

REISEMOBIL

INTERNATIONAL

Wie immer mit
Kreuzworträtsel:
14 Tage Urlaub
zu gewinnen

5 DM



**Profitest
Carthago
Mondial**

Alle Mobile
auf MB Vito



Lesen, was die Welt bewegt

**Entwicklung: Concorde-
Integrierter von SKW**

Test: RMB 690 HE/B

Praxis: Rund ums Bad

**Heißer Draht: Leser
sprechen mit Knaus**

Technik: Airbag

Hobby Surfen

Service: Fahren '96

**Gewinnspiel: Wochenenden
im Circus Sarrasani**

Clubs: Porträt & Termine

**Promis: Marina Kielmann,
Hera Lind, Sascha Hehn**

**Reisen: Tessin und
Toskana**



4 391918 905003

Preisstabil

Vor rund sechs Monaten haben wir begonnen, REISEMOBIL INTERNATIONAL durch **neue Inhalte** und **geänderte Aufmachung** umfassender, interessanter und bunter zu machen.

Das neue Redaktionsteam hat nicht nur die gewohnten Rubriken, wie zum Beispiel die

verschiedenen Tests, kräftig erweitert und aufgefrischt. Es hat auch neue Themenkreise erschlossen.

So konzentrieren wir uns seither nicht nur auf die Vorstellung neuer Reisemobile. Wir schauen auch hinter die sorgsam verschlossenen Türen der Entwicklungsabteilungen und zeigen Ihnen in Reports die **Entstehung neuer Modelle** und die aktuellen Designtrends.

Um den direkten Kontakt zwischen Ihnen, unseren Lesern, und den Profis aus der Reisemobilszene zu ermöglichen,



haben wir monatlich einen **heißen Draht** geschaltet. Damit bieten wir Ihnen die Möglichkeit, Fragen, Anregungen oder Kritik per Telefon direkt an die Entscheidungsträger der Reisemobilszene zu richten.

Viel unterhaltsamen Lesestoff bieten unsere **Club-Ecke**, die **Reisemobil-Historie** und das Reisespecial **Mobil REISEN**.

Neu hinzugekommen ist unsere **Stellplatzaktion** „Leser helfen Lesern“, mit der wir Übernachtungsplätze an Bauernhöfen, Weingütern, Schlössern, Museen, Bädern oder Freizeit- und Naturparks gemeinsam mit Ihnen und für Sie ausfindig machen. Überdies knüpfen wir gemeinsam am **reisemobilfreundlichen Tankstellennetz**.

Für alle, die sich selbst betätigen wollen, stellen wir als

Appetitanreger **Hobbys** vor, für die das Reisemobil als ideales Basislager gilt. Und alle, die es nicht so sportlich mögen, können sich mit unserem **Kreuzworträtsel** vergnügen.

Jetzt, nach rund einem halben Jahr, gehen wir mit dieser Ausgabe noch einen Schritt weiter: Ab sofort erscheint REISEMOBIL INTERNATIONAL mit **Klebebindung** anstelle der Klammerheftung.

Die neue Bindung schafft uns nicht nur mehr Flexibilität bei der Produktion. Sie erlaubt uns vor allen Dingen, Ihnen noch mehr Informationen pro Ausgabe von REISEMOBIL INTERNATIONAL zu geben.

Dazu bitten wir Sie um Ihre Mithilfe. **Schreiben Sie uns**, wenn Sie Wünsche oder Ideen zur Ergänzung unserer Themenpalette haben. Wir nehmen jede Anregung interessiert und dankbar auf.

Übrigens: Trotz aller Änderungen bleiben wir **preisstabil**. Nach wie vor gilt: „Mit **fünf Mark** sind Sie dabei!“

Herzlichst Ihr

Frank Böttger
Frank Böttger



Neubau-Förderung:
Hersteller Carthago,
eigentlich Spezialist für Kastenwagen-Ausbauten,
konzipierte ein ungewöhnliches Alkovenmobil auf MB Sprinter. Die RM-Profitester prüften den 111.000 Mark teuren Sechsschläfer – und waren höchst angetan.

Seite 36



Bauherren-Modell:
In den Werkhallen
des Herstellers
Concorde entstehen
zum ersten Mal in
der Firmengeschichte
Integrierte. RM
stellt die künftigen
Schönheiten schon
jetzt vor. **Seite 8**



**Modell-
Bau: Reisemobile**
müssen kein
Vermögen kosten
und zwei Parkplätze beanspruchen. Das beweist ein
Leser-Ehepaar: Sein
Mobil kostete 35.500
Mark und ist 3,52 Meter lang. **Seite 220**



Bäder-Bau:
Was Reisemobil-Bäder bieten müssen, womit Luxusbäder verwöhnen und wie Reisemobilisten ihr Waschgebläss besser nutzen können, steht im Praxisratgeber. **Seite 212**

Das Reise-Special in REISEMOBIL INTERNATIONAL



Tessin im Frühling – Vorzimmer zum Süden; Oster-Trip in die Toskana; Große Fahrt – Kosten und Tarife für Fährpassagen in ganz Europa; Rolling-Home-Tours – exklusive Reisen für RM-Leser. **ab Seite 99**



REPORT

Geschlossene Veranstaltung

Hersteller Concorde plant neue Integrierte – auf Ducato, Iveco und Sprinter. 8

MAGAZIN

Portrait

Die Eisprinzessin Marina Kielmann 14

Der heiße Draht

Die Fimeneleitung von Knaus stand in der Redaktion RM-Lesern Rede und Antwort 18

Nachrichten

Stellplätze, Integriert von Böös auf Ducato, Hymer-Bilanz, Personalien, Seitz kauft Bonocar, Rallye „Fit in den Sommer“, Reisemobile in Fußballstadien, boot '96, DCHV-Händler 22

Interview

TV-Star Sascha Hahn im Reisemobil 28

Aktion

RM-Leser können künftig mit dem Zirkus-Volk von Sarrasani campen 30

Leistungszulage

Erste Fahreindrücke vom neuen VW-Transporter T4 mit TDI und VR6 34

TEST & TECHNIK

Profitest

Carthago setzt auf einen Alkoven mit außergewöhnlichem Grundriss auf MB Sprinter 36

Test

Das integrierte RMB-Flaggschiff 690 HE/B auf MB Sprinter 50

Praxistest

Knaus Traveller XF 1,5 – kerniger Pick-up auf Nissan King Cab 60

Alles im Kasten

Ausführlich vorgestellt: Neun Debütanten auf MB Vito mit Grundrissen und technischen Daten – von Bavaria bis Westfalia 66

Premieren

Rapido Randonneur 770 80
Riva Mobil Tour 620 82
VAS Newline Star 650 84
Schrempf & Lahm Bilma 86
Bimobil FM 440 SP 88
Tischer Trail 320 91

Technik-Lexikon

Wie Airbags funktionieren 188

MOBIL REISEN

Reise-Special in REISEMOBIL INTERNATIONAL

Tessin im Frühling – Vorzimmer zum Süden 100

Preisrätsel

Kniffliger Spaß mit Gewinnchance 110

Mobil-Magazin

Nachrichten, Reiseziele und Tips 112

Florenz ist nicht alles

Ostertrip in die Toskana 134

Fähr-Transfer

Kosten und Tarife für Passagen in ganz Europa; dazu: Sicherheit auf See 140

Rolling Home Tours

Reisen exklusiv für RM-Leser

Zum Fotografieren in die Toskana, zum Baden nach Portugal, zum Wein an die Mosel und nach Burgund und weitere attraktive Touren 152

PRAXIS

Portrait

Freizeitmarkt Itzehoe 190

Neues Zubehör

Produkte und Praktisches für unterwegs 196

Schnäppchen

Vixen 21 TD, Meldungen 200

Mobil-Bäder

Toilette, Waschbecken, Dusche und mehr – Naßzellen im Mobil 212

FREIZEIT

Leseraktion

Stellplätze auf dem Ponyhof Wieseck 92

Sammelkarten

95

Lesermobil

Das Drachenmobil der Mehnerts – Ferienspaß auf 3,52 Metern Länge 220

Hobby

Brettspiele – Surfen für Mobilisten: Ausrüstung, Technik, Tips und Tricks 224

Club-Szene

Der Euro Motorhome Club (EMHC) traf sich Kitzbühel 230

RUBRIKEN

Editorial

Volles Programm 5

Treffpunkt

Leserforum: Meinungen, Ideen, Tips 98

Vorschau, Impressum

234

REPORT



Integriert von Concorde



Erstmals stellt SKW integrierte Concorde-

Modelle vor: Reisemobile, die es pro Grundriß auf drei verschiedenen Fahrgestellen geben wird.

Drei in eins

Viele Reisemobilhersteller folgen gegenwärtig einem allgemeinen Trend, und dem gehorcht auch SKW: Der fränkische Reisemobilhersteller stellt einen Vollintegrierten auf die Räder. Die ersten Fahrzeuge mit dem Markennamen Concorde stehen auf dem diesjährigen Caravan Salon in Düsseldorf. Außer bei Knaus, Bürstner und Weinsberg können interessierte Besucher dort also auch Concorde-Vollintegrierte bestellen.

Mit diesem Schritt reiht sich das Familienunternehmen, das seinen Haupt-Firmensitz in Schlüsselfeld-Aschbach kräftig

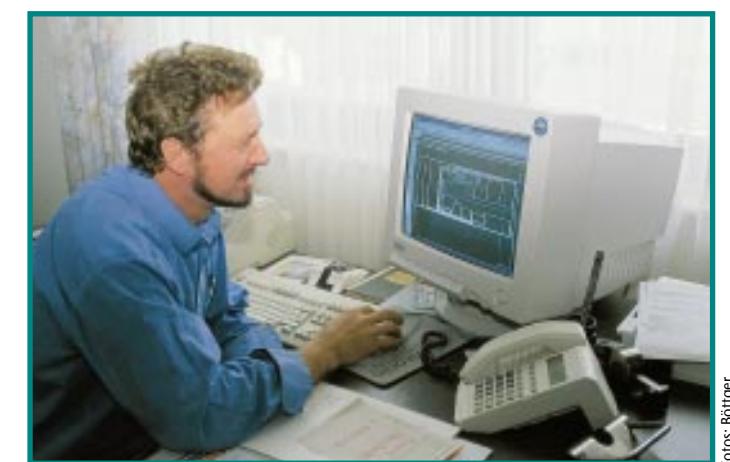
ausbaut, in die Reihe derjenigen Hersteller ein, die heuer erstmal integrierte Reisemobile anbieten. Die Produktion indes soll im Frühjahr 1997 beginnen.

Angesichts solch konkreter Pläne sind die vier geschäftsführenden Gesellschafter von SKW, Vater Helmut, 63, und seine drei Söhne Heinz, 39, Dieter, 35, und Jochen Reimann, 29, guter Dinge, was die Marktchancen ihrer Integrierten betrifft.

„Wir wollten diesen Schritt zwar schon wesentlich früher machen“, erklärt der für Marketing und Vertrieb zuständige Heinz Reimann, „aber

dann kamen uns die Chassiswechsel in die Quere. Zuerst hat Fiat den Ducato erneuert, dann Mercedes den Sprinter gebracht. Da mußten wir all unsere Kraft auf die Anpassung und Weiterentwicklung der Alkovenmodelle aufwenden, die sich neben anderen Vorzügen vor allem durch ihr Doppelboden-Konzept auszeichnen.“

Wie bei den Alkoven verfolgt SKW auch bei den vollintegrierten Concorde-Modellen das Konzept drei in eins und bietet ihn auf drei unterschiedlichen Chassis-Baureihen an. Zusätzlich zu den Fiat- und



Fotos: Böttiger

Sprinter-Fahrgestellen werden sie auch auf Iveco-Chassis erhältlich sein. Diese sollen noch in diesem Jahr in neuem Gewand und mit neuer, Euro-II-tauglicher Technik vorgestellt werden.

Klar, daß sich die Vollintegrierten aus Aschbach mit dem

doppelten Boden und allen anderen Vorzügen der Concorde-Alkovenmodelle präsentieren. So jedenfalls sieht es das Pflichtenheft vor, das die Reimann-Brüder gemeinsam mit ihren Mitarbeitern für die Integrierten erstellt haben. Eingeflossen sind in diesen Anforderungskatalog

natürlich auch die Wünsche der Kunden, die in den vergangenen Jahren recht massiv nach Concorde-Integrierten gefragt haben.

Die weiteren wesentlichen Forderungen des Pflichtenheftes sind bestmöglich Sichtbereich für Fahrer und Beifahrer, Isolation der Frontscheibe durch Rolladen oder Jalousie sowie niedriges Geräuschniveau. Dazu kommen Isringhausen-Sitze mit integriertem Sicherheitsgurt und Armaturenbrett-Anpassungen für die serienmäßige oder nachträgliche Ausführung mit TV-Schirm für eine

Nutzung auf und haben weiterentwickelte Möbel sowie ein Hubbett mit den Mindestabmessungen von 200 mal 140 Zentimetern.

Mit diesen Vorgaben gingen die Aschbacher, die übrigens in ihrer Produktionshalle alle benötigten Kunststoffteile selbst fertigen, Ende vergangenen Jahres daran, ihre Integrierten zu entwickeln. Dabei sind sie besonders stolz darauf, daß sie sogar deren Frontpartie ohne fremde Hilfe durch externe Designer oder sonstige Spezialisten entwickelt haben. Außerdem freuen sie sich, daß sie im



Teamwork: Die Brüder Dieter, Jochen und Heinz Reimann (oben, von links) diskutieren mit Entwicklungsleiter Johannes Schell die neue Front (großes Foto).

Rechenhilfe: Grundrisse und technische Details entstehen hauptsächlich mit Hilfe von Computern.

Unterschied zu den meisten Wettbewerbern die Fronthaube in einem Stück bis zur sogenannten B-Säule umlaufen lassen: „Die Wände des Wohnaufbaus enden in der Nähe des hinteren Rahmens der serienmäßigen Fahrertür“, erklärt der für die Technik zuständige Dieter Reimann. „Nach vorn schließt sich optisch sichtbar durch eine Naht, aber keine aufgesetzte Leiste, die einteilige GfK-Fronthaube an.“

Das jetzt erstmals gezeigte 1:1-Modell des neuen Concorde-Integrierten präsentiert sich im aktuellen Automobildesign. Es besitzt eine schräge Frontpartie mit zwei runden Scheinwerfern auf beiden Seiten, die in einer gemeinsamen Leuchteinheit sitzen. Sehr schön ausgeformt zeigen sich die Stoßstange mit integrierten

Nebellampen und die leicht ausgewölbte Motorhaube.

Für gute Sichtverhältnisse ist die Windschutzscheibe sehr weit nach unten gezogen. Daraus resultiert innen eine schräg abfallende Verkleidung zwischen Armaturenbrett und Scheibe. Sie folgt damit einer Linie, die von den schräg nach vorn abfallenden Unterkanten der großen Seitenscheiben des Fahrerhauses vorgegeben wird. Über denen hängen übrigens elektrisch verstellbare und heizbare Omnibusspiegel.

Weit heruntergezogen hat SKW auch die Dachpartie über der Windschutzscheibe. Das ermöglicht den Aschbacher, das Hubbett unsichtbar unterzubringen. Andererseits reduziert die tiefe Scheibenoberkante die unangenehme mittägliche Sonneneinstrahlung durch die Frontscheibe.

Hinter den Fahrerhaustüren – die Beifahrtür soll es auf Wunsch gegen Aufpreis geben – zeigt sich der Integrierte in der vom Alkovenmobil her gewohnten Optik. Lediglich die unteren Schürzen wollen die Aschbacher etwas glätten, und die aufgeklebte Graphik modernisieren.

Ihre Pläne verraten die Reimann-Brüder auch über das Inneneleben der Integrierten: „Wir verwirklichen in unseren neuen



Prototyp: Die Form stimmt, an Details wird noch gefeilt.



REPORT



Integrierte von Concorde



Fabrikation: Von der gefertigten Stoßstange über die Wände bis zu den Möbeln: SKW baut alles selbst.

