeptur für die bereits im Handel befindliche Reinigungspaste Simar 2 entwickelt, die sich insbesondere zum Entfernen von hartnäckigem Schmutz wie Teer und Insekten-

resten eignen soll. Der Universal-Reiniger ist pH-neutral und enthält keine gesundheitsschädlichen Stoffe. Der Paste zugesetztes weiches Naturmehl löst die Schmutzstellen rein mechanisch. Simar 2 soll durch leicht abbaubare Tenside und naturmodifizierte Seifen besonders umweltverträglich sein. Das Mittel läßt sich auch als Handreinigungspaste einsetzen. Es kostet 18,90 Mark.



Rückt dem Schmutz zu Leibe: Paste mit neuer Rezeptur.

Saubere Luft

Schmutz raus

Einen speziellen Luftreiniger für Auto-Innenräume hält die Firma Sielberger in Freilassing unter dem Namen IONO2 bereit. Der Anionenerzeuger arbeitet nach folgendem Prinzip: In unverbrauchter Luft befinden sich zahlreiche Ionen. Sie entstehen auf natürliche Weise durch die Energie der Sonnenstrahlen und natürliche Radioaktivität. Die Zahl der Ionen geht jedoch bei verschmutzter Luft stark zurück. Indem das Gerät Anionen erzeugt, reinigt und erneuert es die Luft im Innenraum. Es mißt 20x50x25 mm und läßt sich in Reihenschaltung mit Spiraldraht am Zigarettenanzünder oder direkt an die Autobatterie anschließen. Es ist im Fachhandel für 129 Mark zu haben.



Sorgt für gute Luft: IONO2.

Druck im Reserverad

Lange Leitung

Damit im Falle eines Falles auch für den Reservereifen die Sicherheit gewährleistet ist, sollte der Luftdruck regelmäßig kontrolliert werden. Nun ist der fünfte Pneu aber häufig an einem schlecht zugänglichen Platz im Auto verstaut. Deshalb bietet die englische Zubehörfirma Lemark ein speziell für Reservereifen verlängertes Ventil an: Zuerst wird der Ventilanschluß fest auf das Reserverad geschraubt. Der Verlängerungsschlauch verschwindet an einer gut erreichbaren Stelle im Kofferraum, so daß sich an der Tankstelle der Luftdruck-Prüfschlauch einfach an das verlängerte Ventil anschließen läßt. Das Set kostet im Fachhandel um die 23 Mark.



Luftdruckmessen leicht gemacht: Ventilverlängerung von Lemark.



Herzensangelegenheit

Ein Reisemobil-Händler stellt seinen komfortabel ausgestatteten Liner aus erster Hand vor.

Ulrich Thoma, 45, betreibt gemeinsam mit seinem Bruder Eberhard, 42, im oberbayerischen Wolfratshausen die Servo Fahrzeugbau GmbH. Dort zeichnen beide für den Handel mit Reisemobilen der Marken Niesmann + Bischoff, Frankia und Pilote verantwortlich. Rund 30 Neufahrzeuge gehören zum ständigen Ausstellungs-Fuhrpark

Nach nur 26.000 gefahrenen Kilometern gab ein Neuwagen-Kunde seinen 7,32 Meter langen RMB 700 D bei Servo in Zahlung.

Das Fahrzeug, das vorwiegend in Deutschland und Südeuropa unterwegs war, zeichnet sich durch seinen topgepflegten Zustand und seine komfortbewußte, alleinreisende Paar zugeschnitten ist. Im Heck steht der Zweier-Crew ein fest installiertes, 200 x 150 Zentimeter großes Doppelbett zur Verfügung. Davor befindet sich ein großes Bad mit Cassetten-Toilette und separater Naßzelle. Gegenüber sitzt ein großer Kleiderschrank, an den sich die Längsküche mit Zweiflamm-Kocher anschließt.

Sind Sie auf der Suche nach einem luxuriös ausgestatteten Vollintegrierten mit Liner-Charakter? Wie wäre es hiermit?

Schräg versetzt auf der Fahrerseite befindet sich eine L-Dinette, aus der bei Bedarf eine zusätzliche, 197 x 132 Zentime-

Die Daten des RMB 700 D: Erstzulassung: Oktober 1990, Fahrleistung: 26.000 Kilometer, Motor: 2,4-Liter-Turbodiesel mit 75 kW (102 PS), Verbrauch: 14 Liter, Chassis: Volkswagen LT 50 TD, zulässiges Gesamtgewicht: 5.000 kg, Länge: 7,32 Meter, vier Schlafplätze, Ausstattung und Extras: Medienschränk mit Farb-TV, Klima-Anlage, Alarmanlage, Fahrradträger, Rückfahrwarner, Nebelscheinwerfer, elektrische Trittstufe, Sicherheitsschloß an Wohnraum-Tür.

ter große Liegefläche entsteht. Dazu gibt der Händler diesem Schnäppchen reichlich Sonderausstattung mit auf den Weg. So gehören beispielsweise die Klimaanlage, der Medienschränk mit Farbfernsehgerät und Antenne, Alarmanlage und Fahrradträger für zwei Velos genauso zum Inventar wie die drehbaren Komfort-Frontdrehsitze, die elektrische Trittstufe, der akustische Rückfahrwarner und das zusätzliche Sicherheitsschloß an der Wohnraum-Tür.

Was das Schnäppchen kostet? 97.900 Mark. Haben Sie Interesse? Dann vereinbaren Sie doch einen Termin mit: Servo Fahrzeugbau GmbH, Hans-Urmler-Ring 50, 82515 Wolfratshausen, Tel.: 08171/78072, Fax: 08171/78910.

Schnäppchen

Meldungen

Tag der Offenen Tür

Den Start in die Frühlingssaison beginnt die Peter Krawczyk GmbH aus 74229 Oedheim mit einem Wochenende der offenen Tür. Am 2. und 3. März stellt das Unternehmen auf seinem Betriebsgelände in der Kochendorfer Straße nicht nur Neufahrzeuge der Marke Weinsberg aus, sondern auch Mietmobile des kanadischen Reisemobilherstellers Triple E. Infos unter Tel.: 07136/22408, Fax: 07136/22428.

Hausmesse

Am 27. und 28. Januar veranstaltet die Firma Hopp Wohnwagen- und Reisemobile aus 72766 Reutlingen eine Hausmesse. Ausgestellt werden Frankia-, Pilote- und Toskana-Reisemobile. Außerdem können sich Interessenten vor Ort über die Vermietbedingungen informieren. Weitere Infos unter Tel.: 07121/478680, Fax: 07121/478691.

Neue Anschrift

Die Firma Schrenk Wohnmobile aus dem hessischen Friedberg ist umgezogen. Die neue Adresse des Rimor-Händlers lautet: Pfingstweide 2, 61169 Friedberg, Tel.: 06031/91140, Fax: 06031/91138.

Neue Marke

Das RC-Reisemobil-Center in 68309 Mannheim, bislang als Händler von Freizeitfahrzeugen der Marken Bürstner, FFB, Niesmann + Bischoff sowie Westfalia bekannt, stockt seine Angebotspalette auf. Ab sofort sind auch Italo-Mobile des Reisemobilherstellers Rimor im Programm. Infos unter Tel.: 0621/703010, Fax: 0621/703009.

Zeichen der Zeit

Vier Jahre lang hat
das Umweltbundesamt

in Berlin
über den
Blauen
Engel für
Toiletten-
Chemie
diskutiert.
Endlich liegt
die Vergabe-
grundlage
vor – mit
weitreichen-
den Konse-
quenzen für
Verbraucher
und Industrie.



PRAXIS

Entsorgen – aber richtig

Reisemobilisten, die sich mit frischem Sanitärzusatz eindecken, haben ab kommendem Frühjahr eine besondere Art der freien Auswahl: Erstmals können sie zwischen Mitteln mit und ohne Blauen Engel (siehe Kasten) entscheiden. Toiletten-Chemie ist voraussichtlich schon im Februar mit dem bekannten Umweltzeichen zu haben.

Der Blaue Engel kennzeichnet Produkte, die umweltfreundlich arbeiten. Er wird ausschließlich auf freiwilliger Basis vergeben. Den Blauen Engel dürfen nur solche Tinkturen, Pflüverchen oder Tabletten tragen, welche die Vergabegrundlage erfüllen.

Im aktuellen Falle gilt sie „für Sanitärzusätze ohne biozide Wirkung in Kläranlagen“. Darin steht die Klärwerksverträglichkeit für Sanitärkonzentrate im Mittelpunkt. Dieser Fakt ist deshalb wichtig, weil in der Vergangenheit viele Klärwerke umgekippt sind, nachdem der Inhalt aus Mobilitoiletten eingeleitet wurde. Die chemische Keule hatte die für den Abbau von Fäkalien notwendigen aeroben und anaeroben Bakterien (siehe Kasten) erschlagen. Die Kläranlagen hatten nicht mehr arbeiten können.

Um das zukünftig zu verhindern, fordert das Papier, verabschiedet von der Jury Umweltzeichen in Zusammenarbeit mit dem Bundesumweltministerium und dem Umweltbundesamt (UBA):

- Die Chemikalien dürfen keine Bestandteile enthalten, die „Mikroorganismen hemmen oder abtöten oder andere negative Auswirkungen bei der Entsorgung in Kläranlagen haben“.
- Die Mittel samt Duft- und Farbstoffen „müssen in einer Kläranlage abbaubar oder eliminierbar sein“.
- Sie dürfen nicht zu den sogenannten gefährlichen Stoffen zählen.
- Es dürfen darin keine Stoffe enthalten sein, die als giftig oder krebserregend gelten.
- Sie dürfen nicht giftig auf Organismen wirken, die im Wasser leben.
- Enthalten die Mittel Mikroorganismen, so müssen diese nach Art und Menge benannt sein. Außerdem dürfen nur solche Mikroorganismen verwendet werden, die weder Mensch noch Umwelt gefährden.
- Alle Chemikalien müssen sich dosieren und kindersicher verschließen lassen.
- Die Information auf der Verpackung muß verständlich formuliert sein.

Beantragt der Hersteller den Blauen Engel, muß er alle Kriterien durch jeweils vorgeschriebene Prüfverfahren nachweisen. Die wiederum übernehmen verschiedene Institute. Je nach Umfang der bereits im Vorfeld geleisteten Prüfungen schwankt der Preis für diesen Nachweis. Hersteller rechnen mit einer Größenordnung von zwischen 10.000 und 30.000 Mark.

Das Deutsche Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung (RAL) vergibt das Umweltzeichen an den Hersteller. Der plazierte es gut sichtbar auf dem Sanitärmittel: als Entscheidungshilfe für den Verbraucher. Ein Mittel, das den Blauen Engel trägt, ist klärwerksverträglich – wie gründlich es wirkt, besagt das Zeichen freilich nicht.

Bis der Blaue Engel endlich in den Regalen der Caravanhändler landen kann, sind gut vier Jahre verfliegen. Nötig war eine schier endlose, vehement geführte Diskussion, einhergehend mit einem ebenso langen Marsch durch die Institutionen.

Beim VDWH knallen die Sektkorken

Schon Ende 1991 gründete der Herstellerverband VDWH den Arbeitskreis Sanitärkonzentrate. Der setzte sich aus Importeuren, Herstellern und Vertreibern dieser Produkte zusammen und deckte laut VDWH etwa 95 bis 98 Prozent des Marktes ab. Als erste Entscheidungshilfe für den Verbraucher empfahl das Gremium eine Reihe von Sanitärkonzentraten. Diese Liste ist nach den neuesten Entwicklungen hinfällig.

Zurückzuführen ist dieser Sachstand darauf, daß der Arbeitskreis Sanitärkonzentrate zeitgleich anno 1991 beim UBA einen Antrag auf „Umweltengel für Sanitärkonzentrate“ stellte. Nachdem Expertenrunden anstehende Detailfragen wie zum Beispiel die maximal zulässige Verdünnung geklärt hatten, erteilte die Jury Umweltzeichen 1993 offiziell den sogenannten Prüfauftrag.

