

REISE MOBIL

INTERNATIONAL

DM
5,-



Hobby Radeln

Mit dem Reisemobil ins Grüne

Profitest Winnebago Brave 25

Frühjahrs-Neuheiten

- Ahorn Camp
- Alpha
- Bürstner
- California
- Camperway
- Carthago
- Concorde
- Cristall
- Dehler
- Flair
- Intruder
- LMC
- Pilote
- Reimo
- Rimor
- RMB
- Robelmobil
- Schwabenmobil



Lesen, was beschwingt

Jubiläum: FFB zehn Jahre
unter Tabbert-Flagge

Skandal: Bürokraten
gegen Wolfegg

Messe: Frühjahrs-
Auftritt CMT

Oldie: Orion

Heißer Draht: Leser sprechen
mit Bürstners Bossen

Treffen: Bad Sachsa

Technik: TDI-Motor
und Luftfederung

Stellplatzaktion:
Österreich läßt grüßen

Clubs: Porträt & Termine



Noch geheim

Integrierter Weinsberg

Reisen, wo's
platt ist: Ostfriesland

GROSSE LESERAKTION



Reisemobil-
freundliche
Tankstellen



4 391918 905003

Nach Maß



Fast alle Reisemobilisten verbinden ihre Urlaubs- und Wochenendreisen mit einem **Hobby**. Viele haben sich ihr Reisemobil sogar nur deshalb gekauft, weil sie ihrem Hobby mit der Ungebundenheit, die ein Reisemobil – trotz aller Reglementierungen und Verbote – auch heute noch bietet, am besten fröhnen können.

Zunehmend berücksichtigen die Reisemobil-Hersteller solche Wünsche. Fanden sich Heckgaragen für den sicheren Transport von Motor- oder Fahrrädern bisher

nur in Integrierten der Oberklasse, so bieten Großserien-Hersteller jetzt solche **Außenstauräume** sogar in Einsteiger-Alkovenmobilen an.

Auch **doppelte Böden**, in denen sich sperrige Sportgeräte wie Ski oder Surfbretter samt Masten und Segeln optimal verstauen lassen, sind heute kein Privileg der Oberklasse mehr.

Außer diesem Trend zu mehr speziellem Stauraum für Sportgeräte dokumentiert das noch frische Jahr 1996 einen Hang zum **integrierten Reisemobil**. Nach Eura im letzten Jahr stellen nun auch Bürstner, Knaus und Weinsberg Integrierte vor.

Gedacht sind sie in erster Linie

für **mobile Paare** aus der Generation der sogenannten „jungen Alten“, die nach der Statistik in naher Zukunft den größten Teil der deutschen Bevölkerung stellen werden.

Wenn nicht alles täuscht, gehen die Zulassungszahlen **zu Lasten der Alkovenmobile**, die als die typischen Familien-Mobile gelten. Ausgleich für die sinkende Nachfrage nach Familien-Mobilen aufgrund bescheidener Geburtenraten könnte allenfalls die Reiselust von Gruppen oder Cliquen schaffen. Die allerdings werden sich ein Alkovenmobil wohl eher mieten als kaufen.

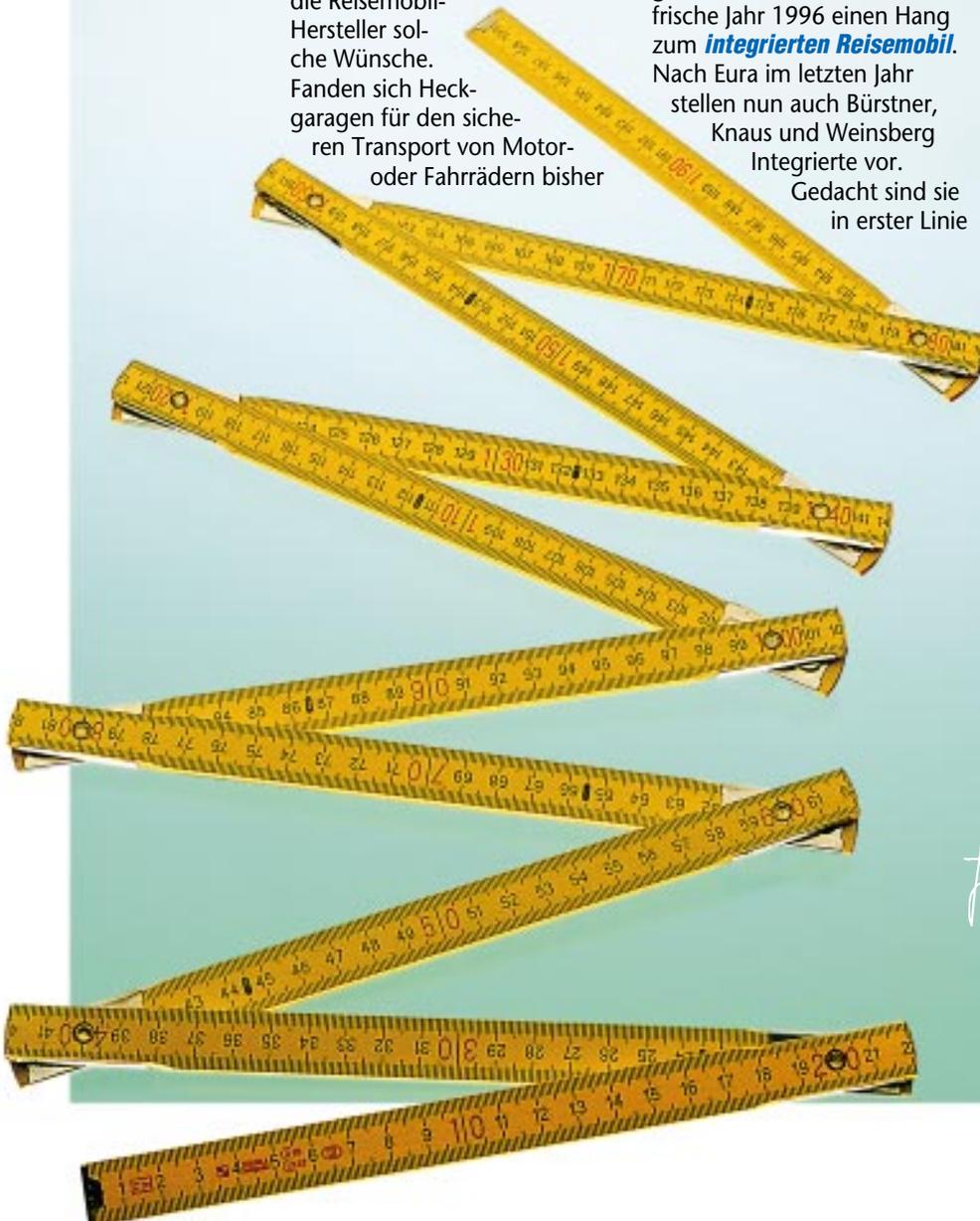
Eine Gruppe, so scheint mir, spielt bei den Reisemobil-Bauern im Moment keine Rolle: **Singles** und **junge Abenteurer**, die an das Reisemobil mit ganz anderen Vorstellungen herangehen, als die angestammte Klientel.

Vielleicht bringen die auf den Markt drängenden **Großraum-Limousinen** und **Vans** Bewegung in diese Sparte, die wie keine andere geeignet ist, dem Reisemobil neue Fans zu erschließen. Als Einstieg könnte man sich – nicht anders haben vor über dreißig Jahren die heute „jungen Alten“ begonnen – einen einfachen, modular auf einem festen Rastermuster aufgebauten **Ausbausatz** vorstellen, aus dem sich jeder das für ihn Passende herausucht. Am Anfang kauft man nur das Allernötigste. Im Laufe der Zeit wird das Mobil dann komplettiert.

Mal sehen, wer das erste maßgeschneiderte **Single-Mobil** vorstellt.

Herzlichst Ihr

Frank Böttger
Frank Böttger



Best Western: Als erstes US-Mobil stellt sich der Winnebago Brave dem RM-Profitest – ein Integrierter für 140.000 Mark. Bringen Amis außer Luxus auch europäische Qualität?
Seite 38



Wie auf Daunen: Was Luftfederungen können und wie sie den Fahrkomfort und die Fahrstabilität verbessern, schildert RM anhand von Neuentwicklungen. **Seite 198**



Straßen-Fest: 5.000 Kilometer fuhr RM-Redakteur Gamero mit dem Bürstner A 646 im Praxistest. Wie familienfest ist das 80.000-Mark-Mobil? **Seite 50**

Verschlußsache: Hersteller Weinsberg konzipiert zum ersten Mal einen eigenen Integrierter. Der RM-Report lüftet den Vorhang. **Seite 50**



Alte Liebe: RM besuchte die Nachlaß-Verwalter der Orion-Reisemobile – Menschen, die ihr Leben den knuffigen Klassikern aus den Sechzigern verschrieben haben. **Seite 204**



Das Reise-Special in REISEMOBIL INTERNATIONAL



32 Seiten auf Achse: Flaches Land mit tiefer Seele – mobile Entdeckungen in Ostfriesland; Mobil-Magazin – Tips und Tourenziele; dazu: Rolling-Home-Tours, die Leserreisen von RM. **Seite 87**

REPORT

Hinter verschlossener Tür
Wie Hersteller Weinsberg seinen ersten Integrierten konzipiert **8**

MAGAZIN

Rückblick
Seit zehn Jahren laufen FFB-Mobile unter der Regie von Tabbert vom Band – eine Bilanz **12**

Der heiße Draht
Die Firmenleitung von Bürstner stand in der Redaktion den RM-Lesern Rede und Antwort **16**

Messereport
Die Trends der Reise- und Mobil-Messe CMT in Stuttgart **20**

Vorschau
Im schwäbischen Sinsheim startet die 2. Reisemobil- und Caravanbörse **26**

Amtsschimmel
Wie das Land Baden-Württemberg klären wollte, was ein Reisemobil-Stellplatz ist **28**

Nachrichten
Fest für Reisemobil-Fahrer im Harz, einheitliche Gasvorschriften für Europa, Touren für Weltenbummler, Club-Karte für Campingplätze, Campingführer für Naturfreunde, Zulassungszahlen von Caravans und Reisemobilen, neue Entsorgungsstationen für Mobile **30**

TEST & TECHNIK

Profitest
Winnebago Brave – das erste US-Mobil stellt sich den RM-Profitestern **38**

Praxistest
Bürstner A 646-Familien-Alkoven mit zwei Sitzgruppen **50**

Neue Mobile 1996
Ausführlich vorgestellt: 18 mobile Frühjahrs-Debütanten mit Grundrissen und technischen Daten – von Bürstner bis Pilote, von Concorde bis RMB, von Dehler bis Reimo, vom Kastenwagen bis zum Luxus-Integrierten **56**

Technik-Lexikon
Wie arbeiten TDI-Motoren? **202**

MOBIL REISEN

Reise-Special in REISEMOBIL INTERNATIONAL
Ostfriesland-Frühling
Flaches Land mit tiefer Seele **88**

Mobil-Magazin
Nachrichten, Reiseziele und Tips für mobile Menschen **98**

Preisrätsel
Kniffliger Spaß mit Gewinnchance **122**

Rolling Home Tours

Reisen exklusiv für RM-Leser

Gemeinsam zum Fotografieren in die Toskana, auf Abenteuer-Tour nach Marokko, zum Wein an die Mosel, zum Baden nach Portugal. Und weitere attraktive Touren für RM-Leser **102**

PRAXIS

Bücher
Reiseliteratur fürs Handschuhfach **134**

Portrait
Reisemobil-Händler Baltrusch **146**

Neues Zubehör
Produkte und Praktisches für unterwegs **152**

Schnäppchen
Hymercamp 59, Meldungen **154**

Luftfederungs-Systeme
Wie Mobilfahrer ihr Fahrzeug durch unterschiedliche Luftfederungen optimieren können **198**

FREIZEIT

Leseraktion
Stellplätze, St. Andrä in Österreich **136**

Sammelkarten **139**

Argumentationshilfe
Die reisemobilfreundliche Tankstelle **142**

Reisemobil-Historie
Orion – die runden Langläufer **204**

Hobby
Sattelfest – Fahrräder für Mobilisten **208**

Club-Szene
Der RMC Ratingen auf Tour, Termine **214**

RUBRIKEN

Editorial
Kommt das Single-Mobil? **5**

Treffpunkt
Leserforum: Meinungen, Ideen, Tips **84**

Vorschau, Impressum **218**

REPORT



Integrierter
von Weinsberg

Fotos: Böttger, Petri



Bei Weinsberg läuft der Countdown für eine Integrierten-Baureihe. Was unterscheidet sie von den FFB-Integrierten aus dem gleichen Haus?

Jungbrunnen

Geht es nach den Reisemobil-Herstellern, wird Vollsortiment zum Zauberwort des Jahres.

Jedenfalls möchte kein Hersteller mehr Kunden an eine andere Marke verlieren, nur weil er kein Komplettangebot bieten kann. So stellt in diesem Jahr – neben Bürstner (siehe RM 01/96) und Knaus (siehe Seite 29) – auch Weinsberg integrierte Reisemobile vor.

„Einerseits wünschen sich unsere Weinsberg-Händler ein komplettes Sortiment an Reise-

mobilen – also Alkovenmodelle, Teil- und Vollintegrierte“ –, erklärt der für die Marken FFB, Weinsberg und Toskana zuständige MCM-Geschäftsführer Klaus Förtsch, 51. „Zum anderen können wir mit Tabbert- und FFB-Integrierten auf einen großen Erfahrungsschatz zurückgreifen. Warum also sollen wir die Marke Weinsberg nicht durch einen eigenen Integrierten stärken?“

Angst, in ein überfülltes Marktsegment vorzustoßen und sich um die rund 4.500

Kunden, die sich europaweit jährlich für einen Integrierten entscheiden, mit den anderen Herstellern zu balgen, haben die Mannen in Sinntal-Mottgers nicht.

Ideen fürs neue Projekt

„Es weiß zwar niemand ganz genau, wohin sich der Reisemobilmarkt in den nächsten Jahren entwickelt“, beschreibt MCM-Vertriebsleiter Ulrich Stephan, 36, die Position der Hes-

sen. „Aber wir gehen davon aus, daß im Marktsegment Integrierte die Nachfrage steigen wird.“

Also trifft sich seit etwa einem Jahr die Sinntaler Führungsriege regelmäßig, um das Projekt Weinsberg-Integrierte mit aller Entschiedenheit voranzutreiben und die fertigen Modelle auf dem diesjährigen Caravan Salon in Düsseldorf zeigen zu können.

Von Anfang an war klar, wo MCM die Weinsberg-Integrierten im Markt positionieren will.

„Das Entwicklungsteam hatte drei wesentliche Forderungen zu erfüllen, die das gemeinsam erstellte Pflichtenheft vorgibt“, erläutert Projektleiter Martin Schönhorst, 42. „Die Neuen werden ein eigenständiges äußeres und inneres Erscheinungsbild haben. Sie sollen wie die sonstigen Weinsberg-Modelle auf einem Al-Ko-Chassis rollen und im Preis deutlich unter den FFB-Integrierten liegen.“

Mit diesen Eckwerten hat MCM bereits eine Vielzahl von Details festgelegt. So folgt zum Beispiel der Vorgabe der Preiskategorie zwangsläufig, daß sich die Weinsberg-Integrierten bis auf die GfK-Frontpartie in der bewährten Gerippe-Bauweise zeigen werden. Eigenständiges Erscheinungsbild heißt außen: Grundfarbe weiß und

jugendlich frisches Streifendesign auf Glattblech-Wänden. Für den Innenausbau gilt: Möbel – wie bei den Weinsberg-Alkovenmobilen und Teilintegrierten – in Esche weiß-gekalkt mit mintfarbenen oder in Erledekor mit lila-farbenen Kantenleisten. Und die Verwendung des Al-Ko-Chassis bedeutet schließlich: geheizte Bodenwanne mit Frisch- und Abwassertank samt Pumpe und Verteilersystem unter dem Wohnaufbau sowie Heck-Stauwanne für sperriges Gepäck.

Großes Geheimnis bleiben im Moment noch die Grund-



Fotos: Werk



Gezeichnet:
endgültiger Entwurf
der Frontpartie
aus dem Speedwave-
Computer.

Burbau nahe Ulm, die ihre Erfahrungen und technischen Möglichkeiten in die Gestaltung der GfK-Front einbrachte. Die erfahrenen Designer hatten die Sinntaler mit ins Entwicklungsteam genommen, weil sie über keine eigene GfK-Produktion verfügen.

Feinschliff am Entwurf

Weil ein Integrierter von der Form seiner Frontpartie lebt, wurde auch in Sinntal-Mottgers am intensivsten an diesem Bauteil gefeilt. Allerdings waren Martin Schönhorst die ersten Skizzen so gut gelungen, daß sich die Arbeitsgruppe bereits aufgrund der daraus resultierenden beiden Alternativ-Entwürfe für eine Frontpartie entschied, die ►

risse der Weinsberg-Integrierten. „Wir werden im Rahmen der nächsten Messe in Düsseldorf einen 6,80 Meter und zwei sechs Meter lange Modelle präsentieren, deren Innenausbauten auf bewährten Grundrissen basieren“, lassen sich die MCM-Verantwortlichen entlocken.

Mit den selbst auferlegten Vorgaben machte sich das Entwicklungsteam im letzten Herbst frischen Mutes an die Detailarbeit. Kräftig unterstützt von der Firma Speedwave (REISEMOBIL INTERNATIONAL 9/95) in

REPORT



Integrierter
von Weinsberg

ter Auswölbung der Motorklappe zeigt.

Ändern mußte Schönhorst dagegen das zunächst vorn sehr tief angesetzte Dach. Es beginnt jetzt wesentlich höher über der Windschutzscheibe und schafft damit mehr Platz für ein Hubbett über den Fahrersitzen. Auch die seitlich schräg nach vorn unten laufenden Seitenscheiben des Fahrerhauses mußte Schönhorst in waagrecht verlaufende Fenster ändern. Die schrägen Fenster ließen sich in dieser Größe mit Kurbelmechanismus nicht realisieren.

Die Feinarbeit an der Front erledigte die Firma Speedwave in ständigem Kontakt mit den Entwicklern in Mottgers. Zunächst frästen die Schwaben ein 1:10-Modell, aufgrund dessen die letzten Detailänderungen vorgenommen wurden. Danach erstellte Speedwave das Urmodell in Originalgröße und Feinschliff. Von dem wurden inzwischen die sogenannten Werkzeuge als Negativform abgenommen und daraus die ersten Prototypen der Frontpartie gefertigt.

In den nächsten Tagen werden diese Frontpartien auf

dem Ducato-Fahrgestell mit dem angeflanschten Al-Ko-Chassis ausgerichtet und dann der Wohnaufbau angesetzt.

Übrigens zeigt sich der – trotz seiner Anlehnung an die

Modelliert: Am 1:1-Modell diskutieren die Weinsberg-Macher Detaillösungen der Heckpartie (oben); 1:10-Fräsmmodell der Front (unten).

Optik der derzeitigen Weinsberg-Modelle – mit einer radikal geänderten Verbindungstechnik. Dach, Seiten- und Rückwand verbindet eine weicherundete Aluminium-Leiste, in der sich längsverschiebbare Querholme als Basis von Dachträgersystemen verschrauben lassen.

Die hinteren Dachecken – die Rückwand ist übrigens ohne Knick oder Rundung ausgeführt – zieren aufgesetzte, mintfarbe-

ne Tiefziehteile. Sie folgen der frischen Weinsberg-Linie, die sich mit geclipsten, ebenfalls mintfarbenen Alu-Schürzen und hinterem Kunststoff-Stoßfänger zeigt, der gleichzeitig die Rückleuchten trägt.

So ausgestattet, sollen die neuen Weinsberg-Integrierten Kunden ansprechen, die vom Alkovenmobil oder Teilintegrierten kommen und denen die FFB-Modelle zu konservativ oder zu klassisch sind.

Liebe zum Detail

Für sie – etwa die vielzitierten jungen Alten – erweitern die Hessen ihre Modellpalette durch farbenfrohe, spritzige Integrierte zum Vollsortiment. Und folgen damit dem Zauberwort des Jahres

Frank Böttger



Ein einziger Mausklick führt Sie

zu einem

Festival der Sinne





1986: Neue Ideen braucht das Land. FFB gehört zu Tabbert, und das typische Design entsteht.



1986 und 1991: Wirb oder stirb. Mit Reisemobilen ging es der Sonne entgegen, Wohnwagen führten aber eher ein Schattendasein.

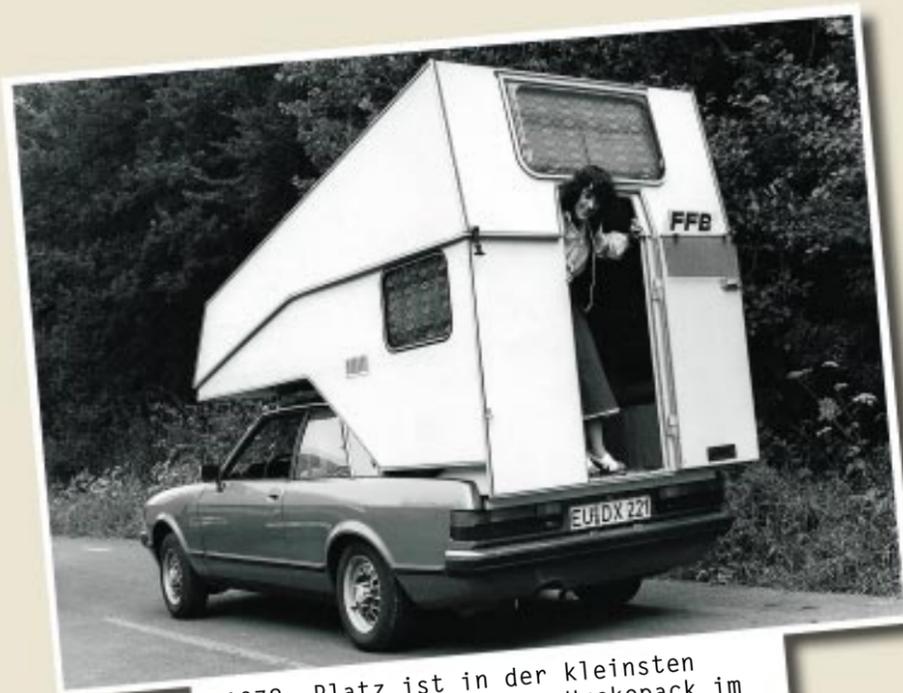
1993: Italien läßt grüßen. Nicht nur, daß der erste Toscana aus dem Land der blühenden Zitronen stammt, in Deutschland bietet er den italienischen Importen auch noch Paroli.

Seit zehn Jahren fertigt Reisemobilhersteller FFB unter dem Dach des Wohnwagenproduzenten Tabbert. Eine erfolgreiche Allianz.

Positive Bilanz



1993: Dreifach hält besser. Der Crashtest jedenfalls erhebt Dreipunktgurte zum Standard.



1978: Platz ist in der kleinsten Hütte. Und wenn es per Huckepack im Kofferraum der Familienkutsche ist.



1993: Alle mal lachen. Zum FFB-Treff in der Toskana treten Mensch und Maschine in Reih' und Glied an.

Jubiläum bei FFB

1986: Am 28. Februar übernimmt Tabbert die Marke FFB. Das Kürzel steht bisher für Freizeit-Fahrzeug-Bau Eicker GmbH, Tabbert firmiert sie zur FFB Motor Caravan GmbH mit Sitz in Blankenheim, Eifel, um.

Die 1978 gegründete Firma hatte unter anderem mit dem sogenannten Auto-Camper auf sich aufmerksam gemacht. In einer Presseinformation heißt es über das eigenwillige Freizeitfahrzeug: „Zum attraktiven Preis wird hier eine kleine, komplett möblierte 'Zweit-Wohnung für den Pkw-Kofferraum' geboten. Federleicht läßt sich der obere Teil bei Bedarf zum Bewohnen aufstellen.“

Geschäftliche Beziehungen zu Tabbert hatte FFB seit 1984 gepflegt: Nachdem das Tabbert-Werk in Bad Kissingen Albertshausen geschlossen worden war, hatte FFB auf eigene Kosten Reisemobile nach Tabbert-Unterlagen gebaut und so das Gesicht des Integrierten Classic geprägt.

Entgegen der ursprünglichen Absicht verlegt Tabbert das FFB-Werk nach drei Monaten in die Rhön zum Mutterhaus in Sinnthal-Mottgers. Sofort entstehen erste Design-Entwürfe für integrierte und Alkoven-Fahrzeuge. Der erste Katalog für die Saison 1986/87 wirbt mit dem Slogan „...der Sonne entgegen“ für den Europa 560 und den Classic 570. 30 Mitarbeiter widmen sich den Reisemobilen und produzieren 140 Einheiten.

1987: Am 4. November wird die TJAG, Tabbert Industrie AG, als Holding der Tabbert-Unternehmensgruppe gebildet. Sie wird unter HRB 28479 in das Handelsregister des Amtsgerichts Frankfurt eingetragen.

1989: Die TJAG-Gesellschaften verbuchen ein Plus von 15,7 Prozent bei neuzugelassenen Fahrzeugen. 568 Mitarbeiter erzielen im Geschäftsjahr 1989/90 einen Umsatz von 165 Millionen Mark.

Zum ersten FFB-Treff kommen 60 Reisemobile nach Bad Kissingen. Mit dieser Veranstaltung legt FFB den Grundstein für weitere Reisen nach England, Dänemark, zu Euro-Disney, in die Toskana, nach Ungarn und an die Loire. Anlässlich der zehnjährigen Zugehörigkeit von FFB zu Tabbert findet das achte Treffen vom 15. bis 19. Mai 1996 in Sinnthal-Mottgers statt. ▶

Jubiläum bei FFB

1990: Am 13. November werden die TJAG-Aktien zum geregelten Markt an der Frankfurter Wertpapierbörse zugelassen.

1991: Am 24. Mai feiert Dr. Gerd Sanmann, Vorstandsvorsitzender der TJAG, seinen 60. Geburtstag.

Der erste FFB-Wohnwagen läuft vom Band. Er heißt Sportiv. Mit seiner Ausstattung spricht das Modell Camper an, die mit einem autarken Caravan reisen wollen. Das Konzept geht nicht auf: FFB stellt die Produktion von Wohnwagen zwei Jahre später wieder ein.

1992: Die neue Produktionsanlage für Reisemobile geht in Betrieb. FFB erreicht mit 760 Einheiten das beste Ergebnis seiner Geschichte.

Alljährlich zu Weihnachten glossieren „Die drei Engel“, eine werksinterne Laienspielgruppe, die Vorgänge rund um die TJAG.

1993: Der ADAC-Crashtest sorgt auch bei FFB für Wirbel. Im Mittelpunkt der Entwicklung stehen Sitze mit Dreipunktgurten, die den neuen Anforderungen genügen.

Um im unteren Preissegment Kunden bedienen zu können, läßt FFB den Toscana 200 für die Saison 1993/94 bauen. Passend zum Namen entsteht der Alkoven auf Basis des Ford Transit bei Elnagh in Italien. Parallel dazu entwickelt der Hersteller einen Prototypen auf Mercedes Benz, der auf dem letzten Essener Caravan Salon steht. Das Modell setzt sich aber nicht durch, einzig die Kabine dient als weitere Vorlage für andere Reisemobile von FFB.

1994: Am 14. Februar führt die TJAG die Vertriebsaktivitäten der Marken FFB und Weinsberg zusammen. Sie werden zur MCM, Motorcaravan Marketing GmbH, vereint. FFB präsentiert seine ersten Reisemobile auf Basis des neuen Eurochassis. Der Integrierte Classic und der Alkoven Europa rollen wie gehabt auf dem neuen - Fiat Ducato durchs Werkstor.

1996: Zwei Geburtstage stehen ins Haus. FFB feiert die zehnjährige Zugehörigkeit zu Tabbert, und Dr. Gerd Sanmann wird am 24. Mai 65 Jahre alt.

Insgesamt produziert FFB in diesem Jahr mit etwa 70 Mitarbeitern rund 500 Einheiten. Seit der Firmengründung 1978 sind 7.500 Freizeitfahrzeuge von FFB gebaut worden.



1991:
Der Boss wird 60.
Dr. Gerd Sanmann
feiert seinen runden
Geburtstag im Kreis
seiner Mitarbeiter.

1992: Vom Himmel hoch.
„Die drei Engel“ schweben über den Dingen und holen manchen rund um Mottgers auf den Boden der Tatsachen zurück.



1994: Ein Bett im Kornfeld.
FFB stellt seine Reisemobile aufs neue Eurochassis.
Breachen goldene Zeiten an?

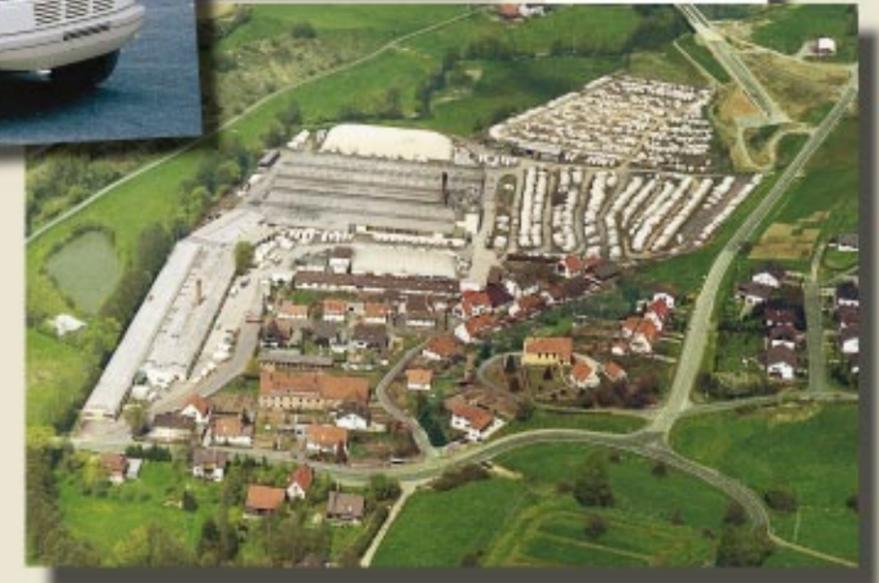


1993: Kein neuer Stern am Himmel. Der Prototyp auf Mercedes wird zur Sternschnuppe und verschwindet schnell im Dunkel.

1996: Alles Gute kommt von oben. Und aus dem Betrieb unter dem Dach von TIAG.



1990: Muster mit Wert.
Die Aktie der TIAG ist an der Börse.





NACHGEFRAGT

Großer Andrang nach Infos aus erster Hand: Die Geschäftsleitung des deutsch-französischen Reise-mobilherstellers Bürstner stellte sich den Fragen kritischer Leser.

Die RM-Leser-Hotline ist ein voller Erfolg: Auch bei der zweiten Telefon-Aktion von REISEMOBIL INTERNATIONAL, die diesmal mit Bürstner stattfand, glühte der heiße Draht. Diese in der Branche einmalige Telefonaktion gibt exklusiv den Lesern von REISEMOBIL INTERNATIONAL die Möglichkeit, regelmäßig mit Herstellern, Verbänden, Zulieferern und Vertretern von Interessengruppen zu telefonieren. Alltagsprobleme lassen sich hier lösen, Rat für das beste Mobil einholen.

Auch die Bürstner-Chefeta-ge hatte es sich nicht nehmen lassen, mit ihren Kunden in engen Kontakt zu treten: Die bei-

den Geschäftsführer Dr. Holger Siebert, 36, und Klaus-Peter Bolz, 43, beantworteten am Montag, dem 29. Januar, in den Redaktionsräumen vier Stunden lang Leserfragen. Und sie brachten gleich zwei Spezialisten in leitenden Positionen aus Kehl mit nach Stuttgart.

Klar, daß Wolf Zeidler, 49, Technischer Leiter und Chef der Entwicklung, sowie Karl Weber, 53, Bürstner-Kundendienstleiter, denn auch alle Hände voll zu tun bekamen, nachdem die Telefonnummern freigeschaltet waren. Schließlich nahmen viele Bürstner-Kunden und -Interessierte diese einmalige Gelegenheit wahr, um mit den Machern aus Kehl zu reden.

So **Manfred Schöler, 59, aus Gummersbach**, Besitzer eines neuen Bürstner-Alkovenmobils A 642. Der Rentner, der bereits das zweite Fahrzeug des deutsch-französischen Herstellers sein eigen nennt, zeigte sich Klaus-Peter Bolz gegenüber

generell zufrieden, bemängelte an seinem neuen Fahrzeug jedoch ein bestimmtes Detail: „Wir sind viel unterwegs und nutzen regelmäßig das Bad, mit dem wir bis auf das für uns zu knapp bemessene Waschbecken sehr zufrieden sind. Gibt es eine Möglichkeit, ein größeres Becken einzubauen?“ Bolz antwortete: „Ab August kann Ihnen da geholfen werden. Dann könnten wir nach vorheriger Terminabsprache ein jetzt in der Entwicklung befindliches, neues Kunststoffteil mit größerem Becken in ihr Bad einbauen. Wir bleiben in Kontakt.“ Sprach's und notierte sich Schölers Adresse.

Auch **Alois Richard, 51, aus Cobbenrode** konnte geholfen werden. Der Diplom-Betriebswirt und Eigner eines nahezu neuen Alkoven A 538 hat-



Direkter Kontakt per Telefon und Fax: Den Leserfragen stellten sich die beiden Geschäftsführer Klaus-Peter Bolz und Dr. Holger Siebert (beide jeweils links sitzend). Assiiert wurde ihnen von den Spezialisten Wolf Zeidler und Karl Weber (oben stehend, links und rechts). Redakteur Juan Gamero (links, Mitte) dokumentierte.

te sein Fahrzeug im Mai letzten Jahres entgegengenommen. Sein Problem: „Zu diesem Zeitpunkt konnte noch keine Sicherheitstür geordert werden, seit dem Caravan Salon in Düsseldorf ist das jedoch möglich. Ich würde dieses sicherheitsrelevante Extra gerne nachträglich einbauen lassen. Geht das?“ Bolz erwiderte: „Kein Problem, das machen wir nach telefonischer Terminvereinbarung und gegen den handelsüblichen Aufpreis für die Tür bei uns im Werk.“ Und auf Richards Zusatzfrage nach der schwach ausgeleuchteten Hecksitzgruppe folgte die prompte Antwort:

„Bei der Gelegenheit bauen wir Ihnen auch gleich noch ein paar zusätzliche Lesespots ein.“

Fragen ganz anderer Art hatte **Konrad Wagner, 65, aus Baden-Baden**. Der Rentner und Eigentümer eines nagelneuen A 532 wollte von Dr. Holger Siebert wissen, wie es um die Wintertauglichkeit seines Freizeitfahrzeugs bestellt ist, und was der nachträgliche Einbau einer Alarmanlage kostet.

Der Bürstner-Geschäftsführer wußte darauf: „Bürstner-Reise-mobile eignen sich generell auch für den Einsatz im Winter. Da der Abwassertank jedoch unterflur angebracht ist, sollte man, um ein Einfrieren zu vermeiden, den Ablaßhahn des Abwassertanks offen lassen oder besser zur Radikallösung greifen. Hierfür lassen Sie sich bei uns im Werk ein isoliertes Gehäuse mit Zuluftleitung um den Abwassertank installieren, Kostenpunkt rund 1.000 Mark. Eine Alarmanlage für Ihr Fahrzeug kostet mit Einbau zwischen 850 und 1.200 Mark. Die Installation kann auch Ihr Händler übernehmen.“

Grund zur Kritik hatte **Sonja Gerst, 38, aus Offenbach am Main**. Die kaufmännische Angestellte, Besitzerin eines vier Jahre alten Alkoven A 510, äußerte sich unzufrieden über die langen Lieferzeiten für Ersatzteile. Ihr Händler warte bereits seit drei Wochen auf eine Dachhaube von Bürstner. Kundendienst-Chef Karl Weber versprach: „Ich kümmere mich persönlich darum und rufe Sie noch diese Woche zurück. In aller Regel gehen Kaufteile mindestens einmal pro Woche an den Handel. Sicherheitsrele- ▶



vante Teile sind meist innerhalb von zehn Tagen erhältlich. Unser Ziel bis Jahresende ist es, einen 48-Stunden-Ersatzteil-Lieferservice einzuführen.“

Harry Nietziella, 70, Techniker aus Wiesbaden und Eigner eines Tabbert-Wohnwagens mit Drang zum Reisemobilkauf, hätte den neu-



Klaus-Peter Bolz:

„Ich bin froh, daß die notorischen Nörgler nicht angerufen haben.“

en Bürstner-Integrierten gerne mit Hinterradantrieb und Automatikgetriebe, sprich auf Basis eines Mercedes-Benz. Da der Integrierte von Bürstner jedoch auf Fiat Ducato gefertigt wird, wollte Nietziella von Klaus-Peter Bolz wissen, ob das Reisemobil in Zukunft auch auf einem anderen Chassis angeboten wird. In diesem Punkt jedoch mußte Bolz den hessischen Anrufer enttäuschen: „In den nächsten zwölf Monaten wird das sicher nicht der Fall sein. Wir möchten abwarten, wie das Fahrzeug auf Ducato im Markt einschlägt. Danach sehen wir weiter.“

Auch **Eugen Kasper, 45, aus Gerlingen** interessierte sich für den Bürstner-Integrierten, der im Frühling auf den Markt kommt. Der Kfz-Mecha-

niker und ehemalige A 640- und A 710-Besitzer ist ein Fan hinterradtriebener Basisfahrzeuge und wollte wissen, ob der Neuling in absehbarer Zeit auf Mercedes-Basis zu haben ist. Entwicklungschef Wolf Zeidler konterte darauf: „Wenn überhaupt, dann wäre das sicher nicht vor 1997 der Fall.“ Und zu Kaspers Zusatzfrage, warum Bürstner nie auf Ford Transit aufbaue, meinte Zeidler, daß diese Alternative bislang im Hause noch nicht geklärt worden sei. Im übrigen seien, angesprochen auf die geringe Zuladung der Eurochassis-Mobile, fast alle Bürstner-Grundrisse auch auf Iveco-Basis zu haben.

Mängel in puncto Verarbeitung mahnte **Kurt Winter, 57, Betriebsschlosser aus Montabaur**, an. Er konnte nicht verstehen, daß an seinem noch nicht einmal ein Jahr alten Teilintegrierten T 626 die Füllstandsanzeige für Frisch- und Abwasser nicht richtig funktioniert, die Cassetten-Toilette kaputt ist und die Möbeltüren nur getackert und nicht geklebt sind. Siebert räumte daraufhin ein, daß es mit den ersten beiden Serien dieses Modells Probleme gegeben habe – und erklärte Winters Problem kurzerhand zur Chefsache. Allerdings seien die Möbeltüren getackert worden, damit sie so lange zusammenhalten, bis der Leim trocknet.

Aus **Lehnitz** rief der **36-jährige Großhändler Olaf Beck** an. Der Besitzer eines sechs Jahre alten Teilintegrierten T 620 bat Siebert um ein Händlerverzeichnis und um die Adresse eines besonders qualifizierten Bürstner-Händlers rund um Berlin. Er sei von seinem bisherigen Händler bislang nur enttäuscht worden. Außerdem wollte er wissen, ob man sein Fahrzeug, das mit einem Tiefrahmenchassis ausgerüstet ist und auf den holprigen Straßen Ostdeutschlands mit wenig Bodenstärke auskommen muß, höher legen kann. Der Bürstner-Chef erklärte dazu: „Wir schicken Ihnen umgehend ein

Händlerverzeichnis. Außerdem versichere ich Ihnen, daß wir ständig versuchen, den Standard unserer Händler zu optimieren. Und um Ihr Tiefrahmenchassis können wir uns auch kümmern.“

Zu den Lesern, die ihre Fragen per Fax an die RM-Redaktion richteten, gehörte **Dieter Wittenberg, 60, aus Welkenheim**. Er hat sich einen Teilintegrierten T 627 mit Liefertermin im März bestellt und fragte die Bürstner-Bosse, ob er sein Fahrzeug etwas früher bekommen könne. Aus beruflichen Gründen müsse er seinen Urlaub schon Mitte März antreten, am liebsten mit seinem neuen Bürstner-Mobil. Klaus-Peter Bolz konnte beruhigen: „Das dürfte kein Problem sein. Wir geben Ihnen alsbald Bescheid.“

Einen kleinen Mängelkatalog faxte **Bernd Gerhart, 58, aus Weinstadt**. Der Techniker und Eigner eines ein Jahr alten Alkoven A 572 bemängelte unter anderem die knappe Bewegungsfreiheit am Waschbecken im Bad sowie die undichte Aufbautür, durch die Wasser ins Fahrzeuginnere tritt. Dr. Siebert beschwichtigte: „Wir melden uns bei dem Kunden und gehen Punkt für Punkt durch. Das kriegen wir schon in den Griff.“

Mehrere Fragen hielt auch **Johann Artner, 70, aus St. Pölten in Österreich** für das Bürstner-Team bereit. Der Allrad-Fan, stolzer Besitzer eines selbst ausgebauten Toyota HIACE Diesel, würde gern auf ein größeres, ebenfalls allradgetriebenes Reisemobil umsteigen. Er wollte wissen, ob Bürstner ihn damit bedienen kann. Außerdem monierte der Techniker das schwach ausgebaute Bürstner-Händlernetz im Osten Österreichs und die Desinformation der Verkäufer auf den großen Messen. Bolz sagte dazu: „Die Produktion von Reisemobilen mit Allradantrieb haben wir eingestellt. Wegen des hohen Eigengewichts und der

damit verbundenen geringen Zuladungskapazität dieser Fahrzeuge war die Nachfrage einfach zu schwach.“ Zu Händlernetz und den Verkäufern betonte der Geschäftsführer: „Wir schicken Ihnen ein umfassendes Händlerverzeichnis dieser Region. Viele Händler verpflichten zu den Messen firmenfremde Profi-Verkäufer, die auf reiner Provisionsbasis arbeiten und von Messe zu Messe tingeln. Oftmals ist bei diesen Verkäufern das Produktwissen nicht gerade auf dem neuesten Stand. Das können wir auch nur bedauern.“



Dr. Holger Siebert:

„Ich nehme eine ganze Reihe von Anregungen mit nach Hause.“

Noch viel mehr Anrufer standen die Bürstner-Chefs mit ihren klaren Aussagen im Verlauf der vier Fragestunden Rede und Antwort. Zum guten Schluß zeigten sich Dr. Holger Siebert und Klaus-Peter Bolz zufrieden: „Diese Telefon-Aktion hat uns gezeigt, daß unsere Kundschaft mit uns und dem Produkt zufrieden ist. Außerdem freuen wir uns über die qualifizierten Fragen und daß keine notorischen Nörgler angerufen haben.“

Ruf doch mal an



**Demnächst:
Der heiße Draht zu Knaus**

Regelmäßig bietet REISEMOBIL INTERNATIONAL den heißen Draht an: Exklusiv sprechen Leser mit Herstellern, Verbänden, Zulieferern und Interessengruppen.

Am **Dienstag, 27. Februar**, stellt sich die Firma Knaus den Fragen der Leser.

Zwischen **15 und 18 Uhr**, beantworten Werner Geyer, Leiter Vertrieb und Marketing, sowie Alois Nusser, Technischer Leiter, Ihre Fragen.

Rufen Sie bitte an:

**Werner Geyer, Tel.: 0711/13466-61,
und Alois Nusser, Tel.: 0711/13466-65,
Fax: 0711/13466-68.**

TRAFFIC



Wohin die Reise geht

Die 28. Stuttgarter Messe Caravan, Motor und Touristik lockte knapp eine viertel Million Besucher an. Im Mittelpunkt beim Bummel über Europas größte Freizeitmesse standen Urlaubsziele nah und fern. Und der Trip im Reisemobil.