Modellen zwar ein exklusiveres Design, bleiben grundsätzlich aber unserem zeitlosen Stil treu.“ Außerdem lässt sich Heinz Reimann zu diesem Punkt noch entlocken, daß der „Trend eindeutig zu Kirsche geht“.

Preislich liegen die Integrierten, von denen auf dem Düsseldorfer Caravan-Salon zunächst nur Varianten auf dem Fiat Ducato mit angeflanschtem Al-Ko-Chassis zu sehen sein werden, etwa 15.000 Mark über den vergleichbaren Alkovenmodellen. Keine Angst haben die Aschbacher, in dem immer dichter besetzten Marktsegment der Integrierten nicht genügend Käufer zu finden. Die Reimanns siedeln ihre Kundenschaft als „mobile Ehepaare ab 45 Jahre“ an, die „finanziell wie familiär unabhängig leben“.

Bei einem Rückgang der Alkovenfahrzeuge im Markt von etwa 20 Prozent rechnen sie mit einem Anstieg von 50 Prozent im Integriertebereich. In dem wollen sie pro Jahr rund hundert Concorde-Integrierte absetzen. Wie gesagt: Die Reimann-Familie ist guter Dinge.

Frank Böttger

Ein einziger Mausklick führt Sie zu einem



Festival der Sinne

HYMER

SKW – Schlaglichter einer Firma

1981: Helmut Reimann gründet die SKW GmbH. Das Kürzel steht für Schlüsselfelder Kunststoff Werk. Reimann kauft ein Werk in Aschbach, Landkreis Bamberg, das WC-Häuschen herstellt. Er beginnt, Teile für seinen Betrieb in Zellingen bei Würzburg zu produzieren. Dort baut Reimann seit den siebziger Jahren den Faltcaravan Wigwam.

1982: Die Firma wird umgebaut und erweitert. Auch der Name ändert sich: SKW steht nun für Schlüsselfelder Karosserie Werk. In Aschbach entstehen Ausstellungs- und Spezialanhänger. Aus den Hallen rollen bis 1983 Schießbuden und 120 Trolleys für den Türenrenovierer Portas.

1983: SKW startet mit dem Bau von Reisemobilen. Auf Basis des Ford Transit bauen zwölf Mitarbeiter die Alkoven Concorde 500 RS und 500 XS. 60 Einheiten verlassen das Werk.

1984: SKW produziert in Aschbach die ersten Modelle auf dem Euro-Chassis. Das Werk Zellingen fertigt das Modell Sport, einen ausgebauten Kastenwagen auf Peugeot.

1985: Nachdem ein Brand die Werkzeuge für den Wigwam-Faltcaravan vernichtet, wird dessen Produktion eingestellt. Auch die Modelle Sport können nicht weitergebaut werden.

1986: SKW stellt die Baureihe auf Ford-Fahrgestell ein und produziert auf VW LT.

1987: SKW präsentiert den Concorde Countryboy, einen kompakten Alkoven auf Mitsubishi L 300.

1988: Als die neuen Modelle auf Fahrgestellen von Fiat und Peugeot entstehen, erweitert SKW den Betrieb in Aschbach.

1989: Der Reisemobilhersteller stellt auf dem Caravan Salon in Essen die neue Modellgeneration vor.

1990: SKW bringt den Concorde Sport TX auf den Markt, einen Kastenwagen mit abgeschlossener Naßzelle.

1991: In Zellingen baut das Unternehmen eine 1.000 Quadratmeter große Halle. Dort entstehen die Modelle Sport.

1992: Das Werk in Aschbach wird weiter ausgebaut. Die Alkovenmodelle erfahren eine umfassende Modellpflege.

1994: SKW präsentiert auf dem Düsseldorfer Caravan Salon die Alkovengeneration mit Doppelbodenchassis auf dem neuen Fiat Ducato. Auf derselben Basis feiert auch der Kastenwagen Compact seine Premiere.

1995: Auf dem Fahrgestell des Iveco Daily entstehen Modelle mit Doppelbodenchassis. In Würzburg findet das erste Concorde-Treffen statt.

1996: SKW fertigt zum ersten Mal einen Integrierten. Erstmals steht er auf dem Düsseldorfer Caravan Salon. Im Herbst verlegt das Unternehmen alle Bereiche des Betriebes außer der Fertigung von Kastenwagen nach Aschbach. Dort entstehen ein Ausstellungsraum sowie ein Bürogebäude von je 650 Quadratmeter Größe und eine Betriebshalle mit 2.500 Quadratmetern. Außerdem hält das Unternehmen auf 800 Quadratmetern ein Kundendienstzentrum bereit. Für prompte Ersatzteillieferung sorgt das neue 500 Quadratmeter große Lager. Geplant ist, eine Entsorgungsstation sowie Stellplätze anzulegen.

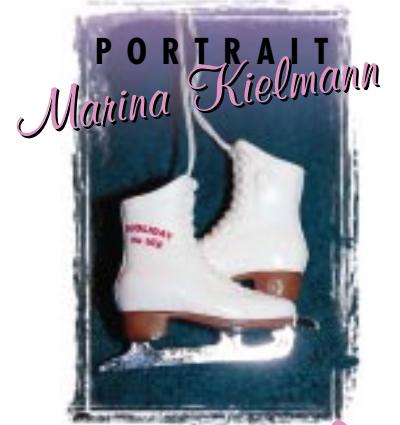


Von uns können Sie 'was erwarten



MITMACHEN UND
GOLD GEWINNEN!

**Vom Reise-
mobil aufs Eis:
Marina Kielmann,
Solo-Star von
Holiday on Ice, tourt
mit ihrem Reise-
mobil von Show zu
Show.**



Zwischen Kufen und Alkoven

„Eigentlich sind Tiere verboten, aber ohne Branca hätte ich den Vertrag nicht unterschrieben“, sagt sie mit einem Lächeln.

Eben noch in Jeans und Strickpullover, schlüpft die zierliche Eisläuferin in das blaue Glitzer-Kostüm. Kritisch schaut sie in den Spiegel. „Alle 14 Tage muß jeder Eisläufer aus unserem Ensemble zum Wiegen. Die Figur muß stimmen.“ Ausnahmen gibt es nicht – auch die First Lady des Eises steht auf der Waage. Das ärgert Marina Kielmann ein wenig, denn schließlich hat sie seit Jahren ihr Traumgewicht halten können.

In einer halben Stunde beginnt die Show. „Jeder Tag läuft anders, dazulernen kann ich immer noch“ sagt die dreimalige Deutsche Meisterin und Vize-Europameisterin im Eiskunstlauf. Es bleiben nur noch wenige Minuten bis zu ihrem Auftritt. „Hoffentlich geht alles gut“ sagt die Eisdiva und setzt ihr schönstes Strahlen auf, das genau für die nächsten zweieinhalb Stunden reicht.

Hinter der Eisbühne glitzert der dunkelbaue Vorhang ganz im Stil der zwanziger Jahre. Die Eisrevue präsentiert ihre neue Produktion „Holiday on Ice Goes Broadway“. Für diese Hommage an die große Zeit

des New Yorker Broadway wurde Marina Kielmann als Star-Solistin unter Vertrag genommen. Als die Eisprinzessin in ihrem hautengen blauen Kostüm ins gleißende Scheinwerferlicht tritt, klatscht das Publikum lautstark Beifall. Viele Gäste kommen extra wegen Marina Kielmann, haben ihr schon früher die Daumen gedrückt, als strenge Schiedsrichter über ihre Amateur-Karriere im Eiskunstlauf entschieden.

„Das Publikum stand immer hinter mir, und genau für das laufe ich jetzt“ freut sich der Star über die anhänglichen Fans. „Ich habe es wirklich nicht bereut, daß ich ins Profilager übergewechselt bin. Aber trainieren muß ich immer noch sehr hart, sonst bin ich gleich weg vom Fenster“, blitzt es aus ihren tiefblauen Augen.

Marina Kielmann gleitet zusammen mit ihren elegant gekleideten Kollegen über das Eis – von Anstrengung scheinbar keine Spur. Ständig wechseln die Szenen, die Künstler treten in immer neuen Kostümen aufs Eis. Als die Eisprinzessin aber in einer weißen Federboa, professionell umschwärmt von ihren Ballettkollegen, das Eis betritt, ist das Publikum begeistert. Ihre Marina strahlt, breitet die Arme aus, stellt sich in Positur – so lieben die Zuschauer ihren Star.

„Alle sehen immer nur den Erfolg, keiner weiß, wieviel ich wirklich arbeiten mußte, um so berühmt zu werden.“ Schon im Alter von fünf Jahren begann Marina Kielmann, mit ihrer Mutter Heide, heute 58, zu trainieren. „Meiner Mutter verdanke ich alles, sie war streng in der Sache, aber stets gerecht.“ Marina dreht die letzte Pirouette, das gesamte Ballett positioniert sich zum farbenprächtigen Abschlußbild. Das Publikum be-



Kuschel-
ecke: Im
Alkoven
erholt sich
der Star
von den
Strapazen.

Treuer
Begleiter:
Hündin
Branca ist
immer
dabei.

lohnt die Künstler mit tosendem Beifall. Ein kleines Mädchen kommt an die Eisfläche und reicht Blumen. „Was gibt es da noch Schöneres?“ strahlt die Primaballerina. Die Stars der Revue haben zweieinhalb Stunden Knochenarbeit hinter sich. Nun endlich können sie das Strahlen ihrer Gesichter in der Garderobe ablegen. Marina Kielmann schnürt ihre Stiefel auf – im Stehen. „Sitzen im Kostüm ist strengstens verboten.“ Die kostbare, maßgeschneiderte Kleidung, mit hunderten von Pailletten bestickt, könnte leicht zerdrückt oder eingerissen werden.

Die rosa Eislauftschuhe, die auf der Bühne so grazil an den schlanken, langen Beinen wirken, sind schwer, das Leder ist steinhart. Innen ist die Maßanfertigung derart mit Leder ausgepolstert, daß der Fuß nicht abknicken kann. „Immer, wenn die Nummer mit der Treppe kommt, habe ich Angst, daß ich umknicken könnte. Da muß ich jedesmal höllisch aufpassen“, sagt die versierte Eisläuferin.

Nach und nach kommen die Künstler aus ihren Garderoben. Die Anstrengung der zwei Vorstellungen an diesem Tag aber steht ihnen noch ►



PORTRAIT
Marina Kielmann

ins Gesicht geschrieben. „An Wochenenden ist es besonders hart. Mit drei Shows täglich bin ich an der Grenze meiner Leistungsfähigkeit angekommen“, sagt Marina Kielmann nachdenklich. „Dann gibt es nur noch eines für mich: Auf dem schnellsten Wege heim ins Reisemobil. Nur schade, daß wir hier nicht direkt an der Halle stehen dürfen.“

Die Stadt Karlsruhe hatte Angst, daß die Reisemobile und Caravans der Künstlergruppe vor der Schwarzwaldhalle stören könnten. Also mußten sie auf dem 15 Kilometer entfernten Campingplatz Turmbergblick in Karlsruhe-Durlach ihr Tournee-Quartier aufzuschlagen.

Nicht alle Mitglieder der mobil reisenden Eislauftgruppe fanden einen Stellplatz auf dem Campinggelände. Weil der Boden aufgeweicht war, mußte sich Marina Kielmann mit ihrem Eura Mobil auf den asphaltierten Platz unmittelbar vor dem Campingplatz stellen. „Das ist in Ordnung. Nur der Weg zu den Duschen ist jetzt etwas weit.“

Insgesamt stehen 33 Caravans und zwei Reisemobile auf dem Azur-Campingplatz in Karlsruhe-Durlach. Für die Eis-Künstler ist das Leben im rollenden Hotel schon zur Routine geworden. Jede Saison reisen sie mit ihrer Tournee-Karawane von Stadt zu Stadt. Claudio Imenez, 39, ist der von ihnen gewählte Bürgermeister. Er ist der organisatorische Tausendsassa, sorgt dafür, daß alle einen Stellplatz finden, kopiert Stadtpläne und kontrolliert die Abrechnungen der Campingplätze. Er schaut, daß das kleine Dorf parallel zu den Versorgungsstationen aufgebaut wird: Kabelspaghetti sind ihm ein Graus.

„Wenn wir am Abend endlich aus der Garderobe herauskommen, gibt es in den meisten Restaurants kein Essen

mehr“, sagt Marina Kielmann. Da bedient sich die Eisprinzessin dann lieber am eigenen Kühlenschrank. „Nach dem anstrengenden Auftritt mache ich es mir in meinem

Reisemobil so richtig gemütlich“, lacht die Eisläuferin. „Ich brauche mich nicht im gestylten Outfit an der Hotelbar herumzudrücken.“

Außerdem ist das Leben im Hotel auf Dauer viel zu teuer –



LEBENSLAUF EINES EISLAUF-STAR

- 1968 Geboren in Dortmund
- 1973 Erstes Training mit fünf Jahren
- 1987 7. Platz bei der Deutschen Meisterschaft (DM)
- 1988 2. Platz bei der DM, 9. Platz bei der Europameisterschaft (EM)
- 1989 3. Platz bei der DM
- 1990 2. Platz bei der DM, 3. Platz bei der EM, 10. Platz bei der WM
- 1991 1. Platz bei der DM, 3. Platz bei der EM, 8. Platz bei der WM
- 1992 Deutsche Meisterin, „Vize-europameisterin“, 12. Platz bei WM
- 1993 Deutsche Meisterin, 3. Platz bei der EM, 6. Platz bei der WM
- 1994 3. Platz bei der DM, 9. Platz bei der EM, 4. Platz bei der WM
- 1995 2. Platz bei der DM, 6. Platz bei der EM, 13. Platz bei der WM; seit September 1995 Solo-Star bei Holiday on Ice.



Letzte Korrektur: Das Make-up muß stimmen.

TOURNEE-DATEN

- bis 28. April Paris, Frankreich
- 30. April - 8. Mai Tours, Frankreich
- 10. Mai - 19. Mai Marseille, Frankreich

Übernachtung und Verpflegung muß jeder Eisläufer selber bezahlen. „Wenn wir Lust haben, setzen wir uns abends in unseren Mobilien zusammen.“

„Morgens

kann ich wenigstens ausschlafen“, freut sich der Star mit einem Blick hinauf in den Alkoven. In schwarzen Jeans und Strickpullover sitzt sie am Tisch, nimmt ein Stück Brot, streicht Nutella drauf.

„Sobald ich zu Hause in Bochum bin, genieße ich wieder den Platz in meiner Wohnung. Vor allem das große Bad und die Küche. Aber am allermeisten freue ich mich auf meinen Stefan.“ Marina Kiel-

mann und ihr Lebensgefährte Stefan Dewender, 28, kennen sich seit 18 Jahren. Beide lieben

schon mit zehn Jahren Amateur-Wettbewerbe für Rollkunstlauf, bis Marina zum Eislauft wechselte und sie sich aus den Augen verloren. „Zum Glück haben wir uns schließlich wiedergefunden. Stefan hat viel Verständnis für meinen Beruf, da bin ich wirklich dankbar.“

Zeit haben die beiden nur

selten füreinander. In der Saison von September bis Mai gibt

es nur wenige Tage, an denen

die Eisprinzessin nach Bochum

in die gemeinsame Wohnung

fährt. Vorstellungsfreie Tage sind

meist Reisetage, da muß sie auch

mal 800 Kilometer am Stück in

ihrem Eura Mobil fahren.

„In 21 Tagen habe ich bis

zu 41 Shows. Aber ich genieße

das Reisen in meinem mobilen

Heim. Als eine Tournee uns

quer durch Frankreich führte,

bin ich nur auf Landstraßen ge-

fahren. Abends habe ich dann

meinen Kollegen, die mit ihren

Caravans auf Autobahnen gen

Süden gebrummt waren, vor-

geschwärmt, wie ich mit mei-

nem Eura die Landschaft genos-

sen habe“, erzählt die Prinzessin.