Das Bremer Institut Mitec erstellte im Auftrag des UBA ein Kurzugutachten, und lieferte damit den theoretischen Hintergrund für die Vergabekriterien des Blauen Engels. Im Frühjahr 1994 schließlich legte das UBA einen ersten Rohentwurf für ein „Umweltzeichen für biozidfreie Sanitärkonzentrate“ vor.

Letztlich diente dieses Papier, erörtert und modifiziert von besagtem VDWH-Arbeitskreis Sanitärkonzentrate, als Grundlage für die Entscheidung der Jury Umweltzeichen. Die fiel am 7. und 8. Dezember 1995: Einstimmig beschloß das Gremium die Vergabegrundlage für den Blauen Engel.

Sehr zur Freude des VDWH – Andreas Riedl, 34, Leiter des Referats Technik: „Bei

uns knallen die Sektkorken.“ Der mehrjährige Aufwand habe sich gelohnt, denn voraussichtlich schon im kommenden Februar werden die ersten Präparate mit dem Umweltzeichen in den Regalen stehen.

Wieviele Sanitär-Konzentrate die Auszeichnung für Klärwerksverträglichkeit schmücken wird, bleibt derzeit noch ungewiß. Denn noch weiß nicht einmal Marktführer Thetford, ob seine Mittel Aqua Kem Green und Dry Kem die erforderlichen Tests bestehen. Allerdings, so räumt die holländische US-Tochter ein, werde angestrebt, den Blauen Engel möglichst bald zu bekommen. Zu welchem Zeitpunkt das sein könne, sei gegenwärtig allerdings noch nicht klar.

Eindeutig indes bezieht Hersteller Dr. Keddo Stellung: „Unsere vier Produkte bekommen den Blauen Engel“, betont Dr. Mustafa Keddo, 50, Diplom-Chemiker und Geschäftsführer des Hürther Unternehmens. Der Chemiker legt Wert auf einen für den Verbraucher eindeutigen Sprachgebrauch. Weil der Begriff „biozid“ nicht klar zu definieren sei, plädiert er dafür, das Wort „lebensmittelecht“ im Zusammenhang mit Sanitärkonzentraten zu gebrauchen: „Was man essen kann, kann für die Umwelt nicht schädlich sein.“

Dieser Maxime gehorchend, setzt sich die Rezeptur seiner Flüssigkeiten Bio-WC und WC-Dufffix, seines Sanifix-Pulvers sowie der WC-Tabs aus reinen Naturprodukten oder naturnahen Substanzen zusammen. Dies jedenfalls bescheinigen ihm das Kölner Institut für gewerbliche Wasserwirtschaft und Luftreinhaltung (IWL) sowie das Institut Fresenius (IF) in Taunusstein-Neuhof.

Sanitärmittel sollen lebensmittelecht sein

Die Produkte bestehen unter anderem aus Zucker, Hefe-Extrakten und einem Brombeer-Duftstoff. Sie arbeiten, indem sie einen Teil jener Bakterien blockieren, die sich in Fäkalien befinden. So sollen unangenehme Gerüche unterdrückt werden. Nach zwei bis drei Tagen ist die Bakterienflora wiederhergestellt, und die Konzentrate sind zu Wasser und Salz umgewandelt. Spätestens dann muß die Toilette ausgeleert werden. „Somit ist eine Belastung der Klärwerke gleich Null“, verspricht Keddo, schließlich gehörten die Sanitärmittel zur Wassergefährdungskategorie (WGK, siehe Kasten Kläranlage) Null, im allgemeinen nicht wassergefährdende Stoffe. ▶



Blauer Engel – was ist das?

Das Umweltzeichen Blauer Engel existiert seit 1977. Die technischen Anforderungen für die Vergabe beschließt die unabhängige Jury Umweltzeichen. Das Deutsche Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung RAL (ehemals Reichs-Ausschuß für Lieferbedingungen) vergibt den Blauen Engel.

Es handelt sich dabei um eine umweltschutzbezogene Kennzeichnung für Produkte, die ausschließlich auf freiwilliger Basis erfolgt. Gegenwärtig tragen 4.300 Produkte aus 70 Gruppen den Blauen Engel. Knapp 80 Prozent aller Deutschen kennen das Umweltzeichen, von ihnen bringen es 86 Prozent mit dem Thema Umweltschutz in Verbindung.

Genauere Auskünfte gibt die kostenlose Broschüre „Das Umweltzeichen stellt sich vor“, herausgegeben vom Umweltbundesamt, Fachgebiet III 1.3, Postfach 330022, 14191 Berlin.

Entsorgen – aber richtig

Die weisen auch die Sicherheitsdatenblätter für die drei Produkte des US-amerikanischen Herstellers Vaportek aus. „Wir haben verdammt gute Chancen, den Blauen Engel für Bio-Camp, Sani-Camp und Feka-Camp zu bekommen“, sagt Klaus Sprang, 50, Geschäftsführer der HTS GmbH. Das Unternehmen aus Rümplingen importiert die Mittel. Bio- und Sani-Camp seien so ungefährlich, „die können Sie sich aufs Brot schmieren – es schmeckt bloß nicht gut“.

Beide Flüssigkeiten arbeiten auf Basis von Enzymen und Mikroorganismen. Bio-Camp soll sofort Gerüche stoppen, Sani-Camp Beläge und Krusten in Tank und Rohren beseitigen. Feka-Camp ist eine Tablette, die Fäkalien langfristig zersetzt.

Klaus Sprang verspricht sich vom Blauen Engel „einen klaren Indikator für den Verbraucher, auch für Betreiber von Campingplätzen“. Schließlich handele es sich trotz der hohen Kosten für alle Prüfungen um einen wichtigen Schritt in Richtung Umweltschutz.

Den Anspruch, ein umweltfreundliches Mittel zu vertreiben, erhebt auch der Hersteller MKM für sein Produkt Prosan: „Das Tankvolumen kann hinsichtlich seiner Toxizität unverdünnt entsorgt werden“, bestätigt das IWL in einem Gutachten.

Das Granulat, neuerdings nur noch in Tütchen, nicht mehr jedoch als Tabletten zu haben, wirkt allerdings völlig anders als die von Dr. Keddo oder Vaportek angepriesenen Mittel. Es handelt sich dabei um eine Mischung aus Natriumpercarbonat und



Dr. Mustafa Keddo

„Anstatt biozidfrei plädiere ich für den Begriff lebensmittelecht.“

zählt laut Sicherheitsdatenblatt zur Wassergefährdungsklasse Eins, schwach wassergefährdend.

Das Pulver setzt nach und nach Sauerstoff frei, der in ihm gebunden ist. Dadurch unterstützt es das Wachstum jener Bakterien, welche die Fäkalien abbauen. Zusätzlich binden pflanzliche Extrakte die Gerüche.

Es bleibt die Frage, ob der Blaue Engel akzeptiert ist

Daß Prosan den Blauen Engel tragen wird, steht für Firmenchef und Entsorgungspapst Mike Kindermann, 54, außer Frage. Ihn beschäftigt ein ganz anderes Problem: „Zwar ist der Verbraucher dank des Blauen Engels endgültig in der Lage, pro Umweltschutz zu entscheiden“, sagt er, „aber ist das Prädikat genügend akzeptiert?“

Die Broschüre „Das Umweltzeichen stellt sich vor“, herausgegeben vom UBA, gibt Antwort: In einer schon 1987 durchge-



Mike Kindermann

„Der Verbraucher kann dank des Blauen Engels pro Umweltschutz entscheiden.“

fürten Umfrage in 7.500 Haushalten „gaben 78,9 Prozent an, das Umweltzeichen zu kennen. Von diesen wird es zu etwa 86 Prozent zutreffend mit dem Thema Umweltschutz in Verbindung gebracht“. Weiter heißt es: Es „ist davon auszugehen, daß die Verbraucher bei steigendem Umweltbewußtsein und wachsender Bereitschaft, auch aktiv etwas für den Umweltschutz zu tun, sich durchaus auch am Umweltzeichen orientieren“.

Trotz solch positiver Vorzeichen hält die Diskussion um Sinn oder Unsinn des Umweltzeichens für Sanitär-Konzentrate unvermittelt an. „Wenn giftige Verbindungen den Blauen Engel bekommen, werde ich ihn ab-

lehnen“, bekräftigt Ulrike Hungerbach, 53. Die Inhaberin und Geschäftsführerin der Hungerbach GmbH Wasseraufbereitung in Mörsdorf befürchtet, daß am runden Tisch im Berliner UBA die großen Firmen zu mächtig waren und eigene Interessen haben durchsetzen können: „Ich habe den Glauben an unsere Behörden verloren.“ Deshalb gehe der Blaue Engel an der Sache vorbei:

„Mit den blauen oder grünen Sanitärmit-teln müßte der Verbraucher zur Müllverbrennungsanlage fahren“, ereifert sie sich.

Vor ungünstigeren Verkaufszahlen ihres eigenen Mittels Huwa-We-Ce-Des indes habe sie keine Angst: Laut Sicherheitsdatenblatt zählt es zur Wassergefährdungsklasse Null, im allgemeinen nicht wassergefährdend.

Ob ihr Optimismus ihr recht gibt, oder Ulrike Hungerbach ihre Meinung angesichts des zu erwartenden Erfolgs des Blauen Engels ändert, bleibt abzuwarten. Denn allein der Verbraucher entscheidet, welches Sanitärmit-tel er einsetzt. Freilich, der Blaue Engel wird ihm beim Griff ins Regal eine Hilfe sein. Die Zeichen der Zeit jedenfalls sind deutlich zu erkennen. *Claus-Georg Petri*

Die biologische Abwasserreinigung in Kläranlagen beruht darauf, daß Mikroorganismen die organischen Bestandteile wie Fäkalien zersetzen. Im sogenannten Belebtschlamm arbeiten

aerobe Bakterien. Sie benötigen Sauerstoff, ganz im Gegen-

satz zu anaeroben Bakterien, die ausschließlich ohne Sauerstoff leben können.

Generell stören alle Sanitärmit-tel die Bakterien in Kläranlagen – die einen Substanzen mehr, die anderen weniger. Dabei kommt es auf die Konzentration,

also die Menge und die Häufigkeit an. Deshalb haben besonders kleinere Kläranlagen Probleme, die sich in touristisch reizvollen Gegenden befinden: Sie sind meist nur für Dörfer ausgelegt. Leiten nun hier zu viele Reisemobilisten ihre Fäkalien, versehen mit umweltfeindlichen Sanitärkonzentrat ein, kippt die Anlage um.

Dazu reichen schon relativ geringe Mengen von Chemikalien aus. Der Bund für Umwelt- und Naturschutz (BUND) Schleswig-Holstein führt an, daß eine biologisch arbeitende Kläranlage für 1.000 Anwohner alle zehn Minuten mit maximal einem Liter Gemisch aus Fäkalien und

Toilettenchemie belastet werden darf. Als Beispiel zeigen die Umweltschützer: „Die Kläranlage in Brestedt, für 11.000 Einwohner ausgelegt, brach biologisch zusammen, als man 1.000 Liter bereits verdünnter Fäkalchemikalien einleitete.“ Verschärft wird der Angriff auf die Kläranlagen, weil ein ganzer Cocktail aus Chemikalien durch den Kanal gelangt – die Chemiker können also nicht gezielt gegen ein spezielles Mittel kämpfen.

Welche Wirkstoffe aber gelten als besonders schädlich? Die Negativ-Liste ist sehr lang, deshalb hier nur die wichtigsten Stoffe: Formaldehyde, Tenside,

Aromaten, alifatische Verbindungen wie Benzin, Sulfate.