Die Stuttgarter Messe Caravan, Motor und Touristik (CMT) hat sich gemauert: Sie gilt als die größte Freizeitmesse in Europa und lockt Besucher weit über den Stuttgarter Raum hinaus in die schwäbische Hauptstadt. Dabei hat die CMT '96 unübersehbare Trends für die reisemobile Branche gesetzt – sei es im Bereich der Fahrzeuge, des Reisens oder des aktuellen Zeitgeschehens.

Mobil für alle Fälle

Noch mehr als bisher schneiden die Reisemobilhersteller ihre Fahrzeuge auf die speziellen Bedürfnisse ihrer Kunden zu. Diesen Eindruck jedenfalls vermittelten die aktuellen Freizeitfahrzeuge vom Kastenwagen bis zum Integrierten auf der CMT:

X Das Ur-Reisemobil, der ausgebaute Kastenwagen, scheint eine Renaissance zu erleben. Durch Alkoven und Integrierte in den letzten Jahren in den Hintergrund gedrängt, bekommt das kompakte Mobil dank verstopfter Straßen und überlasteter Innenstädte gegenwärtig wieder neuen Schub. Entsprechend voll sind die Auftragsbücher von Herstellern, die auf VW T 4, Mercedes Sprinter und Fiat Ducato klein, aber fein

ausbauen. Die Automobilindustrie ihrerseits unterstützt diesen Trend und drängt mit weiteren kompakten Modellen auf den Markt. Aktuelles Beispiel ist der Mercedes Vito.

Der Vorteil dieser Entwicklung für die gesamte Branche liegt auf der Hand: Verstärkt wenden sich die Hersteller ausgebauter Kastenwagen an junge, dynamische Reisemobilisten, die ihr Freizeitfahrzeug auch im Alltag einsetzen. Damit sichern sie sich und anderen Herstellern potentielle Neueinsteiger in die mobile Welt. Hinzu kommt, daß sich unter den Fahrern solcher Mobile zum nicht zu unterschätzenden Teil kinderlose Doppelverdiener oder gutverdienende Singles befinden. Das typische Singlemobil allerdings läßt noch auf sich warten – obwohl diese Käufersgruppe ständig wächst. Schläft die Industrie, oder präsentiert sie ein Singlemobil auf der nächsten CMT?



Platz da: Die Garage im Reisemobil ist erwünscht. Im Integrierten gehört sie inzwischen zum Standard.

X Reisemobile mit Alkoven stehen nach wie vor bei Familien hoch im Kurs. Allerdings erleben ihre Grundrisse einen entscheidenden Wandel: Sie müssen schon in den preisgünstigsten Varianten so kinderfreundlich wie möglich sein. Stockbetten und zwei Sitzgruppen, vor allem aber ein großer, am besten geteilter Sanitärraum sind gefragt.

Zusätzlich kristallisiert sich ein vergrößerter Stauraum im Reisemobil heraus. Selbst kompakte Alkoven bieten eine Fahrradgarage. Damit wird ein weiterer Trend offensichtlich, der mit der Familienfreundlichkeit einhergeht: die Lust am aktiven Urlaub, in dem Sport getrieben wird.

X Auch bei Integrierten zählt die Fahrradgarage zum Standard. Jedoch drängt eine neue Klasse dieser Luxusmobile auf den Markt, die sich preislich zwischen 80.000 und 130.000 Mark ansiedelt. Solche Fahrzeuge machen im unteren Preissegment dieser oberen Fahrzeugkategorie den alteingesessenen Fabrikanten ordentlich Konkurrenz. Mit Integrierten sprechen die

Reisemobilhersteller ältere Paare an, die familiär wie finanziell weitgehend ungebunden sind. Sie möchten sich mit einem gewissen Komfort umgeben, ähnlich wie zu Hause.

Den Trend zu preisgünstigen Integrierten leiteten Eu-

Michael Winkler, 47, Präsident des Händlerverbandes DCHV, sagte auf der CMT zum wirt-schaftlichen In-teresse der Aus-steller: „Geld ist dazu da, aus-gegeben zu wer-den. Nur strömen-de Wasser bleiben frisch.“



ra und Bürstner ein (Reisemobil International 10/95 und 1/96). Weinsberg und Knaus folgten (siehe Seiten 8 und 29). Das Angebot geht auf Kosten des ohnehin nur schwach am Markt vertretenen Teilintegrierten. Insgesamt drückt das neue Angebot eine eindeutige Tendenz aus, die sich in der reisemobilen Welt seit einiger Zeit abzeichnen: hin zur imageträchtigeren Klasse.

Dr. Walter Gehring, 58, Geschäftsführer der Messe Stuttgart International, bemerkte in seiner CMT-Eröffnungsrede zur Situation der Caravan-Branche: „Alle stöhnen auf einem hohen Niveau.“



Fotos (7): Heinz

Reisen auf der Datenautobahn

Die Informationsgesellschaft hält Einzug in der reisemobilen Welt. Dies gilt für Händler, Hersteller, Reiseveranstalter und Banken – sie präsentierten ihre Angebote auf der Stuttgarter CMT via Information-Highway:

X Der Händlerverband DCHV stellte gemeinsam mit der Dokumentations GmbH Dokutec, Eurotax Schwacke, dem Dekra und Maro Elektronik die Systemlösung für die Caravan-Branche auf der Basis elektronischer Datenverarbeitung vor. Sie heißt „Carabas“ und vernetzt verschiedene Komponenten miteinander. Per Computer kann der Händler damit Aufträge bearbeiten, Stammdaten und sein Lager verwalten, mit dem Fahrzeughandel kommunizieren, Statistiken wie Serienbriefe erstellen, organisieren und planen sowie seine Finanz-

buchhaltung verwalten. Außerdem sind an das Netz ein Vermietersystem, eine Gebrauchtwagenbewertung und ein elektronischer Teilekatalog angeschlossen.

X Cicada präsentierte sich zur CMT als erster Reisemobilhersteller der Branche im Internet. Nach einem verheerenden Brand im vergangenen Sommer zeigt die Münchner Firma damit wieder Flagge. Datensurfer finden detaillierte Informationen und Bilder zur aktuellen Baureihe Spirit unter der elektronischen Adresse <http://www.netit.de/cicada/>. Fragen zu den Internet-Seiten beantwortet Cicada-Geschäftsführer Eckart Grasse, Tel.: 089/427235-0.

Kommt via Netz: Cicada zeigt als erster Hersteller der Branche seine Baureihe im weltweiten Internet.

X Der Ludwigsburger Reiseanbieter Karawane speiste Informationen zu seinen Zielen ins weltweite Internet ein. Unter der Adresse <http://www.smart.de/karawane/america> beziehungsweise /africa, /australia, /chile und /southpacific konnten sich Interessenten die ferneren Reiseziele auf fünf Seiten via Datennetz ins eigene Wohnzimmer holen. Antworten zum Thema Internet gibt Peter Albrecht, Tel.: 07141/284858.

X Die Landesgirokasse aus Baden-Württemberg hat die Besucher der CMT als potentielle Kunden entdeckt: Auf einer ganzseitigen Anzeige warb die Bank im Journal CMT 96, der Messepostille, mit ihrem Angebot: alles über Telebanking, Girokonto und Online-Money im Internet – oder auf dem eigenen Stand. Informationen gab es unter der Adresse <http://www.lgbank.de>. ▶



Von uns können Sie 'was erwarten

Neugierig? Per Mausklick erfahren Sie mehr!

Das Journal CMT 96, Hauspostille der Messe, schrieb zum Erscheinungsbild der Fahrzeuge:

„Der Langweilige bei den blütenweißen Reisemobilen wurde jetzt der Kampf angesagt. Zwar gibt es keine farbigen Reisemobile, aber auch keine ganz weißen mehr. Design ist angesagt. Mit Streifen, poppigen Figuren und Farbtönen.“



Erwin Teufel, 56, Ministerpräsident von Baden-Württemberg, betonte in seiner Eröffnungsrede auf der CMT: „Tourismus ist ein maßgeblicher Wirtschaftsfaktor, der oft unterschätzt wird. Hohe Wertschöpfung, 1,6 Millionen Arbeitsplätze in Deutschland, davon 200.000 in Baden-Württemberg.“



Das hier geht tierisch ins Auge

Tarzan mobil: Einen Hingucker der besonderen Art stellte Westfalia gemeinsam mit VW auf die Räder. Der Cottbuser Airbrush-Künstler Ingolf Kühn, 42, verwandelte einen California Exclusive in einen wahren Dschungel voller wilder Tiere. Gorilla, Tiger, Papagei & Co vermittelten, eingebettet in kräftige Farben und liebevoll gestaltete Details, die exotische Schönheit der grünen Lunge der Erde.

Dieses Auto soll daran erinnern, angesichts der aktuellen Klimadiskussion die Emissionen zu senken und gleichzeitig mit natürlichen Ressourcen verantwortungsvoll umzugehen. Westfalia möchte damit betonen, daß die im eigenen Werk verarbeiteten Fahrzeuge ausschließlich mit umweltverträglichen Materialien ausgebaut werden.



Foto: Falk



Besuch aus dem Wilden Westen: Die Indianer-Gruppe „Oklahoma Native America“ unterhielt die Gäste auf der CMT.

Reisen ohne Grenzen

Neben den 108 Reiseländern präsentierten sich auf der CMT 352 Städte und Urlaubsregionen. Partnerregion der Messe war Nordamerika von Mexiko über die USA bis Kanada. Als Partnerland trat Irland auf, Nordirland erstmals inklusive.

Die Gäste verwöhnten die Messebesucher mit folkloristischen Genüssen. So tanzte die Indianer-Gruppe „Oklahoma Native America“ traditionelle Tänze verschiedener Stämme wie der Sioux, Kiowa, Cheyenne, Creek und Pawnee. Die Pop's Wilson Black Jazz and Harriet Lewis Gospel Singers lie-

ferten typisch amerikanische Rhythmen. Irland servierte neben leckerem Guinness Irish Folk mit Shannon Ceili und Bachán.

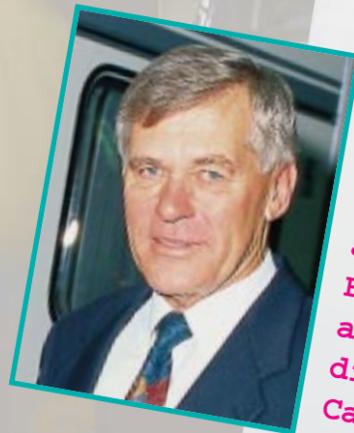
Kein Wunder, daß die Besucher begeistert waren von diesem Programm. Schließlich gelten die Deutschen als europäische Reisemeister, weltweit nur noch übertroffen von den US-Amerikanern. Diesen Rang belegen einige eindrucksvolle Zahlen: Im Durchschnitt gab der bundesdeutsche Durchschnittshaushalt 1995 genau 3,4 Prozent des privaten Verbrauchs für Urlaub aus. Die Ausgaben deutscher Touristen im Ausland stiegen um drei Prozent auf 69,5 Milliarden Mark.

Im Inland belief sich die Summe der Einnahmen aus dem Reiseverkehr auf 17,5 Milliarden Mark. Die Reisebilanz weist für 1995 ein neues Rekorddefizit von 52 Milliarden Mark aus.

Daß Mobilität in der Freizeit Trumpf ist, zeigt sich auch an dem Verkehrsaufkommen: 67 Prozent aller auf Deutschlands Straßen zurückgelegten Kilometer entfallen auf den Freizeitverkehr. Mit 80 Prozent ist der Anteil der über 55jährigen unter den Freizeitfahrern besonders hoch. Im vergangenen Jahr haben insgesamt mehr als drei Millionen Deutsche mit 430.000 Reisemobilen und 850.000 Wohnwagen ihre Freizeit mobil gestaltet.



Stand-Fest: Heiß umlagert war auf der CMT der Messestand von REISEMOBIL INTERNATIONAL. Die Redakteure und Fotografen brauchten nicht lange auf das fachkundige Publikum zu warten. Sogar das Fernsehen legte Wert auf unsere Meinung. Ständig wurde auf dem Stuttgarter Killesberg gefachsimpelt. Der Spaß um das gemeinsame Hobby Reisemobil und Urlaub stand dabei stets im Mittelpunkt.



German Mensch, 64, Präsident des Herstellerverbandes VDWH, orakelte auf der CMT: „Die Zahlen aus dem touristischen Bereich geben durchaus Hoffnung, daß die Tourismusform Caravaning auch in der Zukunft einen entsprechenden Anteil im allgemein boomenden Freizeitmarkt einnehmen wird.“

NACHLESE



Die CMT in Zahlen

X 1.032 Aussteller (1995: 970, damit in diesem Jahr erstmals mehr als 1.000) präsentierten in 17 Hallen auf 56.000 Quadratmetern ihre Produkte und Reiseziele.

X 108 Reiseländer und 352 Städte oder Urlaubsregionen informierten über nahe und ferne Ziele.

X 238.000 Interessierte besuchten die CMT. 59 Prozent kamen aus einem Einzugsbereich bis zu 50 Kilometern rund um Stuttgart. 41 Prozent stammten aus weiter entfernten Regionen und aus dem benachbarten Ausland.

X 80.000 Besucher, das entspricht 33 Prozent, beanspruchten für die Anreise die sogenannte Kombikarte. Sie verbindet die Eintrittskarte mit der Berechtigung, zur Anfahrt öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen.

X 18 Prozent der Besucher waren zum ersten Mal auf der CMT.

X 41 Prozent der Besucher waren Frauen.

X 73 Prozent der Besucher waren zwischen 20 und 50 Jahre alt, 27 Prozent älter als 50 Jahre.

X 30 Prozent der Besucher äußerten ernste Kaufabsichten, 70 Prozent wollten sich zunächst informieren.

X 45 Prozent der Besucher kamen in erster Linie wegen des touristischen Angebots, 37 Prozent wegen des Bereichs Caravaning und neun Prozent wegen der Faszination Motor.

X 99,85 Prozent waren mit ihrem Besuch auf der CMT zufrieden.

X Die CMT 1997 findet vom 18. bis zum 26. Januar 1997 statt. Partnerregion wird die Karibik sein, das Partnerland Portugal.



Fotos: Archiv

Alles frisch

Kurz vor Frühlingsbeginn öffnet die 2. Reisemobil- und Caravan-Börse. REISEMOBIL INTERNATIONAL ist kräftig mit von der Partie.

Pünktlich zum Saisonauftakt lädt die Messe Sinsheim vom 15. bis zum 17. März zur zweiten Reisemobil- und Caravanbörse ein. Ideelle wie tatkräftige Hilfe liefern REISEMOBIL INTERNATIONAL sowie der TÜV Südwest. Dementsprechend bunt gestaltet sich das Programm.

Auf insgesamt 20.000 Quadratmetern preisen Fachhändler in drei Hallen ihre neuen Modelle und gebrauchte Fahrzeuge an. Dank der guten Erfahrung im vergangenen Jahr bieten auch in diesem Jahr wieder Reisemobilisten ihre Fahrzeuge von privat zu privat feil. Den dritten Part des schwunghaften Handels deckt der schier endlose Bereich des Zubehörs ab: Vorzelte, Campingmöbel, Kleinkram – von Reisemobilisten immer wieder gern gekauft.

Eine Sonderschau inmitten der Halle 1 rundet das Programm ab: Dort präsentieren sich die Feriengebiete Kärnten/Ossiacher See in einer naturnahen Erlebnislandschaft. In Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Nürtingen entsteht hier ein Projekt, das den Reiz dieses Urlaubszentrums samt seiner Campingplätze, Wassersportmöglichkeiten und Freizeitangebote vermittelt.

Daneben stellt die Messe Sinsheim ein schwungvolles Rahmenprogramm für die ganze Familie auf die Beine. Die Hauptattraktion bildet eine große Show- und Infobühne, auf der Reisen, mobiler Tourismus und Persönlichkeiten der Szene im Mittelpunkt stehen. Damit das Zuhören nicht zu bierernst wird, servieren die Moderatoren dem Publikum

bunte Ratespiele mit Preisen für jung und alt. Für die Kleinsten steht übrigens ein Messe-Kindergarten bereit. Also: Viel Vergnügen in Sinsheim!

Sinsheim zum zweiten

Zu dem Spektakel rund um die mobile Erlebniswelt vom 15. bis zum 17. März 1996 erwartet die Messeleitung in Sinsheim wie im vergangenen Jahr mindestens 10.000 Besucher. Die zweite Reisemobil- und Caravan-Börse ist geöffnet von 10.00 bis 18.00 Uhr. Der Eintritt kostet zehn, ermäßigt sechs Mark. Reisemobilisten, die ihr Fahrzeug privat zu privat anbieten, bezahlen für einen Tag eine Gebühr von 120 Mark. Zwei oder drei Tage kosten 230 Mark. Darin enthalten sind je zwei Eintrittskarten zur Messe.

Reisemobile Messebesucher finden auf dem Gelände ausreichend viele Stellplätze mit Strom vor. Die Übernachtung schlägt hier mit 20 Mark zu Buche, inklusive Ver- und Entsorgung. Und auch zu finden ist das Spektakel ohne Probleme: Die Messe Sinsheim liegt verkehrsgünstig an der Autobahn 6 Mannheim – Heilbronn.

Anmeldungen für Messestände und weitere Infos gibt es beim Messeunternehmen P. E. Schall, Tel.: 07025/ 9206-0, Fax: -20.

■ Frühjahrmessen

Mobil in Ost und West

Vom 26. bis 28. April öffnet die **Freizeitmobil** auf dem Gelände der **Brandenburg Messe Frankfurt/Oder** ihre Pforten. Neben den Themen Auto und Wassersport bildet der Bereich Caravaning den Schwerpunkt der Ausstellung. Gezielt sollen in diesem Jahr die polnischen Nachbargemeinden in die touristischen Informationsschauen einbezogen werden. Informationen bei Brandenburg Messe Frankfurt/Oder, Tel.: 0335/414240, Fax: 4142430.

Im saarländischen **Bexbach** findet vom 27. April bis zum 5. Mai die Ausstellung **Camping-Reise-Freizeit** statt. Auf über 30.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche können sich die Besucher über die Bereiche Camping, Freizeit, Sport und Garten informieren. Messe Bexbach, Tel.: 06826/529143, Fax: 529149.

Sturm im Wasserglas

Die Campingplatzhalter aus Baden-Württemberg wollen wissen, was eine reisemobilfreundliche Gemeinde darf und was nicht. Eine Posse aus der Provinz.



Foto: Archiv

Die Zeichen stehen auf Sturm – zumindest im Wasserglas. Beteiligt an der heißen Luft, die gegenwärtig über Baden-Württemberg weht, sind die verschiedensten Interessengemeinschaften und Behörden. Streitpunkt: reisemobilfreundliche Gemeinden. Was aber hat die Windmaschinerie in Gang gesetzt?

Alles begann am 15. Mai 1995. Wolfgang Rösch, 55, Präsidiumsmitglied des Landesverbandes der Campingplatzunternehmer in Baden-Württemberg und Vorsitzender der dazugehörigen Werbegemeinschaft, stellte bei einer Besprechung im Wirtschaftsministerium des Landes die Frage, „wie die Schaffung von ‚Stellplätzen‘ für Wohnmobile durch Gemeinden

zu beurteilen ist“. Rösch will Rechtssicherheit: „Gilt für die Stellplätze die Campingplatzverordnung oder nicht?“ Daß manche Gemeinden an dem Camping-Kuchen naschen wollen, schmeckt ihm gar nicht: „Wir wollen gleiche Bedingungen für alle. Dieses grundsätzliche Problem ist zu klären.“

Um der Wahrheit auf die Spur zu kommen, verschickte

das baden-württembergische Wirtschaftsministerium einen Brief hinaus ins Musterlände. Darin wurden die Regierungspräsidien Stuttgart, Karlsruhe, Freiburg und Tübingen jeweils „um Bericht in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht zu dem angesprochenen Fragenkreis“ gebeten.

Immerhin sei „zu beobachten, daß Gemeinden Plätze – offenbar wohl außerhalb von Campingplätzen – schaffen würden, an denen Wohnmobile ungehindert parkiert werden können“, erklärt das Schreiben vom 9. Juni 1995 sachkundig, „dabei sei oft insbesondere auch an die Möglichkeit der Übernachtung in den Wohnmobilen gedacht“.



Nach detektivischer Kleinarbeit ließen die vier Präsidien am 25. August 1995 dem anfragenden Rösch via Ministerium mitteilen, sie hätten „übereinstimmend

berichtet, daß ihnen spezielle Parkplätze für Wohnmobile nicht bekannt sind“.

Allerdings hatten pfiffige Freiburger Beamte herausgefunden, „daß einige Städte und Gemeinden mit touristischen Schwerpunkten im Bereich von öffentlichen Parkplatzanlagen sogenannte Entsorgungsstationen anböten. Die Gemeinden verfolgten mit diesem Angebot das Ziel, einer ungeordneten Entledigung vorzubeugen“.

Wolfgang Rösch allerdings wußte es besser: „Die Gemeinde Wolfegg“, so teilte er dem Ministerium postwendend am 20. September 1995 mit, „wirbt für ihre Abstellplätze, obwohl die Bestimmungen der Campingplatzverordnung nicht eingehalten werden.“ Auch die Gemeinde Hinterzarten stelle Übernachtungsplätze bereit.

Erneut mußten sich die zuständigen Regierungspräsidien Freiburg und Tübingen der Sache annehmen. Im Falle Wolfegg setzte sich der komplette Beamtenapparat in Bewegung. Mit eindeutigen Ergebnissen.

„Aus verkehrsrechtlicher Sicht bestehen gegen die Ausweisung einzelner Wohnmobilstandplätze auf öffentlichen Parkplätzen unseres Erachtens keine Bedenken“, versicherte das Landratsamt Ravensburg schriftlich am 27. Oktober 1995.

Die Landespolizeidirektion Tübingen pflichtete am selben Tag bei: „Die bisher ausgewiesenen Stellplätze für Wohnmobile bereiten aus verkehrspolizeilicher Sicht keinerlei Probleme. Auch die Herstellung des (Anm: geplanten) ‚Wohnmobilparks‘ ist aus verkehrspolizeilicher Sicht durchaus vertretbar.“ Wegen steigender Zulassungszahlen werde „die Anlage von speziellen Stellplätzen befürwortet“.

Und noch etwas Überraschendes fanden die Ordnungshüter heraus: „Im weiteren Umkreis von Wolfegg sind keine Campingplätze vorhanden, so daß wirtschaftliche Interessen von Campingplatzbesitzern nicht beeinträchtigt sein dürften.“ Aha.

Auch rechtlich scheint die Sache klar. So betont das Regierungspräsidium Tübingen, daß eine Gemeinde „die rechtlichen Voraussetzungen für ihre Absicht, in Wohnmobilen bis zu drei Übernachtungen zuzulassen, grundsätzlich selbst schaffen kann“.

Bleibt nur noch die Frage offen, welche Rolle die Campingplatzverordnung für reisemobilfreundliche Gemeinden spielt. Mit Schreiben vom 11. Dezember 1995 wollte das Regierungspräsidium Tübingen genau dies klären. Adressat: Wolfeggs Bürgermeister Manfred Konnes, 54. Und der hielt nicht hinterm Berg.

„Meiner Meinung nach trifft die Campingplatzverordnung nicht zu“, antwortete er am 18. Januar dieses Jahres, „wenn aus formalistischen und/oder rechtlichen Gründen diese Auffassung dennoch vertreten wird, ist die Campingplatzverordnung realitätsfremd und müßte dringend novelliert werden. Denn unsere Art der Standplätze für Rei-

■ **Knaus**

Dem Trend gehorchend

Der Reisemobilhersteller Knaus folgt dem allgemeinen Trend und entwickelt einen Integrierten. Er heißt Travel-Liner und basiert auf dem Fiat Ducato. Das Fahrzeug wird im September zum Caravan Salon in Düsseldorf in zwei Größen von 6,00 und 6,90 Metern und Gewichten von 3,4 und 3,85 Tonnen vorgestellt. Das kleinere Modell soll ab 95.000 Mark kosten, das größere ab 110.000 Mark. Die Fahrzeuge sind mit Glattblech ummantelt und weisen die für Knaus typischen integrierten Kunststoffverkleidungen am Heck auf.

Ausstattungsclou ist die Warmwasserheizung. Beide Fahrzeuge haben ein festes Doppelbett im Heck, das auf Wunsch hochgesetzt ausgeliefert wird. Darunter ergibt sich dann Platz für eine Garage, in der sich Roller oder Fahrräder unterbringen lassen. Der kleinere Integrierte ist für drei Personen ausgelegt und läßt sich mit einem weiteren Bughubbett ausrüsten. Der Große bietet vier Personen Platz und hat ein Doppel-Hubbett.

Neu in der Knaus-Familie: der Integrierte Travel-Liner.



Foto: Werk

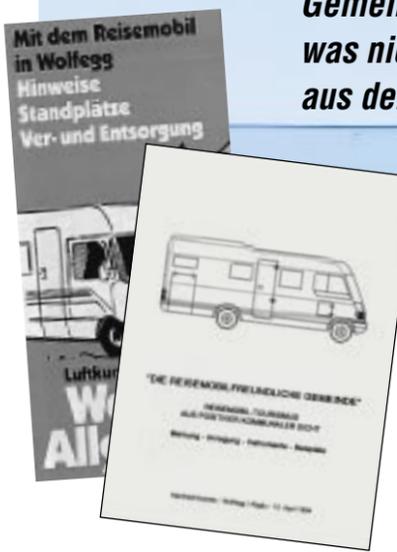
semobile sind keine Campingplätze im üblichen Sinn, bzw. Stellflächen wie auf Campingplätzen.“



Deutlich beschwert sich Bürokrat Konnes über die Bürokratie in Deutschland, dem Land der unbegrenzten Vorschriften: „Ich denke nicht, daß eine baurechtliche Geneh-

migung notwendig wird, wenn ein Fahrzeug mittels eines Kabels mit Strom bzw. mittels eines Gartenschlauchs mit Frischwasser versorgt wird.“

So weit, so gut. Wie wird der Streit ausgehen? „Wie das Hornberger Schießen“, glaubt Konnes. Und Rösch pflichtet bei: „Wenn rechtlich alles klar ist, dann ist es ja gut.“ Mal sehen, wann der Sturm abflaut.





Fotos: Petri

■ Bad Sachsa

Bonbons für Mobilisten

Der Stellplatz in Bad Sachsa floriert, und die Harzer Gemeinde setzt verstärkt auf mobile Gäste. Mit Erfolg.

Bad Sachsa übernimmt weiterhin die Vorreiterrolle reisemobilfreundlicher Gemeinden im Harz. Dafür sorgen einige neue Angebote, die den mobilen Gästen den Aufenthalt im nördlichsten Mittelgebirge Deutschlands noch mehr versüßen.

Das schmackhafteste Bonbon: Reisemobilisten bekommen die täglich zu entrichtenden acht Mark Kurtaxe in Form von Gutscheinen vergütet. Dafür gibt es mal ein Menü billiger, ein Fahrrad umsonst oder eine Wanderkarte günstiger. „Wir haben so kalkuliert, daß sich Kurbeitrag und Stellplatzgebühr praktisch ausgleichen“, freut sich Kurdirektor Uwe Werner, 43.

Vorbildlich: Bad Sachsa wirbt im Kurprospekt um Reisemobilisten.



Daß die Gemeinde im Harz ihre mobilen Gäste willkommen heißt, drückt sich auch auf dem 100 Fahrzeuge fassenden Stellplatz aus: Die Toiletten sind fertig, jeden Tag gibt es frische Brötchen, nachts leuchten Laternen, und Strom kommt aus neuen Steckdosen. Kein Wunder, daß seit dem 16. September 1995, an dem die Stellfläche auf dem Schützenplatz eröffnet wurde (REISEMOBIL INTERNATIONAL 11/95), bisher 1.000 Mobilheime in Bad Sachsa Rast gemacht haben.

Eine stattliche Anzahl von Reisemobilisten erwartet die Harzer Gemeinde auch am Wochenende vom 16. bis zum 19. Mai. Dann nämlich lädt die Kurverwaltung erstmals zum sogenannten



Gibt dem Fest seinen Namen: Schmerl, der legendäre Fisch aus Bad Sachsa.

Schmerltreffen – das Programm

Erstmals lädt Bad Sachsa alle Reisemobilisten zum sogenannten Schmerltreffen ein. Der Name geht auf einen für die Gemeinde wichtigen legendären Fisch zurück. An dem Fest teilnehmen kostet pro Person 25 Mark.

Vom 16. bis zum 19. Mai steigt folgendes Programm

🐟 **Donnerstag, 16. Mai:** Anreise bis 19.00 Uhr auf den zuvor reservierten Platz. Ab 19.30 Uhr Heimatabend.

🐟 **Freitag, 17. Mai:** Ab 8.00 Uhr kommen Harzhexen auf dem Besen und bringen frische Brötchen. 9.00 Uhr: Platzkonzert zum Frühstück. Ab 13.30 Uhr findet eine geführte, etwa 20 Kilometer lange Fahrradtour statt. Wer nicht stram-

peln will, kann sich durch die Stadt führen lassen.

🐟 **Samstag, 18. Mai:** Um 12.00 Uhr wird das Schmelzteichfest eröffnet: Blasmusik, Bier vom Faß, Harzer Grillspezialitäten und allerlei zum Kaufen. Um 14.00 Uhr tobt das Spiel ohne Grenzen um den Teich. Ab 19.00 Uhr flanieren Reisemobilisten zum bunten Unterhaltungsprogramm durch den beleuchteten Kurpark.

🐟 **Sonntag, 19. Mai:** Ab 10.00 Uhr tummeln sich jung und alt beim Schmerlfest rund um den Teich.

Wer teilnehmen möchte, sollte sich dringend rechtzeitig anmelden beim Kurbetrieb Bad Sachsa, Am Kurpark 6, 47441 Bad Sachsa, Tel.: 05523/3009-0, Fax: -49.

Schmerltreffen ein, einem ab dann alljährlich stattfindenden Fest für die mobilen Gäste. Pate und Namensgeber ist der Fisch Schmerl, dank einer Legende eng verbunden mit der Gemeinde. Das Programm erstreckt sich über volle vier Tage (siehe Kasten). Daran teilzunehmen kostet pro Person 25 Mark.

Übrigens: Das gesamte Jahr über bietet Bad Sachsa Reisemobilisten ein spezielles Kurprogramm. Ohnehin fühlt sich die Gemeinde diesen Gästen besonders verpflichtet: Immerhin spricht die Verwaltung im Kur- und Urlaubsjournal '96 offiziell von dem „Kurort für Wohnmobilisten“.

■ Al-Ko

Ausgezeichnet

Fahrwerksproduzent Al-Ko ist vom amerikanischen Reisemobilhersteller Fleetwood für außergewöhnlich guten Service und Qualität ausgezeichnet worden. Mit einer goldenen Trophäe, die an den weltberühmten Film-Oscar erinnert, ehrt die US-Firma das Unternehmen aus Ettenbeuren und dankt für die gute Zusammenarbeit mit der Fleetwood-Tochter Niesmann + Bischoff. Am meisten begeistert die Amerikaner „die positive Einstellung der Al-Ko-Mitarbeiter Kunden gegenüber“. Das schwäbische Unternehmen sei stets bereit, einen Dienst zu erweisen, Erfahrungen einzusetzen und Fragen zu beantworten.



Goldene Trophäe: Fleetwood ehrt Al-Ko.

■ Gasdruck

Alle Länder 30 Millibar

In Deutschland soll ab Mitte dieses Jahres für Freizeitfahrzeuge ein Anschlußdruck bei Gas von 30 Millibar zulässig sein. Das meldet der Herstellerverband VDWH. Damit greift Deutschland einer Regelung vor, die zukünftig auf europäischer Ebene einen einheitlichen Gasdruck von 30 Millibar für Reisemobile und Wohnwagen vorsieht. Allerdings wird nicht vor 1997 mit dieser Norm gerechnet.

Die einheitlichen Anlagen erleichtern die Reparaturen beim Urlaub im Ausland. Bereits mit 50 Millibar bestehende Anlagen umzurüsten wird nicht notwendig, auch nicht, um die in zweijährigem Turnus anstehende Abnahmeprüfung zu bestehen. Lediglich muß sich ein Hinweis auf den verwendeten Druck – 30 oder 50 Millibar – gut sichtbar am Flaschenkasten befinden.

■ Deutschland-Karte

Unverwüstlich

Die Schweizer Firma Dupont hat ein neues Kartenmaterial entwickelt, das Straßenkarten unverwüstlich machen soll: Das Material der Hercules Deutschland-Karte im Maßstab 1:750.000 besteht aus speziellem Faservlies, das laut Hersteller äußerst reißfest, schmutzbeständig und wasserfest ist. Auch wenn Kinder einmal Brei darüber spucken, läßt sich die feuchte Bescherung einfach abwischen. Preis: 19,80 Mark.



Hält sogar ausgespucktem Brei stand: unverwüstliche Karte von Hercules.

Kurz & Knapp

Kein Feuerlöscher

Ende einer Diskussion: Auch künftig müssen Reisemobilisten keinen Feuerlöscher im Fahrzeug mitführen. Das ist das Ergebnis einer Eingabe des Herstellerverbandes VDWH, des Deutschen Verbands Flüssiggas und des ADAC an den Bund-Länder-Fachausschuß „Beförderung gefährlicher Güter“. Eine entsprechende Ausnahmeregelung für Fahrzeuge, die Flüssiggas bis zu einer Bruttomasse von 333 Kilogramm transportieren, wurde in die Änderungsverordnung zur zweiten Gefahrgutausnahmereverordnung aufgenommen.

Fiat auf Erfolgskurs

Die Fiat Automobil AG verbuchte 1995 einen Zuwachs bei leichten Nutzfahrzeugen und sicherte sich mit 10,9 Prozent Marktanteil die Position eins als Transporter-Importeur. Insgesamt kauften 27.902 Kunden die Modelle Fiorino, Ducato und Talento. Das entspricht einer Steigerung von 12,7 Prozent. Das deutsche Tochterunternehmen zieht am 1. September übrigens von Heilbronn nach Frankfurt um.

Fixe Info bei Stau

Staumelder gesucht: Ab Ostern 1996 informiert der ADAC die Polizei und Radiosender über bestehende oder bereits aufgelöste Staus. So sollen Verkehrshinweise schneller und zuverlässiger gesendet werden. Die Staumelder stellen die Länge des Stop-and-Go auf dem Tachofest, wenn sie in der Gegenrichtung daran vorbeifahren. Wer sich aktiv beteiligen möchte, wendet sich an den ADAC, Stichwort „Staumelder“, 81014 München.

■ Pannenhilfe

Italien erhebt Kosten

Weil dem Staat die Mittel fehlen, erhalten Urlauber, die in Italien mit einer Panne liegenbleiben, ab sofort keine kostenlose Abschlepphilfe mehr. Laut ADAC kostet das Abschleppen auf Autobahnen bis zur nächsten Werkstatt des italienischen Automobilclubs ACI umgerechnet 150 Mark, auf allen anderen Straßen 140 Mark. Beim Transport zur nächsten Vertragswerkstatt fallen für die ersten 20 Kilometer zusätzlich 60 Mark und für jeden weiteren Kilometer 1,30 Mark an.

Besitzern eines Euro-Schutzbrieft werden diese Kosten bis zu 300 Mark vom ADAC abgenommen. Der finanzielle Ausgleich erfolgt bis zu dieser Höhe bargeldlos. Im vergangenen Jahr schleppte der ACI mehr als 12.000 defekte deutsche Fahrzeuge ab. Der landesweite Notruf des Clubs ist die Telefonnummer 116.

■ Mobile Weltenbummler

Rundfahrten im Reisemobil

Geoplan Touristik hat einen Katalog mit dem Titel „Roundtrips“ veröffentlicht, der vor allem Erlebnisreisen im arabischen Raum und Neuseeland anbietet. Die Angebote sind für Weltenbummler gedacht, die in ihrem Reisemobil individuell Land und Leute entdecken möchten, aber die Organisation gern in erfahrene Hände legen. In den einzelnen Ländern stehen deutschsprachige Fremdenführer bereit, die Reisemobilisten für einige Stunden oder während der ganzen Reise fachmännisch führen. Den Katalog gibt es bei Geoplan Touristik, Berlin, Tel. 030/794025.



MAGAZIN

■ Azur Club Card

Camping mit knallharten Vorteilen

Einen besonderen Service hält die Stuttgarter Campingplatzkette Azur für ihre Kunden bereit: die Club Card. Sie gilt zwei Jahre für die Familie, kostet für diese Zeit 48 Mark und räumt auf allen Azur-Plätzen ordentliche Vorteile ein:

- zehn Prozent Rabatt auf die Personengebühren,
- zehn Prozent Rabatt auf allen Orbiturplätzen in Portugal,
- der Reservierungsservice von Azur- zu Azurplätzen ist kostenlos,

- keine Kautions bei Schrankenanlagen,
- der Stellplatz steht bis 16 anstatt bis 12 Uhr zur Verfügung,
- Stellplatzwünsche werden bevorzugt behandelt,
- vor und während der Reise steht eine Service-Telefonnummer bereit,
- die Gebühr für die Reservierung der Stellplätze wird – außer in Italien – bei der Abreise gutgeschrieben,
- kostenlose Infos aus der Campingbranche,
- besondere Azur-Clubangebote.



Infos zur Club Card gibt es bei der Azur Freizeit GmbH, Tel.: 0711/4093-511, Fax: -580.

Kurz & Knapp

Schnupper-Camping

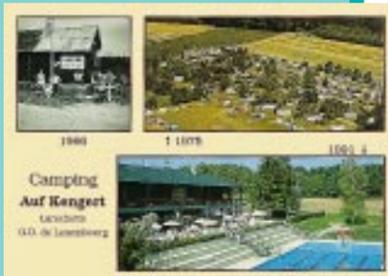
Mit einem sogenannten Probecamping mit gemieteten Reisemobilen oder Caravans möchte der Verband der Campingplatzunternehmer in Baden-Württemberg neue Kundenkreise erschließen. Das Angebot gilt auf speziellen Freizeitanlagen, die Fahrzeuge gibt es bei bestimmten Vermietstationen. Information gibt es unter Tel.: 07166/283, Fax: -803.

TÜV-Seminar

Für Selbstausbauer und Halter von Reisemobilen schreibt der TÜV Südwest das Seminar „Bau und Ausrüstung von Wohnmobilen“ aus. Am 2. März 1996 behandeln Fachreferenten die sicherheitstechnischen Aspekte beim Ausbau. Der Kurs kostet 115 Mark und findet in der Prüf stelle Stuttgart-Feuerbach statt. Anmeldungen unter Tel.: 0711/7005-344 oder -622, Fax: -619.

Jubiläum

Der Campingplatz „Auf Kengert“ in Larochette/Medernach, Luxemburg, feiert in diesem Jahr sein 30jähriges



Bestehen. Die Anlage inmitten des Großherzogtums, die bis zum 8. November geöffnet hat, präsentiert ihren Gästen während der gesamten Saison ein spezielles Programm. Infos gibt es unter der Tel.: 00352/87186, Fax: 878323.

■ Campingführer

Roter Punkt und neue Symbole

Mit rund 7.300 verzeichneten Campingplätzen bringt der Deutsche Camping Club (DCC) seinen diesjährigen Campingführer Europa heraus: 2.200 Plätze in Deutschland, der Rest in den Nachbarländern. Mit farbigem Bild stellen sich 2.000 Anlagen dar.

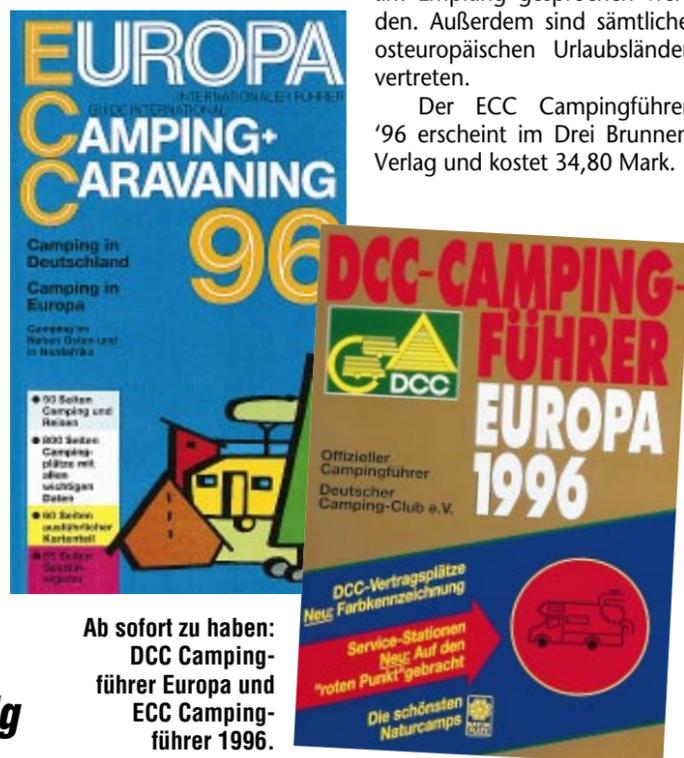
Erstmals stehen bei dem Standardwerk besonders umweltfreundliche Ferienanlagen im Vordergrund. Deutlich sichtbar prangt deshalb auf dem Schmöker ein roter Punkt. Das Symbol weist auf Campinganlagen mit Ver- und Entsorgungsanlage für Caravaner hin. An den schönsten Naturcampingplätzen Europas selbst wurde als deutliches Symbol eine Blume angebracht.

Den Campingführer gibt es im Buchhandel oder beim DCC in München. Nichtmitglieder bezahlen 34,80 Mark, Mitglieder des Clubs nur 19,50 Mark.

Die vollständig überarbeitete, aktualisierte und erweiterte Neuauflage des ECC Campingführers informiert über Größe und Aus-

stattung, Preise und Öffnungszeiten von mehr als 5.500 Campingplätzen in 43 Ländern. Er ist größer geworden und stellt die Plätze noch attraktiver dar. Das Nachschlagewerk enthält 21 neue Symbole zu Themen wie Anzahl der Einzelwaschkabinen, Akzeptanz von Kreditkarten, Freizeitmöglichkeiten rund um den Campingplatz, Sicherheit auf dem Campingplatz und gibt darüber Auskunft, welche Fremdsprachen am Empfang gesprochen werden. Außerdem sind sämtliche osteuropäischen Urlaubsländer vertreten.

Der ECC Campingführer '96 erscheint im Drei Brunnen Verlag und kostet 34,80 Mark.



Ab sofort zu haben:
DCC Campingführer Europa und
ECC Campingführer 1996.

■ Bad Königshofen

Kuren zum Erfolg

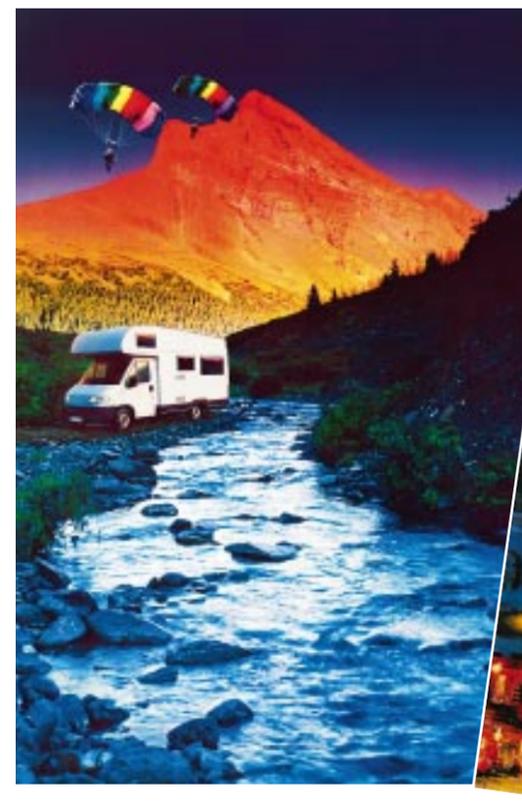
Der Kurort für Rheumaerkrankungen – Bad Königshofen – zieht eine positive Bilanz für das Jahr 1995. Daran haben Reisemobilisten einen maßgeblichen Anteil, die allein an Stellplatzgebühr knapp 40.000 Mark an die Gemeinde bezahlten. Der Umsatz im Kurmittelbereich der 279 kurenden Reisemobilisten (1994: 170, 1993: 57) betrug rund 170.000 Mark. Die steigende Tendenz in Bad Königshofen zeigt sich an weiteren Daten: Die Zahl der Übernachtungen reisemobiler Gäste kletterte von 3.631 im Jahr 1993 über 7.563 anno 1994 auf 9.107 im vergangenen Jahr an. Die Anzahl der reisemobilen Gäste lag bei 1.968 gegenüber 1.773 im Jahr 1994 und 1.075 in 1993.