Noch letzten Herbst war sie

mit einem Wohnwagen-Ge-

spann durch die Gegend kus-

chiert – bis ihr der Anhänger

einmal umkippte. „Damals ha-

ben meine Eltern einfach ge-

sagt, jetzt muß ein Reisemobil

her“, lacht der Star.

Marina Kielmann räumt

das Geschirr vom Tisch und

wäscht es in der Spüle. „Prin-

zessin bin ich nur auf dem Eis.“

Es ist schon späte Nacht, der

Star gähnt müde. „Morgen

muß ich wieder aussehen, als

käme ich frisch aus dem Ur-

laub.“ Bevor sie in den Alkoven

steigt, schaut die Eisprinzessin

noch einmal kritisch in den

Spiegel. Für ihre Auftritte muß-

te sie sich die Haare goldblond

färben. „Die Tourneeleitung ist

überzeugt, ein Bühnenstar ist

blond.“ Und so kennt und liebt

das Publikum sie eben. „Und

genau für das laufe ich für mein

Leben gern.“ Sabine Scholz

Schöner Wohnen – besser Reisen



Reisemobile und Caravans

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





**Bei der RM-Leser-
Hotline geht es
Schlag auf Schlag:
Nach Hymer und
Bürstner stellte
sich der Reise-
mobilhersteller
Knaus den Fragen
kritischer Leser.**

Der heiße Draht der RM-Redaktion entwickelt sich zum Dauerbrenner: Auch bei der dritten Telefon-Aktion von REISEMOBIL INTERNATIONAL, die diesmal mit Reisemobil-Hersteller Knaus stattfand, standen die Apparate nicht still. Bei dieser in der Branche einmaligen Initiative haben Leser regelmäßig die Möglichkeit, mit Herstellern, Verbänden, Zulieferern und Interessengruppen zu telefonieren. Diesmal ließen es sich die Verantwortlichen von Knaus nicht nehmen, via Hotline mit ihnen in Kontakt zu treten.

Deshalb machten sich Werner Geyer, 47, Ge-



Fotos: Falk

DURCH GEWÄHLT

schäftsleiter Marketing und Vertrieb, sowie Alois Nusser, 46, Geschäftsleiter Technik, am Dienstag, dem 27. Februar, auf den langen Weg von Jandelsbrunn in die Stuttgarter Redaktionsräume des CDS-Verlags. Dort beantworteten sie, fachkundig assistiert von Konstruktionsleiter Dipl.-Ing. Josef Gutsmedl, 50, Techniker Max Duschl, 49, und Werner Vaterl, 32, Leiter des Kundendienstes, drei Stunden lang Fragen.

Natürlich nutzten auch diesmal viele Leser die Gunst der Stunde, um mit den Entscheidungsträgern eines namhaften Reisemobilherstellers ein paar klärende Worte zu wechseln. **Martin Breitinger, 37, aus Büren**

in der Schweiz, wollte von Alois Nusser wissen, ob mit seinem zwei Jahre alten Knaus Traveller 685 HF nach einem selbst durchgeführten Umbau im Staufach noch alles in Ordnung sei. Nach Abschluß der Arbeiten hatte der Grundschullehrer bemerkt, daß ein kleiner Spalt in der Wand des Stauraums klaffte. Jetzt plagte ihn die quälende Frage, ob das ein Resultat seiner Umbaumaßnahmen sei, oder ob der Spalt konstruktionstechnisch bedingt sei. Nussers beruhigende Antwort darauf: „Ich schicke Ihnen eine detaillierte technische Skizze zu. Dann können Sie ganz genau sehen, was los ist.“

Wesentlich härter lag der Fall von **Hartmut Zirbes, 54, aus Wasbüttel**. Der Pensionär und Eigner eines ein Jahr alten Compact 550 zeigte sich von der langen Mängelliste seines Fahrzeugs derart enttäuscht, daß er den Kauf als „größten Reinfall seines Lebens“ bezeichnete. Zum einen sei das Fahrzeug aufgrund technischer Mängel an der Fiat-Ducato-Basis in den letzten elf Monaten ständig in der Werkstatt gewesen, andererseits hätte er aber auch regelmäßig mit einer defekten Heizung und Toilettentür, einer undichten Abwasserleitung und einer schlecht schließenden Eingangstür im Kabinenbereich zu kämpfen.

Nusser beruhigte: „Ich werde mich persönlich um Ihren Fall kümmern. Wir helfen Ihnen. Diese Situation ist unhaltbar. Sie sollen wieder ein zufriedener Knaus-Kunde werden. Dafür werde ich sorgen.“ Überaus zufrieden äußerte sich hingegen **Michael König, 27, aus Stuttgart** über die Verarbeitung seines Knaus Traveller 545 Baujahr '95: „Ich werde sicher auch in Zukunft bei Knaus bleiben. Bis auf ein paar Kleinigkeiten, wie die etwas zu schwach ausgefallene Heizleistung an der Mitteldinette und der labile Einfach-Verschluß an der Schublade der Sitzbank in Fahrtrichtung, bin ich mit der soliden Verar-

beitung meines Fahrzeugs mehr als glücklich.“ Lächelnder Knaus-Kommentar des Technischen Leiters: „Ich freue mich über Ihre Zufriedenheit mit unserem Produkt. Für den Hinweis mit der schwachen Heizleistung danke ich Ihnen. Das war uns bislang noch nicht bekannt, wir werden das jedoch überprüfen. Einen zweiten Verschluß für Ihre Sitz-Schublade schicke ich Ihnen umgehend zu.“

Sehr zufrieden war auch **Heinrich Sekirnjak, 71, aus Graz** mit seinem vier Jahre alten Traveller 630. Der Rentner machte sich allerdings Gedanken

über die gesprungene Duschwanne im Bad seines Fahrzeugs. Und das genau jetzt, wo er sein gutes Stück verkaufen möchte. Nussers Tip für den österreichischen Knaus-Kunden: „Lassen Sie sich vor Verkauf unbedingt von Ihrem Händler eine neue Duschwanne installieren. Die neuen Modelle tragen übrigens zwischen Duschwanne und Fahrzeugschublade eine Filzmatte, damit die Wanne nicht mehr springen kann.“

Erich Krempe, 70, aus Hamburg wurde von Werner Geyer Hilfe zuteil. Der Pensionär und Besitzer eines sechs Jahre alten Traveller 625 wollte wissen, ob das Dach seines Fahrzeugs begehbar ist. Außerdem

Bei der Arbeit (von links): Josef Gutsmedl, Max Duschl, RM-Redakteur Juan Gamaro, Alois Nusser, Werner Vaterl und Werner Geyer.



Die
Telefon-
aktion
von

**REISE
MOBIL**
INTERNATIONAL

**Leser
fragen,
Experten
antworten**

Der heiße Draht im April:

**Sprechen Sie
mit dem ADAC**

Am **Montag, dem 1. April**,
stellen sich von
15 bis 19 Uhr Experten
des ADAC Ihren Fragen.

● Wissenswertes rund um den Campingplatz: Warum stellen sich viele Anlagen nur zögerlich auf die Bedürfnisse der Reisemobilisten ein? Welche Gründe sprechen gegen eine Ent- und Versorgungsanlage vor der Schranke? Wie läßt sich der unterschiedliche Tagesablauf von Campern einvernehmlich regeln?

● Hintergründe des ADAC: Wie engagiert sich der Automobilclub für Reisemobilisten? Welche Hilfe gibt die Campingabteilung den Urlaubern? Womit unterstützt der ADAC ratsuchende Camper?

● Praktisches für die Reise: Welchen Sinn hat ein Schutzbefehl? Wie bekomme ich ein Tourenpaket? Wie verlässlich ist der Campingführer?

Zwei Experten stehen Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, in der Redaktion REISEMOBIL INTERNATIONAL Rede und Antwort:

Horst Nitschke,
Leiter des ADAC-
Campingführers,
Tel.: 0711/13466-65,

Herbert Kon-
nerth, Leiter der
Abteilung Cam-
ping- und Verkehrs-
information, Tel.:
0711/13466-61.

Fax für beide: 0711/13466-68.

MAGAZIN



die Sache kümmern. Wir bleiben in Kontakt."

Probleme mit der Dichtigkeit beklagte **Ralf Kahmann, 49, aus Windhagen** an seinem ein Jahr alten Traveller 575. Der Industriekaufmann monierte Werner Geyer gegenüber einen Wassereinbruch im Bereich des Radkastens. Die Flüssigkeit sammelte sich später im Bereich der Duschwanne. Geyers Ferndiagnose: „Ihre Duschwanne scheint nicht unterfüttert zu sein. Rufen Sie mich nächste Woche an. Dann sprechen wir einen Termin ab und bringen das in Ordnung.“

Auch dem nächsten Anrufer, **Klaus Gawronsky, 55, aus Rödental bei Coburg**, konnte geholfen werden. Der Pensionär und Besitzer eines gebraucht gekauften Traveller 625 TK Baujahr '91, war verärgert, weil ihm sein Händler keine Betriebsanleitung mehr für sein Fahrzeug mitgeben konnte. Er würde gerne nachlesen, welche Wand-



Werner Geyer:
**„Zufriedene
Kunden sind
unser wertvollstes
Kapital.“**

stärken sein Knaus hat. Alois Nusser: „Die Information kann ich Ihnen sofort geben. Dach und Wände sind 3,3 Zentimeter dick, der Boden 4 Zentimeter.“

Zu den Lesern, die ihre Fragen per Fax an die Knaus-Oberen richteten, gehörte **Hajo Köhler, 38, aus Lichtenau in Westfalen**. Der frischgebackene Traveller-575-Eigner schickte gleich eine ganze Mängelliste durch den heißen Draht. Zum einen bemängelte er an seinem erst drei Monate alten Fahrzeug ein nicht zu unterdrückendes Klappern im Alkoven – trotz fester Verschraubungen und Unterlegen von Schaumstoff –, eine große Kältebrücke in der Schlafstatt, Wassertropfen in den Hängeschränken, eine schlechte Heizluftverteilung sowie eine defekte Zusatzbatterie.

Nusser versprach auch hier Abhilfe, bat jedoch um Verständnis, daß bei der Fülle der Reklamationen eine genaue Prüfung im Betrieb notwendig sei. Von dort aus würde er den Kontakt zu Herrn Köhler wieder herstellen, sobald er wieder in Jandelsbrunn sei.

Gleich geholfen werden konnte hingegen **Johann Artner, 70, aus St. Pölten** in Österreich. Hatte sich der Allrad-Fan, der einen selbst ausgebauten Toyota Hiace Diesel sein eigen nennt, schon an der letzten Telefon-Aktion mit der Frage nach allradgetriebenen Freizeitfahrzeugen beteiligt, so wollte er auch von Knaus wissen, was man auf diesem Sektor zu bieten hat.

„Fiat bietet seinen Ducato bislang nur mit Vorderradantrieb an“, so Nusser's Antwort, „für eingefleischte Allrad-Fans bauen

wir jedoch unseren Traveler XF auf Mitsubishi L 200 und Nissan King Cab mit zuschaltbarem Allradantrieb. Das wäre dann genau das richtige für Sie.“

Im Verlauf der drei Hotline-Fragestunden standen die Knaus-Verantwortlichen noch viel mehr Anrufern Rede und Antwort. Umso zufriedener zeigten sie sich im Anschluß an die Telefon-Aktion. Werner Geyers Fazit: „Ich habe mich sehr über die vielen positiven Erfahrungen unserer Kunden gefreut. Außerdem finde ich diesen direkten Dialog mit



Alois Nusser:
**„Die RM-Telefon-
Aktion hat uns
wertvolle Hin-
weise gegeben,
unsere Kunden
auch in Zukunft
zufriedenstellen
zu können.“**

Knaus-Mobilisten toll. Das werden wir weiter pflegen, zufriedene Kunden sind nämlich unser wertvollstes Kapital.“ Und für Alois Nusser stand fest: „In Sachen Konstruktion und Produktion ist es sehr wichtig, ein offenes Ohr für den Kunden zu haben. Diese Aktion hat uns wertvolle Hinweise gegeben, wie wir unsere Kunden auch in Zukunft zufriedenstellen können.“ ■

kurz & knapp

Ami-Garantie

Winnebago gewährt allen nach dem 1. Dezember 1995 neu zugelassenen Fahrzeugen eine dreijährige Mobilitätsgarantie. Der Schutzbefehl umfaßt Pannen- und Unfallhilfe im In- und Ausland, Rücktransport der Reisenden zum Wohnort und mehr. Außerdem erweitert Winnebago die Europazentrale in Kiel um zwei Serviceplätze, an denen der Kundendienst besonders schnell durchgeführt wird.

Camps in Schweden

Einen Überblick über 750 Campingplätze in Schweden bietet das neue deutschsprachige Campingverzeichnis der Schweden-Werbung, Tel.: 040/330185, Fax: 330599.

Korsikareise

Eine geführte Tour durch Korsika bietet S + W Reisemobile aus Untereisheim an. Fünf bis zwölf Fahrzeuge durchstreifen die Mittelmeerinsel und legen auf der 3.000 Kilometer langen Fahrt vom 7. bis 22. September durchschnittlich 80 Kilometer pro Tag zurück. Die Reise kostet ab 1.000 Mark pro Reisemobil mit zwei Personen. Info-Tel.: 07132/44587.

Azur Kataloge

Der neue Campingführer von Azur enthält alle Plätze der Campingkette in Deutschland, Holland und Italien. Der Reiseprospekt bietet Reisen speziell für Camper an. Info-Tel.: 0711/ 4093-511, Fax: -580.



Platz da

Reisemobilisten sind mehr und mehr willkommen – weil sich Clubs, Händler und Gemeinden für sie einsetzen.

Die Stadt Brüggen eröffnet am 13. April ein Areal mit neuen Stellplätzen. Dank der Überzeugungsarbeit des Reisemobilclubs Ratingen-Rhein-Ruhr (REISEMOBIL INTERNATIONAL 3/96) gibt es auf dem ehemaligen Bahngelände kostenlose Stellmöglichkeiten für mindestens 30 Fahrzeuge.

Der Besitzer des benachbarten Hotels Brüggener Klimps, Karl Haupts, 39, hat eigens eine Wasserleitung auf das asphaltierte Gelände legen lassen, die unentgeltlich benutzt werden darf. Ferner steht Reisemobilisten das hotel-eigene Schwimmbad kostenfrei

reit. Infos gibt es bei Stadtrat Herrmann Cüsters, Tel.: 02163/5678.

Der niederrheinische Wallfahrtsort Kevelaer richtet bis Ende April auf dem innerstädtischen Mehrzweckplatz fünf Stellplätze mit Strom- und Frischwasseranschluß für Reisemobile ein. Durchgehend hält die nahegelegene Dea-Tankstelle an der B 9 (REISEMOBIL INTERNATIONAL 3/96) eine Entsorgungsstation bereit. Infos: Verkehrsverein Kevelaer, Tel.: 02832/122152.

Stellplätze für etwa 100 Reisemobile werden am 4. Mai mitten in Hofgeismar ihrem Zweck übergeben. Die Initiative geht auf Händler

Thomas Pfleger zurück, der die Stadt für seine Idee gewinnen konnte. Zum selben Termin veranstaltet die Stadt ein zweitägiges Stadtfest mit historischem Handwerkermarkt. Infos gibt es bei der Stadt Hofgeismar, Tel.: 05671/99900-0, Fax: 99900-200.

Auch in Oberstdorf können Reisemobilisten ab sofort halt machen. Die Firma Geiger, Enzenspergerweg 10, mitten im Zentrum gelegen, stellt den mobilen Gästen ihr Betriebsgelände zur Verfügung. Der Platz ist mit Strom, Wasser, Toiletten und Entsorgungsstation ausgestattet. Pro Nacht kostet der Aufenthalt 18 Mark, dazu kommt die



Stellplätze landauf, landab: An der Oder sind Reisemobilisten so willkommen wie in Kevelaer, Hofgeismar und Oberstdorf. In Brüggen engagierte sich der RMC Ratingen-Rhein-Ruhr.