Stoffe, die mit Wasser in Berührung kommen, unterliegen einer Klassifizierung, den sogenannten Wassergefährdungsklassen (WGK). Wo Sanitärkonzentrate eingeordnet werden, enthält das jeweilige Datenblatt. Die Einteilung sagt:

- WGK 0: im allgemeinen nicht wassergefährdende Stoffe,
- WGK 1: schwach wassergefährdende Stoffe,
- WGK 2: wassergefährdende Stoffe,
- WGK 3: stark wassergefährdende Stoffe.

Kläranlage – was passiert da?

Am Ort des Geschehens

Toiletten im Reisemobil – ein Thema mit Variationen. Alles über Wasserspül-Örtchen, Festtank-Konstruktionen, Rindenschrot-Anhänger, Hächselwerke, Vakuumverfahren, Beutelfüller und Entsorgungsstationen.

Wenn Verkäufer potentiellen Kunden die Einrichtungen eines Reisemobils demonstrieren, können sie in epischer Breite über die Funktionsweisen von Kühlschränken oder Kochstellen referieren. Das Arbeitsprinzip von Bordtoiletten streifen sie dagegen häufig nur mit wenigen Worten – als sei das Thema unschicklich.

Dabei gibt es für mobile Toiletten – je nach Definition – ein halbes Dutzend oder mehr Wirkungsweisen. Denn zu jeder der beiden großen Gruppen – Örtchen mit Wasserspülung und solche ohne – bieten Spezialisten ganz unterschiedliche Systeme an.

In der großen Mehrzahl der Reisemobile tun Wasserspültoiletten Dienst – schließlich arbeiten auch die stationären Aborte in Haus und Hof nach diesem Prinzip. Die Arbeitsweise mobiler Spültoiletten ist allerdings unterschiedlich: Kastenwagen besitzen häufig nur transportable Ausführungen, die in Staukästen stecken und bei Bedarf hervorgeholt werden.

Klassische Reisemobile mit Badezimmer liefern die Hersteller meist serienmäßig mit Cassetten-Toiletten aus. Dann ist der Sitz fest eingebaut, der Auffangtank läßt sich zur Entsorgung aus dem Wagen ziehen. Besonders große Fahrzeuge besitzen sogar fest installierte Fäkalientanks.

Die einfachste Möglichkeit, im Reisemobil die Vorzüge einer Was-

serspültoilette zu nutzen, bieten die Konstruktionen, die im Sprachgebrauch meist Porta Pottis genannt werden. Eigentlich nur der Markenname des Marktführers Thetford für sein Produkt dieser Bauart, hat sich der Begriff als Gattungsbezeichnung eingebürgert. Solche Toiletten bestehen aus zwei miteinander verbundenen Kunststoffkanistern. Der obere ist als Schüssel mit klappbarer Toilettenbrille ausgeformt und beherbergt einen kleinen Wasservorrat – meist zehn bis 15 Liter. Der untere dient als Fäkalientank und besitzt je nach Hersteller ein Fassungsvermögen von zwölf bis 25 Litern.

An der Oberseite des unteren Auffangtanks schließt ein Schieber den Durchfall luftdicht ab. Er wird mit einem Griff an der



Tragbar: Porta Potti mit Wasserspülung.

Entsorgen – aber richtig

PRAXIS

Vorderseite des unteren Tanks geöffnet, die Fäkalien fallen aus der Schüssel nach unten. Den meisten Toiletten dieser Bauart reicht eine Handpumpe, um die Schüssel mit Wasser auszuspülen. In jüngster Zeit gibt es aber auch Ausführungen, die mit kleinen Elektropumpen arbeiten.

Ist der Auffangtank gefüllt, löst der Besitzer die Verriegelung der beiden Einheiten, trägt den unteren Kanister zur Entsorgungsstelle, klappt einen kleinen Stutzen aus und läßt den Inhalt herauslaufen.

Solche transportablen Toiletten sind mit Preisen von 130 bis 250 Mark recht preisgünstig. Ihr Nachteil: Der gefüllte Fäkalientank muß in vielen Fällen zum Entsorgen durchs ganze Mobil getragen werden.

Deshalb besitzen größere Reisemobile meist sogenannte Cassetten-Toiletten. Sie sind technisch ähnlich aufgebaut wie die transportablen Konstruktionen, allerdings sitzt das Oberteil – als Schüssel und Sitz – fest installiert im Bad des Mobils. Nur das Auffangreservoir ist transportabel. Eine Klappe in einer Außenwand des Mobils gibt den Zugriff auf diese Cassette frei – der Transport durchs Wageninnere entfällt also.

Marktführer solcher Modelle ist der US-Hersteller Thetford. Er bietet eine ganze Reihe Cassetten-Konstruktionen an: Bei manchen ist die Schüssel in eine rechteckige Bank eingelassen, die dann meist an eine Schmalseite der Mobil-Naßzelle montiert wird. Andere ähneln optisch eher den Toiletten im heimischen Badezimmer, bieten allerdings dort unbekanntem Komfort: Die gesamte Schüssel läßt sich drehen – zur Sitzung schwenkt sie also in eine Position, die in der Naßzelle viel Beinfreiheit bietet, ansonsten bleibt sie platzsparend in der Ecke. Weil Cassetten-Versionen teilweise fest eingebaut sind, lassen sie sich mit dem Bord-

Das Kapitel Sanitärtechnik im Reisemobil begann mit einem Eimer samt Deckel. Doch schon bald machten sich findige Köpfe daran, das schlichte Fallprinzip mit Technik zu verfeinern. Jüngstes Produkt des Strebens nach

Unter Druck – ein neues Toiletten-System arbeitet mit Vakuumtechnik

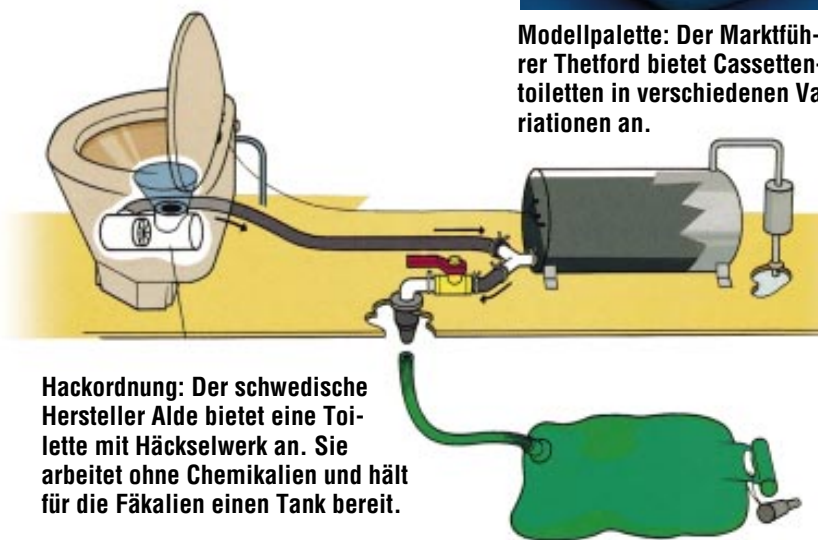


stromnetz des Mobils verbinden. Sie besitzen eine Elektropumpe fürs Spülwasser.

Und auch hier bietet der Hersteller wieder zwei Versionen an: Toiletten mit eigenem Wassertank, der von Zeit zu Zeit gefüllt werden muß, dafür aber nicht am Frischwasservorrat des Mobils zehrt, oder



Modellpalette: Der Marktführer Thetford bietet Cassetten-toiletten in verschiedenen Variationen an.



Hackordnung: Der schwedische Hersteller Alde bietet eine Toilette mit Hächselwerk an. Sie arbeitet ohne Chemikalien und hält für die Fäkalien einen Tank bereit.

Komfort fürs reisemobile Örtchen: die Vakuum-Toilette des US-Herstellers Sealand. Sie macht sich Druckunterschiede zunutze, um für reibungslosen Transfer zu sorgen: Eine Vakuum-Pumpe baut im Rohr- und Tank-system permanenten Unterdruck auf. Öffnet sich der Schieber in der Schüssel, drückt von oben Luft ins Vakuum, die Fäkalien rutschen blitzschnell in den Tank.

Die Vorteile: Schon während des Transports durch die Rohre werden die Fäkalien zerkleinert. Ist der Schieber wieder geschlossen, sorgt der erneut entstehende Unterdruck für sicheren Geruchsabschluß. Und: Der Fäkalientank kann fast an jeder beliebigen Stelle im oder am Mobil sitzen – wenn es sein muß, sogar auf dem Dach. Je nach Einbauort und -schwierigkeit kostet die in Deutschland von MKM vertriebene Unterdruck-Toilette 1.200 bis 1.500 Mark.

Ausführungen, die ihr Spülwasser direkt aus dem allgemeinen Wasservorrat zapfen. Die Auffangtanks sind so bemessen, daß eine vierköpfige Familie, die ausschließlich die Bordtoilette benutzt, etwa alle zwei bis drei Tage die Cassette leeren muß.

Toiletten gibt es in den unterschiedlichsten Systemen

Es geht allerdings noch komfortabler: In manchen europäischen Dickschiffen und in fast allen US-Modellen arbeiten Toiletten, die auch den Tank an Ort und Stelle lassen. Der faßt dann meist rund 150 Liter. Das reicht, um eine Viererbesatzung über Tage, zuweilen sogar eine ganze Woche vom lästigen Entsorgen zu befreien, ein reisendes Paar könnte theoretisch sogar einen ganzen Urlaub ohne die Prozedur auskommen.

Die Entsorgung kann beispiellos bequem vorstatten gehen – oder die Besitzer solcher Fahrzeuge vor Probleme stellen: Festtanks lassen sich nur über eine Auslaßöffnung am Tank selbst entleeren. Das bedeutet: Steuert der Fahrer unterwegs eine Entsorgungssäule an (siehe Seite 186), schließt er an seinen

Tank einen flexiblen Schlauch, der den Tankinhalt in die Säule transportiert. Findet er einen Campingplatz, der über eine Grube verfügt, die zudem durch Wasserzufluß die Fäkalien verdünnt, kann er das selbe Verfahren wählen. Ansonsten gilt es, ein Klärwerk zu suchen. ▶



Entsorgen – aber richtig

Deutlich einfacher haben es da die Verfechter sogenannter Trocken-Toiletten. Sie reklamieren sogar – weil in vielen Spültoiletten Chemiezusätze schwappen – ökologische Vorteile für ihre Produkte. Die Klassiker sind die Humustoiletten. Sie nutzen die Tatsache, daß sich menschliche Hinterlassenschaften kompostieren lassen.

Die Sawi-Biocom von Berger Biotechnik in Hamburg etwa bindet das, was von oben kommt, mit Rindenschrot, also gehäckselter Rinde von Nadelbäumen: In der Toilette sitzen zwei Auffangkammern, einer für feste, der andere für flüssige Stoffe. Sie befüllt der Besitzer anfangs mit einer Schicht des Schrots. Nach jeder Verrichtung gilt es, eine weitere Handvoll darauf zu streuen. Ein 100-Liter-Sack Rindenschrot, ausreichend für den wöchentlichen Bedarf einer vierköpfigen Familie, kostet 65 Mark.

Auf diese Weise, so der Hersteller, könnten zwei Personen seine 670 Mark teure Toilette zehn Tage lang benutzen. Erst dann sei der Behälter voll, der Inhalt könne auf einen Komposthaufen.

Anders als diese in der Heimgärtner-Szene seit langem verbreitete Variante

gehört die Trockentoilette von Cactus in Reisemobilen zu den noch jungen Errungenschaften. Sie schweiß Fäkalien in einen Kunststoffbeutel ein. Das klingt hochtechnisch, funktioniert aber recht simpel: In der Schüssel des vom Designer Luigi Colani entworfenen Klosetts hängt ein Beutel aus Polyethylen mit einem Klecks Geliemittel. Ist im Beutel, was hinein soll, klappt der Benutzer den Deckel herunter, tritt auf ein Fußpedal, der Beutel ist verschlossen.