■ Caravaning-Kampagne 1996

Dabeisein ist alles

Unter dem letztjährigen Motto „Caravaning ist mehr“ setzt der Herstellerverband VDWH auch 1996 seine Kampagne zur Unterstützung des mobilen Reisens fort. „Wir stehen hinter dem Motto“, bekräftigt Hans-Jürgen Burkert, 52, zweiter Vorsitzender des Verbandes.

Im Rahmen einer breit angelegten Anzeigen-Aktion stehen Reisemobile und Wohnwagen im Mittelpunkt von vier Motiven: Caravaning und Kultur, Urlaub mit Familie und Haustieren, Zeit zum Träumen, Gelegenheit, um Sport zu treiben. Besonders letzterer Punkt hat den VDWH zu der Überlegung angeregt, im Vorfeld der diesjährigen Fußball-Europameisterschaft verstärkt in deutschen Bundesligastadien auf die Urlaubsform Caravaning hinzuweisen. Das endgültige Konzept für diese offensive Art der Werbung liegt aber noch nicht vor.



Dafür existiert aber der kleine Katalog „Die schönsten Festivals 1996“. Er listet 21 große Ereignisse in und um Deutschland auf: Rhein in Flammen, Schleswig-Holstein Musikfestival, Bregenzer Festspiele. Der Clou: Zu jedem Termin gibt das Heftchen die wichtigsten Informationen – Datum, Eintritt, Kontaktadresse – an und nennt je einen Campingplatz in der Nähe. Das Heft liegt zukünftig bei Händlern aus.

Sport, Spaß und Kultur: Der VDWH hält eine Liste der 21 wichtigsten Festivals in und um Deutschland bereit.

■ Irland

Zuschlag nur bedingt

Die Fährgesellschaft Irish Ferries stellt während der gesamten Saison spezielle Tarife für Reisemobilisten auf. Sie gelten auch in der Hochsaison. Danach erhebt die Reederei keinen Zuschlag auf überhohe Fahrzeuge. Ein Zuschlag wird aber ab einer Fahrzeuglänge von 6,50 Metern fällig. Diese Regelung gilt auf den Direkttrouten von Frankreich nach Irland und für den Landbridge-Tarif via Großbritannien in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft P & O European Ferries und dem Tunnelzug Le Shuttle. Buchungen nehmen alle Reisebüros und Automobilclubs vor. Weitere Infos erteilt die Generalagentur Karl Geuther, Bremen, Tel.: 0421/14970 und 14981, Fax: 18057.

Kurz & Knapp

Neue Kataloge

Die Fritz Berger GmbH, Neu- markt, präsentiert ihren neuen Katalog Camping + Freizeit 96. Auf 324 Farbseiten stellt der Zubehörlieferant darin sein Sortiment vor. 210 Farbseiten stark ist der neue Katalog des Freizeit- Ausrüsters DPW-Wizemann, Stuttgart.

Diesel schwefelarm

Ab dem 1. Oktober 1996 dürfen deutsche Tankstellen nur noch schwefelarmen Diesel mit höchstens 0,05 Gewichtsprozent dieses chemischen Katalysators anbieten. Einige Stationen haben der neuen Verordnung vorgegriffen und schon jetzt freiwillig auf den umweltfreundlicheren Kraftstoff umgestellt.

Park+Ride-Atlas

Reifenhersteller Firestone hat gemeinsam mit dem ADAC einen Atlas erarbeitet, der für 30 deutsche Städte Parkmöglichkeiten an Bus- und Bahnlinien angibt. Das Buch ergänzt ideal den Bestand an Bordbüchern, die in keinem Reisemobil fehlen sollten. Den Atlas gibt es umsonst in allen ADAC-Geschäftsstellen.

Sport Berger gibt auf

Das Zubehörsandhaus Sport Berger hat zum Jahresende 1995 seinen Betrieb eingestellt. Das Unternehmen, seit 1924 in Rothschaige bei Dachau ansässig, war dem Kostendruck und der Konzentration im Einzel- und Versandhandel nicht länger gewachsen.

Caravaning-Bilanz

Auf und ab

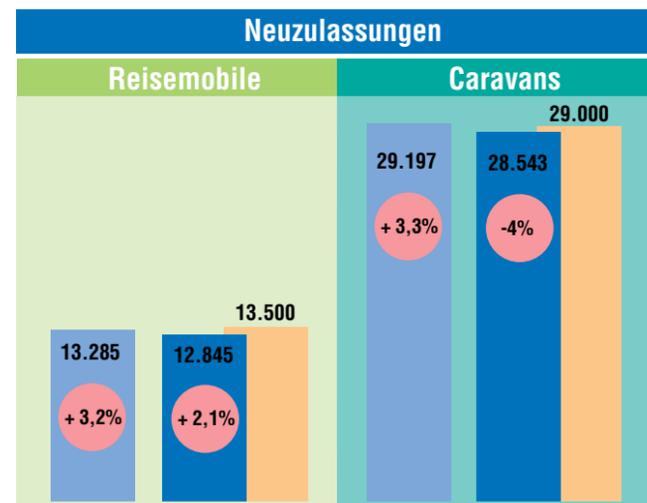
Der Herstellerverband VDWH legt die neuesten Zahlen der Branche vor: Neuzulassungen von Reisemobilen und Caravans.

Ein verhalten positives Fazit des vergangenen Jahres und der letzten Saison zieht der Herstellerverband VDWH für die Caravaning-Branche. Für das laufende Jahr erwarten die Produzenten ein „turbulentes Umfeld“ und „eine stabile Marktentwicklung“.

Nach den jüngsten Daten lag 1995 der Gesamtumsatz bei 4,6 Milliarden Mark, zusammengesetzt aus 2,2 Milliarden Mark für Neufahrzeuge und 2,4 Milliarden Mark auf dem Ge-

brauchtmarkt. Das leicht belebte Geschäft mit Reisemobilen glich den Rückgang im Wohnwagenbereich nicht nur aus, es steigerte den Umsatz sogar um knapp sechs Prozent.

Für Januar bis November 1995 sowie für die Saison 1994/95, die von September '94 bis August '95 gedauert hat, legt der VDWH folgende Zahlen vor (Quelle: Kraftfahrtbundesamt, KBA, Flensburg). Sie gelten im Vergleich zum selben Zeitraum des Vorjahres:

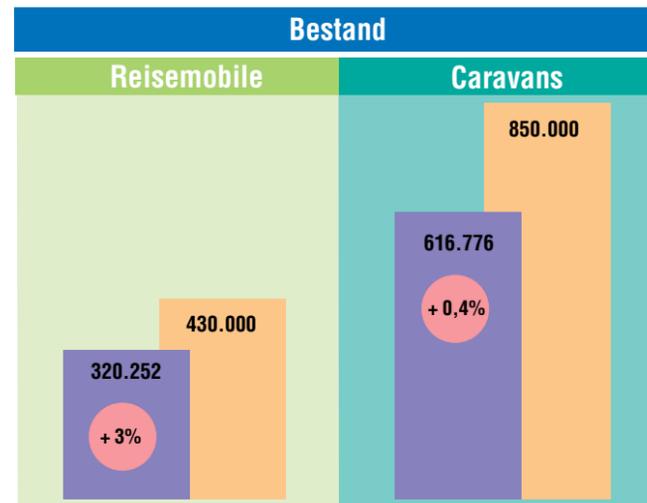


Neu zugelassene Reisemobile

- Saison 1994/95: 13.285 Einheiten, plus 3,2 Prozent
- Januar bis November 1995: 12.845 Einheiten, plus 2,1 Prozent
- Prognose bis Ende Dezember 1995: 13.500 Einheiten

Neu zugelassene Wohnwagen

- Saison 1994/95: 29.197 Einheiten, minus 3,3 Prozent
- Januar bis November 1995: 28.543 Einheiten, minus 4,0 Prozent
- Prognose bis Ende Dezember 1995: mehr als 29.000 Einheiten



Bestand Reisemobile

- Stichtag 1. Juli 1995: 320.252 Einheiten, plus 3,0 Prozent. Nachtraglich aus- oder umgebaute Fahrzeuge sind ebenso hinzurechnen wie nicht ausdrücklich als „Sonstige Kfz Wohnmobile“ angemeldete Freizeitfahrzeuge. Danach ermittelt der VDWH einen Bestand von 430.000 Einheiten.

Bestand Wohnwagen

- Stichtag 1. Juli 1995: 616.776 Einheiten, plus 0,4 Prozent. Nach einem bestimmten Schlüssel rechnet der VDWH die nicht zugelassenen Wohnwagen zu dem Bestand dazu. Danach ergibt sich eine Zahl von knapp 850.000 Caravans.

Laut Statistik gehörten mehr als 90 Prozent aller neu zugelassenen Reisemobile zur Gewichtsklasse zwischen zwei und 3,5 Tonnen.

Von allen Serienfahrzeugen waren 49,1 Prozent Alkoven-Mobile, 23,7 Prozent Integrierte und 19,2 Prozent Kastenwagen.

Ver- und Entsorgung Abfluß frei

Neun neue Stationen hat die Firma MKM in letzter Zeit aufgestellt, zwei davon sogar in bisher als eher reisemobilfeindlich geltenden Ländern: Holland und Österreich. Durchaus läßt das allmählich immer dichter werdende Netz von Entsorgungsstationen den Schluß zu, daß Reisemobil-Touristen auch auf europäischer Ebene auf mehr Akzeptanz stoßen. Hier die Adressen:

Sani Station:

Born Free Europe B. V.,
Marneweg 19, NL-8701 PM
Bolsward, Niederlande.
Marktgemeinde Gumpoldskirchen,
Parkplatz Neustiftgasse,
A- 2352 Gumpoldskirchen,
Österreich.
Waschpark Wildeshausen,
Westring 18,
27793 Wildeshausen.



Parkplatz am Schwimmbad,
Langhelle/Jahnstraße,
36205 Sontra.
Veregg & Welz,
Freizeit und Reisen, Gewerbe-
park 14, 49143 Bissendorf.
**Caravan- und Freizeit-
Center Ernst**,
Industriestraße 20,
77955 Ettenheim-Altldorf.

**Wohnmobil-Stellplatz
Am Thermalbad**,
Am Schönen Moos,
88348 Saulgau.
Sani Service 3 in 1:
Beka Reisemobile,
Hannoversche Straße,
28847 Syke-Heiligenfelde.
Stadt Brakel,
Zum Mühlengrund,
33034 Brakel/Bellersen.

Das Netz wird dichter: Entsorgungsstationen gibt es immer mehr.

Zitat zur Sache
„Nach wie vor gilt der wichtige Grundsatz, daß Toiletteninhalte – ob mit oder ohne Zusätze – nie in der Natur oder in Gullys entleert werden dürfen.“

Der Herstellerverband VDWH im Januar 1996 in einer Pressemitteilung zum Thema „Umweltengel für Sanitärkonzentrate“.

Geballte Ladung

Im 7,90 Meter langen und 140.000 Mark teuren Winnebago Brave 25 sind die RM-Profis auf der Suche nach dem „American Way of Drive“.



Winnebago Industries Inc., die sich nicht nur nach einem Indianerstamm nennen, sondern auch einen Indianer in ihrem Logo führen, wurden 1958 von John K. Hanson in Forest City im amerikanischen Bundesstaat Iowa gegründet. Mit jährlich rund 20.000 produzierten Reisemobilen, an denen Winnebago bis auf das Komplett-Chassis alles selbst fertigt, ist die Firma nach

Fleetwood die Nummer zwei auf dem US-Markt.

Ihre Europa-Filiale gründeten die Amerikaner im Jahre 1992. Zunächst war sie in Köln beheimatet. Seit 1993 sitzt sie im saarländischen Kirkel. Von dort kommt auch der Profitest-Kandidat Brave 25. Er ist samt auf das Heck geschraubtem Reserverad 7,90

Meter lang und kostet in der Basisversion 140.000 Mark. Zu diesem Preis tritt er außer mit einer US-typischen Komplett-Ausstattung sogar mit einer Zusatzluftfederung an der Hinterachse und einer dreijährigen Mobilitätsgarantie zum Test an, die europaweit die üblichen Leistungen von Schutzbriefen beinhaltet.

Der Grundriß des Brave 25 zeigt sich mit Vierersitzgruppe vorn links, der ein drehbarer, quer gestellter Einzelsessel hinter einem Klapptisch gegenübersteht. Auf die Sitzgruppe folgt die Schrankwand mit Kühl- und Gefrier- sowie zwei-flügeligem Kleiderschrank. Anschließend hat die dreigeteilte Naßzelle ihren Platz: zu- ▶





Gegenüber: Ein Einzelsessel und der gedrehte Beifahrersitz erweitern die gemütliche Sitzgruppe.

Erhöht: Das Doppelbett im Heck ist so weit angehoben, daß unter ihm eine große Heckgarage Platz hat.



erst die schräg angeordnete, offene Waschecke, dann die Toilette und schließlich die Duschkabine.

Auf der rechten Seite folgt der Einstieg auf den Einzelsessel, nach dem die große Winkelküche plaziert ist. Hinter ihr, von einer Falttür abgetrennt, erstreckt sich das hochgesetzte Doppelbett, unter dem sich die von außen zu beladende Heckgarage und ein zusätzlicher Innenstauraum befinden.

Der Winnebago Brave wirkt auf mich weniger verspielt, als ich andere US-Reisemobile in Erinnerung habe", beginnt unser Designer Claus-Uwe Dieterle seine Beurteilung des Testfahrzeugs. „Besonders die Frontpartie zeigt mit der starken Betonung der waagerechten und senkrechten Linien an Kühlergrill, Motorklappe, Scheinwerfern und Fensterform zwar ein klares gestalterisches Element. Sie wirkt aber auch sehr streng.“

Die strenge Linienführung setzt sich nach Dieterle auch an den glatten, hochaufragenden Seitenwänden fort, auf denen „der Winnebago-Designer versucht hat, durch eine Schlangenlinien-Graphik

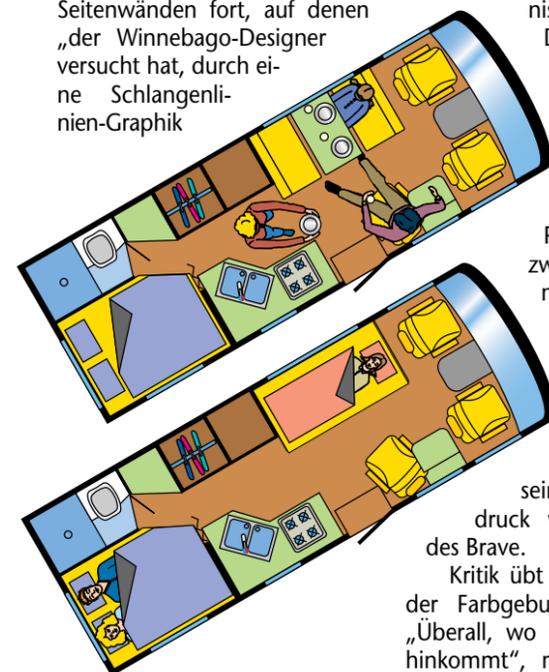
dem Wohnaufbau etwas die Wucht zu nehmen und ihn „aufzupeppen“.

Gut gefallen unserem Designer die in der jeweiligen Wagenfarbe lackierten Klappen- und Türrahmen des Brave, die dadurch sehr schön in die Gesamtformgebung eingebunden sind. Nicht so gut gefallen Dieterle die Radkästen, die ihm für die großen Räder zu klein ausgefallen sind. „Zwar nimmt man es den US-Mobilen nicht übel, daß die Räder meist sehr weit innen stehen“, erklärt er, „aber der Brave steht doch sehr massiv und schwer über dem Vorderrad.“

Die Heckpartie des Brave hätte sich Dieterle „etwas uriger amerikanisch“ gewünscht. Einzig das in einer Metallhülle auf das Heck geschraubte Reserverad findet er „knackig und geländewagenmäßig“, ansonsten aber vermißt er am Heck „einen klaren, gestalterischen Willen“. „Insgesamt“ schließt Dieterle seinen Rundgang um den Brave ab, „hätte ich mir die äußere Erscheinung des Brave ein bißchen dramatischer und typischer amerikanisch gewünscht.“

Das findet unser Designer dann allerdings im Innern des Winnebago vor. „Großzügig in der Raumaufteilung, zweckmäßig, aber nicht besonders feinsinnig in der Gestaltung und farblich sehr eigen“, beschreibt er in Stichworten seinen ersten Eindruck vom Innenraum des Brave.

Kritik übt er besonders an der Farbgebung der Möbel. „Überall, wo man in Amerika hinkommt“, mäkelte er, „trifft man auf diesen todgrau-braunen Holzton, der nun wirklich alles andere als freundlich ist.“



Gestaltung: Claus-Uwe Dieterle, 33

Die Vielfalt von Formen und Stilmitteln schafft sehr viel Unruhe.

Ansonsten bewertet er die Farbgebung des Innenraums mit den hellbeigen Stofftönen, den gelblichen Arbeitsplatten und der hellen Blümchentapete, denen nur der türkisfarbene Teppichboden einen dezenten Akzent verleiht, zwar „nicht als besonders wohnlich, aber als konsequent in ihrer unauffälligen Zusammensetzung“.

Mit der gestalterischen Ausformung der einzelnen Möbel-Einbauten kann sich unser Designer nicht so recht anfreunden. „Auch wenn man berücksichtigt, daß Amerikaner die Zweckmäßigkeit höher bewerten als die Formgebung“, wägt er ab, „schafft eine solche

Vielfalt an Formen und Stilmitteln wie in diesem Reisemobil sehr viel Unruhe.“

Zur Untermauerung dieser schroffen Behauptung verweist er auf den vorderen Sitzbereich. „Die beiden Sitzbänke, deren Rückenlehnen leicht geschwungen sind, zeigen sich mit einem völlig anderen Stoffüberzug als die beiden Fahrerhaussitze“, doziert er. In einer dritten Stoffvariante präsentiert sich der auf der rechten Seite plazierte, ebenfalls halbrund ausgeformte Einzelsessel. Dessen Bezugstoff findet sich zwar in den Fensterumrandungen wieder. Aber die zeigen sich in einer völlig anderen Formensprache: statt Rundungen starke Betonung von Dreiecken.

Einverstanden ist Dieterle zum einen mit dem 200 x 135 Zentimeter großen Heck-Doppelbett, dessen Tagesdecke sich im gleichen Stoff zeigt, in dem auch die Rüschen-Gardinen die beiden Fenster am Bett umrahmen. Zum anderen gefällt ihm – bis auf das „unpassende Holzspiegelschränken über der Toilette“ – auch der dreigeteilte Sanitärbereich. Besonders lobt er hier die nahezu fugenlos geformte Duschkabine und den Theaterspiegel über dem Waschbecken, den er als „bemerkenswerte Spielart mit Licht“ bezeichnet. ▶





Als nächster Profi steigt unser Möbelprofi Alfred Kiess die zwei Stufen hinauf in den Brave. Als ersten Eindruck diktiert er, daß „der Innenausbau sehr derb und rustikal, fast blockig wirkt“.

Schnell hat Kiess erkannt, was ihn außer den kantigen Möbeln zu diesem Urteil führt. „Die Möbelklappen sind zwar aus Massivholz gefertigt, was als sehr positiv anzusehen ist. Aber sie sind in der Fläche nur gehobelt und geätzt und dann im Schnellverfahren verleimt“, erläutert Kiess. „Man sieht noch ganz deutlich die Riefen vom Hobeln und die Tackerklammern vom Leimen. Da war keine Hand zur Nacharbeit dran.“

Auch die Auswahl der Hölzer für die Klappenfüllungen findet nicht das Wohlwollen unseres Möbelbauprofis. „Hier wurden Hölzer verschiedener Farben und Maserungen vor dem Beizen zusammengeleimt“, kritisiert Kiess, „da ist wenig Feingefühl für das Holz zu spüren.“

Aber nicht nur die Türen und Klappen müssen sich die Kritik von Kiess gefallen lassen. Auch den übrigen Möbelbau beurteilt er sehr kritisch. „Die Arbeitsplatten mit den billigen,



Innenausbau: Alfred Kiess, 54

Hier wurden Hölzer mit verschiedenen Farben und Maserungen vor dem Beizen zusammengeleimt.

glatten und scharfkantigen PVC-Umleimern sind – fast lieblos – direkt von der Maschine weg eingebaut worden“, spricht er uns aufs Band. „Die Massivholzkannten der Klappen und Türen sind sehr rau, an verschiedenen Stellen der Möbel sitzen Füllungen hinter den zu verschließenden Öffnungen, anstatt sie durch Aufdopplungen wie etwa an den Schubladen abzudecken. Letztlich finden sich an Zwischenwänden in den Möbeln, aber auch am Klapptischchen vor dem Einzelsessel fransige und unbehandelte Schnitkanten.“

Einverstanden ist Kiess mit den Möbelbeschlägen, den Schubladenauszügen mit ihren „raffinierten Verriegelungen“ und mit den Rasterschienen zur Höhenverstellung der Fachböden in den Oberschränken. „Allerdings würde es mir besser gefallen, wenn die Schienen in die Stellseiten eingelassen oder die Fachböden ausgefräst wären“, schlägt er vor. „So, wie sie jetzt ausgeführt sind, können die Fachböden beim Kurvenfahren verrutschen.“

Bis auf wenige Details ist Kiess mit der Naßzelle einverstanden. Gut gefällt ihm, daß die Duschkabine aus nur zwei

Teilen zusammengesetzt ist. Weniger gut gefällt ihm die „mit dem dicken Daumen gezogene Silikonfuge“, mit der die Duschkabine an der Oberkante zur Wand hin abgedichtet ist.

Auch mit der zwar stabilen, aber an recht dünnen Scharnieren hängenden Naßzellentür findet er keine ungetrübte Freude. Genauso wenig wie übrigens an der Falttür, die den Wohnraum vom hinteren Teil des Brave trennt und deren „Fangöse an der Kleiderschrank-Front hervorsteht“.

Abschließend stellt unser Möbelprofi fest, daß der Dunstabzug über der Küche sehr tief



Wohnqualität: Monika Schumacher, 45

Die Küche ist kaum noch zu übertreffen.

hängt, weil über ihm die Mikrowelle und ein Staufach plaziert sind. „Ich denke, dazu wird die Hausfrau sicher etwas sagen“, versucht er sich beim Aussteigen als Wahrsager.

Es dauert auch nicht lange, bis sich unsere Profifrau Monika Schumacher, frisch gestärkt aus dem Skiurlaub zurückgekommen, mit diesem Problem beschäftigt. Zunächst aber ist sie erst einmal voll des Lobes. „Da fühle ich mich sofort wohl“, sprudelt sie temperamentvoll heraus, „ein offener, fast riesiger Innenraum und eine luxuriöse Ausstattung; das lädt zum Wohnen und Wohlfühlen ein.“

Nach diesem ersten Eindruck beginnt Frau Schumacher ihre Einzelkritik an der knapp 150 Zentimeter breiten Küche, die ihr bis auf zwei Punkte ausnehmend gut gefällt. Vierflammkocher, Mikrowelle, Dunstabzug, Doppelspüle, sechs Schubladen, zwei Dachschränke und ein Unter-

schrank für Putzsachen“, zählt sie auf, „dazu eine sehr große Arbeitsplatte, eine zusätzliche, in den Einstieg klappbare Ablage, ein riesiger Kühl- und ein separater Gefrierschrank gegenüber dem Küchenblock. Das ist kaum noch zu übertreffen.“

Wie von unserem Schreinerprofi vorausgesagt, ist Frau Schumacher mit dem tiefhängenden Dunstabzug nicht einverstanden. „Vielleicht sollte man lieber auf das Staufach über der Mikrowelle verzichten und den Oberschrank um diesen Teil nach oben schieben“, schlägt sie vor. „So, wie der Dunstabzug jetzt plaziert ist, kann man die beiden Kochstel-

Wohnqualität: Monika Schumacher, 45

Die Küche ist kaum noch zu übertreffen.

len an der Seitenwand jedenfalls nicht vernünftig nutzen.“

Daß sie keinen eingebauten Müllsammel findet, stört Frau Schumacher dagegen weniger. „Den Mülleimer würde ich zusammen mit dem Putzzeug in den Unterschrank stellen“ ist sie sich sicher, „wo größere Dinge eh keinen Platz haben, weil hier der Boiler sitzt.“ Nicht anfreunden kann sie sich aber mit der einfachen Zweihel-Kunststoff-Armatur an der Doppelspüle. „Eine so komplett ausgestattete Küche sollte eine Einhel-Haushaltsarmatur haben“, schlägt sie vor, „die nicht nur wie Chrom aussieht, sondern auch aus Metall ist.“

Typisch „amimäßig“, wie sie es nennt, findet Frau Schumacher die immensen Staukapazitäten des Brave. „Ein riesi-



Offen: Die Waschecke ist vor dem Toilettenraum plaziert (links).

Getrennt: Der zweigeteilte Toilettenraum beherbergt im hinteren Teil die Dusche (unten).

Komplett: Der großzügig ausgestattete Küchenbereich läßt sich durch eine klappbare Ablage erweitern (oben).



ger Kleiderschrank mit weit über einem Meter Hängelänge, ein Riesensauraum unter dem Heckdoppelbett und in der vorderen Sitzbank, dazu Dachstauschränke rundum, deren Fachböden sich in der Höhe verstellen lassen“, zählt sie auf, „da ist einfach Platz für alles, was man mitnehmen will.“

Genug Raum ist nach Meinung unserer Profifrau auch im dreigeteilten Hygienebereich. „An der offenen Waschecke neben dem Bett gefallen mir der Spiegelschrank mit den beiden verstellbaren Fachböden, die drei Lampen nach Art eines Theaterspiegels und der schräg angesetzte Unterschrank besonders gut“, zählt sie auf. „Weniger ansprechend finde ich das sehr kleine Waschbecken, die billige Kunststoffarmatur und den Duschvorhang zwischen Toilettenraum und Duschkabine“, kritisiert sie. „Hier hätte ich mir eine falt- oder Schiebetür aus Kunstglas gewünscht.“

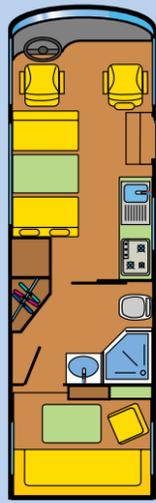
Wie Möbelprofi Kiess gefällt auch Frau Schumacher die Stoff-Faltdür zwischen Wohn- und Schlafraum nicht so recht. Herbe Kritik äußert sie jedoch am Bodenbelag. „Fest verlegten Teppichboden im Wohnteil kann ich gerade noch akzeptieren“, mosert sie, „obwohl ich lose aufgelegte Teppichstücke bevorzuge. Aber im Eingangsbereich und als Verkleidung des Sockels der Toilette und des Radkastens unter dem Waschbecken hat Teppichboden nichts zu suchen. Wer will den denn sauberhalten.“

Nach Frau Schumacher ist Elektroprofi Horst Locher an der Reihe, der sich erst einmal die gesamte elektrische Anlage des Brave anschaut, bevor er sich äußert. Dann aber ist er voll des Lobes. „Perfekt gemacht“, faßt er sein Urteil zusammen, „ich kann absolut keine Mängel finden.“

Besonders beeindruckt ist Locher von den insgesamt dreizehn „einfachen, aber zweckmäßigen“ Leuchten, den ►

Die Konkurrenten

Rockwood Classic 326 BD*



TSL läßt den Rockwood Classic 326 BD, der nach einem vorgegebenen Rastermuster nach Kundenwunsch gebaut wird, in den USA auf das P-30-Chassis von GM-Chevrolet aufbauen. Seine Besonderheit: Maßanfertigung und ein ausfahrbarer Heckerker.

Basisfahrzeug: GM-Chevrolet mit 140 kW (190 PS)-Turbo-Dieselmotor und Viergang-Automatikgetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 7.270 kg, Leergewicht: 6.500 kg. Außenmaße (L x B x H): 810 x 244 x 350 cm, Radstand: 452cm. Anhängelast: gebremst: 2.500 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: GfK-Sandwich-Bauweise mit 45 mm Isolierung aus PU-Schaum und 5 mm Sperrholz-Innenwand. Boden: Holzunterplatte, 65 mm Isolierung aus PU-Schaum und 10 mm Sperrholz-Innenplatte mit Teppichboden.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 715 x 231 x 198 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 180 x 110 cm, Sofa-Heckbett: 185 x 125 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 227 l, Frischwasser: 227 l, Abwasser: 151 l, Fäkalientank: 151 l, Boiler: 10 l, Gasvorrat: 110 l.

Serienausstattung: Heizung: Primus-Warmwasserheizung, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 170 l, Zusatzbatterien: 1 x 100 Ah.

Grundpreis: 269.500 Mark.

Pinnacle 305*



Thor baut den Pinnacle 305 ebenfalls auf das P-30-Chassis von GM-Chevrolet. Besondere Merkmale des US-Mobils sind das Queensbett im Heck und die vordere Sitzgruppe mit zwei Einzelsesseln und Längscouch.

Basisfahrzeug: GM-Chevrolet P 30 mit 140 kW (190 PS) Turbo-Dieselmotor und Viergang-Automatikgetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 7.490 kg, Leergewicht: 5.730 kg. Außenmaße (L x B x H): 932 x 244 x 318 cm, Radstand: 452 cm. Anhängelast: gebremst: 2.500 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: GfK-Sandwichbauweise mit 40 mm Isolierung aus Polystyrene. Dach zusätzlich mit Gummischutzschicht. Boden: Sandwichbauweise mit 30 mm Isolierung aus Polysty-

rene und 25 mm Sperrholz-Innenboden mit Schaumstoff und Teppichboden.

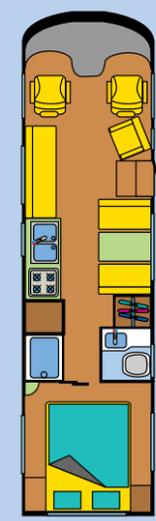
Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 725 x 234 x 196 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/1, davon mit Dreipunktgurt: 0; Bettenmaße: Längscouch: 175 x 115 cm, Heckdoppelbett: 195 x 155 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 300 l, Frischwasser: 265 l, Abwasser: 140 l, Fäkalientank: 140 l, Boiler: 38 l, Gasvorrat: 90 l.

Serienausstattung: Heizung: Truma E 4000, Herd: 4-flammig, Kühlschrank: 260 l/Gefrierschrank: 15 l, Zusatzbatterien: 2 x 80 Ah.

Grundpreis: 185.000 Mark.

Intruder 295 B*



Auch Damon baut den Intruder 295 B auf das P-30-Chassis von GM-Chevrolet. Sein Grundriß zeigt sich mit Queensbett im Heck sowie Vierersitzgruppe gegenüber der Küche und zusätzlicher Längscouch.

Basisfahrzeug: GM-Chevrolet P 30 mit 140 kW (190 PS) Turbo-Dieselmotor und Viergang-Automatikgetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 7.490 kg, Leergewicht: 5.40 kg. Außenmaße (L x B x H): 920 x 248 x 360 cm, Radstand: 456 cm. Anhängelast: gebremst: 2.500 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: GfK-Sandwichbauweise mit 50 mm Isolierung aus Styrofoam und 5 mm Sperrholz-Innenwand. Boden: Sandwichbauweise mit 16 mm Sperrholz-Unterboden, 501 mm Isolierung aus Styrofoam und 10 mm Sperrholz-Innenboden.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 830 x 235 x 202 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 2; Bettenmaße: Heckdoppelbett: 210 x 160 cm, Längscouch: 180 x 120 cm, Mittelsitzgruppe 180 x 160 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 230 l, Frischwasser: 400 l, Abwasser: 185 l, Fäkalientank: 185 l, Boiler: 23 l, Gasvorrat: 116 kg.

Serienausstattung: Heizung: Primus-Warmwasserheizung, Herd: 4-flammig, Kühlschrank: 185 l, Zusatzbatterien: 2 x 100 Ah.

Grundpreis: 165.000 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller



Winnebago Brave 25

PROFITEST

Basisfahrzeug: GM Chevrolet P30

Motor: Achtzylinder-Turbodiesel, Hubraum: 6500 cm³, Leistung: 129 kW (175 PS) bei 3.400/min, maximales Drehmoment 522 Nm bei 1.700/min. Kraftübertragung: Viergang-Automatikgetriebe auf Hinterachse.

Fahrwerk: vorne: Einzelradaufhängung mit Schraubenfedern, hinten: Starrachse mit Längsblattfedern. Bremsen vorne: Scheiben, hinten: Trommeln. Reifengröße: hinten: 8R19,5, vorn: 245/70R19,5.

Füllmengen: Kraftstoff: 150 l, Frischwasser: 220 l, Abwasser: 120 l, Fäkalien: 135 l, Gasvorrat: 70 l (28 kg).

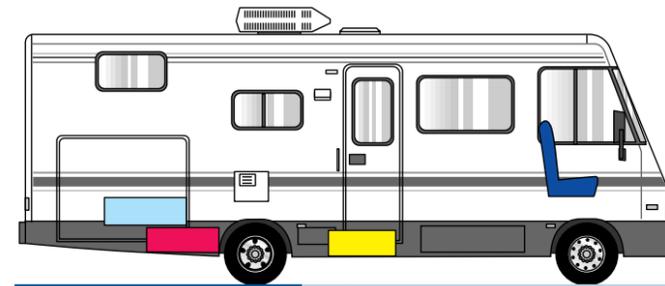
Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 6.713 kg, Leergewicht laut Hersteller: 4.900 kg, Außenmaße (L x B x H): 790 x 250 x 335 cm, Radstand: 401 cm. Anhängelast: gebremst: 1.900 kg (max. 2.800 kg), ungebremst: 750 kg.

Wohnkabine: Bauart: Seitenwände in Stahlgerippebauweise mit 3 mm GfK-Außenhaut und 45 mm Isolierung aus PU-Schaum, 2 mm Sperrholz-Innenwand. Dach: mit 70 mm Isolierung aus PU-Schaum, Boden: 15 mm Holz-Unterboden, 45 mm Isolierung aus PU-Schaum, 16 mm Holz-Innenboden mit 5 mm Schaumstoff und Teppichboden oder PVC-Belag. Innenmaße (L x B x H): 665 x 233 x 203 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 5/2, davon mit Dreipunktgurt: 2. Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 193 x 102 cm, Heckdoppelbett: 200 x 135 cm. Naßzelle (B x H x T): 146 x 203/183 x 91/76 cm, Kleiderschrank (B x H x T): 76 x 142 x 65 cm, Küchenblock (B x H x T): 150 x 86 x 60/104 cm.

Serienausstattung: Heizung: Truma E 4000, Herd: 4-flammig, Kühlschrank: 170 l/Gefrierschrank: 35 l (Gas/12/220V), Zusatzbatterien: 2 x 80 Ah.

Sonderausstattung: Dachklimaanlage: 2.900 Mark*, Fahrertür: 1.950 Mark*, lackierte Schürze rundum: 2.900 Mark*, vollautomatische Sat-Anlage: 4.900 Mark*.

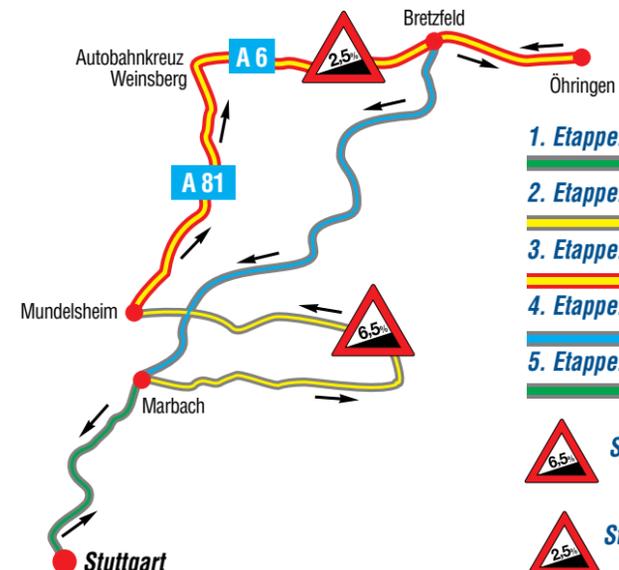
* Sonderausstattung im Testfahrzeug
Grundpreis: 140.000 Mark
Preis des Testfahrzeugs: 162.000 Mark.



RM-Ladetips	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässige Gewichte	6.713 kg	2.404 kg	4.536 kg
Leergewicht (gewogen)	4.790 kg	2.080 kg	2.710 kg
+ Fahrer (Normgewicht)	75 kg	66 kg	9 kg
+ Treibstoff (150 l)	113 kg	-17 kg	130 kg
+ Frischwasser (220 l)	220 kg	-32 kg	252 kg
+ Gas (28 kg)	28 kg	7 kg	21 kg
+ Beifahrer (Normgewicht)	75 kg	66 kg	9 kg
+ 2 Kinder (à 40 kg)	80 kg	54 kg	26 kg
2 Personen ohne Gepäck	5.301 kg	2.170 kg	3.131 kg
Zuladung bei 2 Personen	1.412 kg	234 kg	1.405 kg
4 Personen ohne Gepäck	5.381 kg	2.224 kg	3.157 kg
Zuladung bei 4 Personen	1.332 kg	180 kg	1.379 kg

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

Winnebago baut den Brave WCF 25 RC auf das P 30-Chassis von General-Motors-Chevrolet auf, das ein zulässiges Gesamtgewicht von 6.713 Kilogramm hat. Mit vollen Tanks an Bord, das heißt 150 Liter Kraftstoff, 220 Liter Wasser und 70 Liter Gas, können zwei Reisende mit 1.412 Kilogramm noch fast eineinhalb Tonnen einladen. Selbst bei Mitnahme von zwei Kindern bleibt noch eine Zuladung von 1.332 Kilogramm. Beim Verladen des Urlaubsgepäcks muß die Besatzung allerdings darauf achten, daß die Hinterachse den Hauptanteil der Last trägt. Die Vorderachse bietet mit rund 200 Kilogramm keine übermäßigen Reserven. Konstruktiv hat Winnebago dem aber Rechnung getragen und die großen Stauräume über und hinter der Hinterachse plziert.



- 1. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr:**
Fahrzeit: 41:00 min/Ø 43,9 km/h
- 2. Etappe: 29 km Landstraße:**
Fahrzeit: 34:20 min/Ø 50,7 km/h
- 3. Etappe: 42 km Autobahn:**
Fahrzeit: 31:20 min/Ø 80,4 km/h
- 4. Etappe: 49 km Landstraße:**
Fahrzeit: 57:10 min/Ø 51,4 km/h
- 5. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr:**
Fahrzeit: 41:40 min/Ø 43,2 km/h

- Steigungs-Strecke: 2,4 km Landstraße:**
Fahrzeit: 2:38 min/Ø 54,8 km/h
- Steigungs-Strecke: 5 km Autobahn:**
Fahrzeit: 3:42 min/Ø 81,1 km/h

Meßergebnisse:

Fahrleistungen:

Beschleunigung:	
0-50 km/h	8,4 s
0-80 km/h	18,9 s
Elastizität:	
50-80 km/h	13,6 s
Höchstgeschwindigkeit (laut Kfz-Schein):	120 km/h
Tachoabweichung:	
Tacho 50 km/h	eff. 46 km/h
Tacho 80 km/h	eff. 75 km/h

Wendekreis:

links	19,2 m
rechts	19,2 m

Innengeräusche:

(Fahrerhaus) im Stand	57 dB(A)
bei 80 km/h	67 dB(A)
(im größten Gang)	

Testverbrauch: 21,6 l

Kosten:
Die Kosten wurden ermittelt in Zusammenarbeit mit der Dekra

fixe Kosten:	282,05 Pf/km
(Kfz-Steuer, Versicherung, Abschreibung)	
Variable Kosten:	54,61 Pf/km
(Kraftstoff, Reifen, Reparatur, Wartung)	
Gesamtkosten:	336,65 Pf/km

RM-Testkurs



Elektrik: Horst Locher, 59

Perfekt gemacht, ich kann absolut keine Mängel finden.

zehn überlegt platzierten 230-Volt-Steckdosen und der guten Zugänglichkeit der Elektroanlage. „So aufwendig die elektrische Anlage mit Generator, starken Bordbatterien und den vielen Verbrauchern ist, so leicht kommt man für Reparaturen oder Kontrollen an die einzelnen Bauteile“, lobt er. „Der Generator und der Boiler sind von außen zugänglich, die Batterien sitzen unter einem Bodendeckel direkt am Einstieg, und die 12-Volt- sowie die 230-Volt-Verteiler und Sicherungen findet man hinter Plastikdeckeln unter dem Kleiderschrank.“

Großes Lob spendet Locher auch der Leitungsverlegung im Brave. „Man sieht kein Kabel“,

lobt er, „alle Leitungen sind in doppelten Böden der Möbel versteckt. Das ist mustergültig.“

Auch Gas- und Wasser-Installationsprofi Heinz Dieter Ruthardt ist mit der Verlegung der ihn betreffenden Gasrohre und Wasserleitungen einverstanden. Gut gefällt ihm zudem das Abwassersystem mit dem von außen zugänglichen, geheizten Kasten, in dem außer den Schiebern auch der Ablassschlauch Platz hat.

Sein Wohlwollen finden auch die serienmäßige Außendusche, die Wasserspültoilette mit dem 135-Liter-Fäkaliensammelbehälter, die große Doppelspüle an der Küche, die E-4000-Tumalheizung und der Wärmetauscher unter der Küche, den die Motorwärme speist. Nicht einverstanden ist er hingegen mit dem Gastank, dessen Armaturen weitgehend ungeschützt im Spritzwasser des rechten Vorderrades hängen, und mit den Entlüftungen von Boiler und Heizung. „Die Abgaskamine dieser gasbetriebenen Geräte sitzen jeweils unter Schiebefenstern“, kritisiert er. „Dadurch können aufsteigende Abgase bei ungünstigem Wind ins Wageninnere gelangen. Das ist nicht in Ordnung.“

Vor die Freude das Fahren haben die Götter beim Winnebago Brave die Qualität der Schlüsselwahl gestellt. Acht verschiedene Schlüssel hängen am Ring, die zu den verschiedenen Klappen und Türen passen.

Gas/Wasser: Heinz Dieter Ruthardt, 56

Abgaskamine unter Schiebefenstern, das ist nicht in Ordnung.



Winnebago Brave 25



Vorbildlich: Handtuchhalter an Badtür, verstellbare Fachböden, geheizte Ablasschieber, Außendusche.



Unbefriedigend: Schnittkanten der Möbel sind teilweise sehr grob und ohne Nacharbeit.

Sogar die Wohnraum- und die für 1.950 Mark Aufpreis erhältliche Fahrertür haben unterschiedliche Schlüssel, die aber leider gleich geformt sind. Ohne Taschenlampe oder eingefeilte Markierungen ist der Fahrer da nachts ziemlich hilflos.

Dafür fühlt er sich, hat er das Geheimnis des richtigen Schlüssels gelöst, auf dem verstellbaren Fahrersitz sofort wohl. Die Instrumentierung ist übersichtlich, Lenkrad und Pedalerie sind gut positioniert, und die tief herunterreichenden Scheiben im Fahrerhaus ermöglichen ausgezeichnete Sichtverhältnisse. Den Blick nach rückwärts erleichtern große, elektrisch verstellbare und beheizbare Außenspiegel. Trotzdem ist eine Rückfahrkamera wünschenswert, um besser einparken zu können. Denn wegen der 2,50 Meter Breite des Brave sind hinter ihm stehende Hindernisse oder Fahrzeuge nur schlecht auszumachen.