Fotos: Archiv

- Güstebieser Loose, 50 Stellplätze,
- Bliesdorf, am Restaurant Am Anger, 10 Stellplätze,
- Kienitz/Nord, Oderstraße 20, Familie Marth, Elektroanschluß, Toilette, Dusche, 5 Stellplätze,

- Frankfurt/Oder, Parkplatz Messegelände, 30 Stellplätze, sie werden eröffnet anlässlich der Messe Freizeit Mobil am 26. April,

- Lubniewice, Polen, 20 Stellplätze.

- Infos zu allen Stellplätzen in der deutsch-polnischen Grenzregion gibt es beim Reise- und Wirtschaftsdienst, Ulrich Hensel, Tel. und Fax: 030/9933465.

■ Al-Ko

Gründer gestorben

Alois Kober ist tot. Der Gründer der Al-Ko-Unternehmensgruppe starb am 21. Februar im Alter von 87 Jahren. Bis zuletzt hatte sich Kober am unternehmerischen Geschehen beteiligt.

Kober wurde am 1. Juni 1908 in Edenhausen/Krumbach geboren und trat mit 13 Jahren als Schlosserlehrling in den elterlichen Betrieb ein. 1931 kaufte er in Kötz eine Schlosserei. Ein Jahr später baute er sie zum Maschinenbaubetrieb um. Nach dem Krieg weitete er mit seinen drei Söhnen die Al-Ko-Unternehmensgruppe aus. Heute besteht sie aus weltweit 40 Firmen mit 4.000 Mitarbeitern und erwirtschaftete 1995 einen Umsatz von 800 Millionen Mark.

Gestorben: Al-Ko-Gründer Alois Kober.



■ Seitz Bonocar gekauft

Fensterhersteller Seitz hat am 21. Februar die Fensterproduktion Bonocar des schwedischen Konzerns Borealis Industrier gekauft. Im schwedischen Tidaholm, wo das



Vertrag unterschrieben: Erwin Seitz (zweiter von rechts), hier mit Tochter Sonja und der Führungs-mannschaft des schwedi-schen Unternehmens, hat Bonocar gekauft.

neue Seitz-Werk steht, werden zukünftig die doppelten Acrylglasscheiben für die Rahmenfenster hergestellt. Die Rahmen entstehen im schwäbischen Krautheim. Seitz hält bei Rahmenfenstern für Caravans europaweit einen Marktanteil von 70 Prozent (REISEMOBIL INTERNATIONAL 12/95).

kurz & knapp

Weltweit mobil

Travel Overland Flugreisen stellt den aktuellen Weltweit Mobil Reisen-Katalog vor. Zusammen mit dem ADAC wurden Mietmöglichkeiten für Reisemobile in den USA, Kanada, Südostasien, Australien, Neuseeland und Südafrika zusammengestellt. Travel Overland, Tel.: 089/272760, Fax: 2725509.

Nicht telefonieren

Ein Autofahrer, der während der Fahrt mit einem Handy telefoniert, kann, so der Automobilclub KS, rechtlich belangt werden: Laut Paragraph 23 der Straßenverkehrs-Ordnung darf „das Gehör nicht durch ... Geräte ... beeinträchtigt werden“. Außerdem dürfe nach Paragraph 1 niemand im Straßenverkehr einen anderen gefährden. Immerhin aber habe der Fahrer mit dem Handy nur eine Hand frei und werde abgelenkt. Es solle deshalb nur im stehenden Auto oder mit Freisprechanlage telefoniert werden.

Amerika-Fahrer

Zum Erfahrungsaustausch lädt der Düsseldorfer Weltreisende und Buchautor Detlev Heinemann ein. Am letzten



Foto: privat

Wochenende im April treffen sich Interessenten an Reisen mit dem eigenen Wohnmobil nach Nordamerika, Australien oder Südafrika auf dem Campingplatz Schinderhannes, 30 Kilometer südlich von Koblenz. Infos bei Detlev Heinemann, Tel.: 0211/2108083.



■ Integriert von Böös

Klassenaufstieg

Erstmals produziert der spanische Marktführer Böös einen Integrierten.

Der Madrider Reisemobilhersteller Böös, hierzulande bislang mit preisgünstigen Alkovenmobiln am Markt präsent, produziert gegenwärtig einen Integrierten. Der „Böös Flyer“ wird zunächst in zwei Varianten vom Band rollen: Auf Fiat Ducato 18 mit einer Gesamtlänge von 6,80 Metern und auf Ducato 10 mit 5,40 Metern Länge. Die

Grundrisse übernimmt Böös von seinen Alkovenmodellen Viva Troter – Heck-Rundsitzgruppe, Längsküche, Mitteldinette – und Viva 33 – Heckküche und -bad, Längssitzbank, Mitteldinette. Die Fahrzeuge sollen Ende März auf den Markt kommen. Die Preise standen bei Redaktionsschluß noch nicht fest.

Foto: Werk

Integriert aus Spanien: Böös wagt den Sprung in die Oberklasse.



■ 13. Fritz Berger-Rallye Gesund im Grünen

Mobiles Klönen: Fritz Berger-Rallye in Hohenwart.

Unter dem Motto „Fit und schön in den Sommer“ lädt der Komfortcampingplatz Hohenwart im Bayerischen Wald zur 13. Fritz Berger-Rallye ein. Vom 16. bis zum 19. Mai steht Wassergymnastik im Hallenbad auf dem Programm, Muskelentspannung und Kosmetik aus dem Garten. An zwei Abenden spielt der Trachtenverein Kaitersbergler ein bayerisches Theaterstück in der

Campingscheune. Für die technische Beratung rund ums Reisemobil sorgen Fachmänner von Fritz Berger und des Heizungs-herstellers Truma.

Teilnehmer bezahlen nur die Campingplatzgebühren sowie Verbrauchsmaterial oder Eintrittspreise. Wer mitmachen möchte, meldet sich beim Info-Service von Fritz Berger, Tel.: 09181/330-131, Fax: -159



Nicht mehr bei Bürstner: Dr. Holger Siebert.

■ Bürstner

Siebert ausgeschieden

Zum 15. Februar 1996 ist Dr. Holger Siebert, 36, als Geschäftsführer bei Bürstner ausgeschieden. Als Grund nennt das Unternehmen mangelnden wirtschaftlichen Erfolg. Siebert, geistiger Vater des neuen Integrierten (REISEMOBIL INTERNATIONAL 1/96), habe in den zweieinhalb Jahren seiner Tätigkeit die angestrebte Ertragslage nicht erreicht. Seine bisherigen Aufgaben Einkauf und Entwicklung hat Geschäftsführer Klaus-Peter Bolz, 43, übernommen. Der Bereich Produktion ist an Geschäftsführer Heinz-Werner Breuer, 40, übergegangen. Bürstner wird nach Aussage von Bolz keine 180-Grad-Kehre machen, die modellpolitischen Weichen seien gestellt. Über Sieberts zehnprozentige Beteiligung an Bürstner war zu Redaktionsschluß noch keine Einigung erzielt. Auch über seine berufliche Zukunft hatte Siebert noch nicht entschieden.

kurz & knapp

Neue Schilder

Nicht vergessen: Seit dem ersten März müssen Mofas und Mopeds das in diesem Jahr gültige Kennzeichen mit schwarzen Lettern tragen. Wer ohne fährt, ist nicht versichert.

Besucherzahlen

Zur 27. Münchner Caravan-Ausstellung CBR vom 17. bis 25. Februar kamen 170.000 Besucher. Die Messe Freizeit '96 in Nürnberg besuchten zur selben Zeit 211.000 Interessierte.

Tolle Tarife

Der Campingplatz Riccardo im italienischen Igea Marina bei Rimini wiederholt in diesem Jahr die sogenannte Initiative Buonanotte. Dieses spezielle Angebot wendet sich besonders an Reisemobilisten, die sich auf der Durchreise befinden: Urlauber, die nach 19.00 Uhr auf dem Platz ankommen und ihn vor 12.00 Uhr des nächsten Tages wieder verlassen, zahlen nur 50 Prozent der offiziellen Tarife. Trotz der geringeren Gebühr können Camper alle Vorteile der Anlage beanspruchen: Sie bekommen kostenlos Fahrräder für einen Kurzausflug, ihnen steht der Gratis-Camperservice zur Verfügung, und es gibt eine umfassende Touristinformation.

Wo Pfeffer wächst

Boréalizés heißt die erste Firma im Indischen Ozean, die sich mit Sitz in Madagaskar dem Ausbau von Reisemobilen und Werkstattfahrzeugen widmet. Ab dem 1. August 1996 will das Unternehmen auch Mietfahrzeuge anbieten. Fax.: 00261/2/24145.



■ Interview

„Im Stau fernsehen“

Sascha Huhn, 42, hat sich einen Hymercamp 644 G gekauft. Damit fährt er nach Spanien. Vor seiner Abreise plauderte der populäre Schauspieler über seine Urlaubspläne.

?

Vom TV-Steward auf dem Traumschiff zum Kapitän der Landstraße: Herr Huhn, was reizt Sie am Urlaub mit dem Reisemobil?

!

In Zeiten, in denen der Verkehr immer dichter wird, und schnell zu fahren keinen Spaß macht, bildet das Reisemobil eine angenehme Alternative. Selbst wenn man im Stau steht, kann man das Reisen genießen, zur Not sogar noch etwas fernsehen. Außerdem ist das Reisemobil mit einem Spritverbrauch von zwölf Liter Diesel eine kostengünstige und umweltgerechte Alternative.

?

Sie fahren mit Ihrem neuen Reisemobil nach Spanien. Werden Sie den kleinen Umweg übers Glottental in Kauf nehmen, um in der Schwarzwaldklinik alte Erinnerungen aufzufrischen, oder haben Sie mit diesem Kapitel abgeschlossen?

!

Dieses Kapitel liegt wirklich so weit zurück, daß ich damit abgeschlossen habe. Zwar habe ich noch Freunde in der Gegend, aber die besuche ich bei anderer Gelegenheit, ohne einen großen Umweg daraus zu machen.

?

Wer begleitet Sie im Urlaub?

!

Sorry, aber das verrate ich nicht. Das ist privat.

?

Camping steht sicher im Kontrast zu Ihrem Leben als Fernsehstar. Finden Sie darin einen Ausgleich?

!

Ich bin schon lange im Geschäft, aber als Fernsehstar sehe ich mich eher nicht. Ich habe eine Job, und der ist halt Schauspieler. Deshalb suche ich die Natur nicht als Ausgleich zu meinem sonstigen Leben, ich suche die Ruhe wie jeder andere auch.

?

Können Sie bei nötigen Reparaturen selbst Hand anlegen?

!

Kleinere Reparaturen kann ich selbst erledigen, allerdings bin ich kein Profi in diesem Bereich. Da muß dann schon die Werkstatt ran.

?

Können Sie als erfahrener Fernseh-Doktor im Notfall Erste Hilfe leisten?

!

Ein bißchen schon, wenn auch nicht allzu viel. Ich hoffe, zumindest bis der Arzt eintrifft.

!

Freie Stellplätze bevorzuge ich zwar, aber nicht wegen der Möglichkeit, unerkannt zu bleiben. Als begeisterter Angler suche ich natürlich immer Orte, an denen eine gewisse Ungeistertheit garantiert ist. Auch diesen Urlaub werde ich in einem reinen Anglercamp verbringen.

?

Steht das Angeln als liebste Freizeitbeschäftigung für Sie im Vordergrund, wenn Sie gerade einmal nicht auf Achse sind?

!

Ja, im Urlaub wie zu Hause. Ich bin sehr aktiv im Anglerverein. Ansonsten arbeite ich mit im aktiven Umweltschutz wie zum Beispiel bei der Renaturierung von Gewässern oder dem Anlegen von Biotopen.

?

Warum haben Sie sich ein Alkovenmobil gekauft?

!

Die Entscheidung für mein Hymermobil habe ich aus Gründen der guten Referenzen und Qualität getroffen. Ich habe das bis jetzt auch nicht bereut. Ich bin sehr zufrieden.

?

Benutzen Sie unterwegs die Küche in Ihrem Reisemobil?

!

In jedem Fall. Besonders, da oft keine Möglichkeit besteht, essen zu gehen.

?

Können Sie bei nötigen Reparaturen selbst Hand anlegen?

!

Kleinere Reparaturen kann ich selbst erledigen, allerdings bin ich kein Profi in diesem Bereich. Da muß dann schon die Werkstatt ran.

?

Können Sie als erfahrener Fernseh-Doktor im Notfall Erste Hilfe leisten?

!

Ein bißchen schon, wenn auch nicht allzu viel. Ich hoffe, zumindest bis der Arzt eintrifft.



Freunde und Nachbarn:
Hera Lind nahm Dr. Mustafa Keddo als Vorbild für eine Figur in ihrem Bestseller „Die Zauberfrau“. Auf seinem Messestand signierte sie ihre Bücher.

■ Hera Lind und Dr. Keddo

Superweib und Saubermann

Hera Lind schreibt in dem Bestseller „Die Zauberfrau“ über Dr. Keddo.

?

Seit langem sind wir persönlich miteinander befreundet", lacht Dr. Mustafa Keddo, 50, der sich in der reisemobilen Szene mit seinen Sanitärmitteln einen Namen gemacht hat. Der Biochemiker aus Hürth-Gleuel spricht von Hera Lind, 38, seiner Nachbarin, die gegenwärtig durch ungezählte Medienauftritte von sich reden macht: Bestseller „Die Zauberfrau“, Talkshows, Premiere des Kionofilms „Das Superweib“. Und Signierstunde am Messestand von Dr. Keddo.

!

Welchen Part aber läßt Hera Lind ihren Dr. Mustafa Keddo alias Dr. Achmed Laddo in dem 522 Seiten dicken Schmöker „Die Zauberfrau“ spielen? Kleine Kostprobe? Volià – das hört Charlotte Pfeffer, die Protagonistin, von ihrer Freundin Fanny:

?

Keiner kann so gute Wohnwagenreiniger anröhren wie der Achmed... Seine Schlierenreiniger und seine Polierpaste haben schon mehrere Preise gewonnen... Sein Sanitätpulver ... setzt unangenehme Gerüche ab und zersetzt Fäkalien spurlos ... Und Schleimpur besiegt Schleim, Schlieren und Algen aus verfaulten Aquarien und angemoderten Campingtoiletten.“ Dann reflektiert Charlotte Pfeffer:

?

„Klar, Leute, die ihre toten Fische monatelang nicht aus dem Campingklo holten, mußten bei Achmed Schleimpur kaufen gehen. Oder ihr weiteres Leben mit einer Gasmaske fristen. Oder nie wieder Wohnwagen fahren. Für viele ein unerträglicher Gedanke.“

■ Caravaning-Kampagne 1996

Immer am Ball bleiben

Bei den Fußballfans engagiert sich der Herstellerverband (VDWH) im Rahmen seiner Imagekampagne. In fünf Bundesliga-Stadien füllt ein Kurs aus sieben Reisemobilen sowie drei Wohnwagen die Halbzeitpausen. Informationsmaterial gibt es obendrein. Außerdem sind wertvolle Preise zu Spielen der deutschen Nationalmannschaft zu gewinnen. Zum ersten Mal ist der Konvoi bereits am 16. März im Ostsee-Stadion bei der Partie Hansa Rostock gegen den Hamburger SV durchs Stadion gefahren.



Es rollt der Kurs bei den Spielen:

6. April, Münchener Olympiastadion, 1860 München gegen Hamburg,
9. April, Frankfurter Waldstadion, Frankfurt gegen Stuttgart,
20. April, Düsseldorfer Rheinstadion, Düsseldorf gegen Dortmund,
21. April, Gelsenkirchener Parkstadion, Schalke gegen Mönchengladbach.



Vermittelt von REISEMOBIL INTERNATIONAL:
Hymer-Vorstand Hans-Jürgen Burkert (links) spendierte einen Integrierten. André Sarrasani und seine Mutter Ingrid nehmen ihn entgegen.