Der Hersteller versichert, daß die Beutel im üblichen Haushaltsmüll gut aufgehoben seien. Die Colani-Sitze gibt es von 500 bis 650 Mark, zehn Beutel kosten 9,80 Mark.

Ganz ohne Hilfsmittel kommen sogenannte Zerhacker-Toiletten aus. Sie führen die menschlichen Wertstoffe einem Schneidewerk zu, in dem ein Elektromotor mehrere Messer, meist aus Messing, in Bewegung setzt. Das Ergebnis leiten sie weiter in einen Tank oder – wie im Fall der Alde Optisan – in einen flexiblen 20-Liter-Beutel, der sich dann zur Entsorgungsstelle tragen läßt. Der Vorteil: Auch während des Spülens gelangen so gut wie keine unangenehmen Gerüche ins Wageninnere. Rund 1.250 Mark kostet zum Beispiel die Zerhacker-Toilette von Alde – ohne Tank. Axel H. Lockau

Be- und Entlüftung

Alles frisch

Be- und Entlüftungssysteme lösen das Problem des unangenehmen Geruchs auf umweltchonende Weise.

Weshalb lohnt es sich, einfache wie umweltfreundliche Entlüftungssysteme in das Reisemobil einzubauen? Ganz einfach: Wer sich für die Installation von Toiletten-Entlüftungen entscheidet, kann getrost auf den Einsatz von Chemie und anderen Zusätzen verzichten.

Ein äußerst einfacher Mechanismus sorgt auf ganz natürliche Weise dafür, daß es nicht mehr stinkt: Sobald ausreichend Luftsauerstoff in den Fäkaltank gelangt,

wird der Zersetzungsprozeß von Fäkalien stark beschleunigt, so daß sich kaum noch störender Geruch entwickelt. Gleichzeitig entweichen durch ein Entlüftungsrohr die störenden Gerüche.

Im wesentlichen bieten drei Hersteller Entlüftungssysteme für Reisemobile an:

● Der Ilsfelder Rudolf Graner hat 1992 als erster Tüftler Fäkaltank-Entlüftungen entwickelt. Das Nokem-System funktioniert mittels selbsttätigem Luftaustausch zwischen Tank und Außenluft: Durch ein außen am Fahrzeug angebrachtes Labyrinthgehäuse mit vorgeschaltetem Aktivkohlefilter strömt die Abluft. So treten weder im Fahrzeug noch unmittelbar davor störende Gerüche auf. Der komplette Einbausatz kostet 89,90 Mark.

● Ein Jahr später, 1993, entwickelte Werner Dahmann aus Kobern-Gondorf die Sog-Toilettenlüftung: Diese Anlage arbeitet



Selbsttätiger Luftaustausch: Beim Nokem-System strömt Abluft aus der Cassette durch ein außen angebrachtes Labyrinthgehäuse mit vorgeschaltetem Aktivkohlefilter.

mit einem Hochleistungslüfter, da Dahmann den Selbstaus-tausch der Luft als nicht ausreichend beurteilt. Der Lüfter schaltet sich automatisch ein, sobald der Schieber geöffnet wird, und es entsteht Unterdruck im Toiletentank. Sofort strömt Frischluft durch die Schieberöffnung in den Fäkaltank, wirkt wie ein Verschluss und verhindert somit, daß Gase entweichen können. Die Lüftung kostet 219 Mark.

● Als drittes System bietet Henry Kirchner aus Nordstrand seit Sommer 1995 die Heki-Bent Be- und Entlüftung an. Der Geruchsbändiger funktioniert auf zweifache Weise nach einem ebenso einfachen wie wirkungsvollen Prinzip: Über einen aerodynamischen Ansaugstutzen auf der Entsorgungsklappe strömt (Fahrt-)Wind



Elektrischer Lüfter: Die Sog-Toilettenentlüftung erzeugt Unterdruck, der Mief strömt nach draußen.

in den Auffangtank und belüftet das System. Gleichzeitig baut sich der entstehende Überdruck durch ein Auslaßrohr ab. Selbst wenn im Stand kein Luftzug mehr geht, wird der Fäkaltank durch einen Schlauch entlüftet. Das Heki-Bent kostet 69,50 Mark. Sabina Scholz

Sorgen- frei

Wie Entsorgungssäulen funktionieren.

Stünden sie an jeder vierten Ecke, wäre des Thema Entsorgung von Reisemobil-Toiletten keines mehr. Doch eine rasche Zunahme der Entsorgungs-Säulen scheitert nicht nur an den beträchtlichen Kosten für Gerät (8.000 bis 20.000 Mark) und die Installation – auch baurechtliche Vorschriften hemmen die flächendeckende Verbreitung.

Damit die Entsorgungsstationen ökologisch unbedenklich arbeiten, müssen sie das, was Mobilisten ihnen anvertrauen, an eine Kläranlage weiterleiten. Und sie sollten besonders den Inhalt der Toiletten mit zusätzlichem Wasser verdünnen, solange noch WC-Zusätze verwendet werden, die Kläranlagen aus dem Gleichgewicht bringen können.

Säulen wie die Holiday Clean der Firma Reisch, Sani Station von MKM oder die in Frankreich verbreitete Euro-Relais leisten diese Aufgaben. Und das meist so perfekt, daß die Schwellenangst, die manche Mobilisten den Stationen gegenüber hegen, unbegründet ist.

Alle Säulen bieten einen

- Ausguß für Cassetten-Toiletten und andere portable Systeme,
- eine Aufnahme für die Schläuche der fest in Mobilien eingebauten Fäkalientanks nach der Dreizoll-Norm oder einen an

Schacht und
Deckel:
Die Cassette
wird in
den Ablauf
gekippt.



Loch und
Schlauch:
Die Fäkalien
aus dem
Festtank
gluckern in
den Kanal.



Hahn und
Wasser:
Durch einen
Schlauch
gelangt
frisches
Wasser in
den Tank.



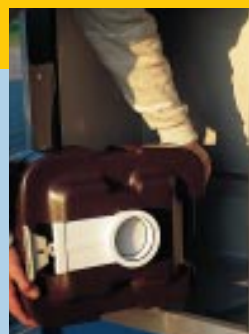
Holiday-Clean

der Säule fest angebrachten Schlauch mit Bajonett

- die Möglichkeit, den Inhalt des Abwassertanks abzulassen – meist allerdings nur über einen Schlauch, und
- einen Hahn für Frischwasser. In der Regel verzichten die Ent- und Versorgungssäulen aus Hygienegründen auf einen Frischwasserschlauch. Reisemobilisten sollten also ein eigenes Exemplar mit 3/4-Zoll-Gewinde einpacken.

ahl

Sani-Station



Leer und sauber: Nachdem eine Cassette ausgeschüttet ist, wird sie mit Frischwasser gespült.

Ab in den Abfluß:
Der Inhalt aus dem
Festtank ver-
schwindet durch den
Schlauch und ge-
langt in den Kanal.



Wasser marsch: Gegen einen geringen Obulus lassen sich alle Tanks mit frischem Wasser auffüllen.



Reisemobil-Historie

Menschen und Mobile, die Geschichte schrieben

Zwei Jahre nach Einführung der Compact Disc entwickelte Reisemobil-Hersteller Dethleffs 1985 unter dem Kürzel CD ein teilintegriertes Fahrzeug. Sein Name besitzt bis heute Wohlklang.

DER ZEIT VORAUSS

Ernst Ortlieb blinzelt aus kleinen Augen auf den frischgefallenen Schnee. Die Nacht zuvor saß er noch in seinem eigenen Jagdrevier auf Füchse an. Jetzt ist er rechtschaffen müde.

Doch die Erschöpfung fällt von ihm ab, als er den Schlüssel in die Aufbautür des Dethleffs Globetrotter CD steckt. Schlagartig beleben sich Gestik und Mienenspiel. Ortlieb, Leiter der Fahrzeugtechnik bei Dethleffs, betritt nun das wohl schönste Ergebnis seiner reisemobilen Vergangenheit.

Das liegt zwar noch nicht allzu lange zurück, doch dafür ist der teilintegrierte CD – den Ortlieb aufschließt, als löse er die Siegel zu einem Pharaonengrab – ein Reisemobil, das in der Firmengeschichte des im Allgäu ansässigen Herstellers ohne Beispiel blieb: Wäre unter der GfK-Haut nicht der alte Fiat Ducato als Triebkopf zu erkennen – der silberne CD mit den grauen Kontrastflächen, den schmalen roten Zierstreifen und mit den sich wollüstig an Bug und Flanken schmiegenden üppigen Schweltern und Schürzen könnte ein brandaktueller, noch geheimgehaltener Versuch eines Mobil-Herstellers sein, eine Alternative zum üblichen Kastendenken der Branche zu entwickeln.

Genau das war die Intention, als Dethleffs 1984/85 den CD konzipierte. Die Branche hatte ihre Boom-Jahre noch vor sich, aber der Allgäuer Hersteller wurde nach drei Jahren Probelauf mit einem Teilintegrierten auf Mercedes wagemutig. Er wollte endlich ein Mobil schaffen, das, wie

Das Rot der frühen Jahre: Baujahr 1985 – und in der Linienführung so aktuell wie ein Erlkönig. Das Designer-Juwel Dethleffs CD debütierte 1985 in Weiß und Grau mit roten Applikationen (Bild unten), später dann in elegantem Silber. Die frechen roten Markierungen aber blieben.



Fotos: Lockau



sich Ortlieb erinnert, „möglichst wie ein großer Pkw wirkte und sich, so weit möglich, auch so fuhr.“ Dazu brachen Ortlieb und der technische Leiter Aris Schmidt mit alten Bräuchen: Für den CD beauftragten sie erstmals ein Design-Büro.

Der Entwurf des Formgestalter-Teams namens Target gefiel so, daß er – ebenfalls mehr als ungewöhnlich – fast unverändert in Serie ging und so gut wie nicht entschärft in die Phalanx der Biedermänner einbrach. Noch bemerkenswerter aber: Der CD hatte auf Anhieb Erfolg. Daß der sich in Verkaufszahlen und nicht nur in platten Nasen auf den Fenstern des Messemusters dokumentierte, lag auch am Preis: Knapp 50.000 Mark kostete zum Start der CD mit Benzinmotor – nicht allzu viel für die damals avantgardistische Optik und die Tatsache, daß der 5,71 Meter lange Design-Streich auch technisch Neuland erkundete.

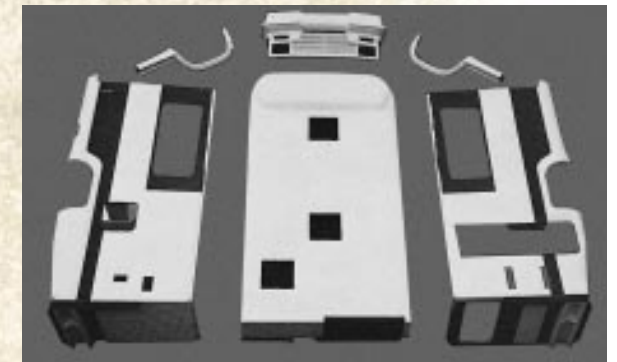
Denn im Lastenheft stand unter anderem die Forderung, daß der CD, um den gewünschten Pkw-Appeal zu erzielen, nicht übermäßig in die Höhe

gehen dürfe. Die Dethleffs-Konstrukteure Ortlieb und Schmidt lösten das Problem durch Tieferlegen. Sie ließen die Firma ALKO ein Tiefrahmenchassis bauen, auf das sie dann die Wohnkabine setzten. 18,5 Zentimeter sparte die Niveauregulierung ein – und brachte gleich noch einen weiteren Vorteil: Normalerweise hätte der Radstand des Ducato 2923 Millimeter betragen. Das neue Chassis ließ die Achse um 6,7 Zentimeter weiter nach hinten rutschen. Mehr noch aber als das zählte die Gesamthöhe des fertigen Produkts: Der CD maß nur 2,48 Meter – heutige Exemplare der Bauart gelten mit 2,60 Metern als Muster an Tiefbau.