Schnell gewöhnen wir uns an die Abmessungen des Brave und die hohe Sitzposition, mit der uns sogar Trucker ernst nehmen. Lediglich der große Wendekreis von über 19 Metern verlangt vorausschauende Fahrweise, will man nerviges Rangieren vermeiden.

Beeindruckend verrichtet der Antriebsstrang des Brave seine Arbeit. Der bullige 6,5-Liter-Turbo-Dieselmotor geht mit seinen 129 kW (175 PS) bei Vollgas gehörig zur Sache, und das ausgezeichnet abgestimmte Automatikgetriebe schaltet so butterweich, daß die Übergänge kaum spürbar sind. Motor und Getriebe erlauben uns, mit dem voluminösen Winnebago zum Erstaunen der übrigen Autofahrer, die ein träges Nutzfahrzeug erwarten, kräftig beim innerstädtischen Ampelspurt mitzumischen.

Das weich schaltende Automatik-Getriebe hat allerdings auch einen Nachteil. Es braucht für seine sanften Übergänge einen weitgespannten Wandlerbereich. Was bedeutet, daß der Motor beim Gasgeben un-

Schöner Wohnen – besser Reisen



Reisemobile und Caravans

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



Gestaltung



Strenges, eckiges Außendesign mit Betonung waagerechter Linien, Formen- und Stilvielfalt im Innenraum mit Ton-in-Ton-Farbgebung.

Innenausbau



Großserien-Möbelbau ohne manuelle Nacharbeit, teilweise fransige und unbehandelte Schnittkanten, Echtholz-Klappen, höhenverstellbare Fachböden.

Wohnqualität



Offener Grundriß, aufwendiger Küchenbereich, bequemes Doppelbett mit Federkernmatratze, dreigeteilter Hygienebereich, gute Ausleuchtung, immenses Stauvolumen.

Geräte/Installation



Üppige Geräte-Ausstattung, vorbildliche Elektro-Installation, winterfeste Wasseranlage, ungeschützte Armaturen am Gastank, Abgaskamine von Heizung und Boiler unter Schiebefenstern.

Fahrzeugtechnik



Robustes Chassis mit kräftigem Motor, weich schaltendes Automatik-Getriebe, befriedigendes Fahrverhalten, großer Wendekreis, ausgezeichnete Sitzposition, gute Sichtverhältnisse.

Preis/Leistung



Großserien-Chassis, solider Aufbau, aufwendige Komplett-Ausstattung, fehlendes Möbelfinish, drei Jahre Mobilitätsgarantie, günstiger Preis.



Fahrzeugtechnik:
Frank Böttger, 56:

Der bullige 6,5-Liter-Turbo-Dieselmotor geht gehörig zur Sache.

überhörbar hochdreht. Eine Tatsache, an die sich europäische Ohren und Geldbeutel erst gewöhnen müssen. Immerhin genehmigt sich der Brave auf unserer Testrunde 21,6 Liter pro hundert Kilometer Fahrstrecke.

Leider läßt sich vom Fahrwerk des Brave nicht das gleiche Loblied wie von Motor und Getriebe singen. Zwar präsentiert sich die Hinterachse mit serienmäßiger Zusatz-Luftfederung, was die üppige Zuladung von fast 1.500 Kilogramm ermöglicht. Dafür neigt aber die schrauben-gefederte Vorderachse, auf der übrigens eine andere Reifengröße aufgezogen ist als auf der zwillingsbereiften Hinterachse, bei nicht voll ausgelastetem Fahrzeug zum Trampeln.

tief hängenden Dunstabzug, das fehlende Möbelfinish, die ungeschützten Armaturen am Gastank und die Abgaskamine unter den Fenstern angeht, sagt er sofortige Prüfung zu. „Wir nehmen jede Kritik sehr ernst“, versichert er, „wir nehmen das auf und überlegen uns Änderungen.“

Die unterschiedlichen Reifengrößen auf Vorder- und Hinterachse gibt es bereits nicht mehr. Seit kurzem rollen die Brave auf gleichgroßen Reifen der Dimension 225/70R19,5. Auch die Schlüsselvielfalt hat die Europazentrale im Visier. Zur Zeit laufen Gespräche über ein Einschlüsselsystem.

Lediglich bei der Polsterstoff-Auswahl und der Farbgebung im Wohnraum und dem bis in den Einstieg verlegten Teppichboden will Kropp nichts ändern. „In diesem Punkt richten wir uns nach unseren Kunden, die überwiegend von dieser Ausführung angetan sind“, erklärt er. „Allerdings sind wir jederzeit bereit, auch andere Wünsche zu berücksichtigen.“

Fazit am Ende des Profitests: Der Winnebago Brave ist mit seinem Raumangebot, seiner kompletten Ausstattung, seiner Innenraumgestaltung und seiner üppigen Motorisierung ein typischer Vertreter des US-Reisemobilbaus – zweckbetont und eine geballte Ladung an Kraft.

Frank Böttger



Zum Ende des Profitests nimmt Winnebagos Europa-Vertriebsleiter Michael Kropp zu den Kritikpunkten der RM-Profis Stellung. Was den zu



Winnebago: Michael Kropp, 36

Wir nehmen jede Kritik sehr ernst.

Meine Meinung

Der Winnebago Brave 25 ist ein typischer Vertreter des US-Reisemobilbaus, bei dem Zweckmäßigkeit über allem steht. Er rollt auf einem robusten Fahrgestell mit einem bulligen Motor und Automatikgetriebe, ist serienmäßig mit allem erdenklichen Komfort ausgestattet, verfügt über ein üppiges Stauvolumen und eine immense Zuladung. Demgegenüber treten die stilistische Ausgestaltung und die Verarbeitungsqualität des Brave etwas zurück. Zweckmäßigkeit rangiert bei ihm eindeutig vor Gestaltung.



Frank Böttger



In der Zeitschrift REISEMOBIL INTERNATIONAL erhielt der

Winnebago Brave 25

für Wohnqualität



für Fahrzeugtechnik



für Preis/Leistung:



März 1996



Der Himmel auf Rädern!

START

Klicken Sie hier, um zu starten!

Immer in Bewegung

EURAMOBIL



EURAMOBIL GmbH Fahrzeugbau,

Kreuznacher Str. 78, 55576 Sprendlingen Tel. 06701 / 203-0, Fax 06701 / 203-10



Praxistest

Bürstner

A 646

**Bord-Restaurant:
Das wandelbare
Speise- und Wohn-
zimmer.**



**A la carte: Die Bordküche
ist komplett und
pfiffig eingerichtet.**

**Mutter-Kind-Abteil:
Das komfortable
Heck-Schlafzimmer.**

Familien-Frachter



**Mit Kind und Kegel machte sich
RM-Redakteur Juan J. Gamero-
Ortiz im knapp 80.000 Mark
teuren Bürstner A 646
auf die Suche
nach Sonne.**

Fotos: Juan J. Gamero-Ortiz

Auch wenn unser Sohn Daniel aufgrund seines zarten Alters von erst zweieinhalb Jahren lediglich vom „Guddun, Guddun“ schwärmt, so wissen wir als Eltern doch, was er meint. Und das ist: „Reisemobil, Reisemobil“. Seit unserem winterlichen Trip gen Süden, dem ersten Reisemobilurlaub, den er, so glauben wenigstens meine Frau und ich, bewußt miterlebt hat, ist er zum absoluten Reisemobil-Fan geworden.

Vermutlich liegt das ganz besonders an den Vorzügen unseres Testfahrzeugs, eines 6,70 Meter langen Bürstner-Alkovenmobils. Es entstammt der Sechser-Familie, die der deutsch-französische Freizeitfahrzeug-Hersteller wahlweise auf Fiat Ducato 14 oder 18 in insgesamt vier familienfreundlichen Grundrißvarianten zu Preisen zwischen 78.000 und 84.000 Mark anbietet.

Wir entscheiden uns bei der Auswahl unseres rollenden Feriendomizils nicht für den A 642, der mit einer Viererdinette und einer gegenüber platzierten Längssitzgruppe für sich wirbt. Auch auf den A 644 mit längs eingebautem Heck-Doppelbett und den A 645, der uns mit längs installierten Stockbetten im Heck lockt, fällt unsere Wahl nicht. Statt dessen entschließen wir uns, mit dem Modell A 646 auf Tour zu gehen, in dem uns eine quer und erhöht im Heck eingebaute Viererdinette zur Verfügung steht, die wir im weiteren Verlauf unserer Urlaubsreise in den Süden als überaus praktische und komfortable

ble Familienecke schätzen lernen sollten.

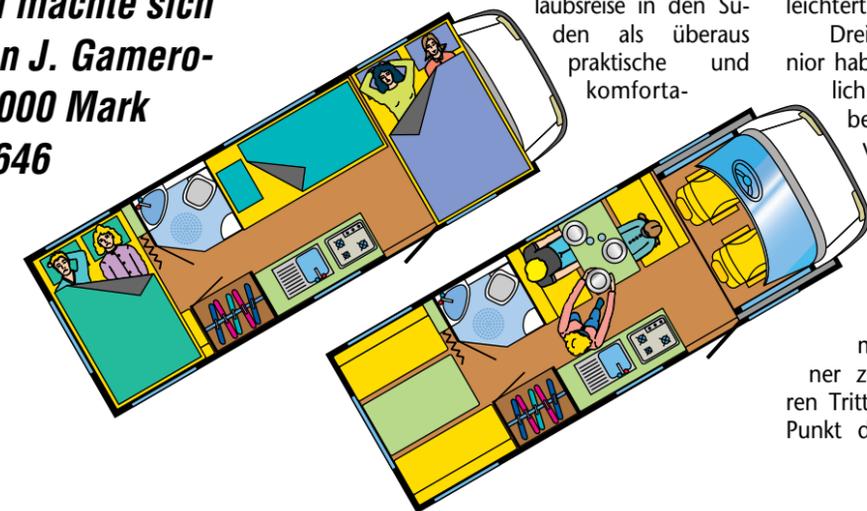
Das Ziel unserer Tour ist nicht fest umrissen. Unser Wunsch ist eigentlich nur, ein paar Sonnentage einzufangen. Dementsprechend wollen wir so lange südwärts fahren, bis wir angenehmes Wetter erwischen.

Auf sonnige Zeiten stimmt uns schon die erste Begegnung mit dem Bürstner-Alkoven-Flaggschiff ein. Uns gefallen nicht nur das für Bürstner typische rotgraue Fahrzeugdekor und die rundum verlaufenden, grauen Seitenschweller mit den integrierten Heckleuchten. Auch der große, von außen und innen beladbare und sich über die gesamte Fahrzeugbreite erstreckende Heckstauraum hat es uns angetan.

In dem geräumigen Gepäckabteil unter und in der Hecksitzgruppe findet alles Platz, was der mobile Familiencamper unterwegs braucht; vom Kinderwagen über die Campingmöbel bis zum Werkzeug, der Kabelrolle und den Kinder-Spielsachen. Und sollte es regnen, läßt sich der darin verstaute Hausrat durch eine der hinteren Sitzbänke problemlos entnehmen, ohne deshalb das Fahrzeug verlassen zu müssen.

Erfreut zeigt sich meine Frau über den Eingangsbereich des Bürstner-Mobils. Der ist nicht nur mit einer beleuchteten, integrierten Trittstufe, sondern auch mit einem Zentralschalter für Licht und einem Haltegriff ausgestattet, der den Einstieg ins Mobil wesentlich erleichtert.

Dreikäsehochs wie unser Junior haben's da schon wesentlich schwerer. Ihn zwingt bei seiner Körpergröße von einem laufenden Meter die Stufenhöhe von 42 Zentimetern zu anstrengenden Kletterpartien, will er in seinen geliebten „Guddun“ kommen. Die Installation einer zusätzlichen, ausfahrbaren Trittstufe würde in diesem Punkt den familienfreundli- ▶



chen Charakter des Fahrzeugs entscheidend verbessern.

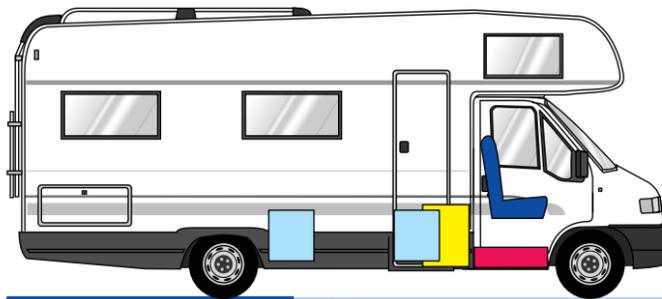
Dabei ist die relativ große Einstiegshöhe des deutsch-französischen Familien-Frachters laut Hersteller Bürstner das Resultat einer Verbesserung der Fahrsicherheit. Um die Fahrstabilität bei voller Beladung zu verbessern, statten die Reisemobilbauer in Kehl alle ihre Modelle mit einer verstärkten Hinterachsfederung aus. Und die bewirkt das hohe Einstiegsniveau.

Sehen lassen kann sich das Raumangebot des Familien-Frachters. Zwar bildet der 434 Zentimeter lange Innenraum zwischen den Möbeln des Bürstner-Mobils einen Schlauch, in dem zwei Erwachsene nur schwerlich nebeneinander einen Stehplatz finden. Aber der Innenraum zeigt sich aufgrund der gelungenen Raumaufteilung als äußerst praxisorientiert und familientauglich.

Schon auf unserer ersten Etappe, die uns über die französische Autobahnen bis kurz vor Lyon führt, genießt Klein Daniel auf der Mitteldinette, an der ich seinen Kindersitz sicher montieren kann, einen abwechslungsreichen Panoramablick durch das Seitenfenster. Die Vierersitzgruppe entwickelt sich in unserem Fall immer mehr zur Spiel- und Wickelecke, an der man zwischendurch auch mal einen Pullover oder eine Packung frischer Windeln ablegen kann.

Konventioneller nutzen wir das Heck unseres Bürstner-Mobils. Durch die Doppel-Funktion als Speise- und Wohnzimmer sowie als Schlafzimmer mit 204 x 135 Zentimeter großem Doppelbett entwickelt sich die umbaubare Heckdinette immer mehr zum Mittelpunkt unseres mobilen Familienlebens. Sie bietet uns reichlich Platz zum Sitzen und meiner Frau Gaby sowie Sohn Daniel ein hochkomfortables Nachtlager.

Zum Schlafen ziehe ich mich in das große, 200 x 140 Zentimeter große und 68 Zentimeter hohe, mit Lattenrost und Lesespot ausgerüstete Alkoven-



RM-Ladetips	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässige Gewichte	3.400 kg	1.650 kg	1.900 kg
Leergewicht (gewogen)	2.840 kg	1.350 kg	1.490 kg
+ Fahrer (Normgewicht)	75 kg	55 kg	20 kg
+ Treibstoff (80 l)	60 kg	48 kg	12 kg
+ Frischwasser (100 l)	100 kg	30 kg	70 kg
+ Gas (2 x 11kg)	44 kg	23 kg	21 kg
+ Beifahrer (Normgewicht)	75 kg	55 kg	20 kg
+ 2 Kinder (à 40 kg)	80 kg	9 kg	71 kg
2 Personen ohne Gepäck	3.194 kg	1.561 kg	1.633 kg
Zuladung bei 2 Personen	206 kg	89 kg	267 kg
4 Personen ohne Gepäck	3.274 kg	1.570 kg	1.704 kg
Zuladung bei 4 Personen	126 kg	80 kg	196 kg

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

Bürstner baut seinen A 646 auf den Fiat Ducato 14 und Citroen Jumper mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.400 Kilogramm. Bei einer Belegung mit zwei Personen, vollem Kraftstoff- und Frischwassertank sowie zwei randvoll gefüllten 11-Kilo-Gasflaschen verbleiben noch 206 Kilogramm möglicher Zuladung. Richtig knapp wird es da schon bei einer Vierer-Crew. Die kann nur noch mit 126 Kilogramm Zuladung auf Tour gehen. Abhilfe verspricht hier nur das aufreispflichtige Maxi-Chassis mit 3,5 Tonnen Gesamtgewicht, das ab sofort auch mit einer werkseitigen Auflastung auf 3,85 Tonnen zu haben ist. Damit erhöht sich die Ladekapazität bei vier Personen auf ansehnliche 576 Kilogramm, bei zwei Personen sogar auf 656 Kilogramm.

Technische Daten*

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

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.400 kg, Leergewicht: 2.850 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 1.200/750 kg, Außenmaße (L x B x H): 670 x 222 x 295 cm, Radstand: 370 cm.

Aufbau: Dach und Wand: Sandwich-Gerippe-Bauweise mit 26 mm Isolierung aus Hartschaum, Boden: aus 9 mm Sperrholz-Unterboden mit Kunststoff-Außenfolie, 30 mm Isolierung aus Styropor und 9 mm Sperrholz-Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/4, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 434 x 210 x 200/220 cm, Bettenmaße: Alkoven: 200 x 140 cm, Mitteldinette: 194 x 135 cm, Heckdinette: 204 x 135 cm.

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

Serienausstattung: Heizung/Boiler: Truma C 3400, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l (Gas/220/12 V), Zusatzbatterie: 1 x 80 Ah.

Grundpreis: 79.990 Mark, Preis des Testwagens: 79.990 Mark.

Testverbrauch: 15,8 l/100 km.

* Alle Angaben laut Hersteller

bett zurück. Insgesamt verfügt der Bürstner A 646, zählt man die 194 x 135 Zentimeter große Liegefläche der Mitteldinette mit, über sechs Schlafplätze. Allerdings entfaltet er den vollen Wohn- und Schlafkomfort bei einer Belegung mit maximal vier Personen. In diesem Fall kann der vordere Wagentrakt immer unverändert bleiben und man hat eine ständig belegbare Sitzgruppe. Allabendliche Umbaumaßnahmen sind folglich nur im Heck notwendig.

Sehr gut gefallen hat uns auch die links neben dem Eingang installierte Küche. Sie ist mit Dreiflammkocher, Einhebelmischbatterie, einem Edelstahl-Spülbecken mit Abtropffläche, Dunstabzugshaube sowie einem 103 Liter fassenden Kühlschrank, drei Dach-Stauschränken und zwei Unterschränken ausgestattet. Die knapp bemessene Arbeitsfläche macht der Familien-Frachter durch ein bislang einzigartiges modulares System wett, das aus zwei Kunststoff-Schneidbrettern, einer Abtropfschale und einem Geschirrhalter besteht. Die Module entnehmen wir bei Bedarf aus dem Küchenschrank und hängen sie in den Spritzfettenschutz am Herd ein. Womit wir zusätzliche Ablagen für Spülgeschirr oder Kochutensilien schaffen.

An der Küche befindet sich auch der einzige 220-Volt-Stecker im Wohnraum des Alkoven-Flaggschiffs aus Kehl. Wenngleich er hier praxisgerecht angebracht ist, so wünschen wir uns im weiteren Verlauf unserer Tour, die uns aufgrund der schlechten Wetterlage in Nord-Spanien immer weiter südwärts treibt, auch im hinteren Bereich unseres rollenden Feriendomizils eine Steckdose. Besonders an den verregneten Abenden auf den Campingplätzen entlang der Costa Brava würden wir gern unseren Fernseher auch an der Heck-Dinette mit Strom versorgen, ohne einen Kabelsalat durchs Mobil ziehen zu müssen.

Keine Wünsche läßt hingegen das Bad des A 646 offen. ►

Wir machen Sie mobil!

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

ABC Bank

Praxistest

Bürstner

A 646

Mein Fazit



Der Bürstner A 646 ist ein familienfreundliches Alkovenmobil, das einer mehrköpfigen Bordcrew bei Bedarf bis zu sechs Schlafplätze bietet. Er gefällt durch seine gelungene Raumaufteilung, das großzügige Wohnraumangebot, seine gute Verarbeitung, die keine gravierenden Schwächen aufweist, das hohe Stauraumangebot und zahlreiche kleine praktische Ideen. Besonders gelungen sind die zum Doppelbett umbaubare Heckdinette, die der Crew tagsüber als Wohnzimmer und nachts als Schlafzimmer dient, das durchgestylte Bad und die geräumige Küche. Aufgrund seiner gehobenen Ausstattung geht auch der Grundpreis von knapp 80.000 Mark in Ordnung.

Aufbau/Karosserie



Sandwich-Gerippe-Bauweise mit Hartschaum-Isolierung und einbrennlackierter Aluminium-Außenhaut aus Fein-Hammerschlag-Blech, gerundete Kunststoff-Stoßbecken, integrierte Heckleuchten.

Wohnqualität



Heckbereich mit Doppelfunktion als Eß- und Schlafzimmer, Mitteldinette, praxistaugliches Bad mit integrierter Naßzelle, großes Alkovenbett mit Lattenrost, ungenügend beleuchteter Heckbereich, große Längsküche, viel Stauraum, solider Möbelbau.

Geräte/Ausstattung



Dreiflammkocher, 103-Liter-Kühlschrank, saubere Gas- und Wasserinstallation, Haushaltsarmaturen.

Fahrzeugtechnik



Durchzugstarker und robuster Turbodiesel-Motor, gutmütiges Fahrverhalten dank Zusatzfeder, hoher Kraftstoffverbrauch, leichtes Handling.

Preis/Leistung



Gute Verarbeitung, aufwendige Serienausstattung, drei Jahre Dichtheitsgarantie, angemessener Preis.

Trotz seiner kompakten Abmessungen von 105 x 100 x 192 Zentimetern bietet der modern eingerichtete, blau-weiße Sanitärraum mit integrierter Naßzelle ausreichend Platz für die Morgentoilette. Das liegt nicht zuletzt an der gut durchdachten Raumaufteilung und den stark abgerundeten Möbelkomponenten sowie der drehbaren Thetford-Cassetten-Toilette.

Zufrieden sind wir mit der Frischwasser-Kapazität unserer Sechser-Baureihe. Je ein 50-Liter-Tank verbirgt sich in den beiden Sitztruhen der Mitteldinette. Und mit seinen 100 Litern Fassungsvermögen steht der

unterflur installierte Abwassertank in idealer Relation zum mobilen Frischwasser-Reservoir.

Meine Frau lobt auch das Stauraumvolumen unseres Familien-Fracters. Der 58 x 53 x 135 Zentimeter große Kleiderschrank gegenüber dem Bad, die insgesamt 16 ringsum angebrachten und mit Teleskop-Federbeinen ausgestatteten Dachstauschränke sowie der bereits erwähnte Stauraum unterhalb der Heckdinette schlucken problemlos alles, was ein mobiler Haushalt auf Tour so alles benötigt.

Schade nur, daß der A 646 zwar nominell über eine Zula-



Geräumig: das Alkovenbett und der Außenstauraum (links) des Familien-Fracters.

Mit seiner Last wird der Bürstner A 646 übrigens spielend fertig. Auf der Flucht vor der Schlechtwetter-Front erwies sich das 115 PS starke Turbodiesel-Aggregat unserer Fiat-Ducato-14-Basis als absolut verlässlicher Partner. Und das, obwohl er innerhalb von drei Tagen bei recht zügiger und konstanter Fahrt rund 2.500 Kilometer bis ins südspanische Almeria zurücklegen mußte, wo wir endlich auf unsere langersehnten 25 Grad Außentemperatur und Sonne pur trafen. Dabei genehmigte sich unser Testfahrzeug allerdings im Mittel auch bis zu 16 Liter Diesel auf hundert Kilometern.

Vor Ort und auf den engen Gebirgsstraßen der angrenzenden Sierra Morena konnte der Kehler Familien-Fracter seine guten Fahreigenschaften unter Beweis stellen. Gerade hier machte sich die verstärkte Hinterachsfederung positiv bemerkbar und sorgte dafür, daß Schlaglöcher und Bodenunebenheiten keinen negativen Einfluß auf das gutmütige Fahrverhalten hatten.

Wieder zurück im kalten und verregneten Mitteleuropa ziehen wir folglich eine positive Bilanz unserer zweiwöchigen Tour im Bürstner A 646. Das von unserem Junior liebevoll „Guddun, Guddun“ genannte Alkovenmobil verdient sich aufgrund seiner gelungenen Raumaufteilung, der guten Verarbeitung, des hohen Stauraumvolumens und der praktischen Detaillösungen das Prädikat „besonders familienfreundlich“. Juan J. Gamero-Ortiz

Das Heki 1



Das Heki 2



Das S5-Rahmenfenster



Der Rahmenfenster-Einbau



Der S5-Innenrahmen



Die Fahrerhaus-Abtrennung



Das Rastrollo



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

Die Händlerliste

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

Die aktuelle Seitz-Produktfamilie Auf einen Blick

Wer baut Seitz-Produkte serienmäßig ein?

Belgien: Chateau. D nemark: Vendelbo Vans Danmark. Deutschland: Baumgartner, Bimobil, Beisl, Bocklet, Burow, B rstner, Carls-Aue, Carthago, Dehler, Dethleffs, Eura, Fawi, Fendt, Frankia, Goldbecker, Hehn, Hobby, Hymer, Karmann, Kraus, 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.



Das Insektenschutz-Türrollo



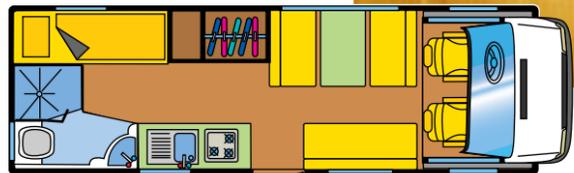
Die Serviceklappe





Für Freunde solider und gediegener Familien-Mobile gibt es den 7,30 Meter langen Concorde 720 ST jetzt auch auf Mercedes-Sprinter-Basis.

+ CONCORDE 720 ST +



Sternen-Kreuzer

Rollte er bislang nur auf Iveco Daily vom Band, so können komfortbewußte Familien mit Kindern für 135.000 Mark ihren Concorde 720 ST ab sofort auch auf Mercedes Sprinter ordern. Dabei bleibt das großzügige und komplett ausgestattete Raumkonzept der Zellinger Wohnkabine mit ihrem durchgehenden doppelten Boden, der damit verbundenen, winterfesten Installation der Wasseranlage und den darin untergebrachten großen Stauräumen unverändert.

Einer vier- bis sechsköpfigen Familie bietet der

Sternen-Kreuzer darüber hinaus viel Bewegungsfreiheit und Wohnkomfort. Im vorderen Bereich des Alkovenmobils, dem Wohnzimmer, befindet sich eine Mitteldinette und eine Längssitzbank, aus der bei Bedarf nicht nur eine 195 x 140 Zentimeter große Liegefläche entsteht, sondern auch eine große Sitzecke in L-Form, an der mühelos sechs bis acht Personen Platz zum Klönen finden. Im mittleren Wagentrakt steht der Bordcrew eine großzügig angelegte Längsküche zur Verfügung, die mit Dreiflamm-



Familienfreundlich: Die Stockbetten bilden ein abgeschlossenes Kinder-Abteil.

Fotos: Camero



Praxisgerecht: Die große Küche bietet viel Platz und ist vorbildlich eingerichtet.

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Mercedes-Benz Sprinter 412 D

Radstand: 402,5 cm, Außenmaße (L x B x H): 730 x 230 x 315 cm, zul. Gesamtgewicht: 4.600 kg, Leergewicht: 3.500 kg, Innenmaße (L x B x H): 530 x 221 x 200 cm, Bettenmaße: Alkoven: 210 x 150 cm, Mittelsitzgruppe: 195 x 140 cm, Längssitzbank: 140 x 62 cm, Stockbetten: 2 x 195 x 70 cm, Füllmengen: Frischwasser: 200 l, Abwasser: 200 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg, Heizung: Truma C 6000, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 110 l, Zusatzbatterie: 2 x 100 Ah.

Grundpreis: 135.000 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller

le-Spülbecken, Metall-Einhebelmischbatterie, Abtropffläche, Dunstabzugshaube und Backofen ausgestattet ist.

Gegenüber befindet sich ein großer, von innen beleuchteter Kleiderschrank. Dahinter schließen sich zwei mit Lattenrosten versehene, längs bis zum Fahrzeugheck eingebaute und 195 x 70 Zentimeter große Stockbetten an. Der Rest des Concorde-Heckteils gehört dem überaus großzügig dimensionierten Bad des Familienkreuzers. Es setzt sich aus einer separaten Naßzelle mit Falttür, einer Cassetten-Toilette, Kunststoff-Waschbecken mit Spiegelschränkchen und Metallarmaturen zusammen.

BUCHER & FINKE EM 60796

Mobilität für gehobene Ansprüche.



Hier
starten
in eine neue Mobilität

Exklusiv
bei Ihrem
Volkswagen Partner

**EURO
MOBIL**



Zweier-Mobil

+ CRISTALL C 50 +

Neu von der Allgäuer Firma Cristall: Ein kompakter Kastenwagen für die Zweier-Nutzung zum Grundpreis von 60.000 Mark.

Hierzulande konzipiert, läßt das Allgäuer Unternehmen Cristall aus Isny seine Freizeitfahrzeuge auf der britischen Insel fertigen. Beschränkte sich die Modellpalette seit der Firmengründung vor knapp eineinhalb Jahren jedoch ausschließlich auf Alkovenfahrzeuge, so drängen die England-Deutschen jetzt auch mit Kastenwagenausbauten auf den Markt.

So feierte auf der Stuttgarter CMT der neue, 4,65 Meter lange Cristall C 50 Premiere, der neben einem äußerst peppigen Outfit mit einem ausgesprochenen Zweier-Grundriß aufwarten kann. Auf Basis des Fiat Ducato 10 aufgebaut und mit einem Hochdach versehen, steht dem mobilen Paar im Eingangsbereich ein Pilotensitz und eine gegenüber installierte Längssitzbank zur Verfügung. Dreht man die Frontsitze um 180 Grad und verankert den Dinettentisch in der Öffnung im Boden, entsteht eine komfortable Sitzgruppe für bis zu fünf Personen.

Zum Schlafen entfernt die Bordcrew den Tisch und zieht



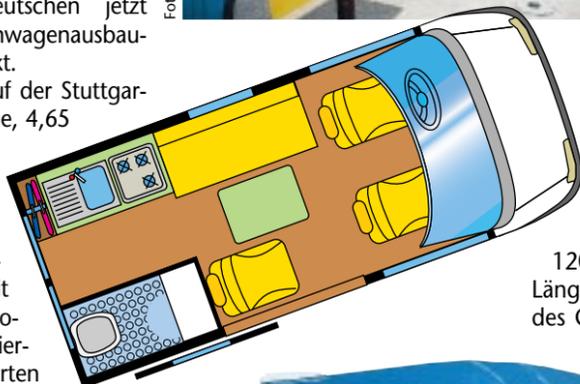
Gut konzipiert: Im Heck des Cristall sitzt auf der Fahrerseite eine kompakte, aber komplett eingerichtete Küchenzeile.



Einfallsreich: die Gestaltung des Eingangsbereichs (links) und des Bades (rechts).

die Längssitzbank aus. So erhält sie ein 188 x 120 Zentimeter großes Längsbett. Im hinteren Bereich des Cristall steht dem mobilen Paar an der Beifahrerseite ein ausgewachsenes Bad

zur Verfügung, das mit einer integrierten Naßzelle, Klappwaschbecken und Cassetten-Toilette ausgestattet ist. Gegenüber befindet sich die kompakte, aber komplett eingerichtete Längsküche des Zweier-Mobils. Sie wurde mit Dreiflammkocher, 56-Liter-Kühlschrank, Spülbecken und zahlreichen Staufächern und -kästen versehen.



Technische Daten*

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 10
 Radstand: 285 cm, Außenmaße (L x B x H): 465 x 200 x 269 cm, zul. Gesamtgewicht: 2.800 kg, Leergewicht: 2.435 kg, Innenmaße (L x B x H): 220 x 180 x 200 cm, Bettenmaße: Längsbett: 188 x 120 cm, Füllmengen: Frischwasser: 70 l, Abwasser: 42 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg, Heizung: Truma E 2400, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 56 l, Zusatzbatterie: 1 x 75 Ah.

Grundpreis: 60.000 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller



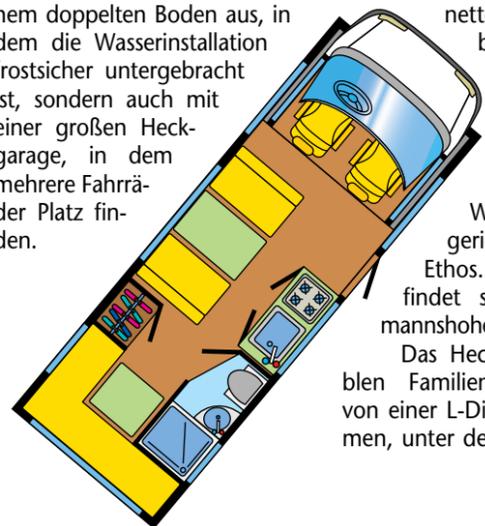
Für knapp 98.000 Mark stattet der Ravensburger Reise-mobilhersteller Carthago seinen Ethos nicht nur mit doppeltem Boden und Stauraum satt aus, sondern auch mit einem ausgefallenen Grundriß.



Komfortabler Individualist

+ CARTHAGO ETHOS 41/1 +

Die Firma Carthago aus dem oberschwäbischen Ravensburg steht seit jeher für solide und familienfreundliche Freizeitfahrzeuge. Da macht auch der neue, 6,40 Meter lange Ethos 41/1 keine Ausnahme. Auf Fiat-Ducato-18-Basis gefertigt, stattdie Oberschwaben ihren 3,85-Tonner nicht nur mit einem doppelten Boden aus, in dem die Wasserinstallation frostsicher untergebracht ist, sondern auch mit einer großen Heckgarage, in dem mehrere Fahrräder Platz finden.



Im Inneren steht der mobilen Familie gleich links neben dem Eingang eine Längsküche zur Verfügung, die mit Vierflammkocher, Emaill-Spülbecken und Einhebelmischbatterie ausgestattet wurde. Gegenüber sitzt die zur 200 x 140 Zentimeter großen Liegefläche wandelbaren Mitteldinette. Im Mittelteil befindet sich dann das große, mit separater Naßzelle, Cassetten-Toilette und Winkel-Waschbecken eingerichtete Bad des Ethos. Gegenüber befindet sich ein großer, mannshoher Kleiderschrank. Das Heck des komfortablen Familien-Freundes wird von einer L-Dinette eingenommen, unter der sich die bereits



Geräumig und elegant: Der Innenraum bietet viel Bewegungsfreiheit und eine gehobene Ausstattung (links und unten).



Gut gelöst: Im Heck steht eine große Fahrradgarage bereit (unten).



erwähnte Fahrradgarage befindet. Zusammen mit dem 220 x 145 Zentimeter großen Alkovenbett bietet der Ethos vier bis fünf Personen ausreichend Platz zum Wohnen und Schlafen.

Fotos: Falk

Technische Daten*

Basistfahrzeug: Fiat Ducato 18
 Radstand: 360 cm, Außenmaße (L x B x H): 640 x 234 x 315 cm, zul. Gesamtgewicht: 3.850 kg, Leergewicht: 3.050 kg, Innenmaße (L x B x H): 408 x 225 x 198 cm, Bettenmaße: Alkoven: 220 x 145 cm, Mitteldinette: 200 x 140 cm, Füllmengen: Frischwasser: 150 l, Abwasser: 150 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg, Heizung: Truma C 6000, Herd: 4-flammig, Kühlschrank: 103 l, Zusatzbatterie: 1 x 100 Ah.
Grundpreis: 97.800 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller



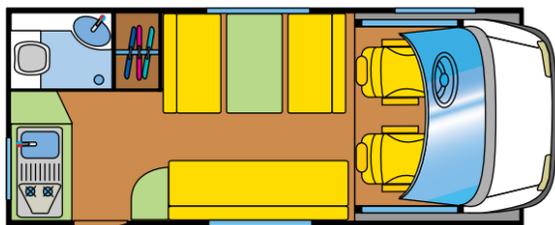
**Die LMC-Antwort
auf italienische
Billigimporte heißt
Liberty 550/560
und kostet knapp
53.000, beziehungs-
weise 54.000 Mark.**



+ LMC LIBERTY 560/550 +

Gegen die stetig wachsende Flut von billigen Import-Mobilen aus Italien setzen sich immer mehr deutsche Hersteller mit neuen günstigen Einsteigermodellen um die 50.000 Mark zur Wehr. Da macht auch die Lord-Münsterland-Caravan GmbH aus Sassenberg keine Ausnahme. Deshalb präsentierten sie pünktlich zum Messeauftakt ihre beiden 5,70 Meter langen Liberty-Alkovenmodelle 550 und 560 zu Preisen zwischen knapp 53.000 und 54.000 Mark.

Spar-Mobil



Kommt dabei das Modell 550 mit einer großen Heck-Rundsitzgruppe, Längsküche und einem im Fahrzeug-Bug installierten Bad aus, so unterscheidet sich der Grundriß des Liberty 560 grundlegend davon. Die etwas teurere LMC-Sparmobil-Variante ist im vorderen Wagentrakt mit einer zur 180 x 98,5 Zentimeter großen Liegefläche wandelbaren Mitteldinette und einer gegenüber installierten, 180 x 56 Zentimeter großen Längssitzbank ausgestattet. Das Heck teilen sich die kompakte, zweifach beflamnte Küchenzeile und das

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 10

Radstand: 285 cm, Außenmaße (L x B x H): 570 x 227 x 295 cm, zul. Gesamtgewicht: 2.810 kg, Leergewicht: 2.300 kg, Innenmaße (L x B x H): 332 x 210 x 192/217 cm, Bettenmaße: Alkoven: 197 x 145 cm, Mittelsitzgruppe, 180 x 98,5 cm, Längssitzbank: 180 x 56 cm, Füllmengen: Frischwasser: 100 l, Abwasser: 120 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg, Heizung: Truma C 3400, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 81 l, Zusatzbatterie: 1 x 60 Ah.

Grundpreis: 52.950/53.950 Mark.

geräumige Bad mit integrierter Naßzelle, Cassetten-Toilette und Winkel-Waschbecken.

Dazu gibts einen 100-Liter Frisch- und 120-Liter-Abwassertank, große Stauräume unterhalb der Sitzkästen und die Fiat-Ducato-10-Basis mit 82 PS starkem Turbodiesel-Aggregat.



Einfach aber zweckmäßig: die Einrichtung der Küche und des Bades (oben und links).

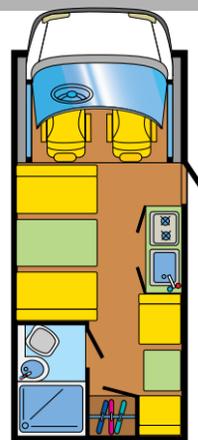
Fotos: Falk

Einladend: Das LMC-Wohnzimmer ist mit Viererdinette und gemütlichem Längssofa ausgestattet.



Für 47.500 Mark gibt's vom italienischen Reisemobil-Hersteller Rimor 5,55 Meter Freizeitfahrzeug und fünf Schlafplätze.

+ RIMOR EUROPEO II +



Flotter Italiener

Von preisbewußten Familien mit Kindern vielbeachtet, absolvierte der kompakte Europeo II sein Messedebüt auf der CMT. Wahlweise auf Fiat Ducato 10 oder Ford Transit FT 120 D aufgebaut, ist der 2,81-Tonner im vorderen Bereich mit einer klassischen, zum 185 x 128 Zentimeter großen Doppelbett wandelbaren Mitteldinette aus-

gestattet. Gegenüber installieren die italienischen Reisemobilbauer eine kompakte Küchenzeile, die sie mit einem Zweiflammkocher, einem Emaille-Spülbecken und Metallarmaturen versehen.

Das Heck teilen sich eine zum 177 x 72/64 Zentimeter großen Einzelbett umbaubare Zweierdinette, unter dem sich

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 10
 Radstand: 285 cm, Außenmaße (L x B x H): 555 x 224 x 310 cm, zul. Gesamtgewicht: 2.810 kg, Leergewicht: 2.350 kg, Innenmaße (L x B x H): 349 x 210 x 202 cm, Bettenmaße: Alkoven: 210 x 137 cm, Mittelsitzgruppe: 185 x 128 cm, Heckbett: 177 x 72/64 cm, Füllmengen: Frischwasser: 100 l, Abwasser: 75 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg, Heizung: Truma 3022 K, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 75 l, Zusatzbatterie: 1 x 80 Ah

Grundpreis: 47.500 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller



gegen 470 Mark Aufpreis ein von innen und außen zugänglicher Stauraum befindet, ein geräumiger Kleiderschrank und das üppig dimensionierte Bad des Europeo.

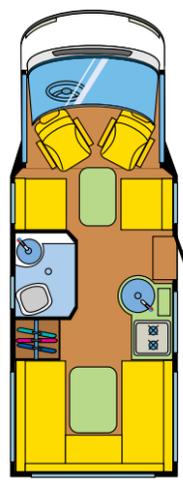


Nobel-Hobel

+ ROBEL 590 T +

Die Firma Robel präsentierte auf der CMT ihren ersten Teilintegrierten.

Für zwei bis maximal drei Personen konzipiert der westfälische Reisemobilhersteller Robel seinen knapp 87.000 Mark teuren Teilintegrierten 590. Auf VW T4 mit langem Radstand aufgebaut, bietet das 5,92 Meter lange Robel-Mobil einen gediegenen Esche-Echtholz-Innenausbau, einen doppelten Boden und interessanten Grund-



Fotos: Falk



Technische Daten*

Basisfahrzeug: VW T4
 Radstand: 332 cm, Außenmaße (L x B x H): 593 x 208 x 278 cm, zul. Gesamtgewicht: 2.800 kg, Leergewicht: 2.350 kg, Innenmaße (L x B x H): 340 x 200 x 197 cm, Bettenmaße: Einzelbett: 200 x 60 cm, Heckbett: 200 x 130 cm, Füllmengen: Frischwasser: 100 l, Abwasser: 80 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg, Heizung: Truma C 3400, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 60 l, Zusatzbatterie: 1 x 70 Ah.

Grundpreis: 86.900 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller

riß. So stehen im Bug zwei sich gegenüber installierte Einzel-Sitzbänke und ein kleiner Schwenktisch zur Verfügung. Daran schließt sich auf der Fahrerseite ein geräumiges Bad mit Cassetten-Toilette und integrierter Naßzelle an. Schräg gegenüber sitzt die Designer-Küche, mit Zweiflammkocher und Rund-Spülbecken. Das Heck dominiert eine geräumige Rund-Sitzgruppe, aus der ein 200 x 130 Zentimeter großes Doppelbett werden kann. Und aus den kleinen Einer-Sitzbänken im Bug entsteht bei Bedarf ein 200 x 60 Zentimeter großes Einzelbett.

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.

Endlich duschen

(Erlebnisbericht:
Erster Urlaub im Reisemobil)

Angestachelt durch unsere Freunde, Familie Kullik, starteten wir unseren Urlaub mit ihnen zusammen. Wir im Mietmobil hinterher, durch CB-Funk mit unseren Pfadfindern verbunden. Zunächst ging es an die belgische Nordseeküste. Hier befindet sich wegen der Hinterlassenschaften uneinsichtiger Mobilisten nur noch ein Stellplatz in De Panne – ohne Ver- und Entsorgungsmöglichkeit. Dank der Ratschläge unserer Freunde benutzten wir keinerlei Sanitärchemie im Bord-WC, so daß wir auch auf Autobahntoiletten entsorgen konnten – trotz des Hinweises: „Chemietoiletten verboten“.



Fotos: privat

Hat gefallen: Henrys Motorcaravan-Park in Nordstrand.

Weiter ging die Fahrt entlang der holländischen Küste. Dort fanden wir stets ein Eckchen im Hafen, und von manchem Fischer bekamen wir für ein paar Dosen Bier auch noch Frischwasser.