Lassen Sie sich die Chance nicht entgehen: Mit ein wenig Glück ergattern auch Sie samt Ihrer Familie einen Stellplatz für Ihr eigenes Reisemobil am Rande des Zirkuszeltes. „Da ist immer was los“, weiß André Sarrasani's Mutter Ingrid, 63, „besonders die Kleinen sind begeistert, weil sie schnell Kontakt zu den Artistenkindern bekommen.“

Selbstverständlich dürfen Sie auch hinter die Kulissen schauen. Tourmanager Hans Bernd Stiehler sagt: „Wir betreuen die Gewinner während des gesamten Wochenendes. Die Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL lernen die ganze bunte Welt des Zirkus kennen.“

Und die lässt sich bei Sarrasani besonders genießen: „Das Publikum“, so André Sarrasani, „erwartet heute einfach mehr als einen Clown und die traditionellen Tiernummern.“

Abends endlich geht es in die Vorstellung, freier Eintritt versteht sich. „Spätestens dann wird unseren Gästen klar“, sagt Stiehler, „wie die Magie den Zuschauer verzaubert.“

Hauptattraktion ist André Sarrasani's Magic Vision, eine atemberaubende Mischung aus Magie und Varieté, Show und Revue. Ausgefeilte Sound-, Licht- und Pyro-Effekte untermauern die unglaublichen Tricks. Wie von Geisterhand getragen schweben Menschen durch das Zirkuszelt, verschwinden Tiger und schwarze Jaguare. André Sarrasani – nicht umsonst gilt er als der deutsche David Copperfield.

Die Idee des Showkonzepts entstand vor zwei Jahren. Das Know-how für seinen Part holte sich André Sarrasani in Amerika: Die Glitzerwelt von Los Angeles und Las Vegas war leuchtendes Beispiel. Freilich: Die passende Musik mußte komponiert, die Choreographie einstudiert und Kostüme angefertigt werden.

Der Erfolg gibt André Sarrasani recht. Die Vorstellungen sind ausverkauft, Karten schwer zu bekommen. „Es sei denn“, so der Magier, „Sie sind Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL.“ ■



Zirkusluft schnuppern

Das gibt es nur bei REISEMOBIL INTERNATIONAL: Leser gewinnen ein Wochenende bei Sarrasani. Auftakt einer ganzjährigen Aktion.

Wollten Sie nicht immer schon mal Zirkusluft schnuppern? Clowns hinter der Manege erleben? Das Reich der Illusionen genießen? Können Sie: REISEMOBIL INTERNATIONAL verlost exklusiv von März bis Oktober jeweils drei Wochenenden bei Sarrasani.

André Sarrasani, mit 23 Jahren Deutschlands jüngster Zirkusdirektor, freut sich auf Ihren Besuch: „Reisemobilisten und Zirkusleute empfinden die Lust am Touren, die Freude an der Unabhängigkeit.“

Wie es zu der exklusiven Leseraktion gekommen ist? Sarra-

sani war auf der Suche nach einem Caravanhersteller. REISEMOBIL INTERNATIONAL stellte den Kontakt zu Hymer her. Vorstand Hans-Jürgen Burkert, 52, entschloß sich spontan, einen Integrierten B 544 sowie drei Wohnwagen zur Verfügung zu stellen. Tourmanager Hans Bernd Stiehler, 48, ist begeistert: „Mit dem Reisemobil fahren wir in die Fußgängerzonen, werben für unser neues Programm. In den Caravans leben wir.“ Als kleines Dankeschön bekommen Besitzer der Hymer-Card in der VIP-Lounge ein Gläschen Sekt.

Exklusives Gewinnspiel für Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL

Gewinnen Sie ein Wochenende bei Sarrasani.

Der Gewinn enthält einen Reisemobil-Stellplatz für ein Wochenende Ihrer Wahl. Sie werden mit Ihrer Familie (maximal vier Personen) von dem Sarrasani-Team empfangen, werfen einen Blick hinter die Kulissen und haben freien Eintritt zu einer Vorstellung. Anreise, Verpflegung und Sonstiges gehen auf Ihre eigenen Kosten. Tourneänderungen sind Sarrasani vorbehalten. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Und so können Sie gewinnen: Schreiben Sie auf eine Postkarte die richtige Antwort zur nebenstehenden Frage und schicken Sie sie samt Ihrer Adresse und Telefonnummer an REISEMOBIL INTERNATIONAL, Stichwort „Sarrasani“, Postwiesenstraße 5A, 70237 Stuttgart. Ganz wichtig: Bitte nennen Sie den gewünschten Spielort und Termin.

Sarrasani auf Tour:

- **Frankfurt:** bis 21. April
- **Olpe:** 25. bis 28. April
- **Wuppertal:** 30. April bis 5. Mai
- **Berlin:** 10. Mai bis 23. Juni

Frage:

Welches Reisemobil hat Hymer Sarrasani zur Verfügung gestellt?

- a) **Integriert B 544**
- b) **Alkoven Hymercamp**
- c) **Kastenwagen Hymercar**

Einsendeschluß: 17. April 1996



Foto: Archiv

■ Freizeit-Ausstellungen **Bummel zum Urlaub**

Vom 28. bis zum 31. März lädt die Off Road Geländewagen-Ausstellung IOR zum vierten Mal nach München ein. Zu sehen sind Produkte zum Hobby Outdoor und rund um den Geländewagen. Infos bei der Messeleitung, Tel.: 089/60821-03, Fax: -200.

In Frankfurt/Oder findet vom 26. bis 28. April die Messe Freizeitmobil statt. Neben Caravaning, Auto und Wassersport geht es um die touristischen Gebiete Brandenburgs und Polens. Infos: Brandenburg Messe Frankfurt, Tel.: 0335/414240, Fax: 4142430.

Immer in Aktion: Auf der vierten IOR in München sind Geländemobile zu sehen.

■ CBR München **Extrawurst für Westfalia?**

Bislang wurden auf der Münchner CBR Reisemobile und Wohnwagen in getrennten Hallen präsentiert. Für den Händler bedeutete dies doppelte Kosten für zwei Stände. Nicht so heuer bei Westfalia: Auf dem Stand in Halle 16 thronte zwischen den Reisemobilen auch ein Wohnwagen Columbus 2.

Brät Westfalia Extrawürste? Josef Sickinger, Pressechef der

Messe, sagt: „Tatsächlich haben sich einige Händler beschwert, witterten unlauteren Wettbewerb.“ Klaus Wilhelm Gérard, Wohnwagenhändler in Peißenberg und Vorsitzender des Messe-Fachbeirats Caravan, hält dagegen: „Viel Wind um nichts. Wir haben abgestimmt, und die meisten Händler waren mit dieser Sonderregelung einverstanden.“ In zwei Jahren zieht die Messe ohnehin aufs neue Gelände nach München-Riem. Josef Sickinger: „Dort warten wir mit einem neuen Konzept auf.“

■ Messe boot '96 **Gemeinsamkeiten nutzen**

Erstmals hat der Herstellerverband VDWH auf der Düsseldorfer Messe boot '96 Ende Januar die mobile Freizeit mit Reisemobilen und Caravans präsentiert. „Wir nutzen die Gemeinsamkeiten von Caravanern und Wassersportlern, um neue Kundenkreise zu erschließen“, erklärt Peter Hirschulz, 39, Presse- und Marketingchef des VDWH. „Mit der Resonanz sind wir sehr zufrieden.“

Tatsächlich zeigten sich viele der insgesamt 369.000 Besucher an dem zunächst artfremden Thema interessiert. Schließlich spie-



Foto: Bottger

Gemeinsam sind sie stärker: Surfboote und Reisemobile garantieren Freizeitspaß.

gelten die gezeigten zwölf Fahrzeuge die gesamte Palette der mobilen Branche wider. Auf dem 600 Quadratmeter großen Stand fanden sich Reisemobile von Bürstner, Carls-Aue, Dehler, Dethleffs, Fendt, FFB, Hymer und Tischer. Die Wohnwagen stammten von Hobby, Knaus, LMC und Wilk.



Markant: Die Front macht besonders mit den Dächern der California-Reisemobile eine gute Figur.

Prompte Antwort

Die ersten Fahreindrücke von den geänderten VW-Caravelle- und Transporter-Modellen.

Die Antwort von Volkswagen auf den Vito von Mercedes-Benz ließ nicht lange auf sich warten (siehe REISEMOBIL INTERNATIONAL 2/96). Und sie fällt viel massiver aus, als allgemein erwartet wurde. „Im Aufbruch mit einer neuen Struktur, mit neuer Mannschaft, mit neuen Zielen und einem neuen Markenauftritt – einer neuen Identität“, macht Bernd Wiedemann, der aus Brasilien zurückgekehrte, neue Vorsitzende der Geschäftsleitung bei Volkswagen Nutzfahrzeuge neugierig. Und er lässt die Katze aus dem Sack: „Volkswagen Nutzfahrzeuge steht jetzt als fünfte Marke des Konzerns neben Volkswagen, Audi, Seat und Skoda.“

Als erste Aktion lädt die noch junge Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge zu Probefahrten mit dem neuen Transporter und der Caravelle ein, die mit geänderter Frontpartie und

Offen: Auch unter der neuen Haube sind die Kontroll- und Wartungspunkte gut zugänglich.



Fotos: Böttger

zwei neuen Motoren den VW-Marktanteil gegen den Angriff des Mercedes-Vito verteidigen sollen.

Dabei ist es eigentlich falsch, nur von den neuen Motoren und der für sie geänderten Frontpartie zu sprechen. „Wir haben insgesamt 2.500 neue Teile für den Transporter entwickelt“, versichert Marketingleiter Jörg Schlieker, um den Kundennutzen zu erhöhen und die gesetzlichen Regelungen, zum Beispiel im Hinblick

auf die ab 1997 geltenden Abgaswerte zu erfüllen.“

Mit den neuen Modellen haben die Wolfsburger sich noch einen weiteren langhegten Wunsch erfüllt: Die Modelle für den Personen-Transport unterscheiden sich nun optisch ganz deutlich von den gewerblichen Material-Transportern und Lieferwagen. Denn nur sie haben, übrigens unabhängig von ihrer Motorisierung, also auch mit den bisher schon bekannten Triebwerken,

fb

die geänderte Frontpartie, die Volkswagen für die Unterbringung des neuen VR6-Motors entwickeln mußte. Die gewerblichen Fahrzeuge behalten das bekannte Gesicht. Freilich bekommen die Modelle mit TDI-Motor Luftschlitz vorn rechts.

Die ersten, groben Fahreindrücke von den neuen Modellen bestätigen, daß es den Wolfsburgern gelungen ist, den T4 endlich mit der von allen Seiten gewünschten Motorleistung auszustatten, nach der das erstklassige Fahrwerk immer schon geradezu verlangt hat.

Der neue 2,5-Liter-TDI-Motor bringt den Transporter mit seinen 75 kW (102 PS) auf eine Höchstgeschwindigkeit von 157 km/h und beschleunigt ihn in 11,9 Sekunden auf 80 km/h. Dabei verbraucht der Direkteinspritzer im Normalbetrieb 8,4 Liter pro hundert Kilometer.

Noch aggressiver geht der VR6-Motor zu Werke. Spitze: 174 km/h, in 8,5 Sekunden von Null auf 80 km/h, Verbrauch bei konstant 120 km/h: 10,7 Liter pro hundert Kilometer gemischter Teststrecke.

Sehr gut läßt sich das der erhöhten Motorleistung angepaßte, neu entwickelte Fünfgang-Getriebe der TDI- und VR6-Varianten schalten, bei dem der Rückwärtsgang in einer Gasse mit fünftem Gang hinten rechts liegt.

Vernünftig auch, daß Volkswagen den VR6-Modellen das Elektronische Sperrdifferential serienmäßig mit auf den Weg gibt. Es verhindert selbst bei brutalem Gasgeben das Durchdrehen der angetriebenen Vorderräder und schont so den Antriebsstrang ganz erheblich vor Überlastungen. Gleicher kann man übrigens auch von den erstklassigen Bremsen der VW-Transporter sagen. Auch sie, jetzt mit Scheibenbremsen an der Hinterachse, halten härtester Beanspruchung stand.

Fest steht: Mit diesen Neuerungen sorgt Volkswagen Nutzfahrzeuge dafür, daß es in der Eintonnenklasse spannend bleibt.

Der Himmel auf Rädern!



Klicken Sie hier, um zu starten!

Immer in Bewegung
EURA MOBIL



Eroberer

Mit einer hochwertig ausgestatteten Kabine und der robusten Mercedes-Sprinter-Basis will der 110.000 Mark teure Carthago Mondial die mobile Welt erobern. Grund genug für die RM-Profitester, ihm etwas genauer auf den Zahn zu fühlen.



Fotos: Wolfgang Falk, Böttger

Der Name Carthago ist mit Begriffen wie antike Seemacht, punische Kriege gegen die Römer und Hannibals Eroberungszug über die Alpen verbunden. Lag das historische Carthago jedoch im heutigen Tunesien, so ist das Carthago der mobilen Welt im ober-schwäbischen Ravensburg ein Begriff. Der Reisemobilhersteller Carthago beschäftigt sich mit dem Bau von friedlichen, familienfreundlichen Freizeitfahrzeugen und strebt nicht nach Weltherrschaft, sondern lediglich nach geschäftlichem Erfolg.

Anfangen hatte Carthago vor 16 Jahren mit der Fertigung von VW-Kastenwagenausbauten, von denen die Firma jährlich rund 400 Stück fertigt. Im Jahr 1991 begann Carthago mit dem Bau von Alkovenmobilen. Zunächst bauten sie diese ebenfalls auf VW T4, entschlossen sich jedoch schon bald – aufgrund der starken Marktpräsenz – für den Fiat Ducato als Unterbau für ihre Reisemobile. Restlos glücklich waren sie laut Carthago-Chef Karl-Heinz Schuler, 41, damit aber nicht. „Für unsere hochwertigen Kabinen fehlte uns bislang die entsprechende Basis. Nach der Markteinführung des Mercedes Sprinter hat sich das jetzt geändert.“

Folgerichtig gibt Schuler den vor einem halben Jahr auf Mercedes Sprinter vorgestellten Alkovenmobilen einen eigenen Namen: Mondial. Allerdings setzt er bei ihnen nicht nur auf die robuste Basis und den haus-eigenen Kabinenbau. Bei der Einrichtung schwört er auf sein Modularsystem, das sich in den Carthago-Alkovenmodellen auf Fiat Ducato bereits bestens bewährt hat.

In der Praxis sieht das so aus, daß es den Mondial in den Aufbaulängen 599, 648 und ►



Komfortabel:
Die Mitteldinette
bietet der mobi-
len Familie
weiche Polster
und reichlich
Platz zum Klönen.

Geräumig:
Das überdimen-
sionale Alkoven-
bett hat eine
Sitzhöhe von
75 Zentimetern.

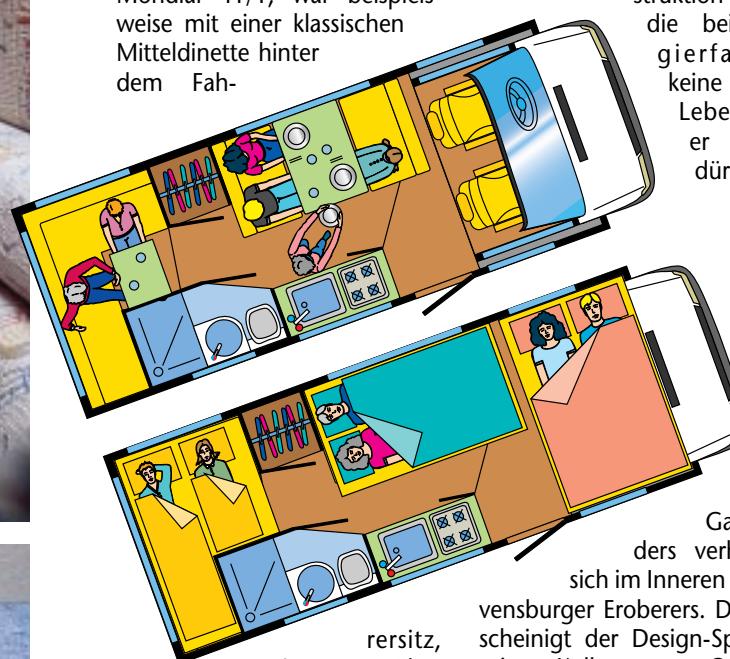


688 Zentimeter als Modelle 36, 40, 41, 42 und 45 mit unterschiedlichen und fast allenamt familienfreundlichen Grundriß-Vorschlägen gibt. Grundsätzlich kann sich der Kunde aber auch aus den einzelnen Carthago-Möbelkomponenten seinen eigenen Wunsch-Grundriß zusammenstellen lassen.