„Wir waren Pioniere des Tiefrahmen-Chassis“, freut sich Ortlieb noch heute, umrundet mit prüfendem Auge den CD-Aufbau und fährt dann mit der Hand jene Kanten ab, die am CD ein weiteres Stück Reisemobil-Innovation anzeigen: Der gesamte Aufbau bestand aus lediglich drei großen glasfaserverstärkten Polysterteilen: Dach, linke Flanke mit halbem Heck und rechte Flanke mit der anderen Hälfte – alle mit Sandwich-Bauweise, also außen GfK, dann Isolierschaum und als Abschluß nach innen wieder GfK. Das Trio fertigte ein namhafter Schweizer Zulieferer in sogenannter Vakuumtechnik – vor elf Jahren ein noch kaum angewandtes, weil besonders fortschrittliches Verfahren.



Die Liebe zum Besonderen: Noch heute geht dem Leiter der Dethleffs-Fahrzeugtechnik, Ernst Ortlieb, „das Herz auf“, wenn er einen CD sieht, ...



Die weitere Montage war dann nur noch eine Dreisatz-Rechnung: Am Heck stießen die Seitenwände gegeneinander, das Dach reichte knapp bis zur Oberkante der Aufbaufenster und wölbte sich statt eines jähen Knicks mit eleganter Rundung über Flanken und Rückwand. Lediglich Motorraumverkleidung und die Kotflügel für die Räder galt es, noch in Einzelteilen anzusetzen, fertig war der CD-Rohbau. ▶

... denn der Aufbau aus nur drei GfK-Teilen (Bild oben) war damals revolutionär.

Der Entwurf als Realität: Was die Designer kreierten, wurde fast unverändert gebaut – seltener Glücksfall für alle Beteiligten.



DER ZEIT VORAUS

Reisemobil-Historie

Menschen und Mobile, die Geschichte schrieben

Dieses Verfahren war fortschrittlich, aber wagemutig. Ortlieb erinnert sich noch heute an den Prototypenbau und Produktionsanlauf mit dem leisen Schauern, das Techniker stets dann überfällt, wenn sie einen Produktionsprozeß nicht bis zum letzten Detail im Griff haben: „Ich hatte ganz schön gemischte Gefühle.“

Mit dem Erstling machte er sich deshalb samt Familie auf zu einer umfangreichen Skandinavien-Tour. Die brachte ihm neue und überraschende Erkenntnisse: „Dichtigkeits-Probleme an den Fugen, die man hätte vermuten können, gab es nicht. Aber dafür andere Kinderkrankheiten: Mehrere Male löste sich die Teppichverkleidung von der Decke.“

Daß Ortlieb der Himmel auf den Kopf fiel, lag an der Tatsache, daß 1985 kaum Kleber auf dem Markt waren, die im reisemobilen Einsatz hielten, was sie versprochen. Freilich: Der fliegende Teppich zählte nicht zu den Belanglosigkeiten. Ihn hatte



Also gingen Chassis und Hinterachse noch einmal an den Zulieferer zur Optimierung.

Ansonsten gab es im Inneren des CD kaum etwas zu entschärfen. Das Konstruktionsteam hatte – 1985 auch nicht überall üblich – nach unten sich verjüngende Hängeschränke mit abgerundeten Kanten in die Pläne gezeichnet, Truhen, Sideboards und Küchenblock erhielten ebenfalls ellenbogenschützende Wölbungen,

und, wo immer es ging, überzog Kunstleder mit unterlegter Polsterung die übrigen Kanten.

Grundsätzlich aber entsprach das Meublement den konfektionierten Vorstellungen der Zeit. „Eigentlich“, so bedauert Ernst Ortlieb, „eigentlich sollte der CD ja gebogene und geschwungene Möbel bekommen, so wie später der teilintegrierte Dethleffs-Bus, für den wir viel vom CD übernommen haben. Aber damals konnte unser Lieferant noch nicht tiefziehen. Also paßten Außen-design und Innenarchitektur nicht zusammen.“ Immerhin aber sorgten echte Furniere für die behäbige Eiche-Seligkeit, „nicht so ein Papierzeug wie heute“ (Ortlieb).

Damit der neue Außen-Look und das brave Interieur nicht völlig beziehungslos aufeinandertrafen, mußte ein die Kontraste wenigstens teilweise versöhnendes Bindeglied her. Dazu erkoren Designer und Techniker die Badeabteilung. Das Rot, mit dem sie schon Aufstiegsleiter, Dachreling und Kühlergrilleinfassung zu Blickfängern koloriert hatten, fand sich an Wasserhahn, Tapete und Duschvorhang wieder.

Dennoch blieb das Gesamtbild unentschieden. Die Käufer des CD indes störte der starke Bruch nicht. Bis zum Fertigungsende verließen 200 Exemplare die Werkhallen von Isny. In absoluten Zahlen nicht eben viel, aber der CD erlebte ja auch nur eine kurze Karriere. Schon vier Jahre nach dem Start im Jahr 1985 kam das Aus. Und das nicht etwa, weil der eigenwillige Teilintegrierte dem deutschen Publikum zu verwegen war. Die Produktionsweise stand einem längeren Leben im Weg: Weil der Schweizer Fabrikant der GfK-Teile seine ursprüngliche Zusage, das Polyester-Material gleich in weiß und grau eingefärbt zu liefern, nicht einhalten konnte, mußte Dethleffs selbst lackieren. Das allein sprengte schon die Kalkulation.

Aber auch das Handling der sperrigen Formteile ließ sich kaum in den üblichen Betrieb eines Reisemobil- und Caravan-Herstellers integrieren. „Wir mußten Hilfsschablonen als Stützkorsett fertigen, um den Aufbau überhaupt montieren zu kön-

nen“, erinnert sich Ortlieb. Den kommerziellen Drahtseilakt illustriert auch die Preisgestaltung: Der letzte CD-Preis lag 6.000 Mark über dem des Debüt-Modells.

Dennoch blieb der Ur-CD nicht nur singulärer Ideenträger: Dem ersten Grundriß mit zwei Längssitzbänken folgte zwei Jahre später eine Variante mit zwei Dinetten und dem Einstieg vorn – „die verkaufte sich viel besser.“ Und selbst das äußere Erscheinungsbild machte eine Entwicklung durch. Ursprünglich von den Designern in Weiß und Grau konzipiert, wechselte Dethleffs zu einer weißbraunen Lackierung, um den CD schließlich gegen eine Zusatzzahlung von damals 2.200 Mark in metallisch schimmerndem Silber anzubieten – im Verein mit den grauen Kontrastflächen wohl die gelungenste Kolorierung.

Info-Board im Fahrerhaus: Rundinstrumente standen für den angestrebten Pkw-Charakter, das Yacht-Styling in schimmerndem Messing sollte Eleganz dokumentieren.



Für den Techniker Ernst Ortlieb allerdings spielt die Farbgebung bis heute kaum eine Rolle. Für ihn zählen die fortschrittliche Konstruktionsweise und die Form des CD. „Wenn ich heute auf der Autobahn mal einen überhole, geht mir einfach das Herz auf“, bekennt er. Und fügt leise hinzu: „Vielleicht bekommen wir ja noch einmal etwas ähnlich Wegweisendes hin.“ Axel H. Lockau



Sicherheit als Stilmittel: Nach unten sich verjüngende Hängeschränke und mit Kunstleder überzogene gepolsterte Kanten (Bild rechts) dokumentieren, daß Dethleffs schon vor fast einem Dutzend Jahren an Insassenschutz dachte.



Vertrautes für Kontinuität: Im Bad nahm der Hersteller die roten Elemente der Außenoptik wieder auf, ansonsten aber blieb die Möblierung bieder.

die Dethleffs-Mannschaft an Decke und Wände kleben lassen, weil damals der 72 PS starke Ducato-Diesel – von Turbo-Aufladung war noch nicht die Rede – so lärmte wie ein Formel-1-Aggregat. Ein wenig der tobenden Gewalten sollte der textile Belag dämpfen helfen.

Noch bedrohlicher aber für die zukünftigen Chancen des CD: Ortlieb stellte auf der Testfahrt fest, daß die Hinterachse noch nicht korrekt ausgelegt war: „Besonders in Spurrillen machte das Heck, was es wollte.“ Und das, wo Dethleffs den CD mit dem Slogan „Die Formel 1 unter den Freizeitfahrzeugen“ anbieten wollte.

GESUNDBRUNNEN

Verschneite Wälder, Sonne, eine frisch angelegte Loipe – Skilanglauf findet immer mehr begeisterte Anhänger.



Wie der alpine Skilanglauf, den REISEMOBIL INTERNATIONAL in der letzten Ausgabe vorgestellt hat, so ist auch der Skilanglauf längst seinen Ursprüngen entwachsen.

Heutzutage schwören auch die Skilangläufer, gleichgültig ob Loipenfans oder Skiwanderer, auf High-Tech. Ski aus verschiedenen Kunststoff-Schichten laminiert und Skistöcke aus Carbonfasern sind heute auf den Loipen genauso selbstverständlich wie Kleidung aus Gore-Tex oder Polartec 200, sogenannten synthetischen Funktionsfasern.

Selbst Maschinen sind heute im Einsatz, um den Skilangläufern ihr Revier zu präparieren. Wenn allmorgendlich

Pistenbullis bucklige Hänge zu glattgewalzten Autobahnen für die Alpinläufer planieren, spuren gleichzeitig Loipenmaschinen die schmalen Langlaufspuren, die sich im Tal oder auf den Bergen durch Wälder und über verschneite Wiesen ziehen.

Skilanglauf ist im Grunde eine absolut natürliche Sportart. In seiner einfachsten Form ist er nichts anderes als etwas erschwertes Gehen auf untergeschlachten Brettern. Das bedeutet: Der Skilangläufer braucht keine große Vorbereitung, um auf den Langlaufski erste Erfahrungen zu sammeln und Spaß im Schnee zu haben.

Wieviel Vergnügen der Anfänger hat und wie schnell er Erfolgserlebnisse verbuchen kann, das ist ganz entscheidend von vernünftig ausgewähltem Material anhängig. Beim Kauf der Langlaufausrüstung, die sich hauptsächlich nach dem Können richtet, sollte sich der Anfänger in einem guten Fachgeschäft beraten lassen und seine eigenen Fertigkeiten kritisch beurteilen. Stuft er sich dabei nämlich höher und sportlicher ein, als er tatsächlich ist, wird er mit Sicherheit an dem für diese

Könnenstufe eingekauften, teuren Material mit den extrem schmalen Rennski wenig Freude haben.

Wichtig ist zudem, einigermaßen sicher zu wissen, ob man sich eher in der Loipe tumeln wird, oder vorwiegend im freien Gelände unterwegs sein will. Denn auch danach richten sich der Aufbau und die Größenverhältnisse der Langlaufski und die Form und die Schafthöhe der Skischuhe.

Einstufung nach Könnensstufen

Viele Anfänger schrecken schon beim Anblick der langen und schmalen Langlaufski zurück, auf denen zudem die Skischuhe mit einer ziemlich wackeligen Bindung befestigt sind. Aber gerade in diesen beiden Punkten hat sich in den letzten Jahren sehr viel geändert. Zum einen führen die modernen Langlaufbindungen den Schuh nicht nur im Kopfstück, sondern bieten im gesamten Sohlenbereich Führungen an, in die sich die Schuhsohle beim Abrollen hineinsenken und damit stabilisieren kann. Zum anderen er-

obert gerade die Kurzskiwelle, die aus den USA nach Europa geschwappt ist, die Loipen hierzulande. Diese kurzen Ski weisen wegen ihres geänderten Aufbaus die gleiche Spannung auf wie wesentlich längere, konventionelle Modelle.