Mit der Zeit hatte ich genug von dem kümmerlichen Wasserstrahl der Dusche, dem ständigen Stromsparen wegen der unterdimensionierten Bordbatterie und dem tagtäglichen Haaretrocknen ohne Fön.

Weiter ging die Reise entlang der deutschen Nordsee. Hier fragte ich mich, warum manche Gemeinden kostenlos Stellplätze mit Ver-

und Entsorgung anbieten – ein paar Mark würde sicher jeder Reisemobilist zahlen. Andere Gemeinden wiederum erheben für Plätze ohne alles horrenden Gebühren. Ferner machen manche sogenannten reisemobilfreundlichen Gemeinden den Eindruck, als ob sie durch weit außerhalb gelegene Stellplätze die Mobile aus den Orten verbannen wollten. Dann dürfen sie sich nicht wundern, wenn nicht jeder Mobilist abends im Dunkeln zwei Kilometer mit der Taschenlampe in den Ort zurücklegt, um dort zum Essen und Trinken einzukehren, sondern auf die Bordverpflegung zurückgreift.

Ein großer Lichtblick war die Insel Nordstrand, wo wir, dem Reisemobil-Symbol folgend, eigentlich nur ver- und entsorgen wollten. Hier fanden wir den einzigen idealen Stellplatz mit allem, was dazugehört: Warmwasserduschen (endlich), Strom, Ver- und Entsorgung und gemütlicher Aufenthaltsraum. Vor allem aber auch Ruhe zum Abschalten – und dies zu einem wirklich akzeptablen Preis. Hier, auf Henrys Motorcaravan-Park in Nordstrand, verbrachten wir gleich mehrere schöne Urlaubstage.

Helga Roos, 55234 Bechtolsheim

Im Stehen unterschrieben

(Situation der Händler,
REISEMOBIL INTERNATIONAL 12/95)

In Ihrem Bericht fand ich bestätigt, was mir passiert ist. Bei einem Händler bestellte ich mir ein italienisches Wohnmobil für 80.000 Mark. In einem Container bat man mich weder zur Tür herein, geschweige denn bot man mir eine Sitzgelegenheit an. Den Vertrag unterschrieb ich im Stehen – auf einem Eckerl des überlaufenden Schreibtisches der Dame des Hauses.

Für das unmögliche Geschäftsgebaren hätte ich Verständnis gezeigt, hätte man ein Wort der Ent-

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

schuldigung gefunden. Als ich das Reisemobil abholte, war es weder außen noch innen gereinigt, und die Termine wurden auch nicht eingehalten. Leider gibt es angeblich keinen weiteren kompetenten Händler dieser Marke zwischen München und Burghausen, wo ich lebe.

Die DCHV-Auszeichnung ist eine begrüßenswerte Idee. Aber wenn der Händler kein Mitglied in diesem Verband ist, gibt es weiterhin so einen Wohnmobileinkauf. Man kann nur hoffen, daß man zu seinem Händler nach dem Kauf nicht mehr hin muß.

Walter Joas, 81549 München

Doppelt flirt besser

(Flair-Treffen in Enkirch,
REISEMOBIL INTERNATIONAL 1/96)

Zur selben Zeit unsere Gruppe am selben Ort wie andere Flair-Fahrer – und wir haben uns nicht getroffen. Da haben wir uns schon gewundert, als wir von der Clubgründung Anfang Oktober gelesen haben.

Die Tour für unsere Kunden war eine blanke Vergnügungsreise zum gegenseitigen Kennenlernen, Kontaktknüpfen und Fachsimpeln. Wir, das Team der Firma Tour-Mobil aus Nürnberg, bedanken uns herzlich bei allen Beteiligten. Gern lösen wir das Versprechen ein, auch 1996 eine solche Kurzreise zu planen.

Ines Teubner, Tour-Mobil,
90592 Ochsenbruck



**Hatten viel Spaß an der Mosel:
Flair-Kunden von Tour-Mobil.**

MOBIL Reisen

UNTERWEGS MEHR ERLEBEN
MIT WOHNMOBIL UND CARAVAN

REISE-SPECIAL

Jeden Monat in
REISEMOBIL INTERNATIONAL
und CAMPING, CARS & CARAVANS

Leser reisen
gemeinsam



Mobil-Tour durch
OSTFRIESLAND
zwischen Winter und Frühling



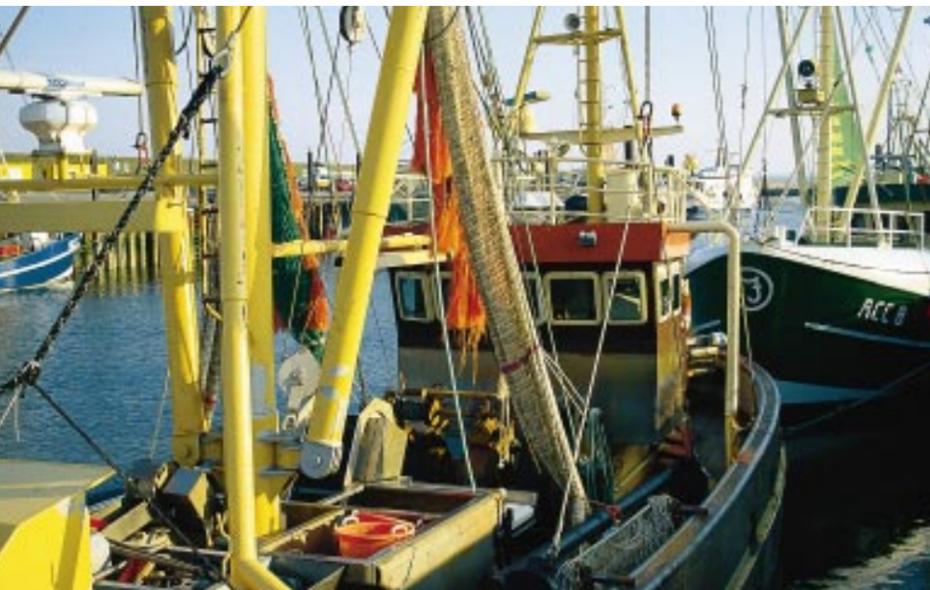
FLACHES LAND MIT TIEFER SEELE

Schon seit dem 16. Jahrhundert lassen sich die Ostfriesen hier bei Leer über die Jümme setzen. Heute stellt die Fähre „Pünte“ die Verbindung zwischen beiden Ufern her – immer noch ohne Motorkraft.



**FRÜHLING
IN
OST-
FRIESLAND**

Kein Witz!
Ostfriesland hat
weit mehr zu bie-
ten als Norderney,
Spiekeroog und
die vielen anderen
bekannten Badein-
seln. Das Festland
birgt Kunstschätze,
Schlösser und ewig
stille Moorland-
schaften. Und zu
essen gibt's auch
mehr als immer
nur Fisch...



Im Hafen von Dornumersiel herrscht reger Betrieb. Hier laufen viele Krabben- und Fischkutter ein und aus.



Das Ausflugsschiff hat seinen Liegeplatz in Leer vor dem historischen Gebäude der Waage.



Wuchtige Windmühlen grüßen überall aus dem flachen Land (rechts, bei Greetsiel). Viele sind liebevoll restauriert und zu besichtigen. Die trutzige Burg Berum (großes Foto, oben links) ist von einem Wassergraben umgeben.

Der Kandis knistert, als der heiße Tee aus der Kanne mit dem friesischen Rosenmotiv auf ihn trifft. Meine Tischnachbarn sagen mir, wie's weitergeht: „Jetzt legen Sie die Sahne mit dem kleinen Löffel auf den Tee.“ Und wirklich, der Rahm bleibt auf der braunen Oberfläche des köstlichen Aufgusses kurz liegen, ehe er versinkt. Doch schon kommt er wieder nach oben, in bizarren Wirbeln. „So soll es sein, jetzt bloß nicht umrühren.“

Ich genieße meine erste Lektion im Teetrinken auf ostfriesisch in „Poppingas Backstube“, einer kleinen Teestube am Hafen des malerischen Fischerortes Greet-siel. Und dann gleich die zweite: „Der ranghöchsten Dame wird zuletzt eingeschenkt. So bekommt sie den kräftigsten Tee.“ Aha. Daß in den geduckten Bauernhäusern hinterm Deich stets eine Kanne mit heißem Tee bereitsteht, erfahre ich weiter. Das habe sich bis heute nicht geändert. Und der Teelöffel, wozu ist der? „Solange der auf der Untertasse liegenbleibt, schenkt man Ihnen Tee nach. Erst wenn Sie genug haben, stellen Sie den Löffel in die Tasse.“ Teekultur in Ostfriesland.

Die wenigsten finden dieses Land zwischen Jadebusen und Ems mit den vorge-lagerten Ostfriesischen Inseln ohne langes Suchen auf einer Landkarte. Ostfriesenwitze dagegen kennt jeder. „Was ist los, wenn ein Ostfrie-se an der Autobahnraststätte aus-gesetzt wird? Sein Hund fährt in den Ur-laub!“ höre ich – mitten im Ostfriesland – im Radio. Ha, ha, ha! Selten so gelacht.

Die Ostfriesen selbst nehmen es gelassen, sie haben Humor. Und gleich in solchen Mengen, daß einer der ihren zum Oberblö-dler der Nation aufstieg: Otto. Der ungekürte neue Häuptling der Ostfriesen – die alten bauten solide Burgen – wartete nicht erst darauf, bis man ihm ein Denkmal setzte. In seiner Heimatstadt Emden, in bester Lage am Hafen, steht, geziert von einem Emblem aus zwei Ottifanten, das Otto Huus. „Inhaber: Otto Waalkes“ heißt es auf einem kleinen Schild an der Eingangstür des kombinierten Andenkenladens und Museums. Einziges Thema: Otto. Zu sehen gibt's Otto-Puppen, ein Otto-Fahrrad und – in einem kleinen Kino unterm Dach – sogar Otto-Filme. Eine junge Frau, die im Erdgeschoß Otto-Tassen und Otto-T-Shirts verkauft, frage ich, wie sie denn die Berieselung mit genial blödsinnigen Otto-Liedern auf Dauer aushalte. „Wieso? Is doch schön.“



FRÜHLING
IN
OST-
FRIESLAND

Schwarzer Tee ist das „Nationalgetränk“ der Ostfriesen – nicht Bier. Das Tee-Zeremoniell muß man erlebt haben.



Emdens große Söhne

Emden hat als bedeutende Industrie- und Hafenstadt noch einen zweiten großen Sohn hervorgebracht. Und wie es offenkundig unter ostfriesischen Häuptlingen so üblich ist, baute auch er sich ein eigenes Museum. Henri Nannen schenkte den Emdenern nach seinem Rückzug als Chef der Zeitschrift Stern eine Kunsthalle. „Da lohnt sich der Besuch“, heißt es auf Werbetafeln. Und in der Tat können hier auch ganz ruhmlose Ostfriesen die Kunstschätze ihres Starjournalisten bewundern – so auch wunderschöne Aquarelle von Emil Nolde. Doch selbst wer nur gedämpftes Kunstinteresse aufbringt, kommt auf seine Kosten. Zu dem Teil des modernen Gebäudekomplexes aus

rotem Backstein, in dem eine Malschule untergebracht ist, gehört ein Café mit Terrasse über dem Wasser des alten Emdener Wallgrabens. Ostfriesland ist gemütlich.

Und still dazu! Auf vielen der Inseln, darunter die östlichen Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge, stört nicht einmal Motorenlärm, denn Autos bleiben am Festland zurück. Und so müssen Eltern nicht nur am Dünenstrand, sondern auch mitten im Dorf keine Angst um das Leben ihrer Kinder haben. Ein Paradies für Familien.

Ihre Teekultur verdanken die Ostfriesen den guten Handelsbeziehungen ihrer Vorfahren, deren Schiffe bis nach Indien fuhren. Und Seefahrer sind sie immer noch. An einem Sonntagmorgen steige ich in Dornumersiel an Bord der M/S Baltrum III. ►

An der Baustelle für die neue Erdgasleitung, die von Norwegen bis nach Emden führen soll, geht die Bootsahrt entlang. Von Plattformen aus werden Tunnels unter dem Wattenmeer hindurch getrieben. Mit einem Millionenaufwand, das erklärt der Kapitän, sorgen die Erbauer der höchst umstrittenen Pipeline so dafür, daß die zerbrechliche Natur keinen Schaden nimmt. Hoffentlich gelingt es ihnen!



Zwischen Langeoog und Baltrum nimmt das Schiff Kurs aufs offene Meer. Dann der Höhepunkt: Zwei Matrosen werfen ein kleines Schleppnetz aus. Das Fahrgastschiff verwandelt sich in einen Fischkutter, zieht das Netz langsam über den Grund des Meeres. Zehn Minuten später holen die Männer den Fang ein: Fische, Muscheln, Krabben und Krebse, die aufgeregt ihre kleinen Scheren öffnen und schließen. Bald schwimmt und zappelt alles in zwei Plastikwannen. Kinder schauen sich Tiere an, die sie sonst nur – auf Eis gelegt – aus dem Fischgeschäft kennen. Sie dürfen sie sogar anfassen. Die Tiere auf unserem Schiff aber haben mehr Glück als ihre Artgenossen in den Verkaufsvitrinen. „Jetzt lassen wir die Fische mal leben“, sagt ein Matrose, ehe er den Inhalt der Wannen ins Meer zurückschüttet.

Die Namen der Inseln Ostfrieslands – so auch der westlichen wie etwa Norderney oder Juist – sind zu recht in aller Munde, spielt sich auf ihnen doch ein Großteil des Bäderbetriebs an der deutschen Nordseeküste ab. Die kleinen Häfen auf dem Festland, darunter Greetsiel, Neßmersiel, Dornumersiel und Neuharlingersiel, kennt zumindest jeder, der schon einmal das herbe Land mit den warmherzigen Menschen besucht hat. Wer hier bereits gewesen ist, kommt wieder, weil auch bei schlechtem Wetter oder Ebbe niemals Langeweile aufkommt. Abwarten und Tee trinken ist hier eben stets ein Hochgenuß. Oder man weicht in eines der Meerwasser-Freibäder und -Schwimmbäder aus. Und Kinder haben ihren Spaß bei einem Besuch der Seehund-Aufzuchtstation von



Norddeich. Das alles spricht sich allmählich herum. Die Schätze des ostfriesischen Binnenlandes aber ruhen nach wie vor im verborgenen.

Ewiges Meer im Moor

Abendstille im Meerhusener Moor bei Eversmeer. Über einen Plankenweg, wohl einen halben Kilometer weit, wandere ich trockenen Fußes an Tümpeln und braunem Sumpfgas entlang, bis ich das Ufer eines weiten Sees erreiche: das Ewige Meer mit seinem schwarzen, weichen Wasser, der größte Hochmoorsee Deutschlands. Auch hier ist kein einziges Auto zu hören, nicht einmal der Gesang von Vögeln. Schweigen wie vor Jahrhunderten, als solche gespenstischen

FRÜHLING IN OST- FRIESLAND

**Mit dem Fischkutter
auf Krabbenfang.
Besonders für die kleinen
Landratten ein Erlebnis.**

Hochmoore einen Großteil Ostfrieslands bedeckten.

Durch Schwerstarbeit haben Menschen die meisten Moore trockengelegt und in Weideland verwandelt. In einem Ort bei Aurich mit dem be-

zeichnenden Namen Moordorf steht das Moor-Museum. Hier sind sie zu sehen, die armseligen, strohgedeckten Lehmhütten der Moorkolonisten, von denen die letzten noch bis zum Zweiten Weltkrieg Torf stachen. Sogar ein Buchweizenfeld, wie es einst die Pioniere des Moores anlegten, gibt es in dem Freilichtmuseum.

Gar nicht weit entfernt dann, Welch ein Gegensatz, das prächtige Schloß Nordeck. Ja, bei aller Armut der Alten ist Ostfriesland auch ein Land der Schlösser. Manche davon, so jenes in Jever, erstrahlen in barockem Überfluß. Andere dagegen bieten noch das wuchtige Erscheinungsbild von wehrhaften Häuptlingsburgen.

„Moin, moin“, rufen mir die Fährleute von der „Pünke“ zu. Das ist Plattdeutsch, und mit diesen Worten grüßt man sich in Ostfriesland zu jeder Tages- und Nachtzeit. Seit 480 Jahren werden hier, bei Leer, Reisende über die Jümme gesetzt. Die Fähre mit dem merkwürdigen Namen bietet gerade genug Platz für mein Gespann und ein paar Radfahrer, die auch noch mitwol- ►

len. Dann geht's los. Die Fährleute hängen sich mit Holzhandeln mächtig in das Stahlseil, das von einem Ufer zum anderen gespannt ist. So geben sie der Pünste eine Schrägstellung – Angriffsfläche für die Strömung des Flusses, um das motorlose Gefährt voranzutreiben.

Wasser überall, auch im Binnenland. Dieses durchziehen Tausende von Gräben, und zwar ganz besonders viele rund um Orte mit der Wortendung „fehn“: Ostgroßfehn, Meinersfehn, Neukamperfehn. Die „Fehnkultur“ entstand im 17. Jahrhundert und bezeichnet eine spezielle Methode, Moorgebiete zu kultivieren. Zuerst legte man



schiffbare Kanäle an, manchmal auch Seitenkanäle dazu, die Wieken. Die Siedler stachen den Schwarztorf, trockneten ihn und transportierten ihn mit Segelschiffen ab, um ihn als Brennmaterial zu verkaufen. Auf dem Rückweg brachten sie Schlick aus den Flußmündungen mit. Den vermischten sie mit Boden, der unter dem Schwarztorf lag, und höher gelegenen Weißturf. So schufen sich die Menschen erst den fruchtbaren Boden für ihre Landwirtschaft. Entlang den Kanälen und Wieken bauten sie „Fehnsiedlungshäuser“, und die stehen da heute noch – wie an einer Kette aufgezogen.



FRÜHLING IN OST- FRIESLAND

Hölzerne Stege führen durch das Meerhuser Moor zum Ewigen Meer.

ein Bier aus Jever dazu. Doch wer nun glaubt, Fisch und Granat – das sind Nordseekrabben – seien nicht nur der Anfang, sondern auch das Ende der kulinarischen Fahnenstange, wird schnell eines Besseren belehrt. Die Ostfriesen essen leidenschaftlich gerne Grünkohl, dazu deftige Mettwurst. Auch der Biiskohl, ein Weißkohleintopf, gehört zu ihren Leibgerichten, sowie Graupen mit Pflaumen und Gewürzen, der Plumengört.

Holland ist nicht weit

An meinem letzten Tag in Ostfriesland fahre ich noch einmal quer durchs Land. Radfahrer begegnen mir, die hier ein ideales Terrain vorfinden. Daß Holland nahe ist, lassen nicht nur die in tieferer Blüte stehenden Tulpenfelder ahnen. Auch haben viele der hübschen Dörfer noch ihre großen

Windmühlen. Eine der berühmten Doppelmühlen von Greetsiel beherbergt heute einen Andenkenladen. Von dort führt eine steile Treppe hinauf, und dann noch eine bis zur Galerie, die sich um das steile Mühlen-dach rankt. Weit fällt von hier der Blick in die Marsch, die scheinbar mit Spielzeugmühlen gespickt ist. Doch in Wirklichkeit sind dies gewaltige moderne Windkraftwerke, einige davon zu Windparks zusammengefaßt. Ostfriesland ist und bleibt das Land der Mühlen. Dann klettere ich noch eine Leiter hinauf, komme so unters Dach der alten Holländer-Mühle, wo ein gewaltiger Eichenstamm als Achse der Flügel große Zahnräder aus Eichenholz treibt.

Ein letztes Mal mache ich mich auf den Weg zum Elfürtje – so heißt bei den Ostfriesen der Elf-Uhr-Tee – in der kleinen Teestube am Hafen von Greetsiel. Wieder erlebe ich, wie das Tee-Zeremoniell mich ruhig, zufrieden und entspannt werden läßt. Nicht ohne Wehmut stelle ich schließlich den Löffel in die Tasse. Mein Caravan wartet auf die Heimreise. *Wolfgang Möller-Streibörger*



Fotos: Möller-Streibörger

Doch überall ist die Küste nahe, denn das Meer umringt Ostfriesland von gleich drei Seiten. In Neßmersiel kehre ich in das Restaurant Deichstuben ein. Fisch in allen Variationen steht – natürlich – ganz oben auf der Speisekarte. Ich bestelle Dorsch und

In barocker Schönheit präsentiert sich das Schloß in Jever (oben). Der bekannteste Ostfrieser ist zweifellos Otto. Das Otto-Huus in Emden, sein Geburtshaus, ist heute ein Museum (links).

Campingplatz Neuharlingersiel

26427 Neuharlingersiel,
Tel.: 04974/712, Fax: 495.
Lage: In Ortsmitte, direkt am Kurpark.
Öffnungszeiten: Ganzjährig geöffnet.
Ruhezeiten: 21 bis 7 Uhr.

Sanitär-Ausstattung:

54 Warmwasser-Duschen,
Benutzung kostenlos.

Stellplätze Caravans:

430 Touristenplätze auf ebenem
Wiesengelände vor dem Deich. **Pkw**
können beim Caravan abgestellt werden.
Stromanschlüsse an allen Stellplätzen.

Stellplätze Reisemobile: Keine
separaten Stellplätze. Entsorgung
für Chemietoiletten möglich.

Preise: Erwachsene zahlen pro
Nacht 4,50 Mark, Kinder bis 6
Jahre 2,70 Mark, von 6 bis 14 Jahren
3,30 Mark. Stellplatz für Caravan 9 Mark,
Pkw 2,70 Mark extra, Reisemobil 10,50
Mark. ADAC-Vergleichspreis: 24 Mark.

Gastronomie:

Imbiss auf dem Platz.

Einkaufen:
Kiosk auf dem Gelände.

2

Gas: Gasflaschen werden an der
Rezeption getauscht.

Tiere:
Nicht erlaubt.

Baden: Sandstrand, Meerwasser-
Hallenbad, Sauna und Solarium.

Kuren: Naturbelassene Schlick-
und Seewasseranwendungen.

Nordsee-Camp Norddeich

26506 Norden-Norddeich,
Tel.: 04931/8073, Fax: 8074.
Lage: 2 Kilometer westl. von Norddeich.
Öffnungszeiten: 1. April bis 31. Oktober.
Ruhezeiten: 22 bis 7 und 13 bis 15 Uhr.

Sanitär-Ausstattung:

44 Warmwasser-Duschen,
Benutzung kostenlos.

Stellplätze Caravans:

500 Touristenplätze auf ebenem
Wiesengelände direkt vor dem Deich.
Pkw werden beim Caravan abgestellt.
Stromanschlüsse an allen Stellplätzen.

Stellplätze Reisemobile:

Sind vorhanden. Entsorgung auch
für Chemietoiletten möglich

Preise: Erwachsene zahlen pro
Nacht 8 Mark, Kinder bis 15

Jahren 2 bis 6 Mark. Stellplatz für
Caravan mit Pkw oder Reisemobil 9
Mark. ADAC-Vergleichspreis: 31 Mark.

Gastronomie: Restaurant und
Imbiss auf dem Platz.

Einkaufen:
Supermarkt auf dem Gelände.

Gas:
Gasflaschen werden getauscht.

Tiere:
Erlaubt, 5 Mark.

Baden: Sandstrand; Meerwasser-
Hallenwellenbad und Meer-
wasser-Freibad in Norddeich.

Weitere Campingplätze:

Campingplatz Bensorsiel,
26427 Esens-Bensorsiel,
Tel.: 04971/4906, Fax: 4988.
Geöffnet von 15. April bis 15. September.
Campingplatz Harlesiel,
26409 Wittmund, Tel.: 04426/8046.
Geöffnet von 1. Mai bis 15. September.
Camping Schillig, 26434 Wangerland,
Tel.: 04426/987170, Fax: 987187.
Geöffnet von Ostern bis 10. Oktober.

Camping in Ostfriesland

Freie Stellplätze für Reisemobile

Die Region Ostfriesland zeigt sich
gegenüber Reisemobilisten sehr aufge-
geschlossen. Mehrere Gemeinden haben
Stellplätze und Entsorgungsstationen
eingerrichtet. In Dornum und Esens ste-
hen jeweils am Schützenplatz kostenlose
Übernachtungsplätze zur Verfügung. In
Horumersiel und Hooksiel sind die
Parkplätze Nr. 1 für Reisemobile ausge-
wiesen. Die Kurverwaltungen appellieren
daher an Reisemobilfahrer, diese Ange-
bote anzunehmen und auf wildes Cam-
pen zu verzichten.

Nordsee-Caravan-Camping

26553 Dornumersiel,
Tel.: 04933/351, Fax: 549.
Lage: Von Dornum 1200 Meter
direkt an der Nordsee.
Öffnungszeiten: 1. April bis 30. September.
Ruhezeiten:
22 bis 7 Uhr und 13 bis 15 Uhr.



Nordsee-Caravan-Camping in Dornumersiel.

Sanitär-Ausstattung:

24 Warmwasser-Duschen,
Benutzung kostenlos.

Stellplätze Caravans:

167 Touristenplätze auf Wiesen-
gelände hinter dem Deich. **Pkw** können
beim Caravan abgestellt werden.
Stromanschlüsse an allen Stellplätzen.

Stellplätze Reisemobile:

Keine separaten Stellplätze.
Entsorgung auch für Chemietoiletten
möglich.

Preise: Erwachsene zahlen pro
Nacht 4 Mark, Kinder von 4 bis
15 Jahren 3 Mark. Stellplatz für Caravan
oder Reisemobil 7,50 bis 8,50 Mark.

Pkw 3 Mark extra. ADAC-Vergleichs-
preis: 21,50 Mark.

Gastronomie: Restaurant und
Imbiss am Platz.

Einkaufen:
Kiosk auf dem Gelände.

Gas:
Gasflaschen werden getauscht.

Tiere:
Nicht erlaubt.

Baden: Sandstrand hinter dem
Deich. Meerwasser-Freibad neben
dem Campingplatz.

Kuren: Kassenzuge-
lassene Badekuren.

1

Veranstaltungen: Das Schlick-
schlittenrennen ist für Teilnehmer
wie für Zuschauer ein ganz besonderes
Vergnügen. Das Matsch-Spektakel findet
jedes Jahr Ende Juli in Pilsum statt. Zur
gleichen Zeit stellen Maler und Kunsthand-
werker bei der Greetsieler Woche ihre Pro-
dukte aus. Am letzten Freitag und Samstag
im August lädt Norden alljährlich zu einem
großen Straßenfest ein.

Fähren: Borkum erreicht man ab
Emden-Außenhafen. Juist und Nor-
derney wird von Fähren ab Norddeich ange-
fahren. Von Neßmersiel geht's nach Bal-
trum, und Bensorsiel ist Ausgangshafen
nach Langeoog. Wer nach Spiekeroog will,
muß in Neuharlingersiel an Bord gehen,
und von Harlesiel geht's ab nach Wanger-
oog. Butterfahrten nach Helgoland star-
ten in Hooksiel und Wilhelmshaven.

Ausflüge: Wenigstens eine der ost-
friesischen Inseln sollte man als
Ausflugsziel berücksichtigen, um den ge-
schützten Lebensraum verschiedenster
Vogelarten zu bewundern. Seehunde da-
gegen lassen sich am besten in der Auf-
zuchtstation in Norddeich besuchen.
Was so alles in der Nordsee
schwimmt, erlebt der Besucher im
Seewasseraquarium in Wil-

2



Buddelschiff-Museum



Otto-Museum Emden

helmshaven. Die Vogelwarte im ehemali-
gen Fort Rüstersiel zeigt eine Übersicht
über die Vogelwelt der Küste. Als Kinderat-
traktion präsentiert sich der Freizeitpark in
Altfunnixiel bei Funnix.

Wandern: Nicht mit Stock und
Wanderstiefel, sondern eher barfuß
ist hier das Wandern angesagt – Wattwan-
dern. Doch hier zuerst die Warnung, nie-
mals auf eigene Faust mehr als ein paar
Meter ins Watt zu wandern. Nicht nur zur
eigenen Sicherheit, sondern weil große
Teile des Nationalparks Wattenmeer nicht
betreten werden dürfen. Wattwanderfüh-
rer bieten von Greetsiel bis Carolinensiel
ihre Dienste an. Ab Neßmersiel führt eine
Wanderoute bis zur Insel Baltrum.

Radeln: Der Störtebeker Rad- und
Wanderweg verläuft von Leer bis
Esens auf einer Gesamtlänge von 187 Kilo-
meter und führt weitgehend entlang des
Deiches. Natürlich ist das Netz der Radwe-
ge auch andernorts weit verzweigt, wird es
doch von den Ostfriesen selbst am meisten
benutzt. Daher sind Fahrradverleiher auch
in allen Orten entlang der Küste vertreten.

Angeln: Als Anglerparadies bezeich-
net sich Krummhörn an der West-
küste Ostfrieslands mit 600 Kilometer
Fließgewässer und 1000 Hektar Seege-
biet. Die Kurverwaltungen und Verkehrs-
ämter halten Informationen und Gastangel-
karten bereit. Angelfahrten werden ab Dor-
numersiel und Bensorsiel veranstaltet.
Hochseeangeltouren starten in Hooksiel.

Freizeit in Ostfriesland

Anreise: Von Sü-
den kommend
fährt man über Dortmund
oder Kassel nach Osnab-
rück und weiter auf der
BAB 1. Am Dreieck Ahl-
horner Heide zweigt die
BAB 29 nach Oldenburg ab
und führt am Autobahnen-
ende ins Wangerland. Oder
ab Oldenburg auf der BAB

28/31 zum Autobahnende nach Emden.
Urlauber aus dem Osten fahren über Han-
nover und Bremen nach Oldenburg.

Informationen: Fremdenverkehrs-
verband Nordsee, Bahnhofstr. 19,
26104 Oldenburg, Tel.: 0441/921710.

Karten und Reiseführer: ADAC-
Straßenkarte, Blatt 3. Rad- und
Wanderkarten halten die Kurverwaltungen
vor Ort bereit.

Sehenswürdigkeiten: In Emden
wurde im Jahre 1643 die Neue Kir-
che, die erste calvinistische Barock-Pre-



digtkirche erbaut. Diese, sowie das alte
Hafentor aus gleicher Zeit, sind noch voll-
ständig erhalten. Im Hafen liegt das Mu-
seumsfeuerschiff „Amrumbank“ aus dem
Jahr 1918. Nördlich der Stadt, in Suurhu-
sen steht die evangelisch-reformistische
Kirche aus dem Jahre 1262 mit ihrem
schiefen Turm, der den von Pisa mit Ab-
stand überragt. Auch Norddeich hat Histo-
risches zu bieten. Aus dem Jahre 1445
stammt die romanisch-gotische St.-Lud-
geri-Kirche mit reichem Interieur, darunter
das prächtige Grabmal des Friesenhaupt-

lings Unico Manninga. Dessen Nachfolger,
Siebert Attena, erhielt 1473 seine Ruhestätte
in einem gotischen Sandsteinsarkophag,
der in der gewaltigen St.-Magnus-Kirche
in Esens untergebracht ist.

Museen: Die Ge-
schichte der See-
fahrt – vom Einbaum bis
zum Atom-U-Boot – alles
in Flaschen. Diese und
mehr maritime Unicate
sind in den Buddelschiff-
museen in Greetsiel und
Neuharlingersiel zu be-

staunen. Altes ganz anderer Art, vor allem
antike Puppen, zeigt das Spielzeugmu-
seum in Carolinensiel. Hypermodern da-
gegen präsentiert sich das Holarium in
Esens. Unter dem Titel „Die Welt der Holo-
graphie und Faszination der Sinne“ sind u.
a. Transmissionshologramme, also dreidi-
mensionale Bilder, zu sehen. Außerdem
haben viele Gemeinden Heimatmuseen
mit unterschiedlichen Themenschwer-
punkten eingerichtet, die die jahrhun-
dertealte Tradition der Küstenbewo-
hner widerspiegeln.

1



Drachenfest Timmendorfer Strand

HIMMELSTÜRMER FÜR JUNG UND ALT

Am Wochenende des 27. und 28. April lädt die Gemeinde Niendorf/Timmendorfer Strand zum traditionellen Drachenfest. Drachenfreunde aus dem In- und Ausland lassen ihre bunten Phantasiegestalten direkt am Niendorfer Frestrand aufsteigen. Schnelle Lenkdrachen, große Doppeldecker, bunte selbstgebastelte

Kinderdrachen und aufgeblasene Figuren steigen dann in die Lüfte. Am Strand und in den Kneipen gibt es Gelegenheit zu gemütlicher Fachsimpelei. Auch in den Abendstunden geht das Spektakel weiter, wenn beleuchtete Drachen über dem Meer schweben und kleine Freudenfeuer am Strand entzündet werden.

Info:
Kurverwaltung Timmendorfer Strand, 23669 Niendorf, Tel.: 04503/6009-0, Fax: 6009-88.

Übernachtungstip:
Campingplatz Scharbeutz-Pönitz, 23684 Scharbeutz-Pönitz am See, geöffnet 1.4. - 30.9., Tel.: 04524/8233, Fax: 1552.
Campingplatz Ratekau, 23626 Ratekau, geöffnet 1.4. - 31.10., Tel.: 04505/3833 oder 04521/71493.

Stellplätze (nur tagsüber) auf den Parkplätzen: Niendorf, Parkplatz Hafens, Niendorf, Parkplatz Sydow-Straße.

Heiraten wie Sissy

Die Kurdirektion Bad Ischl im oberösterreichischen Salzkammergut bietet eine neue Attraktion für Sissy-Fans: Ab kommendem Frühjahr können sich Heiratslustige in den historischen Verlobungsräumen von Kaiser Franz Joseph und Sissy im Haus Austria ewige Treue schwören.



Blumenpark Keukenhof

GENUSS FÜR AUGEN UND NASE

Pünktlich zum Frühlingsanfang öffnet der holländische Keukenhof in Lisse seine Pforten. In dem 28 Hektar großen Park lädt ein Blütenmeer von sechs Millionen Tulpen, Narzissen, Hyazinthen und anderen Frühlingsboten zum Verweilen ein. Zusätzlich finden zahlreiche Blumenausstellungen mit bekannten heimischen Pflanzen und exotischen Paradiesblumen statt.

Keukenhof Lisse, Holland, 21. März bis 22. Mai, Info unter Tel.: 0031/252/419034.

KURZ & KNAPP

Heilbronner Pferdemarkt

Vom 24. bis 26. Februar läßt Heilbronn wieder die schon 225 Jahre alte Tradition aufleben: Von Samstag bis Montag herrscht dann ein buntes Treiben rund um den Pferdemarkt. Wie eh und je werden am Montag zahlreiche Pferde von Mann zu Mann per Handschlag verkauft. Zusätzlich bieten rund 300 Händler und 60 Aussteller ihre Waren an.

Infos beim Verkehrsverein Heilbronn, 74072 Heilbronn, Marktplatz, Tel.: 07131/562270, Fax: 563140.

Therme Usedom

Das Ostseebad Usedom feiert vom 22. bis zum 24. März die Eröffnung der neuen Therme. Sie liegt zwischen den Seebädern Ahlbeck und Heringsdorf. Unter einer Glaskuppel befinden sich auf einer Fläche von 5.000 Quadratmetern ein Wassergarten mit Wasserfall, Kletterfelsen und Grottenrutsche.

Der Ostseetherme angeschlossen ist ein Kurmittelzentrum, das vor allem Anwendungen zur Stärkung des Kreislaufs und Verbesserung der Atemwege anbietet.

Infos bei der Stadtverwaltung Usedom, Tel.: 038372/70890.

Lübecker Frühjahrsmarkt

Vom 22. März bis 8. April findet der traditionelle Frühjahrsmarkt auf der Lübecker Wallhalbinsel statt. Besonders für die Kleinen gibt es viele Karussells, Buden mit Zuckerwatte, Los- und Schießstände. Ein buntes Unterhaltungsprogramm sorgt dafür, daß auch die Großen keine Langeweile leiden.

Infos: Amt für Marktwesen, Malmöstraße 22, 23539 Lübeck, Tel.: 0451/1227020.

Neuer Fährplan

Die Deutsche Fährgesellschaft Ostsee (DFO) hat ihren Skandinavien-Fahrplan 1996 herausgebracht. Der Katalog erhält Informationen zu den neuen Fahrplänen und Tarifen. Angefahrene Zielhäfen der DFO sind jeweils Puttgarden, Rostock, Sassnitz sowie Gedser, Rødby, Rønne und Trelleborg.



Infos bei: Deutsche Fährgesellschaft Ostsee, 20459 Hamburg, Tel.: 040/37491422, Fax: 37491433.



Käsemarkt Alkmaar

RUNDE SACHE

Ab Ostern gibt es wieder den traditionellen holländischen Käsemarkt in Alkmaar. Träger in weißen Trachten und roten Strohhüten transportieren tausende von Käseläibern auf ihren roten Tragen über den Marktplatz. Sie verhandeln lauthals den Käse nach alt-holländischer Art. Ein Besuch dieser lauten wie typischen Unterhaltung ist in jedem Fall eine runde Sache. Der Käsemarkt findet statt auf dem Waagplein Alkmaar, vom 12. April - 20. September jeden Freitag von 10.00 bis 12.00 Uhr. Infos gibt es bei VVV Alkmaar, Tel.: 0031/72/5114284.

Odenwälder Freilandmuseum

TAGELÖHNER UND GROSSGRUNDBESITZER

Das baden-württembergische Freilandmuseum in Walldürn ist wieder ab dem 1. April geöffnet.

Elf Gebäude, vom bescheidenen Tagelöhnerhäuschen bis zum stattlichen Großbauernhof, eröffnen Einblicke in die frühere ländliche Lebens- und

Arbeitswelt. Der Besucher lernt die tägliche Arbeit der bäuerlichen Familie, des Handwerkers, Dorfhirten und der Hebamme kennen.

Öffnungszeiten: 1. April - 1. November 96, 10.00 - 17.00 Uhr. Montags geschlossen.

Infos: Odenwälder Freilandmuseum, 74731 Walldürn-Gottersdorf, Tel.: 062/86/320, Fax: 1349.



Geführte Touren

**DURCHS
GELOBTE
LAND**

Ein geführten Urlaub im Reisemobil oder Gespann durch Israel bieten Detlef Prössel, 53, und seine ein Jahr ältere Frau Anke an. 19 Tage lang durchkreuzt das als „Reisedienst Sylt“ bekannte mobile Ehepaar in den Monaten April, Mai und Juni das Land von Nord nach Süd. Dabei kommt keine der vielen weltbekanntesten Sehenswürdigkeiten zu kurz. Übernachtet wird auf modernen



Campingplätzen. Detlef Prössel versichert: „Deutsche sind in Israel sehr willkommen, und Gefähr für Leib und Leben besteht auf unserer Route nicht.“

Wer sich den Prössels anschließen möchte, bezahlt

pro Reisemobil oder Gespann mit bis zu zwei Personen 2.380 Mark. Dazu kommen noch die Fährkosten. Anmeldungen und Infos gibt es beim Reisedienst Sylt, Anke und Detlef Prössel, Tel.: 04651/6576 und 6379.

Auf den Spuren der Bibel durchs gelobte Land. Der Reisedienst Sylt veranstaltet Fahrten im April, Mai und Juni.



Der Dom ist das große Hamburger Frühlings-Volksfest

**JUBILÄUMS-
RUMMEL**

Zum 666. Mal findet vom 22. März bis zum 21. April der Hamburger Dom auf dem Heiliggeistfeld statt. Das Volksfest hat seinen Ursprung im 10. Jahrhundert. Händler und Handwerker bauten damals aus Schutz vor Wind und Wetter im Inneren des Marien-Doms ihre Marktstände auf. Bis die Kirche im Jahr 1804 abgerissen wurde, blieb der Markt im Inneren des Doms bestehen. Danach zogen

die Schausteller zu wechselnden Plätzen, bis ihnen 1893 das Heiliggeistfeld als endgültiger Standort zugeteilt wurde.

Auf dem diesjährigen Frühlings-Volksfest gibt es neue Attraktionen: Eine Wildwasserbahn lädt ein zu Schußfahrten aus 18 Metern Höhe. Im Sensorium, einem futuristischen Computer-Showgeschäft, erleben die Besucher ein Multimedia-Spektakel.

Öffnungszeiten:

22. März bis 21. April. Montag bis Freitag von 15 bis 23 Uhr, Freitag und Samstag von 15 bis 24 Uhr, Sonntag von 14 bis 23 Uhr. Jeden Mittwoch ist Familientag mit stark ermäßigten Preisen. Freitag abend jeweils gibt es ein großes Feuerwerk auf dem Heiliggeistfeld – Eintritt frei.

Infos:

Tourismus-Zentrale, 20015 Hamburg, Tel.: 040/30051-0, Fax: 30051253. Campingplatz Buchholz, Kieler Straße 374, 22525 Hamburg, Tel.: 040/5404532. Ganzjährig geöffnet Campingplatz Schnelsen-Nord, Wunderbrunnen 2, 22457 Hamburg, Tel.: 040/5594225-7. Geöffnet vom 1. April bis 31. Oktober.

KURZ & KNAPP

USA und Kanada

CA Ferntouristik in München hat seinen neuen USA/Kanada-Katalog vorgestellt. Für Reisemobilisten gibt es für jeden Geldbeutel das passende Miet-Wohnmobil: vom VW-Camper über einen Pick-Up bis hin zu typisch amerikanischen Motorhomes. Katalog und Informationen bei Frosch Touristik, 80335 München, Tel.: 089/54550-457.

Auch der Hechinger Reise-spezialist Pioneer hat seinen Katalog „Mobiles Reisen“ herausgebracht. Es werden nicht nur Miet-Reisemobile der unterschiedlichsten Ausstattung angeboten, sondern auch geführte Wohnmobilreisen vorgestellt. Der Katalog kann direkt bei Pioneer Erlebnisreisen, 72379 Hechingen, Tel.: 07471/6962, bezogen werden.

Geschichte erzählt

Lübeck hat einen speziellen Stadtführer für Kinder herausgebracht. Tiemann, ein kleiner Junge aus dem Mittelalter, zeigt den Kindern seine Stadt. Mit vielen Bildern und kurzen Sätzen wollen die Autoren die Kids neugierig auf die Stadt machen. Zum Beispiel wenn er als Ritter an der Seite von Heinrich dem Löwen kämpft.



Kinderakademie Fulda

MUSEUM ZUM ANFASSEN

Die Kinderakademie Fulda hat für Kinder und Familien ein Erlebnismuseum zum Anfassen, Spielen und Experimentieren eingerichtet. Zum Beispiel lernen die Kleinen, im größten begehbaren Herz der Welt, es mißt sechs mal sechs Meter und ist fünf Meter hoch, dieses Organ zu begreifen. Seine Kammern als Blutkörperchen zu durchwandern und das Rätsel des Herzklopfens zu lösen ist ein tolles Erlebnis. Wollen die kleinen Gäste etwas über das Rad erfahren, können sie ihre Erfahrungen mit Rollen, Hebeln und Achsen sammeln. Vom 4. März bis zum 14. April gibt es die Sonderausstellung „Vom Ei zum Küken“.



Info:

Kinderakademie 36043 Fulda, Mehlerstraße 4, Telefon: 0661/ 72276. Geöffnet Montag bis Freitag 10.00 bis 12.00 Uhr, 15.00 bis 18.00 Uhr, Sonntag 15.00 bis 18.00 Uhr. Eintritt 10 Mark.

Übernachtungstip:

Laut Fremdenverkehrsverband Fulda auf dem Bus-Parkplatz am Städtischen Betriebsamt, Langenbrückenstraße (Nahe Tunnel Weimarerstraße), an der B 254.

34233 Fuldataal-Knickhagen, ganzjährig geöffnet, Tel.: 05607/340.

Rußland-Reise

GOLDENER OSTEN

Speziell für Reisemobilisten und Caravaner bietet das deutsch-weißrussische Gemeinschaftsunternehmen Campingplatz Schinderhannes/Camping Perestroika verschiedene geführte Fahrten gen Osten an. Je nach Entfernung

dauern die Reisen zwischen 14 und 96 Tagen, und dementsprechend weit reichen die Ziele in die unbekannte Welt hinein. Außerdem organisiert die Reiseleitung auch Touren speziell für Gruppen mit mindestens zehn Diesel-Fahrzeugen.