Unser Testfahrzeug, ein Mondial 41/1, war beispielsweise mit einer klassischen Mitteldinette hinter dem Fah-

ten Außenhaut des Mondial. Kommentar: „Dahinter steckt kein übliches Holzlatzen-Styropor-Gerippe. Das ist wie eine selbsttragende Karosserie aus glattem Alu-Blech.“

Weniger Grund zur Freude findet Profitester Dieterle hingegen am Heck des Prüflings. Dort ragen zwei hochkant installierte Heckleuchten ungeschützt aus der Kabinenkonstruktion heraus, die bei Rangierfahrten keine lange Lebensdauer haben dürften.



Ganz anders verhält es sich im Inneren des Ravensburger Eroberers. Dort bescheinigt der Design-Spezialist seinen Kollegen von Carthago ein gutes Händchen in puncto Form- und Farbharmonie. Dieterle: „Der Innenraum ist sehr gut gelungen und strahlt viel Ruhe aus.“

Leicht enttäuscht zeigt sich Dieterle jedoch, als er die Tür zum Bad des Mondial öffnet. Laut Profitester ist die Einrichtung des Sanitärraumes am besten mit dem Wort „zusammengesucht“ zu bezeichnen.

Für den RM-Profitester in Sachen Design, Claus-Uwe Dieterle, ist gerade dieser wuchtige Alkoven das auffallendste Merkmal, das dem Beobachter bei der ersten Begegnung mit dem Mondial ins Auge sticht. Begeistert zeigt sich unser kritischer Design-Spezialist jedoch erst mal von der glat-

menpassen“. Hier müßte der Hersteller die Farbpalette reduzieren, um ein stimmiges Gesamtbild zu erzielen.

Profitesterin Monika Schumacher, Expertin in Sachen Praxistauglichkeit und Wohnqualität, beginnt ihren Inspektionsgang im Mondial diesmal ausnahmsweise außen; an der großen Heckklappe des Eroberers. Dort ärgert sie sich über die ihrer Meinung nach „recht primitive“

Arretierung der Klappe im geöffneten Zustand. „In einem Fahrzeug dieser Preiskategorie erwarte ich Gasdruckfedern und keinen billigen Aufstellstab, der in den Boden geschraubt wurde“, lautet ihr Urteil.

Weitaus versöhnlicher ist Frau Schumacher bei der Inspektion des doppelten Bodens gestimmt. Einerseits lobt sie die große Fahrradgarage im Heck. Andererseits freut sie sich über den bis zum Fahrzeugbug durchgängigen und heizbaren Stauraum, der lange Sportgeräte oder Gepäckstücke aufnehmen kann und zusätzlich die Wassertanks frostsicher beherbergt.

Positiv bewertet die RM-Profitesterin auch den Eingangsbereich des Mondial.



Gestaltung: Claus-Uwe Dieterle, 33

Eine gelungene Kabine aus glattem Alu-Blech.

„Schade nur“, bemerkt sie, „daß die Carthago-Konstrukteure nicht auch noch daran gedacht haben, der Bordcrew den hohen Einstieg mit der Installation eines Haltegriffs zu erleichtern.“

Geteilter Meinung ist Monika Schumacher über den 30 Zentimeter hohen Absatz im vorderen Bereich des Wagens, über den die Zielgruppe des Mondial – mobile Familien mit ein bis zwei Kindern – auf die zweite Ebene des Eroberers gelangt. „Natürlich ist die Raumauflistung, rechnet man den hinteren, 20 Zentimeter hohen Absatz dazu, auf insgesamt drei Ebenen äußerst außergewöhnlich und interessant“, wägt sie ab. „Dazu kommt der praktische Aspekt, daß die ▶



erste Ebene in Höhe des Cockpits und des Eingangs liegt und dadurch der Durchgang zum Fahrerhaus problemlos ist. Außerdem läßt sich das Alkovenbett von der zweiten Ebene aus sehr leicht besteigen. Andererseits muß sich die Bordcrew dafür jedoch mit dem schrägen über die Fahrzeugsbreite verlaufenden Absatz abfinden, über den man nicht nur leicht



Wohnqualität: Monika Schumacher, 45

Ein Reisemobil mit hohem Wohn- und Komfortwert.

stolpern kann, sondern von dem auch ein Sturz hinunter auf die erste Ebene mit Folgeschäden für Knochen und Gelenke möglich ist."

Ohne Wenn und Aber akzeptiert Monika Schumacher die Ausstattung der großen Längsküche gleich links neben dem Eingang. Die Ravensburger Reisemobilbauer versehen sie mit einem großdimensionierten Vierflammkocher, Emaille-Spülbecken mit hochwertiger Einhebel-Mischbatterie aus Metall und interessanten Detaillösungen – etwa der in

quer im Heck eine L-förmige, zweite Dinette anschließt. Bei Bedarf wird sie zur 224 x 65/130 Zentimeter großen Liegefläche für zwei Kinder oder zum Mutter-Kind-Abteil, das sich durch eine Schiebetür vom restlichen Wohnraum trennen läßt.

Fazit der RM-Profitesterin in Sachen Wohnqualität: „Das ist ein Reisemobil mit hohem Wohn-



Gas- und Wasserinstallation überzeugen durch hochwertige Materialien.

Gas/Wasser:
Heinz Dieter Ruthardt, 56

Bei der Elektro-Installation lassen sich noch einige Dinge verbessern.

und Komfortwert, das auf die Bedürfnisse einer mobilen Familie mit Kindern zugeschnitten ist.“

Horst Locher, RM-Profitester in Sachen Elektro-Installation, gibt sich bei seiner Fahrzeug-Inspektion zunächst vom gelungenen Eingangsbe- reich mit der elektrisch ausfahrbaren Trittstufe, den zwei Schaltern für die Spots über der Küche und der Mitteldinette sowie dem 220-Volt-Anschluß an der Seite des Küchenblocks zufrieden.

Auch die Anordnung der Leuchten über der Koch- und Arbeitsfläche der Küche sowie über den Sitzbänken und der Dinette geht laut Locher, ebenso wie die Verlegung der Elektroleitungen in Kabelschächten, „in Ordnung“.

Das Fehlen von Zwischenböden in den Dachstau- kästen, mit denen die Spots samt Anschlüssen vor Beschädigungen durch Ladegut ge- schützt werden sollen, be-

zeichnet Locher jedoch als „schwach“.

Im Ansatz gut ge- dacht, in der Praxis aber „voll daneben“ ist für Locher die Installati- on der Leuchtstoffröhre direkt über der Kleiderschranktür. „Zwar wird der Raum vor dem Kleiderschrank schön aus- geleuchtet, in seinem Inneren bleibt es je- doch stockfinster“, kri- tisiert er. „So, wie die Leuchte montiert ist, blendet sie einen auch noch. Besser wäre ge- wesen, die Leuchtstoffröhre entweder im Schrankinneren zu plazieren oder sie an die Decke des Mittelgangs zu montieren. In beiden Fällen würde sie auch das Innere des Kleiderschranks ausleuchten.“

Schade findet Locher auch, daß Carthago dem mobilen Hausherrn im Waschabteil kei- nen Anschluß für einen Elektro-Rasierer spendiert. Seiner Mei- nung nach hätte sich in dem großen Bad der weitaus von der Dusche plazierte Spiegel- schrank hervorragend für die Unterbringung einer Steckdose geeignet.

Als sein Fazit faßt Locher zusammen: „Insgesamt be- trachtet ließen sich bei der Elektro-Installation noch einige Dinge verbessern.“

Schon der erste Blick durch die Heckgarage in die In- nereien des doppelten Mondial-Bodens zeigen dem Gas- und Wasserexperten Heinz Dieter Ruthardt, daß Carthago

Elektrik: Horst Locher, 59



Auszüge für Flaschen und Ge- schirr unterhalb der Spüle.

Ebenfalls positiv bewertet die RM-Testerin den robusten, frei stehenden, am Boden arre- tierten und nach unten ab- schwenkbaren Dinettentisch an der Sitzgruppe. Er ermöglicht in Kombination mit der leichtgängigen Bettverbreiterung der beiden Sitzkästen die einfache Konstruktion eines 200 x 140 Zenti- meter großen Doppel- betts.

Apropos Bett: Vom großen Alkoven ist die Profi-Hausfrau schlicht- weg begeistert. „Bei ei- ner Höhe von 75 Zenti- metern können hier sicher auch Menschen schlafen, die in übli- chen Alkovenbetten Platzangst bekom- men“, erklärt sie. Zu- frieden zeigt sich Frau Schumacher auch über die Ausmaße und die Ausstattung des Bades.

Genauso gut wie der Hygieneraum gefällt unserer Testerin auch der mannshohe, sehr geräumige Kleider- schrank hinter der Mit- teldinette, an die sich

quer im Heck eine L-förmige, zweite Dinette anschließt. Bei Bedarf wird sie zur 224 x 65/130 Zentimeter großen Liegefläche für zwei Kinder oder zum Mutter-Kind-Abteil, das sich durch eine Schiebetür vom restlichen Wohnraum trennen läßt.

Das Fehlen von Zwischenböden in den Dachstau- kästen, mit denen die Spots samt Anschlüssen vor Beschädigungen durch Ladegut ge- schützt werden sollen, be-



Pfiffig: Die Küche überzeugt durch ihre komplette Ausstattung und viele praktische Details.



Praktisch: Aus der Kinderspielecke (rechts) wird abends auch ein kleines Schlafzimmer für Mutter oder die Kinder (links).



Gediegen:
Das Bad bietet viel Platz und schicke Armaturen aus Metall.



bei der technischen Ausstat- tung seines Schützlings nicht an hochwertigen Materialien ge- spart hat. „Die Wasserschlü- che, auch die Kaltwasserschlü- che, so Ruthardt, „sind aus ei- nem stabilen und robusten Ge- webe, ebenso die roten Heiß- wasserschlüche. Alles ist kor- rekt mit Schlauchschellen ver- legt.“

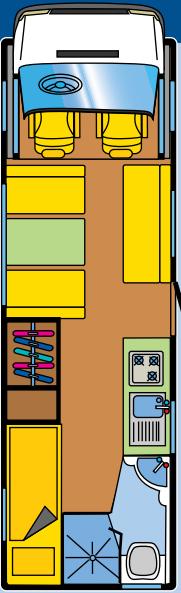
Vorbildlich findet er auch die winterfeste Installation des Frisch- und Abwassertanks in- klusive ihrer Ablaßhähne im doppelten Boden.

Als „exquisit“ bewertet un- ser Installationsprofi die email- lierte Kücheneinrichtung und die Metallarmaturen in Küche und Bad. Leicht enttäuscht

zeigt er sich hingegen von der Anbringung der Gasabsperr- hähne im Kleiderschrank. Kom- mentar: „Gasabsperrhähne gehören idealerweise an die Küche. Viele Reisemobilisten stopfen in der Praxis ihre Schränke nämlich so voll, daß sie nicht mehr an ihre Gasab- sperrhähne kommen, falls sie sich dort befinden. Das Resultat ist dann meistens, daß sie die Hähne aus Bequemlichkeit im- mer offen lassen“, weiß er ►

Die Konkurrenten

Concorde 720 ST*



Der Concorde 720 ST ist ein im hohen Maße familienfreundliches Alkovenmobil, das seiner maximal sechsköpfigen Crew eine komfortable Sitzgruppe im Bug und zwei Stockbetten im Heck bietet. Mit von der Partie sind ein doppelter Boden und ein großes Heckbad mit separater Naßzelle.

Basisfahrzeug: Mercedes-Benz Sprinter 412 D, 2,9-l-Fünfzylinder-Turbodiesel, 90 kW (122 PS), Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 4.600 kg, Leergewicht: 3.500 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.000/750 kg, Außenmaße (L x B x H): 730 x 230 x 315 cm, Radstand: 402,5 cm.

Aufbau: Wand und Dach: mit 40 mm Isolierung aus RTM-Hartschaum, Boden mit 40 mm Isolierung.

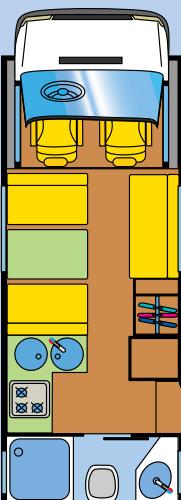
Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/4, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Alkoven: 210 x 150 cm, Mittelsitzgruppe: 195 x 140 cm, Längs sitzbank: 140 x 62 cm, Stockbetten: 2 x 195 x 70 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 200 l, Abwasser: 200 l, Boiler: 12,5 l, Gas: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6000, Herd: 3-flammig, Kühl schrank: 110 l, Zusatzbatterie: 2 x 100 Ah.

Grundpreis: 135.000 Mark.

Carls-Aue Alpha 650*



Der Carls-Aue Alpha 650 ist ein familienfreundlicher Fünfschläfer mit doppeltem Boden, massiver Echtholz-Innenausstattung, komfortablem Längssofa mit einsetzbarem Zwischenstück für die Mitteldinne, geräumiger L-Küche sowie großem Heckbad mit separater Naßzelle.

Basisfahrzeug: Mercedes-Benz Sprinter 412 D, 2,9-l-Fünfzylinder-Turbodiesel, 90 kW (122 PS), Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 4.600 kg, Leergewicht: 3.440 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.000/750 kg, Außenmaße (L x B x H): 660 x 233 x 315 cm, Radstand: 355 cm.

Aufbau: Wand und Dach: Mit 30 mm Isolierung aus PU-Schaum, Boden: 15 mm Sperrholz-Boden.

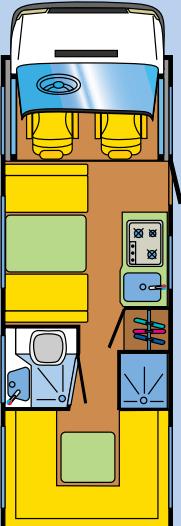
Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/4, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 472 x 220 x 208 cm, Bettenmaße: Alkoven: 220 x 150 cm, Mitteldinne: 200 x 100 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 120 l, Abwasser: 120 l, Boiler: 2,5 l, Gas: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung/Boiler: Truma C 6000, Herd: 3-flammig, Kühl schrank: 103 l, Zusatzbatterie: 2 x 80 Ah.

Grundpreis: 140.800 Mark.

Frankia A 6800*



Der Frankia A 6800 ist ein familienfreundliches Alkovenmobil mit doppeltem Boden, das sich für den Einsatz mit bis zu sechs Personen eignet. Im Heck steht der Bordcrew eine Rundsitzgruppe und ein Bad mit gegenüber plazierter, separater Duschkabine zur Verfügung. Der vordere Wagentrakt beherbergt eine kompakte Längsküche und eine klassische Mitteldinne.

Basisfahrzeug: Mercedes-Benz Sprinter 312 D, 2,9-l-Fünfzylinder-Turbodiesel, 90 kW (122 PS), Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.800 kg, Leergewicht: 3.260 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.000/750 kg, Außenmaße (L x B x H): 692 x 225 x 298 cm, Radstand: 402,5 cm.

Aufbau: Wand und Dach: Mit Isolierung aus 30 mm Styropor, Boden: 30 mm Isolierung mit Phenolharz-Unterplatte.