Der Vorteil der Kurzski liegt zum einen darin, daß sie aufgrund ihrer geringeren Länge beim Gleiten, Aufsteigen und Abfahren leichter zu beherrschen sind und daß man nach einem Sturz wesentlich leichter aufstehen kann. Zudem bieten sie eine erhöhte Standsicherheit, haben ein geringeres Gewicht und lassen sich leichter transportieren, weil sie weniger Stauraumlänge beanspruchen.

Hat der Langlauf-Anfänger die ersten Gehversuche und Gewöhnungsübungen erfolgreich bestanden, kann er sich den sportlicheren Bewegungsabläufen des Skilanglaufs zuwenden. Von alters her ist das die Technik des Diagonal- ▶



Spuren im Schnee: Skiwandern ist eine ideale Möglichkeit, innere Ruhe zu gewinnen.

HOBBY
SKI-
LANGLAUF

GESUNDBRUNNEN

schrittes. Das heißt, des wechselseitigen Nachvorneschiebens eines Skis – auch Einbeingleiten genannt –, während der andere Ski nach hinten oben zum Schwungholen für den nächsten Schritt angehoben wird. Unterstützt wird diese Bewegung durch Einsetzen und kräftiges

Abdrücken des Skistockes auf der anderen Seite des Körpers. Schiebt der Läufer also das rechte Bein nach vorn, unterstützt der linke Stock die Vorwärtsbewegung.

Wird das Tempo schneller oder geht es leicht bergab, ist der Diagonalschritt zu langsam. Der Skilangläufer geht dann in den Doppelstockschub über. Dabei läßt er beide Ski nebeneinander hergleiten und stößt sich mit beiden Stöcken gleichzeitig am Boden ab.

In der Endphase des Doppelstockschubs beugt der Langläufer den Oberkörper weit nach vorn, um über eine möglichst lange Strecke Druck auf die Stöcke zu bringen. Dann schwingt er beide Arme gleichzeitig wieder nach vorn, setzt die Stöcke vor dem Körper in den Schnee und drückt sich erneut mit kräftigem Schwung nach vorn ab.

Noch dynamischer zeigt sich der Doppelstockschub mit Zwischenschritt. Allerdings erfordert er auch eine



wärmende Mütze

Brille als Augenschutz

griffverstärkte Handschuhe

einteiliger Rennanzug

Alu- oder Carbonstöcke

Kunststoff-Langlaufski

halbhohe Skischuhe

gehörige Portion Gleichgewichtsgefühl und Kraft. Er gehört also eindeutig zum Stilrepertoire für Fortgeschrittene. Im Prinzip macht man bei ihm nichts anderes, als während der

Gleitphase mit Doppelstockschub ab und zu mit einem Bein kräftig nach hinten auszuholen und es dann im Gleichtakt mit dem Stockeinsetz zur Verstärkung des Vortriebs kräftig nach vorn zu schwingen.

Bergauf im Treppenschritt

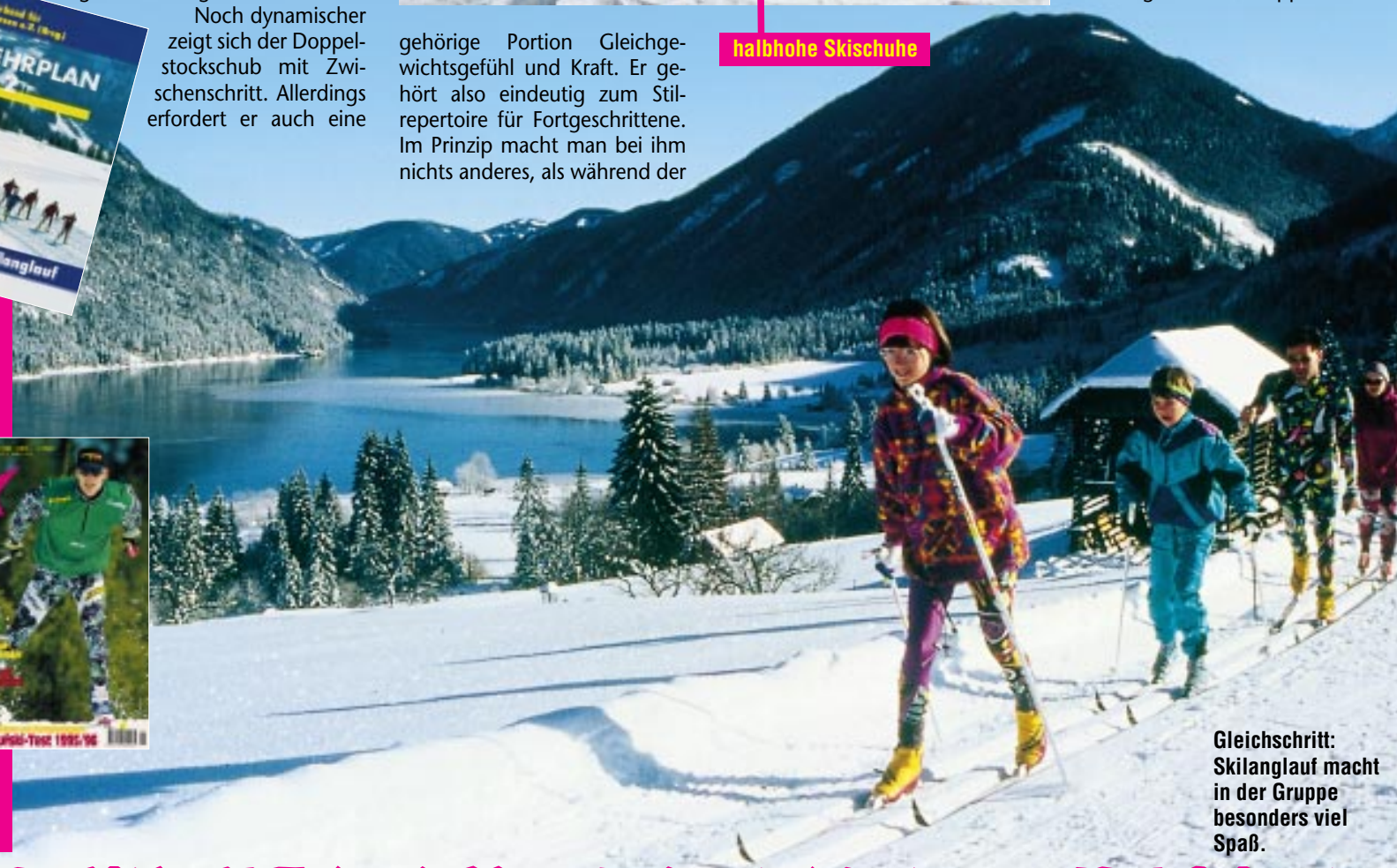
So flott diese Gleitschritte einen voranbringen – sie sind in dem Moment hilflos, in dem es bergauf geht. Denn an Steigungen wird der Skilangläufer wieder zum Fußgänger. Allerdings mit dem Nachteil, daß er sich dabei mit den langen Latzen an den Füßen wesentlich schwerer tut. Gleichgültig, ob er sich im schnelleren Grätenschritt den Hang hinaufmüht, der seinen Namen von dem Muster hat, das man in den Schnee grätscht. Oder ob man im sogenannten Treppenschritt

quer zum Hang einen Fuß nach dem anderen hochzieht.

Weniger schweißtreibend geht es bergab. Aber gerade vor den Abfahrten haben viele Anfänger Angst, weil sie sich vor den festgelegten Spuren fürchten, aus denen es scheinbar kein Entkommen gibt. ▶

Lesestoff

Skilehrbücher ersetzen zwar keinen Skikurs. Aber sie helfen, theoretische Grundlagen zu vertiefen, den Laufstil zu verbessern und liefern Anregungen für weitergehende Fahrübungen. Standardwerk für den Skilanglauf ist der „Ski-Lehrplan 2 – Skilanglauf“, den der Münchner BLV-Verlag zum Preis von knapp 50 Mark anbietet. Das 148 Seiten starke Lehr- und Übungsbuch wendet sich an Skilehrer und Skischüler gleichermaßen. Es zeigt alle heute gebräuchlichen Stilarten des Skilanglaufs, führt in den Telemark-Skilanglauf ein, behandelt den Skilanglauf als therapeutisches Mittel gegen diverse Krankheiten und gibt letztlich Tipps für Ergänzungs- und Ausgleichs-Sportarten, mit denen man sich während des Sommers fithalten kann. Der Brinkmann-Verlag, Marienheide, gibt das einzige Magazin heraus, das Skilanglauf im Titel führt. Es heißt „Skilanglauf, Triathlon, Marathon“, erscheint sieben Mal pro Jahr und kostet fünf Mark als Einzelheft sowie 32 Mark im Abonnement. Außer umfangreichen Tests und Materialtips gefällt die engagiert gemachte Ausdauer-Sportarten-Zeitschrift durch ihre Nähe zum Leistungssport und dessen Aktiven.



Gleichschritt: Skilanglauf macht in der Gruppe besonders viel Spaß.

Verhaltensregeln für Skiwanderer außerhalb von Loipen

Skiwandern ist nicht grundsätzlich an Loipen und Wege gebunden. Aber der in die freie Natur drängende Skilangläufer sollte besondere Rücksicht auf die ihn umgebende Pflanzen- und Tierwelt nehmen. Wer abseits von Loipen und Wegen Skiwandern will, sollte sich an die folgenden Empfehlungen halten:

- 1 Sich vergewissern über die Begehrbarkeit des Geländes in bezug auf Schnee-Verhältnisse, Geländebeschaffenheit (Profil, Vegetation), Wasserläufe, Gräben, Natur- und Wildschutzgebiete.
- 2 In dichten Wäldern nur auf Wegen laufen.
- 3 Wildschutzgebiete nicht betreten. Futterstellen umgehen, sofern sie nicht für die Öffentlichkeit vorgesehen sind.
- 4 Keine Äste abbrechen. Kein Feuer machen. Nach einer Pause keine Abfälle liegen lassen.
- 5 Nicht mit Hunden wandern, vor allem nicht in Wäldern. Schreien und lautes Rufen vermeiden.
- 6 Nasse Stellen im Schnee umgehen, damit die Laufflächen nicht vereisen. Eisflächen nur dann betreten, wenn man absolut sicher ist, daß das Eis trägt.
- 7 Bei unübersichtlichen Abfahrten auf schmalen oder vereisten Wegen kein Risiko eingehen. Lieber die Ski abschnallen und hinuntertragen.

HOBBY
SKI-
LANGLAUF

GESUNDBRUNNEN

Viele schnallen deshalb bergab ihre Ski ab und laufen lieber neben der Loipe ins Tal. Dort angekommen, clippen sie die Ski wieder unter die Schuhe und weiter geht's.

Erfahrene Langläufer fahren entweder in der Loipenspur bergab, was trotz allen Könnens durchaus auch mal zum – in der Regel – unkomplizierten Sturz führen kann. Oder sie fahren aus der Loipe heraus und rutschen den Buckel in der gleichen Technik wie die Alpinfahrer bergab. Schließlich kann man auch mit Langlaufski Stemmbögen, Pflugbögen und Schwüngen fahren.

Seit Mitte der achtziger Jahre ist zu diesen konventionellen Techniken das Skating hinzugekommen, das den Skilanglauf regelrecht revolutioniert hat. Es ist, wie der Name schon sagt, von seinem Bewegungsablauf dem Eislaufen verwandt. Im Gegensatz zu diesem benutzt man jedoch beim Ski-Skaten die Stöcke als zusätzliches Hilfsmittel.

Vom konventionellen Langlauf unterscheidet es sich zudem durch die Verwendung spezieller, kürzerer Ski und im Schaft-

bereich kräftigerer Skischuhe. Es verlangt keine gespurte Loipe, sondern eine breitere Spur.