Die Leistungen umfassen Organisation, Buchungen, Visa, Campingplatzgebühren, Reiseleitung mit Dolmetscher und mehr. Sie kosten zwischen 780 und 4.700 Mark. Infos gibt es beim Campingplatz Schinderhannes, 56291 Hausbay/Pfalzfeld, Tel.: 06746/1674 oder 8470, Fax: 8214.



Go East: Camping Perestroika bietet Touren in den Goldenen Osten an.

**Neue Bücher
lassen die
Herzen von
abenteuer-
lustigen Rei-
semobilisten
höher
schlagen.**

Bücher

**Spaß für
Leseratten**

Weltweit und um die Ecke

Der **Osten Kanadas** lockt Reisemobilisten mit endloser Weite und unberührter Natur. Hans-Burkhard Garbe, Autor des Buches „Mit dem Wohnmobil durch den Osten Kanadas“, läßt den Leser spürbar an der Faszination dieser Landschaft teilhaben. Neben einer detaillierten Beschreibung der Reiseroute bis in den äußersten Norden Neufundlands liefert er kurzweilige Ausflüge in die Geschichte des Landes. Neben praktischen Hinweisen gibt es ausreichend Informationen über Campingplätze und Hinweise zu Übernachtungsmöglichkeiten in Motels. Vermissen wird der Leser jedoch Informationen über das zu erwartende Klima.

Hans-Burkhard Garbe: Mit dem Wohnmobil durch den Osten Kanadas, Drei Brunnen Verlag Stuttgart, 1995, 144 Seiten, 39,80 Mark.

Der **Autobahn-Reiseführer** 1996 hilft Fernreisenden in Europa, eine Übernachtung und Einkehr in einen Gasthof direkt neben der Autobahn

anzusteuern. Die Auflistung enthält sowohl einfachere Quartiere als auch Hotels der oberen Preisklasse. Zudem findet der Leser knappe Beschreibungen der Sehenswürdigkeiten entlang der Fernstraßen.

Karl-Heinz Kalesse u.a.: Links + Rechts der Autobahn, Stünings Verlag Krefeld, 1995, 387 Seiten, 17,20 Mark.

Freizeitips in **Baden-Württemberg** sind nur selten in Reisebüchern zu finden. Um so erfreulicher, daß die Fernsehreporter Anton Jany und Sonja Schrecklein ihre Eindrücke auf der Fahrt mit dem Landesschau-Mobil des Süddeutschen Rundfunksammeln. Die beiden Autoren geben Informationen zu kulturellen Ausflugszielen wie zu ausgedehnten Spaziergängen und kurzweiligen Eisenbahnfahrten. Sie machen Lust auf den Besuch von skurrilen Sammlungen und geschichtsträchtigen Technikschaufen. Mit dem Erwerb dieses Buches unterstützt der Leser die medizinisch-soziale Therapie vor allem krebskranker Kin-

der: Eine Mark pro verkauftem Exemplar geht an die Nachsorgeklinik Tannheim im Schwarzwald.

Anton Jany und Sonja Schrecklein: Unterwegs mit dem Landesschau-Mobil, Silberburg-Verlag Tübingen, 1995, 94 Seiten, 18,80 Mark.

16 Touren mit dem Reisemobil durch **Ferienlandschaften Österreichs**, also Trips zu touristisch beliebten und bekannten Plätzen: In dem nach einzelnen Regionen geordneten Buch findet der Leser eine kurze Charakterisierung von etwa 200 Stellplätzen. Schade nur, daß lediglich mäßig übersichtliches Kartenmaterial die Informationen begleitet. **Dieter Semmler: Wohnmobil-Stellplätze Österreich, RID-Verlag 1995, 212 Seiten, 35,80 Mark.**

Zusammen mit den Fahrern buntdekorierte Trucks reiste die Autorin Anna Schmid zwei Monate lang quer durch **Pakistan**. Das mit vielen farbigen Fotos versehene Buch schildert das Leben der Fahrer zwischen modernem Geschäftsleben und religiösen Traditionen.

Anna Schmid: Pakistan Express, Dölling und Gallitz Verlag 1995, 112 Seiten, 30 Mark.



Gabi Schmidt aus Offenbach liebt Österreich – und fand in St. Andrä zwei Stellplätze auf einem idyllischen Bauernhof. Tiere und wunderschöne Landschaft inklusive.

Da lachen die Hühner

Urlaub auf dem Bauernhof“, schwärmt Gabi Schmidt, 30, „ist herrlich – besonders mit Kindern.“ Die Mutter der beiden Mädchen Stefanie, 5, und der knapp einjährigen Julia weiß, wovon sie redet: Ihre verwandtschaftlichen Bande nach Österreich sind stark. Deshalb haben sie und ihr Mann Klaus, 30, schon oft auf dem Bauernhof von Gerhard und Ingrid Krüttner, beide 30, ausgespannt. Von dort haben die beiden Urlauber nun einen Stellplatztip mitgebracht – und bekommen dafür als Dankeschön das Bordbuch „Reisemobil-Routen“.

Seit neuestem, so weiß Gabi Schmidt, gibt es dort zwei geschnittene Stellplätze. Das ist in dieser Region selten, gilt Österreich doch weitgehend als eher reisemobil-unfreundlich. Nicht so beim Peterbauer: Für 20 Mark pro Nacht plus einer geringen Kurtaxe bekommen die mobilen Gäste hier alles geboten, was ihr Herz begehrt: Strom und Wasser, Grillplatz und Liegewiese, Tummelplatz für klein und groß.

Letzterer hat es in sich. Dabei handelt es sich um ein altes Speicherhaus, urig und gemütlich umgebaut für lange Abende. Reisemobilisten können sich hier rundum wohl fühlen.

Wer die eigene mobile Küche kalt lässt, der fährt oder läuft zum Andlwirt Sebastian Aigner. Im anderthalb Kilometer entfernten Ort St. Andrä serviert er Mahlzeiten für zwischen 60 und 210 Schillinge (neun bis 30 Mark). Auf der Ter-



Fotos: privat

Tummelplatz für groß und klein: Auf dem österreichischen Bauernhof von Gerhard und Ingrid Krüttner sind Reisemobilisten willkommen.

rasse gibt es bei schönem Wetter auch Kaffee und Kuchen.

Solcher Service ist eine gute Ergänzung zum zünftigen Leben auf dem Bauernhof rund um die zwei Stellflächen. Hier bekommt der mobile Gast Milch und Eier zu kaufen, Speck und Fleisch, Würstl und Salat. Dazu lachen die Hühner, muhen die Kühe und meckern die Zwergziegen. Oder der eigene Hund bellt, denn Vierbeiner sind hier willkommen.

Natürlich bietet der Bauernhof seinen Gästen ausreichend Gelegenheit, um selbst hautnah dabei zu sein: Wer will, kann mit in den Stall gehen, auf die Alm kraxeln oder auf dem Feld das Heu wenden. Vom Wandern ganz abgesehen: Auch sportliche Einrichtungen sind in der Nähe. Ob Reiten, Angeln, Schwimmen oder Radeln, hier kommt jeder auf seine Kosten. Sogar Golfer, die allerdings 20 Kilometer weit fahren müssen, um einzuputten.

Kulturell interessierte Urlauber haben die Gelegenheit, das Schloß Mossham mit seiner Weinschenke zu besuchen. Es liegt neun Kilometer von dem Hof entfernt. Zum Hochofenmuseum sind es 20, zur Wallfahrtskirche St. Leonhard gerade einmal fünf Kilometer. Ebenso weit ist es zum Lungauer Brauchtummuseum.

Während ihrer Ausflüge können Reisemobilisten direkt bei der vier Kilometer entfernten Entsorgungsanlage vorbeifahren. Vorräte lassen sich im nächsten Lebensmittelgeschäft auffrischen, das fünf Kilometer weit weg ist.

Danach aber geht's nichts wie zurück zum Biobauern in St. Andrä, Landluft in 1030 Meter Seehöhe schnupfern, alle viere von sich strecken und den Tag genießen. cgp

Kontaktadresse: Peterbauer Gerhard und Ingrid Krüttner, Lasa 50, A-5580 St. Andrä/Lungau, Österreich. Ankunft bitte bis 20.00 Uhr.



**Ich habe
einen Stellplatz
entdeckt:**

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

**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 niedrigenTunnel 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**

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



38707 Altenau/Harz

Waldgaststätte Alter Bahnhof
Michael Schmidt und Frau,
Rothenberger Str. 52,
Tel.: 05328 / 8553, Fax 05328 / 8558



Areal: Ehemaliges Bahnhofsgelände, eben, ca. 100 x 300 m, gelegentlich als Festplatz /Schützenfest u. dgl.) verwendet, sehr ruhig.
Zufahrt: Asphalt, letzte 200 m Pflaster.
☺ = ca. 100 auf Schotter, eben und fest auch bei Regen, kostenlos bei Verzehr einer Mahlzeit. Vorherige tel. Anfrage, falls Schützenfest.
An den Stellplätzen: ☹ ☹ nach Rücksprache im Gebäude ☹



Gastronomie: Waldgaststätte, Michael Schmidt und Frau, Rothenberger Straße 52, Tel. 05328 / 8553,
Warme Küche: 11.00-21.00 Uhr
Hauptgerichte: 9-19 DM ☺ ☹
Sonstiges: Übliche Gaststättenzeiten, Aufenthaltsdauer unbegrenzt, Frühstück-Service nach Absprache.
Aktivitäten: Wandern im Oberharz, Radfahren auf ehem. Bahntrasse (Schotter) bis Clausthal-Zellerfeld, Skilanglauf.
Sport & Freizeitangebote: ☺ 3 km, ☹ 2 km, ☹ 0,5 km,
Entfernungen: ☹ 8 km ☹ 2 km ☹ 20 km
Sehenswürdigkeiten: Gesamter Oberharz Ost und West, Brocken, 1000-jährige Kaiserstadt Goslar mit Altstadt, Langlauf-Loipen an vielen Harzorten, Alpinski Wurmberg 22 km, Schulenberg 8 km und Andreasberg 20 km.

87629 Füssen

Wohnmobilplatz Füssen
Abt-Hafner-Straße 9, Eduard Peter,
Tel. 08362 / 6922, Fax 08362 / 921167



Areal: Stellplatz in zentraler Lage.
Zufahrt: Asphalt. ☺ = 50 auf Asphalt, 10 Mark inkl. Wasser und Abwasser, Strom 6 Mark, Duschen im benachbarten Fitness-Studio 5 Mark, Sauna 14 Mark. Anfahrt zu jeder Tages- und Nachtzeit möglich.
An den Stellplätzen: ☹ ☹ ☹ ☹ ☹ ☹
Aktivitäten: 15 Gehminuten zum Zentrum von Füssen, 10 Gehminuten zum Hallenbad.
Sport & Freizeitangebote: ☹ 500 m.
Entfernungen: ☹ 0 km, ☹ 0 km, ☹ 3 km.
Sehenswürdigkeiten: Stadtkern von Füssen.

RM 3/96

Zeichenerklärung:

- ☺ = Tankstelle
- ☹ = Restaurant
- ☹ = Winzer
- ☹ = Naturpark
- ☹ = Schloß/Burg
- ☹ = Bauernhof
- ☹ = Freizeitpark
- ☹ = Freizeit-/Erlebnisbad
- ☹ = Kultur-/Technikmuseum
- ☹ = Stellplatz vor Campingplatz
- ☹ = Hersteller oder Händler
- ☹ = Allgemeiner Stellplatz
- ☹ = Reisemobilfreundliche Gemeinde



37441 Bad Sachsa

Wohnmobil-Stellplatz auf dem Schützenplatz

Im Ostertal, Uwe Werner,
Tel.: 05523 / 30090,
Areal: Stellplatz am Kurzentrum.
Zufahrt: Asphalt. ☺ = 100 auf Schotter, 8 Mark inkl. Kurtaxe und Kurgastpaß.
An den Stellplätzen: ☹ ☹ ☹ ☹ ☹ ☹ ☹
Rund um die Uhr geöffnet.
Aktivitäten: Museumsbesuche, Baden im Kurmittel-Bad, Wandern, Fahrradfahren.
Sport & Freizeitangebote: ☹ 200 m, ☹ 200 m.
Entfernungen: ☹ 0 m ☹ 800 m ☹ vor Ort.
Sehenswürdigkeiten: Ravensberg mit Ski-Zentrum 1 km, Märchenpark 2 km, Greifvogelpark 3 km.

1

87616 Marktoberdorf

Ferien-Bauernhof „Fuchshof“
Albert und Resi Fuchs, Kohlunden 2,
Tel. 08342 / 7140



Areal: Malerischer Bauernhof im Süd-Allgäu.
Zufahrt: Asphalt. ☺ = 3 auf Wiese, 30 Mark inkl. Warmwasser-Dusche, Spülbecken, Toiletten.
Ankunft ab 13.00 Uhr, Abreise bis 11.00 Uhr.
An den Stellplätzen: ☹ ☹ ☹ ☹ ☹ ☹ ☹
Aktivitäten: Wandern, Pony reiten, Kostenloser Fahrradverleih.

Sport & Freizeitangebote: ☹ 300 m, ☹ 2,5 km, ☹ vor Ort.
Entfernungen: ☹ 2,5 km, ☹ 2,5 km, ☹ 2,5 km.
Sehenswürdigkeiten: Königsschlösser Ludwigs II. 30 km, Füssen 10 km, Insel Mainau (Bodensee) 40 km, Bauernhofmuseum Illerbeuren 5 km.

77656 Offenburg

Firma Camping + Freizeit Kuhn
Michael Kuhn, Industriegebiet West 3
Im Drachenacker 4 / Nähe TÜV
Tel. 0781 / 95950, Fax 0781 / 959590

Areal: Großer Kundenparkplatz im Industriegebiet.
Zufahrt: Asphalt. ☺ = 10 auf Asphalt und Steinplatten, Stellplatz inkl. Strom kostenlos.
An den Stellplätzen: ☹ ☹ ☹ ☹ ☹ ☹ ☹



Öffnungszeiten Fa. Kuhn: Mo.-Fr. 9.00-12.30 / 13.30-18.00 Uhr, langer Do. 1.3.-1. 9. bis 20.00 Uhr. Sa. 9.00-13.00 la. Sa. bis 16.00 Uhr. Stellplätze durchgehend geöffnet.
Sport & Freizeitangebote: ☹ 3 km, ☹ 3 km, ☹ 3 km.
Entfernungen: ☹ 500 m, ☹ 500 m, ☹ vor Ort.
Sehenswürdigkeiten: Europastadt Straßburg 15 km, Schwarzwaldhochstraße 20 km, Weinort Durbach 10 km.

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.



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.

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

RM 3/96

A-5580 St. Andrä/Lungau

Peterbauer
Gerhard Krüttner, Lasa 50,
Tel.: 0043 / 6474 / 8352

Areal: Romantisch gelegener Bergbauernhof.
Zufahrt: Asphalt. ☺ = 2 auf Schotter, 20 Mark inkl. Benutzung einer malerischen Holzhütte mit Biotop und kleiner Terrasse.
An den Stellplätzen: ☹ ☹ ☹ ☹ ☹ ☹ ☹
Aktivitäten: Mitarbeit auf dem Feld, Heuernte, Stallbesuch, Spaziergänge auf die Alm.
Gastronomie: Andlwirt (5 Minuten Fahrtzeit), Sebastian Aigner, St. Andrä 21, Tel. 0043 / 6474 / 355-0,
Warme Küche: 11.00-14.00, 16.00-21.00 Uhr, Hauptgerichte: 8-30 DM ☺ ☹
Sonstiges: Ankunft bis 20 Uhr, Frühstücksservice.
Sport & Freizeitangebote: ☹ 5 km, ☹ 5 km, ☹ 2 km. Sonstiges: Golfplatz 20 km, Badensee 13 km, Reiten 4 km.



Entfernungen: ☹ 1,5 km ☹ 5 km ☹ 4 km
Sehenswürdigkeiten: Schloß Mossham mit Weinschenke 9 km, Hochofenmuseum 20 km, Lungauer Brauchtummuseum 5 km, Wallfahrtskirche St. Leonhard 5 km.

53578 Windhagen-Rederscheid

Dorint Sporthotel
Frank Stürmer, Brunnenstraße 7,
Tel. 02645 / 15-0, Fax 02645 / 15-548

Areal: Gepflegtes Landhotel in Rhein-Nähe.
Zufahrt: Asphalt. ☺ = 8 auf Asphalt. Bei Verzehr einer Mahlzeit kostenlos.
An den Stellplätzen: ☹ ☹ ☹ ☹ ☹ ☹ ☹
Aktivitäten: Schwimmen, Sauna, Wandern, Fahrrad fahren.
Gastronomie: Warme Küche: 10.30-22.00 Uhr, Hauptgerichte: 15-40 DM ☺ ☹
Sonstiges: Ankunft bis 20 Uhr, Frühstücksservice.
Sport & Freizeitangebote: ☹ ☹ ☹ ☹ ☹ ☹ ☹ vor Ort.
Entfernungen: ☹ 2 km, ☹ 2 km, ☹ vor Ort.
Sehenswürdigkeiten: Bonn 15 km, Bad Honef 10 km.



- 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

Eine allzu menschliche Sorge begleitet Reisemobilisten auf ihren Touren: Wo kann ich meine Toilette entsorgen? Hilft mir vielleicht die nächste Tankstelle weiter?

Die Antwort fällt meist ernüchternd aus. Schließlich ist die Zahl der reisemobilfreundlichen Tankstellen in Deutschland mit 30 in REISEMOBIL INTERNATIONAL zusammengetragenen Stationen gegenwärtig noch sehr dürrtig – gemessen an 18.300 Stationen bundesweit.

Und das, obwohl jeder einzelne Tankstellenpächter im Zeitalter des großen Sterbens der Stationen ums eigene Überleben kämpft. Gab es 1980 exakt 27.287 Stationen in Westdeutschland, existierten zehn Jahre später noch genau 18.542 Tankstellen. Allein durch die Wiedervereinigung wurde die Tankstellen-Sterberate in Deutschland ein wenig gebremst. Nur auf die alten Bundesländer bezogen, verlief die negative Entwicklung aber wie gehabt: Im Westen gibt es noch 16.700 Stationen.

ARGUMENTATIONSHILFE:



Reisemobilfreundliche Tankstellen

Demgegenüber stehen etwa 430.000 Reisemobile, von denen ein Großteil das ganze Jahr über auf Achse ist. Und erwiesenermaßen steigt deren Fahrleistung weiter kontinuierlich an: Gegenwärtig dienen 67 Prozent aller in Deutschland gefahrenen Kilometer dem Freizeitvergnügen. Reisemobilisten haben daran einen erklecklichen Anteil.

Mit anderen Worten: Auch Reisemobilisten müssen in zunehmendem Maße tanken – sowie ver- und entsorgen. Da erscheint es doch gerade zwingend notwendig, daß Tankstellen flächendeckend die Dienstleistung der Ver- und Entsorgung anbieten. Pächter oder



Fotos: Juan J. Camero-Ortiz

Richtungweisend: Die reisemobilfreundliche Tankstelle schon bald im Aufwärtstrend?

gungsstation aufgestellt hat: „Für mich sind Reisemobilisten eine wichtige Kundschaft.“

Zwar tanken längst nicht alle Reisemobilisten, wenn sie entsorgen, aber im Durchschnitt klingelt die Kasse unüberhörbar – Tendenz deutlich steigend. Manfred Roth packt auch gern mal selbst mit an, wenn ein passender Schlauch fehlt: „Bei mir ist der Kunde König.“

Trotz solch positiver Stimmen muß auch Hans-Jörg Martin, 40, Leiter der Marketing-Planung bei Aral, passen: „Ich habe mich mit diesem Thema noch nicht auseinandergesetzt.“ Damit läßt er 2.666 hauseigenen Tankstellen, von denen sich sogar 60 an der Autobahn befinden, ein potentielles Geschäft durch die Lappen gehen.

Allerdings tritt Martin – immerhin gehört es zu seinem Job, neue Kunden zu gewinnen – die Flucht nach vorn an: „Ich will als ersten Schritt die technischen Voraussetzungen klären, damit ich weiß, wo man eine Entsorgungsstation aufstellen kann.“

Der Marketing-Mann hat Glück: Er braucht sich nur bei der Aral-Tankstelle in Coburg schlaue zu machen. Dort steht seit September 1994 ein Saniservice 3 in 1. Etwa 30 Reisemobilisten benutzen sie gegenwärtig pro Monat – und sie sorgen kräftig für Folgegeschäfte.

„Ich wünsche mir weitaus mehr Reisemobilisten als Kunden“, bekräftigt Tankstellenpächter Lothar Klein, 39, „nur fehlt mir das Geld, hierfür ausreichend die Werbetrommel zu rühren.“ Vielleicht fragt er mal bei Marketing-Mann Hans-Jörg Martin nach.

Allgemein gute Erfahrungen mit Reisemobilen hat auch Steffie Patow, 40, gemacht, die in Goslar eine Aral-Tankstelle betreibt, „manchmal aber gibt es auch Ärger.“ Besonders Reisemobilisten, die nach der Entsorgung ihr Auto kostenlos mit Wasser auftanken, stellen sich häufig nicht gerade platzspa-

TANKE SCHÖN

In Deutschland gibt es viel zu wenige reisemobilfreundliche Tankstellen. Das könnte sich bald ändern – dank einer Gemeinschaftsaktion von REISEMOBIL INTERNATIONAL

und der Fachzeitschrift „tankstelle“.



freie Besitzer könnten sich mit den Reisemobilisten einen neuen, geldpotenten Kundenkreis erschließen.

Hinsichtlich der Geldquellen einer Tankstelle hätte ein Service für Reisemobilisten durchaus Sinn: Etwa ein Drittel des Umsatzes fließt mit dem verkauften Sprit in die Kasse des Tankstellenbetreibers. Ein weiteres Drittel liefert der Shop, das letzte Drittel die Dienstleistung rund ums Fahrzeug.

Obwohl der Shop einer Tankstelle im Durchschnitt pro Jahr eine Million Mark Umsatz erwirtschaftet, ist die Rendite für den Pächter nicht proportional mitgewachsen. Interessanter hinsichtlich des Gewinns sind für ihn die Dienstleistungen. Allem voran steht die Wagenwäsche, die allerdings wegen wachsender Konkurrenz von SB-Waschplätzen zunehmend an Bedeutung verliert.

Ausgleich könnte das Reisemobil bringen: mehr Profit dank Ver- und Entsorgung. Offensichtlich aber wissen viele Tankstellen-Pächter und -Besitzer noch weniger als die Verantwortlichen in den Mineralölgesellschaften, wieviel Umsatz sich mit reisemobilen Kunden machen ließe. Tatsächlich steht den mehr als eine Million Reisemobilisten laut der vom Wolfigger Bürgermeister Manfred Konnes verfaßten Broschüre „Die reisemobilfreundliche Gemeinde“ ein überdurchschnittlich hohes Netto-Haushalts-Einkommen von mehr als 6.000 Mark monatlich zur Verfügung. Und eines ist klar: Ver- und Entsorgungsstationen wirken wie ein Magnet auf Reisemobilisten.

Um diese Gruppe zu bedienen, ist nicht einmal eine überdurchschnittlich hohe Investition erforderlich: Eine Entsorgungsstation kostet zwischen 7.500 und 20.000 Mark (REISE-

MOBIL INTERNATIONAL 2/96). Dazu kommen die Gebühren, die Anlage an den Kanal anzuschließen: „Wenn schon Leitungen liegen, kostet der Spaß zwischen 200 und 300 Mark“, weiß Gerhard Reisch, 57, Inhaber der Firma Freizeit Reisch und Hersteller der Ver- und Entsorgungsstationen Holiday Clean. „Muß noch ein Kanal gelegt werden, schnellen diese Kosten aber auf bis zu 8.000 Mark hoch“, sagt der Fachmann.

Die logische Folge müßte sein, beim Bau neuer oder dem Umbau alter Tankstellen die Ver- und Entsorgungsanlagen zu berücksichtigen. Dem ist nicht so, im Gegenteil: Die mächtigen Mineralölgesellschaften verschwenden nicht einmal einen Gedanken an eine reisemobilfreundliche Tankstelle.

Diese Erfahrung hat auch Mike Kindermann, 54, gemacht. Der Entsorgungspapst

und Chef der Firma MKM, beklagt: „Wir haben die Öl-Multis angeschrieben, aber auf unsere Briefe gab es überhaupt keine Reaktion.“

Tatsächlich nützt auch die direkte Nachfrage bei den Gesellschaften nichts. „Ich habe mich mit dem Thema reisemobilfreundliche Tankstellen bisher noch nicht befaßt“, gesteht Rainer Winzenried, 43, Pressesprecher der Shell AG. Und das, obwohl von den 1.729 konzern-eigenen Stationen allein 40 an der stark frequentierten Autobahn liegen. Hier rauscht der Umsatz mit Richtgeschwindigkeit vorbei.

Aber Manfred Roth, 56, Pächter der Nürnberger Shell-Tankstelle Erlanger Straße, hat sich dem Thema gewidmet. Schließlich hat sich die Stadt Nürnberg als reisemobilfreundlich erwiesen. Der Tankwart ist sehr zufrieden, daß er auf seinem Gelände eine Entsor-

ARGUMENTATIONSHILFE:



Reisemobilfreundliche Tankstellen

rend vor die Säulen und verärgern mit solch rücksichtslosem Verhalten die anderen Autofahrer.

Richtig schlechte Erfahrungen hat die Besitzerin allerdings eher mit dem örtlichen Touristik-Verein und der Kurverwaltung gemacht: Die hatten keinerlei Interesse an reisemobilfreundlichen Tankstellen gezeigt und Aral ordentlich nachgeiffert: Die Behörden haben diese Form der Kundenwerbung nicht unterstützt.

Ähnliche Erfahrungen hat auch Margot Dammann, 46, von der BP-Tankstelle Stresemannstraße in Bremerhaven gemacht, einer von 1.461 Stationen, davon 27 an der Autobahn. In Bremerhaven steht zwar seit sechs Jahren eine Entsorgungsstation, doch wird sie schon bald einer Modernisierung der Tankstelle zum Opfer fallen – zu wenige Reisemobilisten nehmen den Service an. Der Grund: Es gibt keine Hinweisschilder, die den Reisemobilisten den Service signalisieren.

Da Margot Dammann die Entsorgungsmöglichkeit aufrechterhalten wollte, bat sie die Stadt um Unterstützung. „Leider bekamen wir überhaupt keine Hilfestellung, nur Desinteresse“, resümiert die enttäuschte Tankstellen-Pächterin.

Manche Behörden haben den finanziellen Nutzen einer Serviceleistung offensichtlich noch immer nicht erkannt. Aber schließlich bleiben, wie gesehen, auch bei Aral und Shell reisemobilfreundliche Tankstellen bislang weitgehend unbeachtet. Ebenso bei Esso: Pressesprecher Alexander Geck, 54, erinnert sich an Versuche mit Entsorgungsstationen in den acht-

ziger Jahren: „Die Nachfrage war einfach zu gering.“ Allerdings gab es 1980 erst 57.986 zugelassene Reisemobile in Deutschland, und 1989 waren es mit 211.989 gerade einmal halb so viele wie heute.

Geck nennt einen weiteren Grund, warum der Konzern mit seinen 1.627 Tankstellen, davon immerhin 27 an der Autobahn, auf die Dienstleistung verzichtet: Esso überließe die Initiative lieber den Tankstellen-Pächtern und -Besitzern,

Entsorgungsstationen für Reisemobile einzurichten. „Nach unseren Erfahrungen besuchen Wohnmobile und Caravans lieber Campingplätze, um dort ihre Toiletten zu entsorgen.“

Diese Einschätzung teilt Nicola Klingenberg, 47, nicht. Die Besitzerin des Klingenbergers Truck & Car Wash-Stop und Pächterin der Dea-Tankstelle in Mölln, bietet seit drei Jahren einen kostenlosen Entsorgungsservice für Reisemobile an. „Bei uns können die Urlauber ihre Fäkalien einfach in einen Trichter kippen.“ Viele Durchreisende, besonders aus

Süddeutschland und den skandinavischen Ländern, sind über den Service an der Tankstelle begeistert und sorgen für guten Umsatz. Vielleicht ein gutes Vorbild für die restlichen 1.741 Dea-Stationen, von denen 52 die Autobahnen säumen.

Weniger erfreut zeigt sich Peter Müller, 56, aus Berlin. Er betreibt eine von 28 SVG-Tankstellen und hat die Nase voll: „Es ist eine riesige Schweinerei, wie manche Reisemobilisten das Gelände verlassen.“ Wegen meterlanger, stinkender, bräunlicher Spuren hinter der Entsorgungsstation an der Avus, der einzigen in Berlin, hat Peter Müller schon so manchem reisemobil-freundlichen Ferkel eine Anzeige verpaßt.

Auch von dem Nachfolgeschäft zeigt sich Müller enttäuscht: „Getankt und gekauft wird nicht an meiner Tankstelle, sondern dort, wo der Sprit einen Pfennig billiger ist.“ So hat der Pächter dann

Das reisemobilfreundliche Tankstellennetz

Damit Reisemobilisten zukünftig ihre Fäkalien bequemer als bisher entsorgen können, knüpfen die Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL und der Fachzeitschrift „tankstelle“ das Netz der reisemobilfreundlichen Tankstellen. Gemeinsame Ziele sind einerseits, deutlich mehr Entsorgungsmöglichkeiten zu schaffen. Zum anderen sollen Tankstellen-Pächter und -Betreiber ihren Nutzen von der Dienstleistung haben: mehr Profit. Am reisemobilfreundlichen Tankstellennetz mitzuknüpfen ist ganz leicht: Haben Sie Ihr Reisemobil schon einmal an einer Tankstelle entsorgt? Konnten Sie Wasser auftanken? Gibt es womöglich einen Übernachtungsplatz? Empfehlen Sie diese Tankstelle weiter? Dann füllen Sie einfach den Fragebogen auf Seite 133 aus und schicken ihn an die Redaktion REISEMOBIL INTERNATIONAL. Die Mithilfe aller Leser ist gefragt, und sie wird belohnt: Für jede bisher unveröffentlichte Entsorgungsstation an einer Tankstelle erhalten Sie ein Bordbuch Ihrer Wahl.

das Nachsehen. „Wenn es mein Gelände wäre“, klagt Peter Müller, „so würde ich die Anlage sofort schließen.“

Damit es nicht erst so weit kommt, appelliert Wilhelm Holub, 45, Vorsitzender der Reisemobil-Union (RU), an alle Reise-

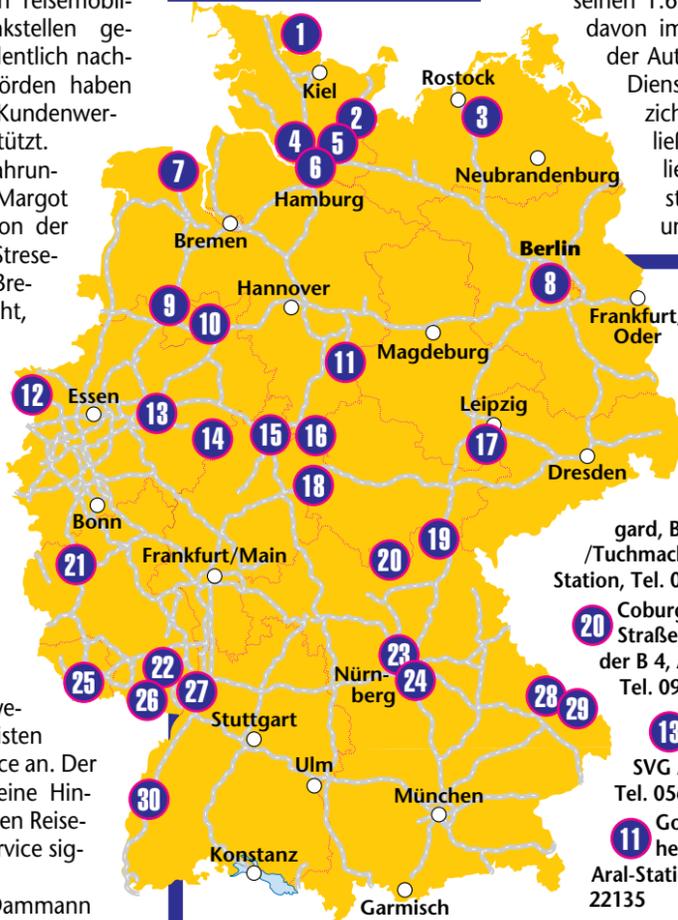
mobil-Touristen: „Urlauber, die ihr Mobil entsorgen, sollten auf alle Fälle ihr Reisemobil an der Tankstelle so parken, daß sie den laufenden Betrieb nicht behindern.“ Und da der Entsorgungs-Service in den meisten Fällen kostenlos ist, müßte es für die Reisemobilisten selbstverständlich sein, an dieser Tankstelle aufzutanken oder wenigstens etwas Reiseproviant zu kaufen. „Das sind wir den wenigen reisemobilfreundlichen Tankstellen einfach schuldig.“

Holub erinnert die Reisemobilisten daran, daß beim Wegfahren vom Entsorgungsplatz alle Schieber wirklich richtig geschlossen sein müssen. „Schwarze Schafe gibt es schließlich überall, aber jeder einzelne von uns kann dafür sorgen, daß wir in Zukunft gerngesehene Gäste sind.“

Also: Tanke schön.

Sabine Scholz

Liste der Tankstellen mit Entsorgungsmöglichkeit in Deutschland



16 Bad Sooden-Allendorf, Tankstelle Honsel, Auf dem Steinäckel 16, an der B 27, Tel. 05652/3400

8 Berlin, Avus-Nordkurve/Hallenseestraße, Svc-Station, Tel. 030/3024929

9 Bramsche, Engterstraße 5, Esso-Station, Tel. 05461/62473

21 Brohltal West, Raststätte an der BAB 61, Tel. 02652/51717

27 Bruchsal West, Raststätte an der BAB 5, Tel. 07251/2200 (ab Ostern 96)

10 Bünde, Herforder Straße, an der A30, Tel. 05223/878088

6 Hamburg, Stillhorn Ost, Raststätte an der BAB 1, Tel. 040/75017-0

19 Hirschberg, Rastmarkt Hirschberg BAB 9, Agip-Station, Tel. 036644/24980

29 Jandelsbrunn, Dea-Tankstelle, Tel. 08583/1223

30 Kappel-Grafenhausen, LKW-Parkplatz, Tel. 07825/7938

1 Kappeln, Eckernförder Straße, Hem-Station, Tel. 04642/82170

15 Kassel, Shell-Station Truck Port, Sandhäuser Straße, Tel. 0561/54678

12 Kevelaer, Lindenstraße 64, an der B 9, Dea-Station, Tel. 02832/7236

3 Burg Stargard, Bahnhofstraße/Tuchmacherstraße, Hem Station, Tel. 039603/20478

20 Coburg, Ernst-Faber-Straße 19, nahe der B 4, Aral-Station, Tel. 09561/10345

13 Diemelstadt, an der A 44, SVG Autohof, Tel. 0561/5130

11 Goslar, Hildesheimer Straße, Aral-Station, Tel. 05321/22135

18 Krauthausen, an der BAB 4, Autobahnrasthof, Tel. 03691/68861

17 Löbichau, Alte Straße/BAB 4 Ronneburg, Esso-Station, Tel. 036602/34701

2 Lübeck, Bei der Lohmühle 54, SVG-Autohof, Tel. 0451/46601

5 Mölln, Vorkamp 19, Dea-Station, Tel. 04542/88320

22 Neustadt/Weinstraße, Mußbacher Landstr. 6, Dea-Station, Tel. 06321/86038

23 Nürnberg, Erlanger Str. 103 (an der B 4), Shell-Station, Tel. 0911/342290

24 Nürnberg, Frankenstraße 224, Shell-Station, Tel. 0911/467062

4 Quickborn, Holm Moor Ost, Raststätte an der BAB 7, Tel. 06122/71883

25 Saarbrücken, Tankstelle Roonstraße

26 Schwegenheim, Speyrer Straße 24, Shell Autohof, Tel. 06322/4060

14 Waldeck, Tankstelle Pfeil, Uferstraße 13, Tel. 05634/866

28 Waldkirchen, Dea-Tankstelle, Tel. 08581/8684

7 Wilhelmshaven, Göker-Straße, Aral-Tankstelle, Tel. 04421/41353



Vorschau: Das Ehepaar Baltrusch mit vierbeinigem Partner Goethe (Bild links) baut für die Zukunft vor. Im künftigen Betrieb wird Verkäufer Rolf Lebaube (ganz rechts) ideale Möglichkeiten zur Beratung finden.

Fotos: Lockau

Phantasia-Land

Das Ehepaar Baltrusch aus Brühl startet durch – zum Händlerbetrieb der Zukunft im Drive-Through-Stil.

Wer katholische Theologie und Jura studiert hat, kann einiges werden – in den seltensten Fällen allerdings wird er die Profession eines Reisemobilhändlers ausüben. Bernd Baltrusch aus Brühl bei Bonn hat sich dennoch für diese Karriere entschieden. Und siehe, der Herr meinte es gut mit ihm. Der 32jährige und seine gleichaltrige Frau Hanne besitzen heute einen der größten, wenn nicht den größten Händlerbetrieb der Region. Allerdings entspringt ihr Erfolg nicht

nur reinem Gottvertrauen. Die Baltruschs, die vor zehn Jahren erstmals reisemobil aktiv wurden, unterfütterten von Anfang an ihre stattliche Karriere mit dem, was Unternehmer ebenso dringend brauchen wie eine mollige Kapitaldecke: reichlich Ideen.

Die Zukunft beginnt im Herbst

Ihre jüngste nimmt gerade erst Formen an und besteht zur Zeit noch aus einer Ansammlung von Sandhaufen. Die Rentmobil GmbH, so der Name ihres Betriebs, wird im Herbst die-



ses Jahres umziehen und dann auf einem Firmengelände in Wesseling siedeln, das anders aussehen wird als die Präsentationsflächen fast aller Kollegen.

Bislang aber residieren die Baltruschs noch einige Kilometer entfernt in – zumindest optisch – drangvoller Enge. Daß ihr Handelsbetrieb pro Jahr mehr als 100 neue Mobile und noch einmal ebenso viele ge-

brauchte verkauft, könnte schon reichen, um den vollgestellten Hof zu erklären. Die Fülle hat aber noch einen zweiten Grund – Rentmobil ist die Zentrale von 16 Vermietstationen in ganz Deutschland, die insgesamt rund 850 Reisemobile für

Leistungsschau: Vier Mann zählt das Werkstattteam von Rentmobil – allesamt Kfz-Meister oder -Mechaniker und alle durch viele Schulungen bei Herstellern mit reisemobiler Technik vertraut.

Kurztrips und große Urlaubsträume zusammenfaßt.

Daß es so weit kommen würde, hatten die Baltruschs nur hoffen können, als sie 1986 im Markt Fuß faßten. Damals hatten sie einige Gebrauchte vor der Tür stehen, ein Büro, das selbst hartgesottene Autoverwerter als ärmlich bezeichnen würden, und ganz viel Optimismus. Dennoch empfand Bernd Baltrusch die Selbständigkeit als Fortschritt: „Ein Theologe muß Sachen verkaufen, die man nicht sehen kann. Hier konnte ich Dinge an den Mann bringen, in die man sogar hineingehen kann.“

Und er stieg tief ein in die Materie. Bereits ein Jahr nach der Betriebsgründung durfte er sich Händler für Neufahrzeuge nennen, heute führt er fünf Mobil-Fabrikate. Baltrusch-Kunden können Fahrzeuge von Bürstner, Karmann, Knaus, Weins-

berg und die Flair-Modelle von Niesmann + Bischoff in Augenschein nehmen, Caravan-Interessenten zusätzlich noch Fendt-Wohnwagen. Das schnelle Wachstum – bereits zwei Jahre nach dem Start mieteten die Baltruschs das jetzige Gelände an und richteten eine Werkstatt ein – halten sie im Rückblick für eine Art positiver Feuertaufe:

„Wir haben alles im Griff“

„Für uns war alles neu. Wir haben als Autodidakten begonnen, mußten uns sämtliche Kenntnisse selbst erarbeiten. Das war hart, aber heute haben wir dafür alles, was anfällt, im Griff.“ Als Beispiel zeigen sie gerne die EDV-Protokolle ihrer Mobile, auf denen in vielen Spalten auf den Pfennig abzulesen ist, was der jeweilige Wagen an Kosten pro Jahr verursacht und wieviel er eingebracht hat. Was dem Außenstehenden fast selbstverständlich erscheint, sei, so behauptet Bernd Baltrusch, noch lange nicht in jedem Caravaning-Betrieb üblich.

In solchen Punkten ist das Ehepaar, das mittlerweile unter der Stabführung von Hanne ►

Händlerportrait

Baltrusch sogar die Bilanz selbst erstellt, mit sich zufrieden. Überhaupt gehört die Vokabel Zufriedenheit zu den Schlüsselwörtern ihres Wertekatalogs. „Wer keine zufriedenen Kunden hat, kann einpacken“, umreißt Baltrusch die Firmenmaxime. Diesem Ziel dienen klare Strukturen: Vier Mann arbeiten in der Werkstatt, einer davon ist Kfz-Meister, die anderen sind Kfz-Schlosser und -Mechaniker. Zusätzlich beschäftigen die Baltruschs Verkäufer, die nur diese Aufgabe wahrnehmen, und einen Mitarbeiter, der ausschließlich für Garantiefälle und Ersatzteil-Logistik zuständig ist. Als Libero fungiert der Vater des Firmenchefs, der – pensioniert – sich die Freizeit im 18-Mann-Betrieb des Sohnes gestaltet

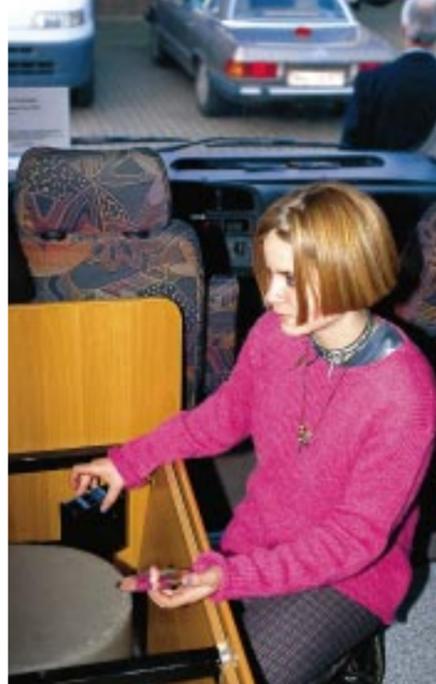
und deshalb viel Zeit auf Beratungsgespräche verwenden kann.

Um Zufriedenheit zu erzielen, schlagen die Baltruschs ihren Kunden zuweilen sogar Wünsche ab. „Wir wollen keine Werksabholung“, lautet einer ihrer Kernsätze. Bernd Baltrusch macht keinen Hehl daraus, daß ihn die Auslieferungsqualität vieler Hersteller gewaltig wurmt. „So drei bis fünf Stunden arbeiten wir an jedem neuen Mobil nach“, berichtet er. Und dieser Feinschliff würde fehlen, holten sich seine Kunden ihre Neuerung direkt aus der Werkhalle.