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/4, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 505 x 220 x 195 cm, Bettenmaße: Alkoven: 206 x 145 cm, Mitteldinne: 192 x 133 cm, Heckdinette: 207 x 152 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 130 l, Abwasser: 130 l, Boiler: 12,5 l, Gas: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung/Boiler: Truma C 3400, Herd: 3-flammig, Kühl schrank: 103 l, Zusatzbatterie: 1 x 80 Ah.

Grundpreis: 100.000 Mark.



Carthago Mondial 41/1

PROFITEST

Basisfahrzeug:

Mercedes-Benz Sprinter 312 D

Motor:

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

Fahrwerk:

vorne: Einzelradlaufhängung mit Querblatt-Parabelfeder, hinten: Starrachse mit Parabelfeder. Bremsen vorne: Scheiben, hinten: Scheiben. Reifengröße: 225/70 R 15.

Füllmengen:

Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 150 l, Abwasser: 150 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Maße und Gewichte:

Zulässiges Gesamtgewicht: 3.800 kg, Leergewicht laut Hersteller: 3.050 kg, Außenmaße (L x B x H): 648 x 234 x 315 cm, Radstand: 355 cm. Anhängelast: gebremst: 1.650 kg, unbgebremst: 750 kg.

Wohnkabine:

Bauart: Dach und Seitenwände in Sandwichbauweise mit 38 mm Isolierung aus RTM-Material, Boden: aus 0,9 mm Aluminium, 12 mm Holz-Unterboden mit 38 mm Isolierung aus RTM und 22 mm Sperrholz-Innenboden mit PVC-Belag. Innenmaße (L x B x H): 410 x 224 x 198 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 6/2, davon mit Dreipunktgurt: 4. Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 200 x 140 cm, Alkoven: 220 x 145 cm, lichte Höhe im Alkovenbett: 75 cm, Heckdinette: 224 x 65/130, Naßzelle (B x H x T): 150 x 198 x 70/45 cm, Kleiderschrank (B x H x T): 75 x 135 x 50 cm, Küchenblock (B x H x T): 118 x 85 x 53 cm.

Serienausstattung:

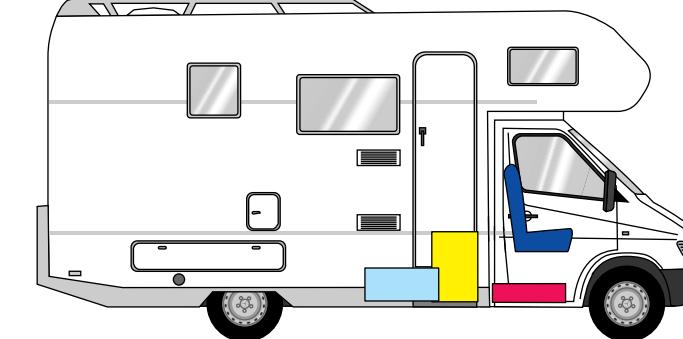
Heizung: Truma C 6000, Herd: 4-flammig, Kühl schrank: 103 l (Gas/12/220V), Zusatzbatterien: 1 x 100 Ah.

Sonderausstattung:

* Fensterheber elektrisch 586 Mark, Fahrer-Airbag 765 Mark, elektrisch verstellbare und beheizbare Rückspiegel 374 Mark. * Sonderausstattung im Testfahrzeug

Grundpreis:

109.500 Mark
Preis des Testfahrzeugs: 111.225 Mark.



Meßergebnisse:

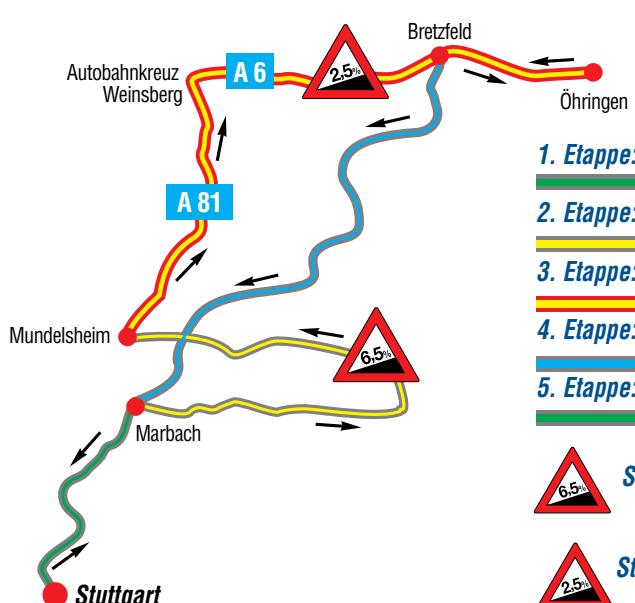
Fahrleistungen:	
Beschleunigung:	0-50 km/h 8,4 s
0-80 km/h 17,2 s	
Elastizität:	50-80 km/h 12,7 s
Höchstgeschwindigkeit (laut Kfz-Schein):	146 km/h
Tachoabweichung:	eff. 50 km/h eff. 50 km/h
Tacho 50 km/h	
Tacho 80 km/h	

Wendekreis:	
links	12,8 m
rechts	12,8 m

Innengeräusche:	
(Fahrerhaus) im Stand bei 80 km/h (im größten Gang)	53 dB(A)
(Fahrerhaus) im Stand bei 80 km/h (im größten Gang)	65 dB(A)

Testverbrauch:	
feste Kosten:	188,03 Pf/km
(Kfz-Steuer, Versicherung, Abschreibung)	
Variable Kosten:	36,25 Pf/km
(Kraftstoff, Reifen, Reparatur, Wartung)	
Gesamtkosten:	224,29 Pf/km

RM-Testkurs



1. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr:

Fahrzeit: 31:30 min/Ø 57,1 km/h

2. Etappe: 29 km Landstraße:

Fahrzeit: 29:40 min/Ø 58,7 km/h

3. Etappe: 42 km Autobahn:

Fahrzeit: 30:50 min/Ø 81,7 km/h

4. Etappe: 49 km Landstraße:

Fahrzeit: 54:00 min/Ø 54,4 km/h

5. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr:

Fahrzeit: 33:00 min/Ø 54,5 km/h

Steigungs-Strecke: 2,4 km Landstraße:

Fahrzeit: 2:27 min/Ø 58,8 km/h

Steigungs-Strecke: 5 km Autobahn:

Fahrzeit: 3:43 min/Ø 80,6 km/h

*Alle Angaben laut Hersteller



Innenausbau: Alfred Kiess, 54

Hier wurde professionell gearbeitet.

aus Erfahrung, „und das ist nicht Sinn der Konstruktion“.

Konstruktive Kritik übt Ruthardt auch am Gasflaschenkasten. Der ist so knapp bemessen, daß die Schutzkappe nicht mehr auf die Reserveflasche paßt. Außerdem findet der Benutzer nur für zwei Finger Platz, um die Ventile der Gasflaschen zu öffnen. Sind die Ventile fest verschlossen, muß man die bereits an die Gasleitung angeschlossene Flasche mühevoll nach vorne herausziehen, um das Ventil öffnen zu können.

Positiv angetan zeigt sich Alfred Kiess, langjähriger RM-Profitester in Sachen Möbelbau, von der Qualität des Mondial-Innenausbaus. „Die abgerundeten Kanten der Möbelprofile sowie die optimal gelungene und hochelegant wirkende Farbabstimmung zwischen den hellbraunen, mit massiven Echtholzkanten versehenen Möbeln im Eiche-Natur-Dekor und den beigen Polster- und Vorhangstoffen beeindrucken mich sehr“, lobt er fast euphorisch.

Auch die gute Qualität der robusten Beschläge und der Metallschließer, die Carthago den Hängeschränken seines Mondial mit auf den Weg gibt,

überzeugen den RM-Tester. Anlaß zur Kritik findet Kiess jedoch im Bad des Ravensburger Mobils. Die Dusche wurde dort teilweise „ziemlich grobschlächtig“ verfügt.

Generell attestiert Kiess den Carthago-Schreinern jedoch großes handwerkliches Know-how, ein hohes Maß an geleisteter manueller Nachbearbeitung und ein geschicktes Händchen bei der Auswahl von Farben und Materialien. Fazit des RM-Schreiners: „Hier wurde professionell gearbeitet.“

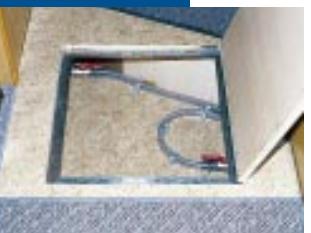
Mit den 122 Turbodieselpferdestärken unseres Mercedes-Sprinter-Testfahrzeugs wird aus dem eleganten Carthago Mondial 41/1 auch ein antrittsschnelles und durchzugsstarkes Reisemobil. Der 2,9-Liter-Direkteinspritzer-Motor verhilft dem Eroberer aus Oberschwaben bereits im mittleren Drehzahlbereich zu vehementem Temperament.

Dabei bleibt das 6,48 Meter lange Alkovenmobil dank seiner leichtgängigen Servolenkung jederzeit leicht manövrierbar. Außerdem sorgen verstärkte Stoßdämpfer und Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse auch in schnell gefahrenen Kurven für neutrales Fahrverhalten und Richtungsstabilität. Zusätzlich dazu verhindert die serienmäßige Traktionshilfe ein Durchdrehen der angetriebenen Hinterräder.

Für den nötigen Fahrkomfort im Cockpit sorgen bequeme Frontsitze mit hohen Kopfstützen und Armlehnen sowie aufpreispflichtige, elektrische Fensterheber (586 Mark). Ebenfalls aufpreispflichtig sind der Fahrer-Airbag (765 Mark) und die elektrisch verstellbaren und



PROFITEST
Carthago
Mondial 41/1



Vorbildlich:
die Geschirr-
auszüge, die
Serviceklappe
im Boden und
die Heckgarage.



Unbefriedigend:
der kleine Gas-
flaschenkasten
und die fehlenden
Zwischen-
böden im Stau-
kasten.

beheizbaren Rückspiegel (374 Mark). Serienmäßig sind hingegen die breiten Spiegelhalter, die dafür sorgen, daß der Mondial-Pilot trotz weit ausladender Wohnkabine den nachfolgenden Verkehr gut im Auge behalten kann. Entscheidend verbessern könnte Carthago die Verkehrssicherheit des Mondial in diesem Punkt jedoch durch die Montage zusätzlicher Weitwinkel-Spiegel. Denn durch die erhöht installierten Möbel hat der Fahrer so gut wie keine Sicht nach schräg rechts hinten. Ein Umstand, der sich besonders beim Fahrbahnwechsel auf die rechte Seite bemerkbar macht.

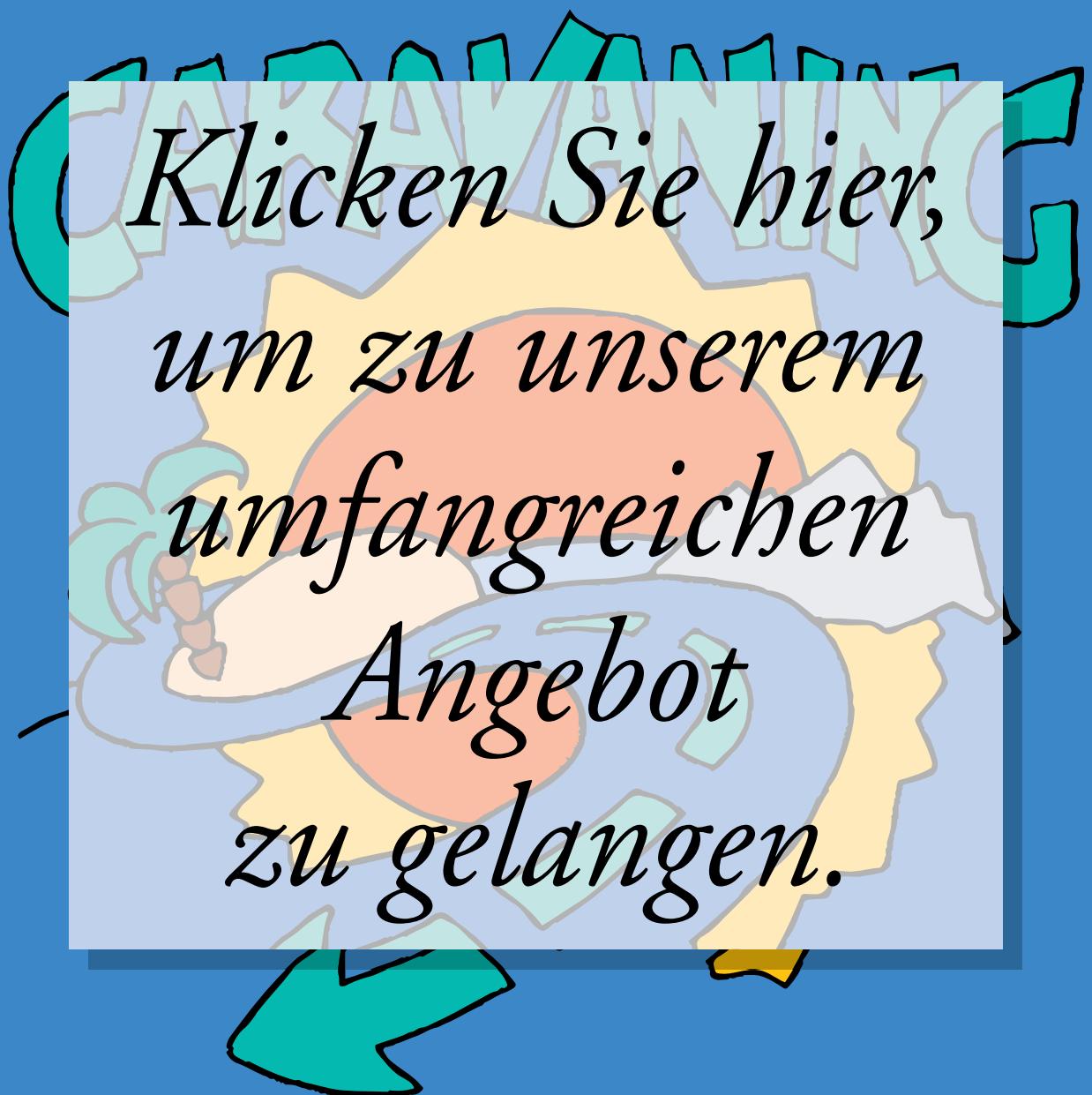
Äußerst zufriedenstellend ist die Ladekapazität des mobilen Eroberers aus Oberschwaben. Carthago liefert seinen Mondial mit serienmäßiger Auflastung auf 3,8 Tonnen aus. Bei Belegung mit vier Personen, vollem Kraftstoff- und Frischwassertank sowie gefüllten Gasflaschen, verbleibt der Mondial-Crew eine Zuladung von immerhin 489 Kilogramm, bei zwei Personen sind es sogar 569 Kilogramm. Erfreulich bleibt dabei, daß sich der Verbrauch des Mondial trotz sehr guter Fahrleistungen auf 12,2 Liter Diesel-Kraftstoff pro hundert Kilometer Teststrecke beschränkt. ►



Fahrzeugtechnik: Juan J. Gamero Ortiz, 34

Gute Fahrleistungen und sicheres Fahrverhalten.

Wir machen Sie mobil!



ABC Bank

Gestaltung



Hochwertige und glattwandige GfK-Kabine, jugendlich wirkendes Außen- dekor, gelungenes Innendesign mit ge- glückter Farb- und Formenabstimmung.

Innenausbau



Maschinell gefertigter Möbelbau mit gekonnter manueller Nachbearbeitung, geschmackvolle Auswahl von Holz- mustern, abgerundete Möbelkanten, unsauber verfugte Naßzelle.

Wohnqualität



Durchdachter Grundriß, doppelter Boden mit großer Heckgarage und viel Stauraumvolumen, große Küche, großes Bad mit separater Duschkabine, großes Alkovenbett, praktische Detaillösungen.