Schlittschuhschritt für Sportliche

Das Skaten, das heißt das wechselseitige, schräg nach vorn schiebende Gleiten der Ski, verlangt nicht nur eine besonders gute Kondition. Es belastet zudem die Knie- und Fußgelenke stärker als die konventionelle Technik und ist deshalb nur etwas für sehr sportliche Langläufer. Die kommen allerdings, unterstützt durch kräftige Armarbeit, besonders in Aufstiegen erheblich schneller voran als Läufer mit konventionellem Laufstil.

Das Gegenteil zur Loipenrasserei ist das entspannende, wengleich körperlich ebenfalls anstrengende Skiwandern. Es

verbindet die Freude an der Bewegung in frischer Luft und die Suche nach Ruhe und möglichst wenig berührter Natur zu einer idealen Verbindung. Durch die gleichmäßigen, den gesamten Körper beanspruchenden Bewegungen und die relativ freie Auswahl des Streckenprofils ist das Skiwandern nicht nur für ältere, weniger am Leistungssport orientierte Langläufer ideal. Es ist außerdem eine anerkannte Therapie gegen eine ganze Reihe von Zivilisationskrankheiten.

Freilich braucht der Läufer zum freien Skiwandern eine etwas andere Ausrüstung als zum Spurten in der Loipe. So sind die Wanderski breiter, einige Modelle haben sogar zusätzliche

Stahlkanten. Die Skischuhe besitzen höhere Schäfte und sind etwas bequemer geschnitten.

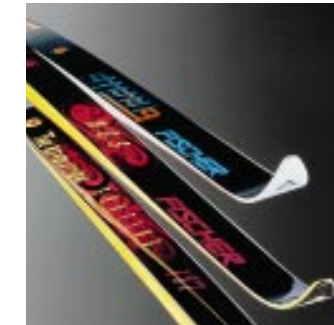
Die Kleidung für den Skilanglauf sollte sich an dem Zwiebschalen-Prinzip orientieren. Das heißt, sie soll aus mehreren dünnen Kleidungsstücken bestehen, die man übereinanderzieht und bei stärkerer Erwärmung einzeln ausziehen und im mitgeführten Rucksack verstauen kann.

Ganz gleich, ob man sich für das Skiwandern oder das Loipenfahren entscheidet: Der Skilangläufer betreibt in jedem Falle eine der gesündesten Sportarten, die es gibt. Der Skilanglauf kräftigt nicht nur das Herz- und Kreislaufsystem und stärkt die Abwehrkräfte des Körpers. Er trainiert zusätzlich nahezu alle Muskelgruppen. Angefangen von den Beinen über Rücken- und Bauchmuskulatur bis zu den Armen und dem Schultergürtel. Ein echter Gesundheitsbrunnen. *Frank Böttger*

Regeln für Langläufer

entwickelt von der Fédération International de Ski (FIS)

- 1 Rücksichtnahme auf die anderen:** Jeder Langläufer muß sich so verhalten, daß er keinen anderen gefährdet oder schädigt.
- 2 Signalisation der Laufrichtung:** Markierungen und Signale (Hinweisschilder) sind zu beachten. In Loipen ist in der angegebenen Richtung zu laufen.
- 3 Wahl der Spur:** Auf Doppel- und Mehrfachspuren muß in der rechten Spur gelaufen werden. Langläufer in Gruppen müssen in der rechten Spur hintereinander laufen.
- 4 Überholen:** Überholt werden darf rechts oder links in einer freien Spur oder außerhalb der Spuren. Der vordere Läufer braucht die Spur nicht freizugeben.
- 5 Stockführung:** Beim Überholen, Überholtwerden und bei Begegnungen sind die Stöcke eng am Körper zu führen.
- 6 Anpassung der Geschwindigkeit an die Verhältnisse:** Jeder Langläufer muß – vor allem auf Gefällstrecken – Geschwindigkeit und Verhalten seinem Können, den Geländebedingungen, der Verkehrsdichte und der Sichtweite anpassen. Er muß einen genügenden Sicherheitsabstand zum vorderen Läufer einhalten. Notfalls muß er sich fallenlassen, um einen Zusammenstoß zu vermeiden.
- 7 Freihalten der Loipe:** Wer stehenbleibt, tritt aus der Spur. Ein gestürzter Langläufer hat die Spur möglichst rasch freizumachen.
- 8 Hilfeleistung:** Bei Unfällen ist jeder zur Hilfeleistung verpflichtet.
- 9 Ausweispflicht:** Jeder, ob Zeuge oder Beteiligter, ob verantwortlich oder nicht, muß im Falle eines Unfalls seine Personalien angeben.



In der Kürze: Der Trend zum kurzen Langlaufski kommt aus den USA. Aber bereits nach einem Jahr schwappt die Idee auch nach Europa über. Vor allem, weil es der Firma Fischer gelungen ist, ihren „Revolution“ genannten Kurzski Spannungen zu geben, die in puncto Lauf- und Gleiteigenschaften mit den Großen mithalten können. Fischer liefert die Platzsparer, die gleichermaßen unter sportlichen wie weniger routinierten Langläufern beliebt sind, in Längen von 147 bis 177 Zentimetern für unterschiedliche Anforderungen zu Preisen zwischen 220 und 500 Mark.



Wichtelmann: Außer seinem Komplettangebot an Ski, Schuhen und Stöcken für Langläufer aller Könnensstufen und Leistungskategorien bietet der französische Rossignol-Konzern vor allem funktionelle und farbenfrohe Skiausrüstungen für die Kleinsten unter den Skilangläufern an.

TRENDSHOP

Zubehör-News

Fußwärmer: Mit dem Modell 7.1 hat Salomon einen neuen Skilanglauf-Schuh für erfahrene und anspruchsvolle Langläufer geschaffen. Der 7.1 hat einen flexiblen Schaftabschluss, eine interne Paß-



formregulierung, Diagonal-Reißverschluß, die Zweikomponenten-Sohle SNS Profil Sport und kostet knapp 200 Mark.

Zwiebschale: Mäser liefert Funktionswäsche in zwei Ausführungen. Die Supertrans-Integral-Wäsche ist aus einem Zweischichtmaterial gefertigt. Innen liegt eine Polycolon-Schicht, die den Schweiß in die stark saugfähige Außenschicht aus Baumwolle/Lenzing-Modal weiterleitet, damit der Körper warm und trocken bleibt. Beschleunigt wird dieser Prozeß, wenn zusätzlich ein Jetpulli oder Polohemd aus reiner Baumwolle getragen wird.

Harte Bandage: Der Skistockspezialist Leki kommt in diesem Jahr mit einem Power Strap genannten, neuen Schlaufensystem zur Fixierung der Hände an den Langlaufstöcken. Die Power Strap werden mit



Klettverschluß ganz eng über den Handgelenken des Läufers geschlossen, wobei deren breite Auflagefläche für besseren Kraftschluß zwischen Hand und Stock sorgt. Je nach Material – Carbonfaser oder Alu – kosten die Leki-Stöcke zwischen 90 und 400 Mark.

Fingerzeig: Schicke Handschuhe für Langläufer baut Roeckl. Sie sind innen aus dem strapazierfähigen, klimatisierenden, atmungsaktiven und waschbaren Roeckl-Faservlies ROECK-tex gefertigt. Obendrüber haben sie eine Haut aus kaschiertem Lycra. Das linke Modell kostet 65, das rechte Modell mit gesticktem Racing-Label knapp 60 Mark.



Klimakammer: Schicke Fleece-Pullover und Wendejacken für den Skilanglauf oder die Erholungsphase danach gibt es von Schöffel. Sie sind aus Malden Polartec 200



gefertigt, in vielen Farben erhältlich, vielseitig einsetzbar und sehr funktionell geschnitten. Einige Modelle gibt es zusätzlich mit Windstoppnern aus Gore-Tex.

HOBBY SKI-LANGLAUF

Spielerisch: Sind die Anforderungen nicht zu hart, macht Skilanglauf auch Kindern Spaß.



CLUBS



RMC
Braunschweig

Löwenstark

Der RMC Braunschweig feierte in der Stadt Heinrichs des Löwen die frisch eingeweihten Stellplätze.

Die Reisemobilisten zu umwerben gehört heutzutage selbstverständlich zum modernen Stadtmarketing“, erklärt Herbert Tesch, 67, Rats Herr der Stadt Braunschweig, feierlich. „Wer diesen Freizeitbereich nicht ernst nimmt, ist selber schuld.“ Lauter Beifall bestätigt ihn.

Fast 200 aktive Reisemobilisten haben sich anlässlich eines Clubtreffens der Löwen in Braunschweig versammelt, um auf dem Parkplatz am Europaplatz die in unmittelbarer Citynähe frisch eingeweihten Stellplätze zu feiern. Michael Frank, 42, Mitglied des RMC Braunschweig, ist aktiv an der Reisemobil-Bucht beteiligt: „Fast zwei Jahre Arbeit haben wir benötigt, um die Stadt Braunschweig davon zu überzeugen, daß es sich lohnt, Stellplätze für Reisemobile einzurichten.“

Ein wichtiger Schritt in dieser Argumentation: Jeder Teilnehmer hatte beim letzten Treffen im Jahr zuvor Belege seiner gesamten Ausgaben gesammelt. So konnte der Club der Stadt beweisen, daß jeder reisemobile Gast im Durchschnitt 300 Mark in den Kassen der Geschäfte hatte klingeln lassen. Rats Herr Tesch bekräftigt angesichts solcher Zahlen schmunzelnd: „Es sollten noch viel mehr Reisemobilisten zu uns kommen“.

Nun endlich kommt der spannende Augenblick: Eins, zwei, drei – und schwups – das weiße Tuch wird unter lautem Beifall und Bravo-Rufen dem neuen Stellplatz-Schild am Rande von Braunschweigs City vom Kopf gezogen. Zum Vorschein kommen Informationen zu öffentlichen Verkehrsmitteln, Öffnungszeiten der Touristik-Infor-

mation sowie Hinweise auf die drei Entsorgungsstationen in der Stadt.

Zwar wurden die Stellplätze bisher von Autos genutzt und sind deshalb noch ein wenig zu kurz für Reisemobile, die länger sind als 5,50 Meter. Auch ihre Anzahl ist mit sechs

bis acht – je nach Größe der Reisemobile – noch etwas bescheiden. „Aber das ist schließlich erst ein Anfang“, versichert Klaus Bock, 42, Vorsitzender des RMC Braunschweig und Hauptorganisator des Treffens. „Wir verhandeln weiterhin mit der Stadt, schließlich brauchen

wir für den reisemobilen Besucher der Stadt noch weitaus mehr Stellplätze einschließlich Ver- und Entsorgungsstation.“

Die Stellplätze sind der erste große Erfolg des 1992 gegründeten Clubs, dem bereits 60 Fahrzeuge angehören. Von den Mitgliedern zählen 25 zum



harten Kern. „Wir sind natürlich offen für weitere Reisemobilisten“, bekräftigt Margot Bock, 39. „Jeder, der will, kann gerne an einem unserer Clubabende bei uns reinschnuppern.“

Bei dem Treffen stehen auf dem weitläufigen Parkplatz, den eine große Bank dem Club für seine drei tollen Tage kostenlos zur Verfügung gestellt hat, 82 Fahrzeuge. Mit dabei sind auch Gäste von benachbarten Clubs, wie dem I. A.

RMC Schleswig-Holstein aus dem hohen Norden.

Eines der Nordlichter, Jürgen Maß, 38, schwärmt: „Ich freue mich bei jedem Treffen auf die angenehme Atmosphäre.“ Er genießt die Fachsimpelei mit anderen Reisemobilisten. „Außerdem ist Braunschweig eine wirklich schöne Stadt.“

Klar, daß die mobilen Gäste gleich am Samstagmorgen bei der eigens vom Club organisierten Stadtführung durch

Infostand: Per Megaphon wurden die Gäste über das Programm informiert.

die Straßen laufen. Nachdem die Stellplätze eingeweiht sind, schlendern sie gemeinsam durch die Gassen und über den großen Weihnachtsmarkt im historischen Stadtzentrum.