Partner von Berlin bis München

Mit dem gleichen Streben ging und geht das Ehepaar das zweite Standbein der Rentmobil GmbH an. Im Franchise-System – also Brühl als Lizenzgeber für Know-how und kon-

Digitale Kost: Baltrusch-Tochter Pascale schätzt besonders das von den Eltern aufgelegte Flair-Sondermodell Sound & Vision. Im Mobil gibt's mehr Baß als in ihrem Mädchenzimmer.



zertierte Werbung – vermieten selbständige Rentmobil-Partner als Agenturen für die Regionen von Berlin bis München rund 850 Reisemobile. Sechs davon sind klassische Reisemobil-Händler, der Rest Autohändler. Baltrusch erzählt, wie er es hält: „Grundsätzlich jeder Wagen

geht mit einer Reiserücktrittskosten-Versicherung und Rechtsschutz 'raus, jeder hat Markise, Fahrradträger und vermutlich demnächst Toilettentank-Entlüftung.“ Und: Wer ab Freitag bucht, kann seinen Wagen schon am Donnerstag nachmittag holen.

Aber nicht nur solche sichtbaren Service-Leistungen hält er für Garantien weiterhin anhaltenden Erfolgs. Baltrusch prüft zum Beispiel jedes Jahr anhand von Kundenberichten und eigenen Protokollen, ob die Fabrikate, die er in die Vermietung nimmt, solide genug

fürs strapaziöse Geschäft sind. „Ein VW Polo ist ein ganz nettes Auto“, lautet sein anschauliches Bild, „aber niemand würde ihn als Taxi einsetzen. Wenn die Klappen im Bad eines Reisemobils nur von Kunststoffband gehalten werden, sind die spätestens nach der zweiten Vermietung ausgerissen. Mieter gehen nun mal nicht sonderlich pfleglich mit dem Mobil um. Also müssen die Klappen nachstellbare Scharniere besitzen.“ Vermieter wie die Baltruschs, die über 10.000 Adressen von Teilzeit-Mobilisten in ihren Computern horten und nach eigenem Bekunden jedes Jahr den Umsatz um 20 Prozent vergrößern, kennen ihre Pappenheimer: „Wenn sechs junge Männer ein Mobil mieten, um zu einem Formel-1-Rennen zu fahren, kann ich denen keinen drei Monate jungen Wagen geben.“ ▶



Beengte Verhältnisse: Noch nutzt das Werkstatt-Team die alte Halle. Im neuen Gebäude wird es an acht Mobilien gleichzeitig arbeiten können.

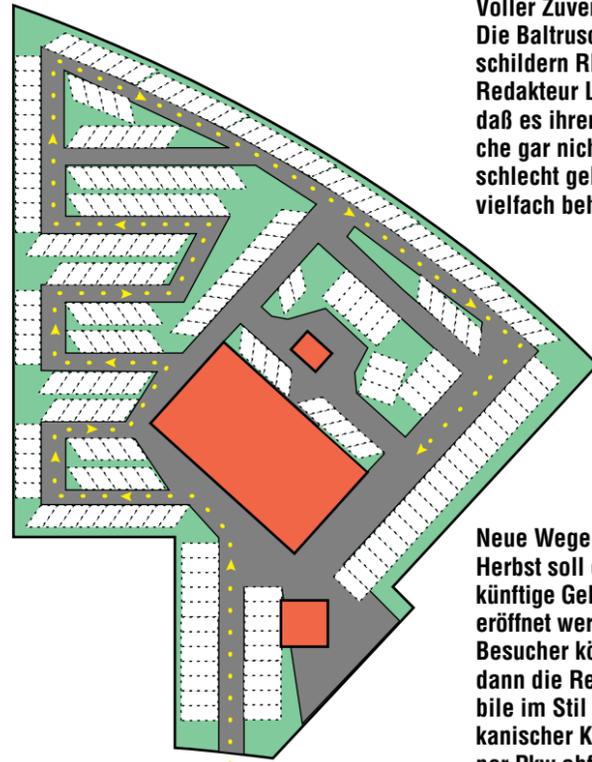
Händlerportrait

Wer mit 22 Jahren in die Branche einsteigt, verfügt mit 32 über einen ansehnlichen Schatz von Erfahrungswerten. Und traut sich noch einiges zu. Deshalb betrieben die Baltruschs frohgemut Expansion: 11.500 Quadratmeter Grund haben sie erworben, auf dem ein beispielhafter Betrieb entstehen soll. Natürlich gehört dazu ein Gebäude – 1.200 Quadratmeter groß – mit genügend Platz für acht Werkstatt-Plätze und mit einer Verkaufshalle für sechs Mobile und großem Zubehör-Markt. Aber die Baltruschs wollen schließlich „Zeichen setzen, denn unserer Branche geht es nicht so schlecht, wie häufig geunkt wird.“

Mobil-Parade nach US-Vorbildern

Deshalb soll das Areal an der Autobahn den lockeren Charakter ausstrahlen, den die USA-Reiseveranstalter und -Fans drüben schätzengelernt haben. „Drive Thru“ heißt das Stichwort: Die Kunden werden am neuen Firmensitz mit ihren Pkw auf einer mäandernden, gepflasterten Bahn an allen nach Fabriken geordneten Reisemobilen vorbeifahren. Reichlich verteiltes Grün, vom Regenwassersammler auf dem Dach des Hauptgebäudes genährt, soll der Mobilparade den Charakter eines Abstellplatzes nehmen, jede Mobilbucht ist 3,50 Meter breit, so daß Interessenten ihr Wunschmobil aus allen Perspektiven betrachten können. Dennoch bleiben die Fußwege ins Verwaltungsgebäude kurz, bei 250 präsentierten Fahrzeugen nicht ganz unwichtig.

Um diese Konzeption wollen die Baltruschs gruppieren, was zu einem leistungsfähigen



Voller Zuversicht: Die Baltruschs schildern RM-Redakteur Lockau, daß es ihrer Branche gar nicht so schlecht geht, wie vielfach behauptet.

Neue Wege: Im Herbst soll das künftige Gelände eröffnet werden – Besucher können dann die Reisemobile im Stil amerikanischer Konzepte per Pkw abfahren.

Betrieb gehört: die schon genehmigte Entsorgungsstation, Übernachtungsplätze für Reisemobilisten und Dienstleistungen, wie sie sie schon jetzt anbieten. Zum Beispiel: Für Kunden, die aus größerer Entfernung anreisen, auf eine Reparatur warten oder sich Zubehör einbauen lassen wollen, bucht Rentmobil Tickets für den nahen Freizeitpark Phantasia-land, spedit sie ins deutsche Entertainment-Dorado und holt sie wieder ab. Alles, um für Zufriedenheit zu sorgen.

3,5 Millionen werden im Phantasia-Land von Hanne und

Bernd Baltrusch stecken, wenn es im Herbst dieses Jahres seine Pforten öffnet. Sie wegen der Nachbarschaft zum Freizeitpark als Phantasten zu betrachten, wäre jedoch unangebracht. Ihre unternehmerischen Projekte mit Abenteueranstrich scheinen sie bereits hinter sich gebracht zu haben. Zum Beispiel 1988, als sie sich als Produzenten von Reisemobilen versuchten. Die beiden Alkoven-Prototypen auf Peugeot J 5 und Mercedes-Benz 711 D – obschon ansehnlich –

floppten, weil „damals gerade die Zinsen hochgingen“.

So ganz indes möchten sich die Brühler Reisemobilhändler von Modellen mit eigenem Zuschnitt nicht verabschieden. Baltrusch-Kunden können aus dem Knaus-Programm Modelle mit Rentmobil-Edition-Ausrüstung ordern: Für 4.950 Mark Aufpreis gibt's dann Pilotensitze, Markise, komplette Sat-Anlage, Radio, CD-Wechsler und Boxen. Für Flair-Mobile hat Baltrusch sogar zwei Sondermodelle gebacken – den „Sun & Snow“ (unter anderem zwei Klimaanlage, elektrisch angetriebene Markise, Motorvorheizung, Schneeketten, Isoliermatten und Gas-Duomatic; Aufpreis rund 8.000 Mark) und den „Sound & Vision“ (unter anderem Becker-Radio mit Zehn-CD-Wechsler, Heco-HiFi-Lautsprecher, Farb-TV mit Videospiele, Sat-Anlage mit vollautomatischer Antenne zum Aufpreis von rund 8.000 Mark).

Kunden für diese aufgewerteten Kreationen gibt es durchaus. Größter Fan des „Sound & Vision“ freilich ist die 13jährige Tochter des Händler-Ehepaars. Pascale Baltrusch schwört auf den CD-Wechsler und die Power aus den in eigenen Gehäusen arbeitenden Baßboxen. „Nirgendwo sonst“, so ihre Expertise, „kommen die Toten Hosen so gut.“

Axel H. Lockau

Zubehör



Wärmespender:
Die Standheizung
arbeitet mit Benzin oder Diesel.

Standheizung

Mollig warm

Für wohlige Wärme speziell im Reisemobil sorgt eine unabhängig vom Motor arbeitende Standheizung der Firma Eberspächer. Das von 900 bis auf 3000 Watt regulierbare Heizgerät B/D3LP soll besonders leise und sparsam sein. Die sowohl mit Benzin als auch Diesel arbeitende Heizung saugt Raumluft an, heizt sie auf und bläst sie in den Innenraum. Das Gerät wird über eine Leitung direkt an den Fahrzeugtank angeschlossen und kann platzsparend unter dem Fahrzeugboden eingebaut werden.

Erhältlich bei Eberspächer-Vertretungen oder direkt beim Hersteller in 73730 Esslingen.

Preis: B3CP (Benzin): 1.556 Mark;
D3CP (Diesel): 1.582 Mark.

Geruchsneutralisierer

Keine Chance dem Mief

Den vielfältigen oft hartnäckigen Gerüchen im Reisemobil will die Firma Vaportek zu Leibe rücken. Der Geruchsneutralisierer Optimum 1000 schluckt die schlechte Luft innerhalb von zwei bis drei Tagen gründlich. Der elektrische Lüfter ist mit einer Membran bestückt, die mit 52 verschiedenen natürlichen ätherischen

Ölen getränkt ist. Die Neutrox-Gamma genannte Mixtur wurde ursprünglich für den Krankenhausbereich entwickelt und ist gesundheitlich absolut unbedenklich sowie hundertprozentig biologisch abbaubar.

Das Gerät gibt es bei Reise-mobilhändlern oder direkt bei Vaportek in 79595 Rümmin-gen. Es kostet 778 Mark.



Kleine Ursache, große Wirkung: Geruchskiller Optimum 1000.



Nichts verrutscht mehr: Barkeeper hält alles fest.

Haltestangen

Fest im Griff

Speziell für Wandschränke, Regale und Bars in Caravans und Wohnwagen hat die Firma SilviCamp eine Haltestange entwickelt. Das Barkeeper genannte Gestänge wird einfach zwischen die Seitenwände des Regals geklemmt und verhindert somit, daß Gegenstände zu weit nach vorne rutschen oder gar aus dem Regal fallen. Die Stangen sind 41 bis 71 Zentimeter lang und weiß. Das Pärchen kostet 17,95 Mark.

Zu beziehen bei SilviCamp, 71111 Waldenbuch, Tel.: 07157/20811, Fax: 22996, oder im Zubehörhandel.

Campingtisch

Schlanke Linie



Schlankmacher: Zerlegbarer Tisch von Herzog.

Dach-Ventilator

Hut drüber

Die Firma Herrmann USA Import stellt einen Dachventilator vor, der einfach auf die Dachluke oder den bereits bestehenden Ventilator des Reisemobils aufgeschraubt werden kann. Der im 12-Volt-Betrieb arbeitende Maxx-Air Turbo Vent ist in drei Stufen regulierbar. Er hat eine stark nach vorn gewölbte Haube, so daß er selbst bei starkem

Regenguß benutzt werden kann. Technische Daten: Stufe 1: 2,5 Ampere, 30 Watt, Stufe 2: 3,8 Ampere, 46 Watt, Stufe 3: 5 Ampere, 60 Watt. Länge 98 cm, Breite 70 cm, Höhe 25 cm.

Den Ventilator gibt es ausschließlich bei Hymer-Händlern. Er kostet 698 Mark einschließlich Befestigungsmaterial.



Haube drauf: Der MaxxAir Ventilator sorgt auch bei Regen für gute Luft im Reisemobil.



Leistungsbereit: Wechselrichter ProWatt 250.

Wechselrichter

Volle Kraft voraus

Der ProWatt 250 Inverter von Statpower liefert mit Hilfe jeder beliebigen 12-Volt-Gleichstromquelle 250 Watt Wechselstrom. Man kann einfach den Stecker des Wechselrichters in den Zigarettenanzünder stöpseln oder an einen 12-Volt-Akku

anschließen. Bei Überhitzung schaltet sich das Gerät automatisch ab.

ProWatt ist erhältlich im Fachhandel oder bei Statpower in 52428 Jülich und kostet 299 Mark.



Ruck-Zuck auf den Beinen: Pop-Tent von Herzog.

Vorzelte

Aufbau kinderleicht

Auf der Stuttgarter CMT präsentierte die Firma Herzog das angeblich schnellste Zelt der Welt. In nur wenigen Sekunden, so der Hersteller, läßt sich das Vorzelt mit dem neuartigen Durchlaufgestänge aus nahezu bruchsicherem Glasfiebermaterial aufbauen. Das Pop-Tent genannte Zelt gibt es in verschiedenen Größen, geeignet für Reisemobile mit einer Regenrinnenhöhe von 185 bis 210 cm. Je nach Größe kostet es zwischen 199 und 299 Mark.

Pop-Tent gibt es im Camping-Fachhandel oder direkt bei Herzog Zeltfabrik, 74366 Kirchheim/Neckar.



Herzensangelegenheit

Ein topgepflegtes und familienfreundliches Alkovenmobil Hymercamp 59 aus zweiter Hand.

Martin Schrenk, 41, betreibt im hessischen Friedberg seit acht Jahren sein Handelsunternehmen Schrenk Wohnmobile. Unter anderem bietet er einen Hymercamp 59 an: „Das Alkovenmobil hat knapp 51.300 Kilometer gelaufen und zwei Jahren Vermietung in einem kleinen Vermietung hinter sich. Danach nahm ich den

wie einer kleineren Dreier-Dinette im Heck, aus der ein 190 x 70 Zentimeter großes Einzelbett entsteht, zum idealen Freizeitfahrzeug für die vier- bis fünfköpfige Familie. Dazu paßt auch die große, mit Dreiflammkocher, Spüle, Einhebelmischbatterie und Ablagefläche ausgestattete Küche, das geräumige Heck-Bad mit Cassette-Toilette und integrierter Naßzelle sowie der großvolumige und zweitürige Kleiderschrank. Außerdem verfügt das Fahrzeug über ein 205 x 140 Zentimeter großes Alkovenbett und Extras wie Servolenkung, Radiorecorder mit vier Boxen, Dachreling und Fahrradträger. Bei Schrenk kostet das Fahrzeug 42.900 Mark. Interesse? Dann vereinbaren Sie doch einen Termin mit: Schrenk Wohnmobile Friedberg, Pflingstweide 2, 61169 Friedberg, Tel.: 06031/91140, Fax: 06031/91138.

Schnäppchen

5,90 Meter langen und jetzt drei Jahre alten Hymer in Zahlung.“ Dabei ist das Fahrzeug aus zweiter Hand in einem Top-Zustand und bereits mit den aktuellen Kirschdekor-Möbeln von Hymer ausgestattet.

Außerdem macht ihn seine Raumaufteilung, die aus einer klassischen Mitteldinette mit konvertierbarer, 190 x 125 Zentimeter großer Liegefläche so-

Die Daten des Hymercamp 59: Erstzulassung: April 1993, Fahrleistung: 51.240 Kilometer, Motor: 2,5-Liter-Diesel mit 55 kW (75 PS), Verbrauch: circa 11 Liter, Chassis: Fiat Ducato 14, zulässiges Gesamtgewicht: 3.100 kg, Länge: 5,90 Meter, fünf Schlafplätze, Ausstattung und Extras: Fahrradträger, Dachreling, Radio-Cassette inklusive vier Lautsprecherboxen, Servolenkung.

Von privat an privat

Wohnwagen Wanner richtet einen privaten Gebrauchsmarkt für Reisemobile und Caravans ein: Ab dem 3. März 1996 bekommen Privatpersonen jeden ersten Samstag im Monat die Gelegenheit, ihr Fahrzeug anzubieten. Pro Tag und Stellplatz bezahlen sie dafür 50 Mark. Info-Tel.: 07021/55082, Fax: 59888.

Tag der Offenen Tür

Die Abel & Neff GmbH aus 75365 Calw veranstaltet am 16. und 17. März einen Tag der Offenen Tür. Zu sehen sind Cristall- und Weinsberg-Reisemobile sowie Gebrauchte aller Marken. Geplant sind auch eine Tombola und der Aufbau einer Kinder-Hüpfburg. Infos unter Tel.: 07051/59098, Fax: 07051/59097.

Reisemobil-Show

Die Firma Schmitt Wohnmobile aus Weil im Schönbuch startet am 9. und 10. März mit ihrer Concorde-Reisemobil-Show. Da-

Meldungen

Ultra per Boot

Ultra Mobile bietet seine Luxus-Motorhomes zukünftig in Boots-Geschäften an. Bisher sind vier Stützpunkte in Hamburg, Münster, München und Berlin geplant. Den Ultra-Handel bereits aufgenommen hat das Boots-Center Esslingen in der Ulmer Straße 40, Tel.: 0711/931866-0, Fax: 931866-11.

Hausmesse

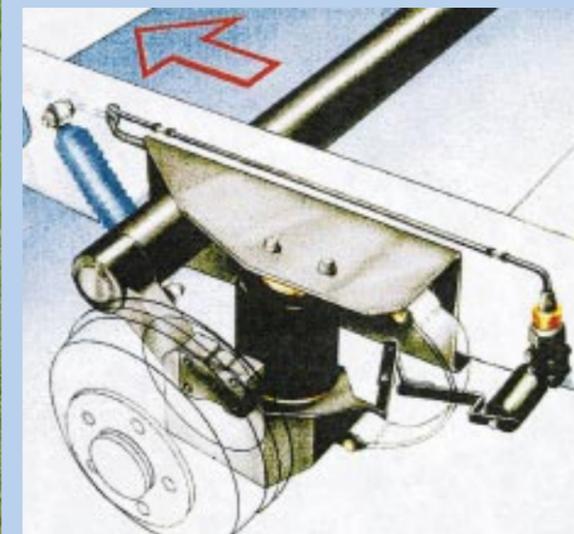
Vom 1. bis 3. März findet im VW-Nutzfahrzeug-Zentrum am Finkenberg in Verden eine Hausmesse statt. Info-Tel.: 04231/95420, Fax: 04231/68686.

zu gibt's supergünstige Gebrauchtfahrzeuge, Mieter-Info und Zubehör-Beratung mit Produkten des Gevelsberger Fahrzeugausrusters Linnepe. Tel.: 07157/66099, Fax: 07157/67270.

Frühlings-Börse

Mi-Mobile, Europas größter Reisemobilvermieter, lädt vom 22. bis 24. März täglich von 9.00 bis 18.00 Uhr nach Remshalden-Grunbach ein. Dort gibt es eine große Neu- und Gebrauchtwagen-Ausstellung sowie ein buntes Rahmenprogramm. Infos unter Tel.: 07151/9739-0, Fax: 73482.

Beim Lastwagen und beim Omnibus ist die Luftfederung heute Standard. Erobert sie bald auch das Reisemobil?



Gekröpft: Für die Unterbringung der Luftfederbälge mußte Al-Ko die Rahmenlängsträger kröpfen.

Gezeichnet: Die Luftfederbälge sitzen außerhalb der Rahmenlängsträger.

Zweite Luft

Fiat gibt der Zusatzluftfeder von Goldschmitt die Werksfreigabe für den Ducato.

Im Unterschied zu den reinen Luftfedern werden Zusatz-Luftfedern, wie der Name schon sagt, zusätzlich zur serienmäßigen Stahlfederung montiert.

Während die meisten Zusatzfedern ohne den Segen des Fahrzeugherstellers auskommen müssen, hat die Goldschmitt-Fahrzeugtechnik für ihre Driverite-Luftfederanlage seit kurzem die Fiat-Hersteller-Freigabe für den Ducato. Wenn auch nicht in Verbindung mit der Auflastung auf 3.400 Kilo zulässiges Gesamtgewicht.

Die Anlage arbeitet mit dem sehr niedrigen Betriebsdruck von 2,75 bar und ist mit dem weltweit patentierten Korrektur-Luftbalg für die automatische Korrektur der Hinterachs-Bremskraft ausgestattet. Ergänzen läßt sich das knapp 800 Mark teure Set durch einen rund 750 Mark teuren 12-Volt-Kompressor mit Druckvorratsbehälter und Reifenfüllanschluß.

Die Goldschmitt-Zusatzluftfeder ermöglicht, das Heck des Reisemobils – auch während der Fahrt – auf Knopfdruck anzuheben oder abzusenken. Einerseits läßt sich das Reisemobil dadurch stets waagrecht stellen. Andererseits läßt sich die Gefahr von Beschädigungen am Heck, etwa durch Aufsetzen bei Fährfahrten oder auf buckligen Wegen, durch das Anheben minimieren.

Geöffnet: Der Elektronik-Baustein ist samt Kompressor unter dem Fahrersitz montiert.



Dicke Backen

Die Luftfederung gehört heute bei den schweren Kalibern im Straßenverkehr längst zum Serienumfang. Beim Warentransport mit Sattelzügen hilft sie – wenn auch oft nur an der Hinterachse montiert – durch Luftablassen oder -auffüllen die Fahrzeughöhe zu verändern, um dadurch den Sattelaufleger schneller auf- oder absetzen zu können als durch Hochkurbeln von Hand.

Beim Personentransport im Omnibus überzeugt sie – an Vorder- und Hinterachse montiert – durch ihre Anpassungsfähigkeit an den jeweiligen Beladungszustand. Ihr Regelsystem pumpt nämlich, gesteuert durch das momentane Fahrzeuggewicht, mehr oder weniger Luft in die Federbälge. Wodurch die Luftfederung sowohl bei leerem als auch bei vollem Fahrzeug stets eine optimal angepaßte, komfortable Federcharakteristik zeigt. Ganz im Gegenteil zur Stahlfederung, die – auf das höchstmögliche Gesamtgewicht ausgelegt – bei leerem Fahrzeug zum Trampeln und Springen neigt.

Jetzt rückt die Luftfederung, die in der Transporter-Klasse bisher nur von Iveco für die Daily-Baureihe serienmäßig lieferbar ist, auch für Reisemobil-Chassis in greifbare Nähe. Der Grund: Fahrgestell-Spezialist Al-Ko in

Kötz nahe Ulm baut seit einigen Monaten luftgefederte amc-Chassis. Die Chassis mit den beiden dicken Luftbälgen anstelle der Drehstabfederung liefern die Schwaben im Moment zwar ausschließlich an die Firma Zeppelin Mobile Systeme für deren Notarzt- und Krankenwagen-Fertigung. Aber sie würden genauso gut unter Reisemobile passen.

Wohlgemerkt, bei diesen luftgefederten Chassis handelt es sich um reine Luftfeder-Chassis, die ausschließlich durch die komprimierte Luft gefedert werden. Es handelt sich also nicht um Fahrgestelle, an die jemand – zur Auflastung oder um sie waagrecht zu stellen – Luftfederbälge zusätzlich zur serienmäßigen Stahlfederung montiert hat.

Obwohl die amc-Luftfeder-Chassis genauso an die Euro-Fahrer-

häuser angeschraubt werden wie ihre stahlgefederten Pendanten und auch nach dessen Baukasten-Rahmenprinzip konstruiert sind, zeigen sie sich mit geänderten Rahmenlängsträgern. Damit die Luftfederbälge möglichst weit auseinander sitzen, was am besten zwischen Hinterrädern und Längsträgern zu realisieren ist, mußte Al-Ko die Längsträger nach innen kröpfen.

Beibehalten hat der für das Luftfeder-Chassis verantwortliche Al-Ko-Entwickler, Bernhard Kania, 30, die Länge der Hinterachsschwingen, die er zur Aufnahme der Luftfederbälge

jedoch komplett umkonstruieren mußte. Wie übrigens auch das Achsrohr, in dem beim Luftfeder-Chassis statt der Drehfederstäbe ein Stabilisator zur Reduzierung der Wankneigung sitzt.

Die Federbälge, die mit einem Arbeitsdruck zwischen vier und zehn bar arbeiten, steuert die Firma Conti-Tech bei. Für die Füllung der Luftfederbälge sorgt ein 12-Volt-Kompressor, der zusammen mit einem ►



Gedoppelt: Die Zusatzluftfeder ergänzt die Original-Blattfeder.



**Ausgebreitet:
Alle Einzelteile
des Luftfederungs-
pakets
vor dem
Einbau.**



geringe Differenz von Leer- zu Gesamtgewicht mit einem Bremsdruckbegrenzer auskommen.

Die für Zeppelin derzeit in Serie gefertigten amc-Chassis, denen die Technische Hochschule Aachen in Pulser-Versuchen höchste Komfortwerte bescheinigt hat, sind Tiefrahmen-Modelle mit der Spurweite von 1.715 Millimetern und ABS.

So viel Technik hat ihren Preis. Als Einzelstücke kosten die Al-Ko-Luftfeder-Chassis rund 6.500 Mark mehr als stahlgefederte amc-Chassis.

Operation Luftkissen

Luftfederung für Reisemobile ist aber nicht nur Zukunftsmusik. Kuhn's Auto Technik in Zeltingen-



die Elektronik. Um zu verhindern, daß sie genauso oft Befehle zum Aufpumpen oder Entlüften der Federbälge schickt, ist ihr eine Verzögerung von knapp 30 Sekunden einprogrammiert.

Ein Bauteil, das allgemein für unverzichtbar an der Hinterachse von Transportern gehalten wird, sucht man an den Al-Ko-Chassis vergebens: das lastabhängige Bremsventil. In unzähligen Versuchen und während 1.000 Versuchs-Kilometern auf der Iveco-Teststrecke in der Nähe von Ulm – die etwa einer Fahrleistung von 100.000 Straßen-Kilometern entsprechen – haben die Kötzer nachgewiesen, daß Reisemobile und sonstige ausgebauten Fahrzeuge durch ihre

nen Längslenker, die beiden Luftbälge und zwei Stoßdämpfer. Dazu kommt ein Panhardstab für die Aufnahme der Querkräfte, das lastabhängige Bremsventil, die elektronische Niveauregulierung und der Kompressor. Bei manchen Modellen empfiehlt sich auch, einen Stabilisator einzubauen.

Im ersten Schritt des Umbaus bauen die Techniker in Zeltingen die

serienmäßigen Blattfedern und das lastabhängige Bremsventil aus. Dann beginnen sie mit der Montage der Längsschwingen, der Querträger und der restlichen Fahrwerksteile, die sie allesamt in vorhandenen Bohrungen des jeweiligen Chassis verschrauben.

Anschließend suchen sie einen geschützten Platz für den 12-V-Kompressor, bauen das neue, lastabhän-

gige Bremsventil und die Elektronische Niveauregulierung ein und verkabeln alles.

Ganz zum Schluß vermessen die Kuhn-Spezialisten das Fahrzeug und stellen es durch Anpassung der Sensoren und der Elektronik in der Grundeinstellung exakt waagrecht.

Frank Böttger



Geändert: Das Mercedes-Chassis unter dem Hymer 880 vor (oben) und nach dem Umbau (rechts) durch Kuhn's Auto Technik.

Lufttrockner, dem Vorratstank und der Steuer-Elektronik unter dem Fahrersitz montiert ist. Er wird – automatisch – beim Einschalten der Zündung durch Sensoren aktiviert, die der Elektronik melden, daß ein Federbalg aufgrund von Luftverlust eingesunken ist.

Natürlich schicken diese Sensoren auch beim Überfahren von Bodenwellen oder sonstigen Hindernissen Signale über die Höhenlage des Chassis im Verhältnis zur Achse. an



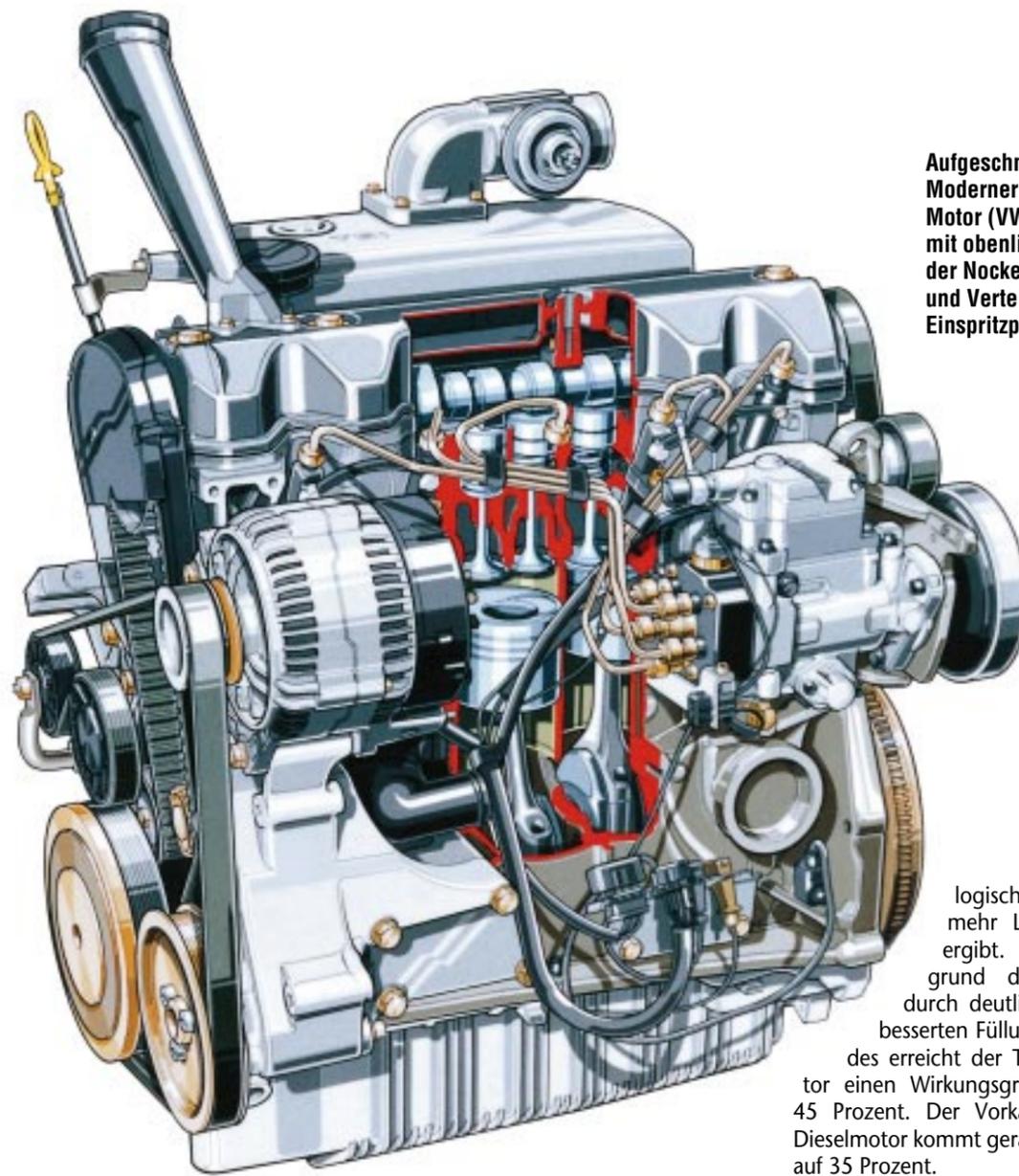
Richtig an der Mosel bietet schon jetzt den Umbau aller gängigen Reisemobil-Chassis an.

Die Preise reichen von knapp 6.600 Mark für den Umbau eines Ducato bis zu rund 8.000 Mark für die Mercedes-Transporter oder einen Iveco-Daily.

Die TÜV-geprüften Bausätze, die Kuhn vom holländischen Fahrwerk-Spezialisten VB-Techniek bezieht, enthalten bis zur letzten Schraube alles, was zum Umbau des jeweiligen Fahrzeugtyps notwendig ist. Das sind in erster Linie die obere und untere Querstrebe, die beiden geboge-

TECHNIK- LEXIKON

Der TDI-Motor



**Aufgeschnitten:
Moderner TDI-
Motor (VW T4)
mit obenliegen-
der Nockenwelle
und Verteiler-
Einspritzpumpe.**

Dieselmotoren gelten als robust und sparsam, in Kombination mit Turboladern auch als leistungsstark. Bestückt man sie zudem mit einem Ladeluftkühler, setzen sie sich an die Spitze aller Verbrennungsmotoren, wenn es um Wirkungsgrad und Sparsamkeit geht.

Das Arbeitsprinzip des Dieselmotors wurde seinem Erfinder Rudolf Diesel schon 1895 patentiert. Die Idee: Der Kolben des Motors komprimiert die angesaugte Luft im Brennraum so stark, daß sich dort hineingespritzter Diesel-Kraftstoff von selbst entzündet. Daher der Name **Selbstzünder**.

Das Hauptproblem des Dieselmotors war und ist, ihm in jeder Fahrsituation die jeweils optimale Kraftstoffmenge einzuspritzen und bestmöglich zu verwirbeln. Meilensteine auf diesem Weg setzten der Technikpionier Robert Bosch mit der Entwicklung der **Einspritzpumpe** in den frühen Zwanzigern und Mercedes-Benz. Die Stuttgarter wagten sich 1936 mit dem Modell 260 D als erstem Diesel-Personenwagen auf den Markt.

Bei diesen frühen Selbstzündern wurde der Kraftstoff in eine Vorkammer gespritzt, wo er sich mit der Luft vermischte, und aus der heraus sich dann die Verbrennung in den Hauptbrennraum übertrug. Diese sogenannten **Vorkammernmotoren**, die eine weiche Verbrennung garantieren und damit relativ wenig Lärm erzeugen, sind auch heute noch aktuell. Wenn auch

Die Zauberformel

TDI ist zur Zeit

in aller Munde.

Sie verhilft

dem Dieselmotor

zu mehr Leistung,

weniger Verbrauch

und besseren

Abgaswerten.

Kühler Kopf



Vollgepackt: Trotz seiner kompakten Bauweise füllt der neue TDI-Motor den Bug des VW T4 voll aus.

in wesentlich kultivierterer Form; mit Vierventil-Technik, Abgas-Turbolader, gereinigten Abgasen und elektronischem Motor-Management.

Der Renner ist zur Zeit aber der **TDI-Motor**, der den Kraftstoff direkt in den Brennraum einspritzt und 1989 im Audi

100 erstmals in einem Personenwagen vorgestellt wurde. Ausgeschrieben bedeutet TDI: **Turbo-Diesel-Injektion**. Wobei das wesentliche Bauteil der TDI-

Motoren jedoch gar nicht angesprochen wird: der **Intercooler** oder **Ladeluftkühler**.

Dieser Kühler ist im Luftstrom der Ansaugluft dem Abgasturbolader nachgeschaltet. Er kühlt die vom Turbolader komprimierte – und dadurch erhitzte – Verbrennungsluft ab, so daß sich die tatsächlich in den Brennraum eingebrachte Frischluftmenge stark erhöht. Merke: Kalte Luft nimmt weniger Volumen ein als angewärmte. Dadurch paßt mehr Luft pro Arbeitstakt in den Zylinder, was

logischerweise mehr Leistung ergibt. Aufgrund des dadurch deutlich verbesserten Füllungsgrades erreicht der TDI-Motor einen Wirkungsgrad von 45 Prozent. Der Vorkammer-Dieselmotor kommt gerade mal auf 35 Prozent.

Viel Entwicklungsaufwand war nötig, um den Verbrennungsverlauf zu optimieren und damit den Schadstoffausstoß des TDI-Motors zu reduzieren. Schlagworte sind hier Einspritzdrall, optimierte Kolben- und Brennraumformen sowie Vier- und Fünffloch-Einspritzdüsen.

Fieberhaft wird im Moment an Einspritzsystemen gearbeitet, die mit höheren Drücken, als sie bisher möglich sind, arbeiten. Sie sollen helfen, eine noch bessere Verwirbelung des eingespritzten Kraftstoffs zu erreichen. Gerade hat Mercedes die neuen Nutzfahrzeug-Motoren der leichten Klasse vorgestellt, die statt der bisher verwendeten Reihen-Einspritzpumpen mit je einer Pumpe-Leitung-Düse-Einheit pro Zylinder ausgestattet sind. Ihr Vorteil: Statt der 900

bar, die Reihen-Einspritzpumpen erreichen, spritzen sie den Kraftstoff mit bis zu 1.600 bar in die Verbrennungsräume.

Andere Entwicklungen, common rail – also gemeinsame Schiene – genannt, arbeiten mit einem Sammler, der unmittelbar am Motorblock sitzt. In ihm wird Dieselkraftstoff unter hohem Druck – mindestens 1.500 bar – gespeichert. Pro Zylinder führt von ihm eine kurze Leitung weg, in der ein elektronisch gesteuertes Magnetventil die jeweils genau abgestimmte Kraftstoffmenge zur Einspritzung durchläßt.

Auch der prinzipbedingte Nachteil des Direkteinspritzers, sein rauhes Verbrennungsgeraus, wird heute massiv angegangen; durch Motorkapselung, steifere Gehäuse und – etwa bei Audi – durch das Einspritzen einer kleinen (Vorab-) Pilotmenge.

Den optimalen Einspritzbeginn und die exakt bemessene Einspritzdauer gewährleistet heute die Elektronik. Gleichgültig, ob sie EDC, DDE oder sonstwie heißt. Sie optimiert nicht nur das Kaltstart- und Hochlaufverhalten sowie die Gemischbildung und den Verbrennungsablauf des Motors. Sie ist auch in der Lage, eine stabile Leerlaufdrehzahl auf dem äußerst niedrigen Niveau von 600/min zu halten. Zusätzlich ist die Elektronik in der Lage, die kennfeldgesteuerte Abgasrückführung, Anti-Ruckel-Schaltungen und andere Motoreingriffe wie beispielsweise die Leistungs-, Lade- und Antriebsregelung zu steuern.

Lars Döhmman

Reisemobil-Historie

Menschen und Mobile, die Geschichte schrieben

Es war eine fröhliche Zeit. Die ersten bemannten Raummissionen waren noch bestaunte Pioniertaten, im deutschen Fernsehen blaffte der knarzige Commander Dietmar Schönherr seine Mannen auf interstellare Pirsch gegen abgrundtief böse Raumunholde, und in Detmold pröbelte Ferdinand Schäfer, ein ehemaliger Journalist und Fabrikant von allerlei Nützlichem wie Kunststoff-Swimmingpools, Eiersortiermaschinen und Kunststoff-Caravans, an einem Reisemobil.

Als er 1967 so weit war, daß er einen Prototyp der Öffentlichkeit vorstellen konnte, nannte er sein Fahrzeug Orion – just so, wie auch das Gefährt der Raumpatrouille hieß. Und beide – die TV-Serie und das wohlgerundete Polyester-Reisemobil aus dem Teutoburger Wald – sollten Kult werden.

Zum Beispiel für Hermann Diehl. Der Kasseler ist zweiter Vorsitzender des Suleica-Orion-Clubs, der tatkräftig das Andenken an die fast zehn Jahre lang gebauten Mobile aufrechterhält. Aber Diehl und seine Frau Brigitte schöpfen aus der Orion-Verehrung mehr als nur Vereinsmeierei. Für sie sind die knubbeligen Mobile Lebensinhalt geworden. Für ihn – gelernter Jurist und als Großschadenregulierer für einen großen Versicherungskonzern arbeitend – wegen der Technik, die

Quell der Freude: Dieselmotoren für Orion-Modelle hortet Hermann Diehl, 2. Vorsitzender des Marken-Clubs, in der eigenen Werkstatt.



ORION



Wandel der Zeiten: Wahre Jünger wie die Diehls fahren ausschließlich Orion – privat (Baujahr '71, rechts) und geschäftlich (Baujahr '87, links).



Paar im Einklang: Die Leidenschaft für die Kunststoff-Mobile des genialen Reisemobilbauers Ferdinand Schäfer hält die Ehe der Diehls jung.

Fotos: Lockau

SCHÄFER-SPIEL

Im Who is Who der griechischen Götter war Orion ein großer Jäger. Seine Nachfahren leben in Kassel.

ihn vom ersten Augenblick der Modellreihe begeistert hat, für sie wegen „der Form, in die man sich einfach verlieben muß“.

Die Folgen: Der 58jährige und seine zwei Jahre jüngere Frau besitzen zwei Orions, aber keinen Pkw, und stehen jede freie Minute, die sie nicht unterwegs sind, in ihrer Werkstatt, um ihre eigenen Mobile zu warten oder um für Clubmitglieder Ersatzteile zu fertigen und aufzubereiten. Denn beide gelten heute als Lordsiegelbewahrer der Orion-Gemeinde. Besonders Hermann Diehl, unter anderem Herr über die alten Formen, aus denen die Kunststofftei-

le für die Orions zusammengesetzt wurden, kennt jede Schraube an den Sechs-Meter-Mobilen.

Und das nicht nur theoretisch. Das Ehepaar baute sich von 1986 bis 1987, als die Fertigung bereits eingestellt war, in den Werkhallen des Herstellers sein eigenes Mobil aus Einzelteilen und einem Hanomag-Henschel F 20. Es war das letzte von rund 320 bis 350, die insgesamt entstanden. 1.000 Arbeitsstunden – für die Diehls eine ganz normale Angelegenheit: „Was es nicht gibt, muß man eben selbst herstellen.“ Das Eigenleistung-Mobil nutzt der Vielreisende Diehl heute als Dienstwagen, rund 320.000 Kilometer stehen im Fahrtenbuch.

Ihr ganzer Stolz aber ist der zweite Orion, einer vom Typ I. Darunter

verstehen Experten das Urmodell, das der genialische Konstrukteur Schäfer, der bereits im Zweiten Weltkrieg beim Bau von Lastenseglern erste Erfahrungen mit Kunststoff sammelte, aus seinem seit 1961 gebauten Caravan Suleica (Super-Leicht-Caravan) entwickelte. Wie Kenner alter Antiquitäten zählen die Diehls die Einflüsse auf, die sie im Ur-Typ erkennen: „Die Schnauze folgte ein wenig den damaligen windschlüpfigen Modellen des US-Herstellers Airstream, die Aufbautür ist klassischer Flugzeugbau, und die gewölbten drei Heckfenster entlehnte Schäfer bei einem alten Wohnwagen der Marke Fahti.“ Und gerade die sind es, die dem Orion I den heute als putzig empfundenen Reiz verleihen. Spätere Modelle mit fast planer Heckscheibe und ohne Fahrereinstiegstür gelten da fast schon als zweite Wahl. ▶

SCHÄFER-SPIEL

Reisemobil-Historie

Menschen und Mobile, die Geschichte schrieben

Nur die Herkunft des Laternendachs, markantes Stilmerkmal aller Orions, können die Diehls nicht so recht einordnen. Dem unvoreingenommenen Betrachter indes scheint es so, als sei der Mittelsteg mit den sieben kleinen, von gelbem Plexiglas abgeschlossenen Dachlichtern den Abteilwaggons nachempfunden, die in der Frühzeit der Deutschen Reichsbahn den Reisenden das Gefühl leichter Höhe bescherten.

Anders aber als diese Vehikel aus Stahl und Holz setzte Konstrukteur Schäfer seine Orions aus Polyester zusammen. Wenn damals Schulkinder über das Fahrgestell reimten „Ein



Dinge. Chassis und Motor, so subsumiert er seine und die Erfahrungen der mutmaßlich 60 bis 70 Besitzer noch erhaltener Orions, halten ewig und sind ohne Klimmzüge zu reparieren. Das Diehlsche Familienmobil vom Typ I, Baujahr 1971, zum Beispiel dient seit rund 500.000 Kilometern Gesamtleistung als Freizeitfahrzeug, drei Rußland-Touren inklusive. Orions rollen nicht als Schmuckmobile, sondern fast ausschließlich als Gefährte mit Nutzwert.

Daß es den Orion in einer späten Phase seiner Karriere auch auf

Mercedes gab – genauer: von 1978 bis zum Schluß im Jahr 1986 mit Heckantrieb auf MB 207 D –, ficht Hermann Diehl da nicht an. Für ihn hört nach dem Hanomag die heile Orion-Welt auf.