Wer auf dem mittlerweile dämmrigen Platz kalte Füße bekommt, wärmt sich beim Klönschnack an einer Tasse Glühwein. Die Club-Frauen haben weise vorausschauend so viele leckere Plätzchen gebacken, daß die Dosen auch am Abend noch gefüllt sind.

„Überhaupt ist dieses Treffen vorbildlich organisiert“, findet Rita Wunder, 43, vom I. A. RMC Schleswig-Holstein. „Zwar gibt es keine Entsorgungsmöglichkeiten auf diesem Platz, aber es entspricht unserem Ehrenkodex, die Stellfläche genauso sauber zu verlassen, wie wir sie vorgefunden haben.“

Währenddessen hat sich ein lebhaft diskutierender ▶



Endlich: Auf dem Parkplatz am Europaplatz enthüllte der RMC Braunschweig mit Rats Herr Tesch (rechts) das Stellplatz-Schild.



Treffen in Braunschweig: Auch benachbarte Clubs folgten der Einladung des RMC. Löwenstark.

Was organisiert der RMC Braunschweig?

Der RMC Braunschweig freut sich über neue Mitglieder. Regelmäßig treffen sich die aktiven Reisemobilisten **jeden ersten Mittwoch im Monat ab 20.00 Uhr** in der **Gaststätte Kulturring**, Bolkenhainstr. 1, Braunschweig-Melverode. Der Club führt in jedem Monat eine gemeinsame Fahrt zu jeweils wechselnden Zielen durch.

Für dieses Jahr sind folgende Termine geplant:

17. Februar: Club-Faschingsfeier,

1. bis 3. März: Boßeltour in Weener,

5. bis 8. April: Osterrallye in Antwerpen,

30. April: Tanz in den Mai,

16. bis 19. Mai: Fahrt durchs Warsteiner Land mit Brauerei-Besichtigung,

30. August bis 1. September: Planwagenfahrt durch die Lüneburger Heide.

Weitere Aktivitäten veröffentlicht der Club regelmäßig in der zweimonatlich erscheinenden Club-Broschüre.

Infos zum Vereinsleben geben **Margot und Klaus Bock**, Griepenkerlstraße 1, 38104 Braunschweig. Tel. und Fax: 0531/74443.



TREFFS UND TERMINE

27. bis 29. Januar

- Jahreshauptversammlung der RMF Rhein-Sieg in Tanneck, Infos bei Margret Brenner-Schmidt, Tel.: 02745/778.

Gemütliche Runden

Winterzeit – Ruhezeit. Auch für Reisemobilisten? Nicht für alle: Die Mitglieder der verschiedensten Clubs treffen sich regelmäßig zum Stammtisch. Dort dreht sich alles um den Spaß am rollenden Zuhause. Wie rette ich mein Mobil heil über die kalte Jahreszeit? Welche Tricks machen mir den Einbau von diesem und jenem Zubehör leichter? Wohin geht die erste Tour in der kommenden Saison? Sie wollen mitreden oder Kontakte zu Reisemobilclubs in der Nähe knüpfen? Hier ist eine kleine Liste von Stammtischen.

Jeden ersten Dienstag im Monat, 20.00 Uhr

- Stammtisch für Reisemobilisten im westfälischen Rheine in der Gaststätte Borchert, Infos bei Joseph Winter, Tel.: 05971/85050.

Jeden ersten Dienstag im Monat

- Stammtisch der Strassenfuchse Bayern in der Gaststätte „Herterich-Stuben“, München, Infos bei Hans Schröder, Tel.: 08105/9618, und Jiri Kraus, Tel.: 089/4480892.

Jeden zweiten Dienstag im Monat

- Stammtisch des RMC Bünde im Lokal „Zur Klinke“, Bünde, Infos bei Dieter Restemeier, Tel.: 05223/60025.

Jeden ersten Mittwoch im Monat

- Stammtisch des RMC Braunschweig im Kulturring Melverode, Bolkenhainstraße 1, Braunschweig-Melverode, Infos bei Klaus Bock, Tel.: und Fax: 0531/74443.

Jeden dritten Mittwoch im Monat

- Stammtisch der Strassenfuchse Nord-Hessen in der „Neuen Mühle“, Kassel, Infos bei Kurt Schirakowski, Tel.: 0561/884432.

Jeden ersten Freitag im Monat

- Stammtisch des RMC Weser-Ems in der Gaststätte „Am Markt“ in Edewecht, Infos bei Wilhelm Holub, Tel.: 04421/12829.

Jeden ersten Freitag im Monat

- Stammtisch des RMC Mittelbaden in Ottenheim oder Hügelsheim, Infos bei Martin Lenz, Tel.: 07245/4085.

Jeden zweiten Freitag im Monat

- Treffen des WMC Elbe-Weser in Großenhain bei Bederkesa, Infos bei Georg Thiel, Tel.: und Fax: 04171/63524.

Jeden dritten Freitag im Monat

- Stammtisch des RMC Ratingen-Rhein-Ruhr in Duisburg-Wedau mit anschließender Wochenendausfahrt, derzeit keine Aufnahme möglich, Infos bei Günter Diehl, Tel.: und Fax: 02102/473359.

Jeden dritten Freitag im Monat

- Stammtisch der Wohnmobilfreunde Schweinfurt im Vereinsheim des VfL Niederwerrn, Infos bei Gerhard Reisch, Tel.: 09723/2048, Fax: 5214.

Jeden zweiten Samstag eines ungeraden Monats

- Klönabend des I. A. RMC Schleswig-Holstein im Vereinsheim, dem Schießsportzentrum Kellinghusen, Infos bei Gerd Sorgenfrei, Tel.: 040/42122353, Fax: 493768.

Jedes dritte Wochenende eines ungeraden Monats

- Klönabend des RMC Schleswig-Holstein im Hotel „Elbblick“, Infos bei Peter Kluge, Tel.: 040/7224629.

Pulk um Torsten Müller, 31, gebildet, einem der vielen unermüdeten Helfer des Clubs. „Es vergeht kein Wochenende, an dem ich nicht an meinem Wagen bastle. Deshalb habe ich bei allen Ausfahrten den Werkzeugkoffer dabei.“

Die Teilnehmer geben sich gegenseitig kostbare handwerkliche Tips und Tricks weiter: „Auf die Hilfe der Händler kann man sich leider nicht immer verlassen“, beklagen sie, „da müssen wir Reisemobilisten uns schon selber helfen“, sagt Müller.

Am Abend dann gibt es ein gemütliches Beisammensein im jugoslawischen Restaurant, bei dem keiner der Teilnehmer fehlt. Hermine Weber, 56, verteilt selbstgebastelte Schneemänner aus Schokolade. Zwar ist sie noch berufstätig, möchte aber im Club rechtzeitig vor Eintritt ins Rentenalter Anschluss und Kontakt finden. Als erfahrene Fernreisende ist sie mit ihrem Mann gern auch abends oder am Wochenende mit dem Wohnmobil unterwegs: „Da können wir beim geliebten Grünkohlessen wenigstens ordentlich schmausen und trin-



Kekse und Glühwein: Die Frauen des RMC Braunschweig hatten gut vorgesorgt.

CLUBS



Reisemobilisten willkommen: Dank des Einsatzes des RMC Braunschweig hat die Stadt Heinrichs des Löwen Stellplätze auf dem Parkplatz am Europaplatz eingerichtet.

ken, bis fast nix mehr geht – den Weg in die mobilen vier Wände haben wir bisher noch immer gefunden.“

Am nächsten Morgen trauen die noch schläfrigen Reisemobilisten ihren Ohren nicht: Haben sie gestern doch einen zuviel gekippt? Edi Knebel, 58, schaut verträumt aus dem Alkoven: Ein leibhaftiger Dudelsackpfeifer im rot-grün karierten Kilt weckt Punkt 9 Uhr die letzten Schläfer. Er geht durch die Reihen der mobilen Herbergen und regt nicht nur Schottlandfans zum Träumen während des Aufwachens an.

Danach verkündet Birgit Frank, 34, munter die neueste Nachricht per Megaphon: „Sogar heute, am Sonntagmorgen, ist unser fleißiger Bäcker schon mitten in der Nacht aufgestanden und hat extra für uns frische Brötchen gebacken. Alles auf zum Brötchenfassen am Club-Treff!“ Erstaunlich lautes Johlen kommt aus noch müden Kehlen.

Der Platz, gerade noch ruhig und nahezu menschenleer, füllt sich in Windeseile. Gleich wird wieder wild durcheinandergeschnackelt und gescherzt. Es ist deutlich spürbar: Diese Menschen kennen sich inzwischen gut und halten auch deftige Neckereien aus.

Inzwischen schleppen die Organisatoren mit klammen Fingern Tapeziertische und bauen einen Flohmarkt auf. Beheizbare Spiegel wechseln den Besitzer ebenso wie Reiselektüre für die nächste Urlaubsfahrt. Grund genug, gleich die gemeinsame Ausfahrt zu planen.

Während die ersten Reisemobilisten sich bei nasser Kälte schon wieder um den heißen Glühwein scharen, werden die von weit her angereisten Gäste langsam unruhig. Wie jedesmal, so fällt auch heute der Abschied von so vielen netten Menschen sichtlich schwer – wäre da nicht der Trost, daß sie sich alle bald schon wiedersehen. Sabine Scholz



Mutprobe

Da muß der Brave ganz tapfer sein. Der Luxus-integrierte von Winnebago Brave absolviert als erstes US-Mobil den Profi-Test von REISEMOBIL INTERNATIONAL. Was die Testprofis im 7,72 Meter langen Amerikaner entdecken und ob die 140.000 Mark

Kaufpreis für das 175-PS-Gefährt gut angelegt sind, steht in der Märzausgabe.

Rad-Geber

Der Winter geht – die Radwege sind wieder frei. Jetzt werden die Fahrräder entmottet oder neue gekauft. RM leistet Hilfestellung: der richtige Radtyp für Ihre Freizeit – vom Klapprad bis zum 12.000 Mark teuren Triathlon-Gerät, vom bequemen Trecking-Rad bis zum High-Tech-Sportler. Dazu: die richtigen Radträger für Ihr Mobil, und wie Sie sich vor Langfingern schützen.



Entfernungsmesser

Mit 6,70 Metern gehört der Bürstner A 646 zur längsten Baureihe des Herstellers vom Oberrhein. Für den RM-Praxistest lief der 80.000-Mark-Alkoven 6.000 Kilometer unter strapaziösen Urlaubsbedingungen. Ist der Sechschläfer ein Mobil für den harten Alltag?



Außerdem:

MOBIL REISEN, das Extramagazin in RM mit Reisereportagen, Tourentips, Campingplätzen und Stellplatz-Tips. In der März-Ausgabe lesen Sie unter anderem: Mobiltour durch Ostfriesland – das flache Land mit tiefer Seele.



REISE MOBIL

INTERNATIONAL

Die nächste Ausgabe erscheint am 16. Februar 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-Streitböcker, Fritz Sturm, Aurel Voigt

Fotos: Wolfgang Falk

Gestaltung: Gunild Carle (Ltg.), Frank Harm, Cordula Klink, Cristine Lott

Produktion: Grafik & Service GmbH, Stuttgart

Abonnementsservice: Telefon 0711/1346622

Anzeigenleitung: Hansjörg Schwab (verantw.), Sylke Wohlschiess (stv.)

Anzeigenverkauf: Oliver Berthold

Anzeigendisposition: Marion Hansen

Anzeigenverwaltung: Verlags- und Anzeigen-Service, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart, Telefon 0711/1346690, Telefax 0711/1346696. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 7. Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Stuttgart.

Reproduktion: Andreas Kuhn, Holger Koch, 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. Alle technischen Angaben ohne Gewähr.



Im CDS Verlag erscheint außerdem jeden Monat CAMPING CARS & CARAVANS