Dazu trug nicht zuletzt bei, was er als „die Schnöseligkeit der Firma Mercedes-Benz“ empfindet. Das meint: Als das schwäbische Autowerk, das den Hanomag-Transporter lange Jahre unter eigenem Stern weiterbaute und schließlich durch den 207 ablöste, im Dezember 1991 die Ersatzteilversorgung für den Hanomag einstellte, wollte Diehl vorsorgen und sich für seinen Club eindecken. Ein Schriftwechsel mit dem Chef Dr. Helmut Werner klang erfolversprechend, tatsächlich aber ließ Mercedes das für Orion-Fahrer wertvolle Gut verschrotten. „Insgesamt Ersatzteile im Wert von 15 Millionen Mark“, graust sich Diehl noch heute. Das wird jemand wie er dem Werk nie vergessen können.

Also fährt er Hanomag. Und hortet, was geht – von Kraftstofftanks bis zu kompletten Mercedes-Dieselmotoren im Wert von jeweils rund 12.000 Mark. Die gelten heute als standesgemäßer Antrieb für die Hanomag-Konstruktionen. Zur Entstehungszeit indes – zumindest bis 1972 – verließen fast nur Benziner das Detmolder Werk. Ruppige Diesel waren damals der Klientel – 1971 zum Beispiel kostete der Orion gut 30.000 Mark, zum Ende der Bauzeit mit Extras meist weit mehr als 100.000 – zu unfein. „Sie glauben gar nicht, wie viele Ärzte damals Orion fuhren“, weiß Diehl, dem 1991 die Firma TFG, die den Orionbau erst noch weiterbetrieben hatte, die Ersatzteilversorgung übertrug.

Daß er für den Job des Nachlaßverwalters so nebenbei noch die Schweißer-Lizenz erwarb und einen Kursus für Gassachverständige absolvierte, scheint ihm fast selbstverständlich. „Andere basteln an ihrer Modelleisenbahn, ich am 1:1-Modell“, erklärt er seine Passion. Und Frau Brigitte, die zum Beispiel selbst die Plexi-Fenster zuschneidet und anpaßt, ergänzt mit einem Anflug von Selbstironie: „Ich glaube, wenn wir mal in Rente gehen, schulen wir um auf Kunststoffbauer.“

Einsteilen aber schaukeln beide in Ferdinand Schäfers genialen Schöpfungen beruflich und privat durch die Lande, blicken zufrieden durch die kleinen Fenster, begrüßen jedes Singen des Getriebes als alten Bekannten und empfinden die knurrenden 60 PS des 2,2-Liter-Diesels als angemessene Motorisierung. Schließlich wiegt das ganze Mobil leer kaum mehr als 1.500 Kilogramm, was ihm nach langem Anlauf zu einem Speed von gut und gerne 100 km/h verhilft.

Die Diehls jedenfalls sind mit ihrem Fuhrpark aus zwei Schäfer-Mobilen und zwei Suleica-Caravans



Leben im Halbrund: Im Heck des Orion konnten auch mehr als zwei Reisende den Ausblick genießen.

vollauf glücklich. Was ihnen zum Glück noch fehlen könnte, wäre allenfalls der einzige je auf dem Fahrgestell des VW-Bulli gebaute Orion. Der besaß am Heck eine über eine Zusatzwelle angetriebene Schraube, galt als vollkommen wasserdicht und konnte folglich als Motoryacht aufs Wasser gehen. Heute gilt das Amphibium als verschollen. Sein Schicksal konnte selbst Orion-Kenner Diehl nicht aufklären.

Das aber ist vielleicht auch gar nicht so wünschenswert. Der Schwimmwagen soff schon beim ersten Praxistest ab. Jemand hatte vergessen, vor dem Stapellauf den Festtank der Bordtoilette zu schließen.

Axel H. Lockau

Glück im Winkel: Weil vorwiegend betuchte Zeitgenossen den Orion kauften, baute das Werk 1971 eine Hausbar ein (Bild rechts).



Ganz in Braun: Im Bad und der bescheidenen Küche glänzte, dem Stil der Zeit folgend, dunkles Teakholz. Für sonnige Atmosphäre sorgten die gelben Dachlichter.

bißchen Blech, ein bichen Lack, fertig ist der Hanomag“, so hätten sie im Fall des Orions erheblich umdenken müssen: Der schöne Rundling bestand von Heck bis Bug aus zwei Halbschalen, die genau in der Mitte des Laternendachs aufeinanderstießen. Untendrunter kam eine Bodenwanne aus dem selben Werkstoff, auf eine Lackierung verzichtete Schäfer gänzlich. Den Orion gab es, zumindest in den Anfangsjahren, nach der Devise, die Henry Ford für seine Tin Lizzy ersann: „In allen Farben, wenn sie weiß sind“.

Diese Bauweise, so wenig großserienereprobt sie damals war, verlieh den Fahrzeugen ein langes Leben. Natürlich half da auch die Pflege der Eigner, aber Aufbau und Chassis sind für Hermann Diehl nach wie vor, das, was sie schon 1979 waren, als er seinen allerersten Orion erstand: „Grundsolide und nicht kleinzukriegen“.

Vor allen Dingen das Hanomag-Fahrgestell gilt ihm als das Maß der

PARK AND FAHRRÄDER SIND EINE IDEALE ERGÄNZUNG ZUM REISEMOBIL. ABER WELCHER DRAHTESEL PAßT ZU WEM? RIDE



Kaum eine Reisemobil-Besatzung geht heute ohne Fahrräder auf große Fahrt. Manche nehmen ihre Drahtesel lediglich mit, um vom Camping- oder Stellplatz zum Bäcker oder auf den Markt fahren zu können. Andere unternehmen ausgedehnte Tagesausflüge. Einige Hartgesottene benutzen das Fahrrad gar, um ihre körperliche Fitness zu steigern oder um richtig hart zu trainieren.

Kein Wunder also, daß die Fahrrad-Industrie Käufern aller Leistungs- und Altersklassen beiderlei Geschlechts das für den jeweiligen Zweck ideale Stahlroß maßgerecht auf den Leib schneidert. Grob betrachtet läßt sich das fast unüberschaubare Angebot an Fahrrädern in sechs Typen zusammenfassen: Citybikes, Trekkingräder, Mountainbikes, Rennräder, Rennsporträder und Spezialräder.

CITYHOPPER

Den Platz des guten alten Damen- oder Herrenrads mit Dreigang-Rücktrittnabe, Gesundheitslenker und Kettenschutz nimmt heutzutage das Citybike ein. Es ist, wie der englische Name schon sagt, speziell für solche Radler gedacht, die vorwiegend in der Stadt, zumindest aber auf Asphalt oder gut ausgebauten Wegen fahren. Deshalb wird beim Citybike besonderer Wert auf möglichst gute Übersicht über das Verkehrsgeschehen gelegt.

Der Fahrer thront auf ihm aufrecht auf einem breiten, gut gefederten Sattel sitzend, den komfortabel gepolsterten Lenker fest in der Hand. Die breiten Pneu auf 26-Zoll-Felgen sorgen für guten Abrollkomfort und für leichtes Überwinden innerstädtischer Hindernisse wie etwa Randsteine oder Straßenbahnschienen.

Ausgestattet sind Citybikes mit allen nötigen Accessoires,

die ein reibungsloses Miteinander von Radler und Gesetz garantieren. Dazu gehören Licht, Reflektoren an Rahmen und Rädern und eine gut hörbare Klingel. Da die meisten Menschen normale Kleidung im Supermarkt einem schrillen Sport-Outfit vorziehen, zählen Kettenschutz, Schutzbleche und oft auch ein Speichenschutz für Rockträgerinnen zur Serienausstattung. Meist werden Citybi-



kes zudem mit Einkaufskörben und Kindersitzen dekoriert.

Lange Zeit galten die vom Mountainbike übernommenen Kettenschaltungen mit bis zu 24 Gängen auch für die Stadträder als Nonplusultra. Heute bieten Nabenschaltungen mit fünf bis sieben Gängen eine ernstzunehmende Alternative. Ihr Vorteil: Robustheit und die sichere Rücktrittbremse. Auch Anstiege sind, befriedigende Kondition vorausgesetzt, mit nur sieben Gängen durchaus zu bewältigen.

Kompromißlos geben sich die Bremsen der Citybikes. Vom Mountainbike entlehnte Cantileverbremsen – bei ihnen werden rechts und links an der Gabel oder am Rahmen befestigte Arme samt Bremsklötzen durch einen zentralen Seilzug mit großer Kraft an die Felgenflanke gepreßt – bieten beste Bremswirkung. Seltener sind regensichere Trommelbremsen zu sehen, weil sie recht schwer und nur ungenau zu dosieren sind.

Citybikes gibt es von 500 bis etwa 1.500 Mark. ▶

Spaß hoch
zwei: Reise-
mobil und
Fahrrad
ergänzen
sich ideal.

HOBBY
FAHRRÄDER

PARK AND RIDE

Bequemes
Fahrrad für
Shopping und
Stadtbummel.

City-Bike



Trekkingrad

Robustes
Reiserad für
Abenteurer und
Weltenbummler.



Mountain-Bike

High-Tech-
Sportgerät für
den schrillen
Auftritt.

WELTENBUMMLER

Für Radler, die längere Touren fahren wollen, ist das Citybike nicht geeignet. Die aufrechte Sitzposition erschwert den kraftvollen Tritt in die Pedale. Mit einem Trekkingrad geht die Tourenspezies den besten Kompromiß ein. Laut Stiftung Warentest gehören über 35 Prozent der verkauften Neufahrräder zu dieser Gattung. Kein Wunder, gelten die Trekkingräder doch als die Allroundtalente unter den Velos. Als Ableger vom Mountainbike wurde dessen ausgeklügeltes, technisches Know-how übernommen. Allerdings unterscheiden sich die Trekkingräder von den Mountain-Bikes durch den größeren Rahmen, 28-Zoll-Laufräder mit gemäßigt profilierter, circa 28 bis 40 Millimeter breiter Bereifung und eine komfortablere, nicht so stark gebeugte Sitzposition. Nahezu baugleich sind indes Bremsen und 24-Gang-Mountain-Bike-Schaltung, die in beiden Fällen fürs Grobe gerüstet sein müssen.

Touren, die auch mal abseits befestigter Wege entlangführen dürfen, sind dank der sportlicheren Sitzposition rela-

tiv schwungvoll zurückzulegen. Erreicht wird diese Sitzposition mit einem längeren Vorbau, dem Bindeglied zwischen Gabel und Lenker. Ein verlängerter Vorbau bewirkt einen weiter nach vorn geneigten Oberkörper, der einen runderen und damit kraftvolleren Tritt ermöglicht.

Ohne Straßenausstattung, das heißt ohne Licht und Reflektoren, ohne Gepäckträger und Schmutzfänger, entwickelt sich das Trekkingrad zum Soft-Mountainbike und Hobby-Rennrad. Stadt-, Land-, Fluß-Fahrrad wäre eine passende Bezeichnung. Oder auf englisch: All Terrain Bike – ATB.

Die Preise der Trekkingräder variieren ganz erheblich. 500 Mark kosten die einfachsten Modelle, die natürlich nicht das zu leisten im Stande sind, was ihre High-Tech-Kollegen bieten, für die man bis zu

3.000 Mark zahlen muß. Dann allerdings hat man ein Reiserad der Extraklasse mit einem breiten Ledersattel für beschwerdelose Reisekilometer, mit mindestens zwei – meist aber drei – Trinkflaschenhaltern für lange Strecken, mit einem stabilen Gepäckträger und einer ausgeklügelten Lichtanlage.

KRABELTIER

Wer mehr will, als nur mal einen Forstweg zu fahren, wen das Hochgebirge oder die ausgedehnten Ebenen Islands locken, wer auch vor steilen Abfahrten nicht zurückschreckt und Fitneß als angenehmsten Nebeneffekt des Radfahrens sieht, und wer es ein bißchen schrill mag, für den ist das Mountainbike die richtige Wahl.

Basis für diese Schöpfung ist ein äußerst stabiler, niedrig

gehaltener Rahmen aus speziellen Stahl- oder Alu-Rohren, neuerdings auch aus Carbonfasern. Ergänzt wird das Ganze durch 26-Zoll-Leichtmetallfelgen, auf denen rund drei Finger dicke, grobstollige Reifen für den nötigen Grip auf lockerem Untergrund sorgen. Radnaben und Tretlager zeigen sich gut gekapselt, damit sie selbst bei Schlammattacken dichthalten.

Eine Schaltung mit drei Kettenblättern vorne und sieben, neuerdings auch acht Ritzeln an der Hinterradnabe, bietet bis zu 24 Übersetzungen; bis zum Verhältnis eins zu eins.

So ausgestattet glänzt das Mountain-Bike mit erstaunlicher Wendigkeit und Kletterfreudigkeit. Dabei spielt natürlich auch die Sitzposition und die Länge des Lenkervorbau eine Rolle. Mit weit nach vorn geneigtem Oberkörper wandert auch der Schwerpunkt des Rades nach vorn. Das verhindert bei steilen Bergaufpassagen, daß das Vorderrad in die Höhe steigt und der Fahrer eine Rolle rückwärts dreht.

Ausgestattet werden Mountain-Bikes – je nach Lust und

Geldbeutel – mit allem, was gut und teuer ist. Hydraulische Bremsen und Federelemente an Vorder- und Hinterrädern, Carbon-sättel und Titanachsen senken zwar einerseits das Gewicht, können aber auch den Preis in astronomische Höhen treiben. So können exklusive Mountain-Bikes leicht bis zu 10.000 Mark kosten, während normale, aber durchaus empfehlenswerte Modelle bereits ab 1.500 Mark zu haben sind.

SIEGERTYPEN

Im Zuge des Mountain-Bike-Booms mit seinem schrillen Umfeld erlebt der Klassiker unter den sportlichen Fahrrädern, das Rennrad, eine Renaissance. Besonders beliebt ist es bei junggebliebenen Radsportlern, die dem Traum einer Tour de France-Teilnahme hinterherfahren. Wobei sie durchaus in ihren Ehefrauen oder Lebensgefährtinnen begeisterte Trainingspartner finden.

Der Rahmen des Rennrads ist aus dünnwandigen Rohren hergestellt, die nur an den wichtigsten Stellen verstärkt sind, damit das Rad möglichst leicht wird. Um den Rollwiderstand zu senken, sind auf 27 Zoll Felgen extrem schmale Reifen aufgezogen, die, mit hohem Luftdruck gefahren, jeden Gedanken an Komfort vergessen lassen. Deswegen sind glatte, asphaltierte Straßen das eigentliche Terrain für den Rennradler. Bordsteine, Schotter und Spurrillen machen den knapp zwei Zentimeter breiten Reifen schnell den Garaus. Logisch, daß aus Gewichtsgründen die Montage irgendwelchen Zubehörs – bis auf Trinkflaschen und eventuell einen Ersatz-Schlauchreifen – an einem Rennrad strikt verpönt ist.

Hochwertige, filigrane Schaltungen und Bremsen helfen, das angestrebte niedrige Gewicht zu erreichen. Für optimalen Kraftschluß zwischen Bein und Tretkurbel sorgen bei modernen Rennrädern Klickpe-

dale, in die spezielle Radschuhe ähnlich einer Skibindung eingeklickt werden.

Neuartige Technik findet sich auch bei den Bremshebeln, in die heute die Schalthebel integriert sind. Ein Druck zur Seite genügt, um die Gänge zu wechseln. Der Fahrer muß die Hände nicht mehr vom Lenker nehmen und kann den Blick weiterhin auf die Straße richten.

Um eine möglichst aerodynamische Sitzposition zu ermöglichen, werden Rennräder mit einem stark gebogenen Lenker auf Kurs gehalten. Der bietet mehrere Griffvarianten, die einer zu frühen Ermüdung des Sportlers vorbeugen sollen. Nachteilig an der windschlüpfigen Haltung ist der gesenkte Kopf, der die Übersicht über das Verkehrsgeschehen erschwert.

Einfache Rennräder kosten ab etwa 1.000 Mark. Für Modelle, die mit feinsten Komponenten garniert sind, müssen aber locker um die 5.000 Mark bezahlt werden.

ASPHALTCOWBOY

Nur namentlich mit dem Rennrad verwandt ist das Rennsportrad. Vom Trekkingrad verdrängt, fristet es momentan fast ein Schattendasein. Allerdings halten es eingefleischte Langstreckenfans mit sportlichen Ambitionen durch ihre speziellen Anforderungen am Leben. Basierend auf einem Tourenrahmen, der das Anbringen von Gepäckträgern, Schutzblechen und gesetzlich vorgeschriebenen Zubehörteilen erlaubt, wird das Rennsportrad zusätzlich mit bequemem Sattel und Rennlenker ausgerüstet. Vom Mountainbike stammende Cantileverbremsen wirken auf 28 Zoll große Felgen und sorgen für die standesgemäße Verzögerung. ▶

HOBBY
FAHRRÄDER

PARK AND RIDE

Um nicht alle Hügel und Berge umfahren zu müssen, werden Rennsporträder mit der nötigen Anzahl von Gängen ausgestattet. Meistens in Form der vom Mountainbike her bekannten Schaltung. Preislich liegen die Rennsporträder etwa auf der Höhe der Trekkingräder, das heißt zwischen 500 und 3.000 Mark.

ARBEITSTIER

Ein relativ vielseitiger Fahrradtyp tummelt sich im untersten Preissegment der Drahtesel. Ab 500 Mark werden zum Tourenrad geadelte, früher schlicht Leichtlaufadren genannte Velos angeboten. Komplett ausgestattet mit Licht, Schutzblechen und Gepäckträger, transportieren sie Gepäck und Reiter ohne besondere Ansprüche an Qualität und Fahrspaß. Einfache Brems- und Schaltungseinheiten, schwere Stahlrahmen und kräftige Reifen auf 28-Zoll-Felgen machen das Tourenrad zum Arbeitstier und Lastenesel.

SCHAUSTÜCKE

Das passende Fahrrad gibt es sogar für ausgeprägte Individualisten, die über das herkömmliche Angebot an Drahteseln gelangweilt die Nase rümpfen. Exotische Konstruktionen aus internationalen Tüftlerwerkstätten sind in der Lage, auch den ausgefallensten Wünschen nach individueller Fortbewegung gerecht zu werden.

Die auffälligsten Konstruktionen unter den Individual-Bikes sind die Liegeräder. Auf ihnen liegt der Pilot in den meisten Fällen mit mäßig aufrechtem Körper, tritt waagrecht in die vor ihm hängenden Pedale. Gelenkt, gebremst und geschaltet wird am Lenker, der mit locker herabhängenden Armen unter der Sitzfläche gehalten wird. Bei den restlichen Bauteilen hat jeder Konstrukteur seine eigenen Prinzipien. Allerdings übernimmt bei den meisten Lie-

gerädern ein kleines 18-Zoll-Vorderrad die Führungsarbeit, während der Antrieb oftmals von einem 26 Zoll großen Hinterrad erledigt wird.

Technisch bieten auch Liegeräder Leckerbissen für ihre Freaks. Vollgefedert und hydraulisch verzögert flitzen High-Tech-Modelle windschlüpfig durch die Lande. Individualität will teuer bezahlt sein: Unter 3.000 Mark sind Liegeräder kaum zu haben.

Tandems fördern den Teamgeist. Nur eingespielten Radpartnern mit Sinn für an-

dauernde Geselligkeit sei ein Tandem empfohlen. Ist auch das Leistungsvermögen des Radel-Duos einigermaßen ausgeglichen, steht vergnügten Radkilometern im Synchrontritt nichts mehr im Wege. Sicherheit wird bei modernen Tandems großgeschrieben. Mindestens drei unabhängige Bremsen, von denen eine durch den Hinterbänkler zu bedienen sein sollte, sind Standard. Zu bedenken gilt es jedoch, daß zum Transport eines Tandems viel

Platz benötigt wird. Ein herkömmlicher Fahrradständer auf Dach oder Fahrzeugheck ist dazu aufgrund des langen Radstands nicht mehr geeignet. Was die Preise für ein Tandem betrifft, geht die Rechnung „ein Fahrrad für zwei zum Preis von zwei Rädern für einen“ nicht ganz auf. Aufgrund des höheren Konstruktionsaufwandes und der geringeren Stückzahlen sind Tandems kaum unter 2.000 Mark zu bekommen.

Für Reisemobilisten, die ihr Fahrrad nicht zum Sport brauchen und es möglichst platzsparend und unauffällig im Mobil unterbringen wollen, haben findige Tüftler das Klapprad erfunden und mittlerweile perfektioniert.

Zur Optimierung des Komforts werden die kleinen 18-Zoll-Räder federnd an leichtgewichtige Alu-Rahmen montiert, die zu Päckchen von der Größe einer Tragetasche zusammengefaltet werden können. So garantieren Klappräder mit nur



Rennrad

Klassisches Sportgerät für Hobby-sportler und Tour-de-France-Teilnehmer.



Klapprad

Westentaschen-Fahrrad mit geringem Platzbedarf beim Transport.

Stabil und bequem genug für lange Touren.

Reiserad



FAHRRAD-TRANSPORT

Huckepack

So beliebt das Fahrrad am Urlaubsort ist, so umständlich gestaltet sich oft der Transport dorthin. Die Urmethode des Fahrradtransports ist heute fast nur noch bei selbstausgebauten Kastenwagen zu bewundern: Fahrräder liegend auf dem Dach verzurrt. Abgesehen davon, daß diese Transportmethode Langfinger nachhaltig abschreckt, birgt sie nur Nachteile. Die Räder pfeifen im Wind, der Motor verbraucht mehr Kraftstoff durch den erhöhten Luftwiderstand, und das Auf- und Abladen erfordert akrobatische Kraxelei. Sieht man von dieser Methode einmal ab, verbleiben für den Fahrradtransport an oder in Rei-



Heckklappe oder Heck-Schwingtüren braucht. Gemeint sind die besonders bei Mountain-Bikern beliebten Trägersysteme, die in die Hecktüren eingehängt und mit Spanngurten verzurt werden. Auf ihnen werden die Räder über zwei Tragarme gehängt und dann mit diversen Gurten und Riemchen festgehalten. Die beliebteste Methode des Fahrradtransports bei Reisemobilisten ist allerdings, die Fahrräder auf einem ans Heck geschraubten oder geklemmten Fahrradträger zu verzurren. Solche Modelle gibt es unter anderem von Fiamma, Paulchen, Reimo, Sawiko, SMV und Uebler. Um die Fahrräder nicht zu sehr dem aufgewirbelten Straßen-

9,8 Kilogramm Gewicht hohes Fahrvergnügen und bequemes Tragen. Mit einer Sieben- oder Achtgang-Kettenschaltung und ausgereiften Bremsen läßt sich ein Klapprad – zumindest auf Straßen oder guten Wegen – als vollwertiges Fahrrad gebrauchen. Nachteilig wirken sich die kleinen Räder jedoch auf schlechten Wegstrecken aus.

Welches Rad man auch im Visier hat. Beim Kauf sollte man sich sehr genau über die gestellten Anforderungen im Klaren sein. Wer sich falsch einschätzt und sich ein unpassendes – zum Beispiel ein zu sportliches, unkomfortables – Fahrrad kauft, wird kaum Freude an dem teuren Stück haben.

Außerdem ist es ein Irrglaube, daß ein tolles Rad auch einen guten Fahrer macht. Die körperliche Fitness wird nämlich ausschließlich durch das Radfahren gefördert und nicht durch das besonders schicke Rad. Unbestritten ist, daß Radfahren sehr gut geeignet ist, Kreislauf und Stoffwechsel auf Trab zu bringen. Mediziner wie der Stuttgarter Orthopäde und Sportarzt Dr. Helmut Haas bestätigen: „Fahrradfahren hat zwei ganz wichtige Komponenten: Für Herz und Kreislauf ist es ein hervorragendes Training, die Gesamtkondition wird verbessert. Gleichzeitig werden die Gelenke geschont, da sie durch Körpergewicht und Bodenunebenheiten nicht zusätzlich belastet werden. Deswegen“, fügt Helmut Haas hinzu, „ist Radfahren bei Knie- und Hüftleiden besonders zu empfehlen.“

Gleichgültig, ob man das Radfahren aus der Sicht der Fitness sieht, oder ob man das Fahrrad nur zum Brötchenholen mitnimmt – mit Fahrrädern im oder auf dem Reisemobil wird der Urlaub noch mal so schön. Reisemobil und Fahrrad ergänzen sich in idealer Weise.

Ingo Wagner



semobilien eigentlich nur zwei akzeptable Lösungen übrig. Erstens: die Fahrräder auf einen Träger ans Heck. Zweitens: die Fahrräder in einen Stauraum des Reisemobils.

Für einige wenige Reisemobilisten gibt es allerdings noch weitere Alternativen. Die erste: Fahrradträger, die auf die Anhängerkupplung gesetzt werden. Aber, wer kauft sich eine Anhängerkupplung für sein Reisemobil und fährt dann ohne Anhänger durch die Gegend? Die zweite Alternative gibt es nur für Kastenwagen mit nicht zu hohem Dach. Bei diesem System werden die Fahrräder auf Querträgern über dem Dach transportiert. Zum Be- und Entladen zieht man die Träger einfach seitlich herunter.

Alternative Nummer drei ist ebenfalls nur bei Kastenwagen möglich, weil man dazu eine

Festgezurt: Die meisten Fahrräder rollen auf einem Heckträger dem Startplatz entgegen (Bike-Safe, ganz oben, Reimo, oben links).

Formschlüssig: Fahrradtransport auf der abgeklappten Rückwandplatte (Hymer, oben rechts) oder in der Heckgarage (Frankia, unten).

schmutz aussetzen, sollte man sie in dichtschießende Schutzhüllen einpacken, wie sie zum Beispiel Bike-Safe anbietet. Gegen Diebstahl kann man die Fahrräder auf Heckträgern nur dann wirkungsvoll schützen, wenn man die dicken Stahlseile durch das Fahrrad, den Fahrradträger und das Fahrzeug – zum Beispiel durch dessen hintere Stoßstange – zieht.

Der beste Platz zum Fahrradtransport ist jedoch ein großer Stauraum im Reisemobil; eine Fahrradgarage, wie sie immer häufiger in Serienmobilen angeboten wird. In ihr reisen die Fahrräder gut verstaut, können nicht verschmutzen, stechen Langfingern nicht in die Augen und sind am Zielort binnen Sekunden ausgeladen und startbereit.



HOBBY FAHRRÄDER

CLUBS



RMC Ratingen-Rhein-Ruhr

Alle ein bißchen anders

Der RMC Ratingen-Rhein-Ruhr besuchte Hattingen – nach anfänglichen Schwierigkeiten.

Es ist schon stockfinstere Nacht, als 15 Fahrzeuge des Reisemobilclubs Ratingen-Rhein-Ruhr (RMC RRR) auf dem großen Parkplatz Wildhagen in Hattingen eintreffen. Nur wenig später stehen die Clubmitglieder bei gemütlichem Klönschnack mit Glühwein und Schmalzbröten auf dem gefrorenen Platz.

Am nächsten Morgen trifft sich die Gruppe zum Einkaufsbummel in der historischen Altstadt Hattingens. Es ist noch recht kalt, aber die Sonne lugt hin und wieder zwischen den Wolken hervor. Die Stimmung in der Gruppe ist ausgezeichnet, die Auslagen in den Schaufenstern sind allzu verlockend.

Pünktlich um eins treffen sich alle, gepackt mit prallvollen Einkaufstüten, am Treidelbrunnen zur Stadtführung. Dort wartet nicht nur der vom Club bestellte Hattinger Stadtführer Rolf Jacque, 61, sondern auch Norbert Rother-Gregor, 45, Geschäftsführer des Hattinger Verkehrsvereins. Er begleitet die reisemobilistischen Gäste bei ihrem Stadtrundgang.

„Dieses Jahr wird Hattingen 600 Jahre alt“, wirbt er für die Stadt, „das werden wir natürlich feste feiern.“ Rolf Jacque führt durch die liebevoll restaurierte Altstadt mit den zum Teil vierhundert Jahre alten Fachwerkhäusern und beantwortet geduldig die vielen Fragen.

Die Überraschung des Tages aber erwartet die Clubmitglieder am Ende ihres Rundgangs vor dem alten Rathaus: Leni Meinecke, 63, erste stellvertretende Bürgermeisterin von Hattingen, begrüßt die Clubmitglieder. An ihrer Seite steht Hans-Ulrich Koch, 54, Vorsitzender des Verkehrsvereins: „Da ich selbst aktiver Camper mit Wohnwagen bin, kenne ich die Probleme der Reisemobilisten sehr genau.“ Koch will sich dafür einsetzen, daß die Stadt

weitere Stellplätze für Reisemobile zur Verfügung stellt, die noch näher an der Altstadt gelegen sind.

So reisemobilfreundlich, wie sich die Stadtvertreter heute zeigen, war die Gemeinde jedoch nicht immer. Als Günter Diehl vergangenes Jahr anfragte, ob die Reisemobile auf dem großen Parkplatz stehen könn-

ten, erhielt er eine schroffe Abfuhr: „Wir wollen keine Zigeuner“, hatte die Stadt in einem Brief geantwortet. Diese in jeder Hinsicht diskriminierende Aussage ließ Günter Diehl sich nicht bieten. Er klärte die Gemeinde erst einmal über die Interessen von mobil Reisenden

auf. Schnell schickte die Stadt eine Entschuldigung und lud den Reisemobilclub RRR ein, die Stadt Hattingen zu besuchen. Die Behörde sagte zu, die Eisensperre am Parkplatz, welche



Fotos: Scholz

die Einfahrt von Wohnmobilen verhindert, zu entfernen.

Der Club freut sich über diesen Erfolg, denn schließlich hatte Günter Diehl den RMC RRR auch deshalb gegründet, um seine Heimatstadt Ratingen und Umgebung reisemobilfreundlich zu machen. Deshalb auch schloß sich der Club schnell der Reisemobil Union an. Ein erster Erfolg der gemeinsamen Bemühungen: Die Stadt

Brüggen wird ab April reisemobilfreundlich.

Vom vielen Laufen und Stehen haben die Clubmitglieder schwere Füße bekommen. Tapfer wandern sie zurück zum Parkplatz und stärken sich in ihren Mobilien bei Kaffee und Kuchen. Heißer Dampf steigt in die kalten Nasen, süßer, dick gefüllter Bienenstich steht auf dem Tisch. Klaus Fischel, 57, zieht sich, bevor er von dem aufge-

Andenken: Norbert Rother-Gregor verteilt Miniatur-Fachwerkhäuser.

weichten Parkplatz von draußen eintritt, noch schnell ein paar blaue Plastik-Überzieher über seine lehmigen Schuhe. „Das sind OP-Überzieher – für euch habe ich auch gleich noch ein paar Paare mitgebracht.“

„In unserem Club haben wir lauter Verrückte“, sagt der Vorsitzende Günter Diehl, „gerade unsere Männer pflegen viele als weiblich angesehenen Hobbys.“

Karl-Heinz Leye, 57, hat schon einige tausend Stunden mit seiner Lieblingsbeschäftigung, dem Sticken, zugebracht. Stolz zeigt er eine bunte Folklore-Decke, an der er fast zwei Jahre gefingert hat. „Wir sind im Jahr 144 Tage unterwegs, aber langweilig ist es mir noch nie geworden.“

Karin Leye, 55, öffnet ihren großen Kleiderschrank: „Ich bin jederzeit startklar“, sagt sie. ▶



Karl-Heinz Leye:

Langweilig ist mir nie. Sticken ist mein Lieblingshobby.



Hannelore Brandt:

Kater Mütze ist seit neun Jahren bei jeder Ausfahrt dabei.



Reisemobilisten mit spleenigen Hobbys: Beim Reisemobilclub RRR sind alle ein bißchen anders.

Was stellt der RMC Ratingen-Rhein-Ruhr auf die Beine?

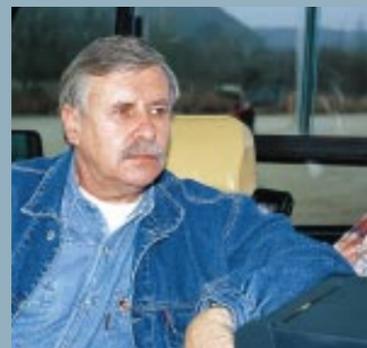
Der RMC Ratingen-Rhein-Ruhr, gegründet im September 1994, versteht sich als Lobby, die reisemobilfreundliche Gemeinden schaffen möchte. Es gibt keine Satzung, keine Beiträge. Da der Club nicht weiter wachsen will, herrscht zur Zeit Aufnahmezeitstopp.

Für dieses Jahr sind folgende Termine geplant:

Jeweils am dritten Freitag im Monat Stammtisch um 18.00 Uhr mit anschließender Ausfahrt nach:

- 15. bis 17. März:** Bad Westernkotten,
- Anfang April:** Einweihung der vom RMC RRR initiierten Stellplätze in Brüggen,
- 19. bis 21. April:** Dülmen,
- 26. bis 28. April:** Münster,
- 17. bis 19. Mai:** Wahlbeck
- 21. bis 23. Juni:** Möhnesee-Bad Sassendorf,
- 19. bis 21. Juli:** Goch,
- 16. bis 18. August:** Gronau,
- 30. August bis 1. September:** Grill-Fest,
- 20. bis 22. September:** Sonsbeck,
- 18. bis 20. Oktober:** Bochum,
- 25. bis 27. Oktober:** Abcampen Neumagen-Mosel,
- 15. bis 17. November:** noch offen,
- 20. bis 22. Dezember:** Kevelaer.

Kontaktadresse: **Günter Diehl, Rostocker Straße 11, 40880 Ratingen, Tel. und Fax: 02102/473359**



Günter Diehl:

Wir wollen noch viel mehr Gemeinden reisemobilfreundlich machen.

CLUBS



„Manchmal entscheiden wir von einer Minute auf die andere, daß wir eine Ausfahrt machen wollen. Auch Vorratsraum und Kühlschrank sind stets gut gefüllt.“

Schon ist es Zeit zum Abmarsch in die Altstadt. Ein griechisches Restaurant hat dem Club an diesem Abend einen separaten Raum reserviert – gerade noch groß genug für die reisemobile Runde.

„Das ist einer der Gründe, warum unser Club mit derzeit 21 Fahrzeugen keinen Zuwachs mehr haben will“, begründet Günter Diehl den zur Zeit geltenden Aufnahmestopp. „Wir machen sehr viele Ausfahrten und haben schon jetzt Schwierigkeiten, für alle unsere Fahrzeuge Stellplätze zu finden. Unsere Gruppe paßt gerade noch in ein mittelgroßes Restaurant, wenn wir alle vollzählig sind.“

„Außerdem lieben wir es familiär. Wir wollen unter uns bleiben, jeder kennt jeden – und das soll auch so bleiben“, bekräftigt Elisabeth Diehl, 50. „Wir sind schon eine tofte Truppe“, freut sich Karin Themann, 51, später beim Essen.

Am nächsten Morgen, als die meisten Clubmitglieder noch schlafen, sitzt Günter Diehl im Fond seines Autos und tippt das Reisetagebuch des vergangenen Tages in sein Laptop. Akribisch führt er Buch über jede der Ausfahrten und hat in den eineinviertel Jahren seit der Clubgründung schon einen ganzen Ordner vollgeschrieben. „Aber ich habe auch noch andere Hobbys.“ Als seine Frau auf Kur war, hat er Heinrich, einen Teddybären mit Original-Steiff-Fell genäht. „Wir sind eben alle ein bißchen anders.“

Sabine Scholz

Fotos: Lenz, Restemeier.



Das Wandern ist des Bünders Lust – erst recht, wenn es zum Grünkohl geht. Dazu lädt der RMC Bünde am 17. Februar ein.

TREFFS UND TERMINE

15. bis 25. Februar

■ Winter live mit dem Europäischen Motorhome Club (EMHC) in Kitzbühel, Tirol, auf dem Camping Schwarzsee, Infos bei der Geschäftsstelle des Clubs, Tel.: 02234/54370, Fax: 23705.

16. Februar

■ Clubabend der Wohnmobilfreunde Schweinfurt im Vereinsheim Niederwerrn, Infos bei Gerhard Reisch, Tel.: 09723/2048.

16. bis 18. Februar

■ Fastnachtstreffen auf dem Kristianshof, dem Reisemobilpark in Dänemark, Infos bei Bettina Rasmussen, Tel.: 0045/86106650.

■ Stammtisch des RMC Ratingen-Rhein-Ruhr mit anschließender Ausfahrt nach Enkirch zum Karneval an der Mosel, derzeit im Club keine Aufnahme möglich, Infos bei Günter Diehl, Tel. und Fax: 02102/473359.

16. bis 20. Februar

■ Fasching im Schwarzwald, es lädt ein der WMC Landstuhl, Infos bei Harry Kneip, Tel.: 06371/62636.

17. Februar

■ Faschingsfeier des RMC Braunschweig im Kulturring Melverode, Infos bei Klaus Bock, Tel. und Fax: 0531/74443.

■ Achte Grünkohlwanderung des RMC Bünde, Infos bei Dieter Restemeier, Tel. und Fax: 05223/60025.

26. Februar bis 3. März

■ Zweite Ski-Tour der RMF Schleswig-Holstein in Schweden, Infos bei M. Müller, Tel.: 04826/1891.

1. März

■ Stammtisch des RMC Mittelbaden in Ottenheim, Infos bei Martin Lenz, Tel.: 07245/4085.

1. bis 3. März

■ Klönabend des RMC Weser-Ems in Edewecht am Markt, Infos bei Wilhelm Holub, Tel.: 04421/12829.

■ Boßeltour in Weener mit dem RMC Braunschweig, Infos bei Klaus Bock, Tel. und Fax: 0531/74443.

5. März

■ Stammtisch der Bayerischen Strassenfuchse in den Herterich-Stuben, München, Infos bei Alfons Buhl, Tel.: 089/7916563.

8. März

■ Klönabend des RMC Friesentreck im Ostfrieslandhaus, Aurich, Beginn 20.00 Uhr, Infos bei Karl-Otto Kleinichen, Tel.: 04941/80377.

8. bis 10. März

■ Grünkohllessen des RMC Weser-Ems in Rastede, Ammerland, Teilnahmegebühr 35 Mark für Mitglieder, für andere 40 Mark, Anmeldung bis zum 29. Februar dringend erforderlich, Infos bei Wilhelm Holub, Tel.: 04461/2422.

9. bis 10. März

■ Frühlingsfahrt der Hobby-Brummis nach Trendelburg an der Diemel, Infos bei Bernd Janke, Tel.: 0231/283919.

12. März

■ 89. Stammtisch des RMC Bünde im Vereinslokal „Zur Klinke“, Infos bei Dieter Restemeier, Tel. und Fax: 05223/60025.

15. bis 17. März

■ Stammtisch des RMC Ratingen-Rhein-Ruhr mit anschließender Ausfahrt nach Bad Westernkotten zum Badetag im Thermalsolebad, derzeit im Club keine Aufnahme möglich, Infos bei Günter Diehl, Tel. und Fax: 02102/473359.

■ Frühlingsfest der Düsseltramps in Hellenenthal/Eifel am Wildgehege, Infos bei Achim Bismarck, Tel.: 02131/668586.

16. März

■ Klönabend des RMC Schleswig-Holstein im Hotel „Elbblick“, Infos bei Peter Kluge, Tel.: 040/7224629.

I. A. RMC Schleswig-Holstein Neuer Vorstand

In der Spitze des I. A. RMC Schleswig-Holstein hat sich einiges getan: Seit der Mitgliederversammlung am 13. Januar in Kellinghusen leitet ein neuer Vorstand die Geschicke des Vereins. Erster Vorsitzender

ist nach wie vor Gerd Sorgenfrei aus Hamburg. Als zweite Vorsitzende löste Ingrid Sommer aus Quickborn ihren Vorgänger Fieta Wunder ab. Er hat die Aufgabe des Kassenprüfers übernommen.

Reisemobil-Union

Ziele stehen fest

Die Reisemobil-Union (RU) hat Mitte Januar auf einer Vorstandssitzung in Osnabrück den Fahrplan für 1996 festgelegt. So findet die dritte Fachtagung des Dachverbandes der deutschen Reisemobilclubs am 6. Oktober im Rahmen des Düsseldorfer Caravan Salons statt. Die Themen: Stellplätze samt Ver- und Entsorgungsanlagen, Informationen über die richtige Nutzung, Straßenverkehrsrecht, Fahrzeuge und ihre Technik sowie Campingplätze. Zur diesjährigen Oster-Rallye im belgischen Brasschaat stiftet die RU einen neuen Wandpokal und löst damit den seit 1989 vom RMC Asphaltcowboys gestellten Pokal ab. Die RU plant, zukünftig alle 3.000 Mitglieder mit einem neuen, viermal pro Jahr erscheinenden Magazin über den neuesten Stand der Dinge in Kenntnis zu setzen.



Was machen Reisemobilclubs im Winter? Ganz einfach: Sie nutzen die Gunst der Jahreszeit und haben Spaß im Schnee. Selbst vor der morgendlichen Toilette im Freien nach vorangegangenem Stammtisch wie hier beim RMC Mittelbaden schrecken Reisemobilisten nicht zurück.



Schwerverkehr

RM testet das neue Prestige-Modell 690 HE/B von RMB mit Power-Zuschlag. Per elektronischem Chip-Tuning legt der MB-Sprinter-Diesel von 122 PS auf 150 PS zu. Und damit der sieben Meter lange Integrierte ordentlich was mitnehmen kann, ist er auf 4.800 Kilogramm aufgelastet. Kostenpunkt: ab 230.000 Mark. Ganz schön teuer. Auch ganz schön stark?



Weißer Riese

Carthago baut beachtliche Kompaktmobile. Jetzt gibt es den Carthago Mondial 41, einen stattlichen Alkoven auf MB-Sprinter mit Heckgarage und doppeltem Boden. Der RM-Profitest ergründet, ob dem Hersteller mit dem 6,48-Meter-Mobil für rund 106.000 Mark ein großer Wurf gelungen ist.



Bäder-Führer

Der große RM-Ratgeber über den Ort im Reisemobil, zu dem die Tür meist geschlossen ist: Was brauchen Gelegenheitsfahrer im Bad, was die Anhänger mobiler Autarkie? Was müssen Einsteiger wissen, was können erfahrene Reisende in ihrem Bad selbst verbessern? Alle wichtigen Antworten rund ums Mobil-Bad und dazu viele Tips, nützliches Zubehör und kleine Kniffe für die Praxis.



Außerdem:

MOBIL REISEN, das Extramagazin in RM mit Reisereportagen, Tourentips, Campingplätzen und Stellplatz-Tips. In der April-Ausgabe lesen Sie unter anderem: Oster-Trip in die Toskana – Frühlingsblumen, Baukunst und Alabaster im Land der Etrusker.



REISE MOBIL

INTERNATIONAL

Die nächste Ausgabe erscheint am 22. März 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. Camero-Ortiz (gam), Rainer Schneekloth (ras), Sabine Scholz (sas), Ingo Wagner (imw)

Redaktionsassistentin: Erika Napiralla

Ständige Mitarbeiter: Mark Böttger, Lars Döhmman, Dieter S. Heinz, Rudolf Lodemann, Marion Seigel, Wolfgang Strähler, Wolfgang Möller-Streitböcker, Fritz Sturm, Aurel Voigt

Fotos: Wolfgang Falk

Gestaltung und Produktion:

Grafik & Service GmbH: Gunild Carle (Ltg.), Frank Harm, Cordula Klink, Cristine Lott

Abonnementsservice:

Telefon 0711/1346622

Anzeigenleitung: Hansjörg Schwab (verantwortl.), 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: Grafik & Service GmbH: Andreas Kuhn (Ltg.), Holger Koch

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.

REISEMOBIL INTERNATIONAL wird auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.

Im CDS Verlag erscheint außerdem jeden Monat **CAMPING CARS & CARAVANS**