Geräte/Installation



Ordnliche Wasser- und Elektroinstal- lation, servicefreundliche, winterfeste Installation der Wasseranlage, zu klein geratener Gasflaschenkasten, fehlender 230-Volt-Anschluß im Bad.

Fahrzeugtechnik



Kräftiger und durchzugsstarker Motor, gutes Handling, gutmütiges Fahrverhal- ten, straffe Federung, eingeschränkte Rundumsicht.

Preis/Leistung



Solide Basis, sehr stabiler und robuster Aufbau, gelungener Innenausbau, auf- wendige Ausstattung, 10 Jahre Dicht- heitsgarantie, 3 Jahre Garantie auf Innenausstattung.



In der Zeitschrift
REISEMOBIL INTERNATIONAL
erhielt der

**Carthago
Mondial 41/1**

für Gestaltung



Innenausbau



Wohnqualität



Fahrzeugtechnik



Preis/Leistung



April 1996

**REISE
MOBIL**

CLS
MOBIL

Meine Meinung

Der 6,48 Meter lange Carthago Mondial 41/1 eignet sich aufgrund der Raumauflistung mit zwei Dinetten, den insgesamt fünfeinhalb Schlafplätzen, der großen Küche, dem geräumigen Bad mit separater Duschkabine und dem voluminösen Alkovenbett für die mobile Familie mit mehreren Kindern. Er überzeugt durch seine elegante Inneneinrich- tung, die handwerklich saubere Verarbeitung sowie den doppelten Boden mit viel Stauraum und beheizten Tanks.



Juan Gamero überzeugt durch seine elegante Inneneinrich- tung, die handwerklich saubere Verarbeitung sowie den doppelten Boden mit viel Stauraum und beheizten Tanks.



Carthago: Karl-Heinz Schuler, 41

Für sinnvolle neue Anregungen sind wir immer dankbar.

Zur obligatorischen Nachber- sprachung der aufgedeckten Test-Mängel nimmt Karl-Heinz Schuler, 41, Geschäftsführender Gesellschafter von Carthago, Stellung.

Ändern will Schuler bei- spielsweise das farbliche Kalei- doskop, das sich derzeit im Bad zeigt. Und wer ei- nen Stoßschutz für die Heckleuchten und die Heck-Klap- pe haben will, der bekommt gegen 400 Mark Aufpreis einen Rohrbügel aus Edelstahl an seinen Mondial montiert.

Der von RM-Testerin Schu- macher bemängelte primitive Aufstellmechanismus der Heck- Klappe habe sich, so Schuler, in der Praxis bestens bewährt und sei erheblich langlebiger als die geforderten Teleskopfederbeine. Gegen einen Haltegriff im Eingangsbereich hat er nichts. „Wer den will, bekommt ihn natürlich“, so Schuler, „das ist keine Frage. Für sinnvolle neue Anregungen sind wir immer dankbar.“

Abhilfe sichert der Cartha- go-Chef auch beim fehlenden 230-Volt-Anschluß im Bad und der unglücklich plazierten Leuchtstoffröhre über dem Klei- derschrank zu. Gegen den Vor- wurf des RM-Elektrik-Speziali- sten, die Spots in den Hänge- schränken wären ohne Zwi- schenböden schutzlos instal- liert, wehrt sich der geistige Va- ter des Mondial jedoch: „Alle Spots besitzen kleine Kun- ststoff-Aufsätze, die dafür Sorge tragen, daß die Glühbirnen nicht beschädigt werden kön- nen. Wir werden jedoch voraus- sichtlich Zwischenböden ein-



PROFITEST
**Carthago
Mondial 41/1**

bauen, um das Ladegut auf ei- ner Ebene zu halten.“

Selbstbewußt verteidigt Schuler auch die Installation der Gasabsperrhähne im Kleider- schrank. Im Mondial habe die Bordcrew so viel Stauraum, daß der Zugriff auf Hähne im Schrank kein Problem darstellen dürfe. Doch „müsste man sich wohl etwas überlegen“.

Das gilt im übri- gen auch für die schlampig verfugte Naßzelle des Mondial. Schuler: „Das geht wirklich nicht. Darauf werden wir in Zukunft verstärkt achten. Unsere Kunden haben ein Recht auf ein sauber verarbeite- tes Fahrzeug.“

Zusammenfassend erklärt sich, warum sich der Carthago Mondial 41/1 im Verlauf des Profitests immer mehr als mobiler Eroberer der gehobenen Al- kovenklasse heraustraktallisierte. Er ist solide gefertigt, besitzt ei- nen doppelten Boden mit Fahr- radgarage, viel Stauraum mit winterfester Wasserinstallation, eine gelungene, famili- freundliche Raumauflistung und eine komplette und hoch- wertige Ausstattung, die nicht mit praktischen Detaillösungen geizt. So gesehen wird der Carthago aus Oberschwaben seinen mobilen Eroberungszug wohl erfolgreicher beenden als der carthagische Feldherr Han- nibal, dem es am Ende nicht mehr beschieden war, das rö- mische Imperium zu bezwin- gen.

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.



Das Insekten- schutz-Türrollo



Die Serviceklappe

Die aktuelle Seitz-Produktfamilie Auf einen Blick

Wer baut Seitz-Produkte serienmäßig ein?

Belgien: Chateau. Demark: Vendelbo Vans Danmark.

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

England: Abbey, ABI, Auto-Trail, Autovan, Auto-Sleeper, Bailey, Bessacarr, Compass, Coachman, Cockb. Holdsworth, Eddis, 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 Italiani, Turri Boari. Island: Egill.

Japan: Carac Industry, Rotas. Niederlande: Avento, Biod, KIP. Norwegen: Bj Iseth. Portugal: Andrade. Spanien: Bopar, Caravan del Noroeste, Moncayo, Ocalsa, Roller Iberica. Schweden: Cabby, Fj Ilvagnen, Kabe, Nordic, Polar, SMC, SMV, S vsj. USA: Fleetwood Travel.



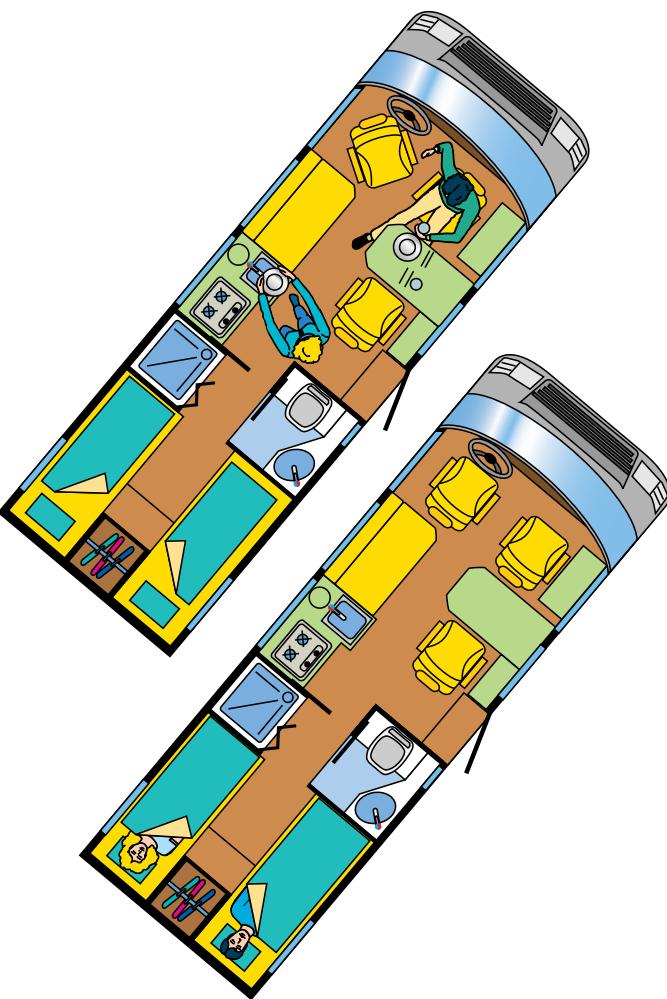
Roadrunner

Im Test muß der rund 230.000 Mark teure RMB 690 HE/B zeigen, was in ihm steckt.

Voller Spannung warten wir auf das Flaggschiff der leichten RMB-Baureihe, den 7,15 Meter langen und etwa 230.000 Mark teuren Typ HE/B. Der Grund: Er rollt auf einem Mercedes-Sprinter-412-D-Chassis, das die Wolfegger Edelmobilbauer mit mehr Motorleistung und einem höheren zulässigen Gesamtgewicht versehen haben.

Die Räder sind übrigens das einzige sichtbare Zeichen, das den HE/B auf Sprinter von seinem Vorgänger auf Mercedes-T1-Chassis unterscheidet. Der Wohnaufbau ist in Form und Größe gleichgeblieben.

Kräftig geändert zeigt sich indes der Innenraum, den wir während des Beladens für den Test genau unter die Lupe nehmen. Als erstes fallen uns dabei die Möbel auf, die in weiß ge-



Fotos: Böttger



**Aufgesteckt:
Der Eßtisch
läßt sich durch
eine Zusatz-
platte verlän-
gern.**

kalktem, mattpoliertem Eschedekor glänzen. Sehr schön auf sie abgestimmt ist der in türkis-rot-grünem Blumenmuster gehaltene Polsterstoff und die anthrazitfarbenen Arbeitsplatten, aus denen ein glänzender, marmorierter Rot-bleu-Schimmer leuchtet.

Fast ebenso auffällig wie die weißen Möbel sind die kunstvollen Vorhangskreationen, mit denen RMB die eher nüchternen PU-Rahmenfenster – auch an der Küche – einrahmt. Sie sind sehr aufwendig aus feinem Tüll genäht und werden von lachsfarbenen Bändern gesäumt und einer gleichfarbigen Rosette gerafft.

Als drittes Stylingelement dominieren goldfarbene Accessoires die Innenraum-Gestaltung. Das sind einerseits die Push-lock-Schlösser an Türen und Dachstauklappen. Andererseits aber auch die unterschiedlichen Leuchten, die Gardinenstangen sowie diverse Haken und Halter.

Der Grundriß des HE/B setzt sich aus bewährten RMB-Bausteinen zusammen. Die drehbaren Fahrersitze, über denen statt der umlaufenden Dachschränke des Testwagens auch ein Hubbett möglich ist, sind Teil der Sitzgruppe in Barversion. Auf der linken Seite wird sie durch

eine 95 Zentimeter breite Couch gebildet. Rechts steht ein dritter Fahrersitz, vor dem der Eßtisch an einem Sideboard hängt.

Der Tisch läßt sich mit einer Zusatzplatte, die während des Nichtgebrauchs im Kleiderschrank reist, um 38 Zentimeter verlängern. So erweitert, reicht er bis an die Couch und bietet maximal fünf Personen genügend Platz zum Essen. Übrigens finden die Gläser und der Getränkevorrat in speziellen Acrylglas-Einsätzen im innenbeleuchteten Sideboard repräsentative Aufnahme.

Hinter der Sitzgruppe ist auf der linken Seite der ►

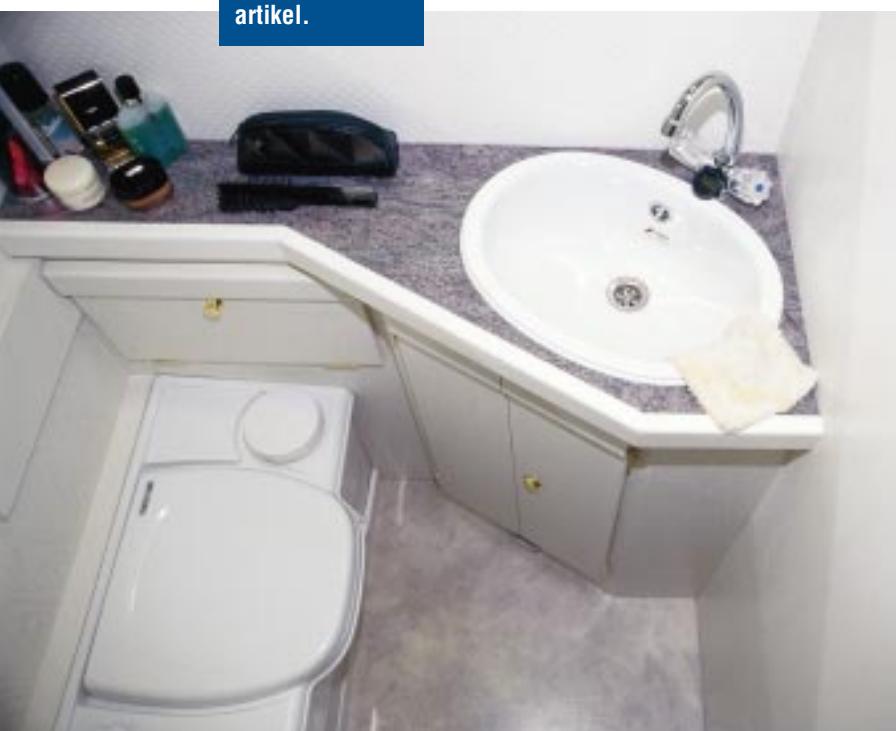




Ausgeleuchtet:
Ein Hebekipp-
dach und viele
edle Leuchten
bringen Hellig-
keit in den
Wohnraum.



Aufgeräumt:
Das Bad mit der
ausgelagerten
Dusche bietet
reichlich Platz
für Hygiene-
artikel.



Küchenbereich plaziert. Ihm folgen, durch eine Holzschiebetür vom Wohnraum getrennt, links die separate Duschkabine und rechts der Waschraum. Das Heck belegen zwei Einzelbetten an den Außenwänden, zwischen denen der geräumige Kleiderschrank an der Rückwand steht.

Größtes Staumöbel ist der 64 Zentimeter breite, beleuchtete Kleiderschrank zwischen den beiden Heckbetten, in dem auch dicke Winterkleidung ausreichend Platz findet. Pullover, Wäsche und Sportkleidung stapeln wir in die Stauschränke über den Betten, die damit aber kaum zu füllen sind.

Ähnlich sieht es mit den Dachstaufächern im Fahrerhaus und über der Sitzgruppe aus. Auch sie sind so großzügig dimensioniert, daß sie mit Urlaubslektüre, Landkarten, Reiseführern und den üblichen persönlichen Dingen kaum vollzupacken sind.

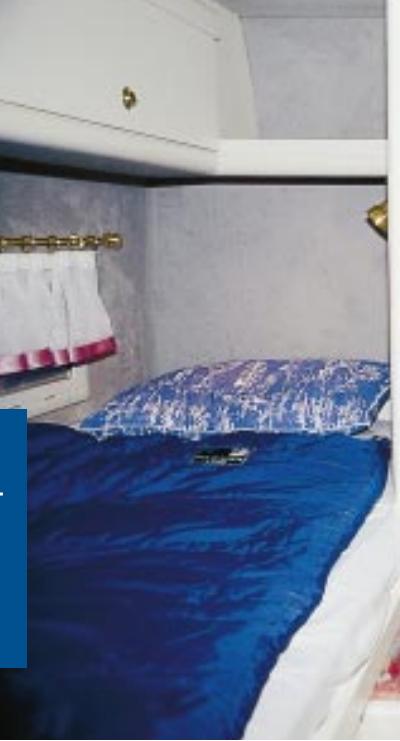
Anders gestaltet es sich jedoch an der Küche. Nachdem Töpfe, Pfannen, Geschirr, Bestecke und Lebensmittel im Küchenblock und den darüber plazierten Dachschränken verstaut sind, bleibt kaum noch ein Plätzchen frei. Im Gegenteil: Wir benutzen sogar den in der linken Ecke über der Küche hängenden, zum Innenraum hin angeschrägten TV-Schrank, um die Kaffeemaschine und andere größere Küchengeräte unterzubringen. Im Testwagen gibt es nämlich außer diesem Stauraum nur Dachschränke mit festen Zwischenböden. Und in deren niedrige Einzelfächer passen solch hohe Geräte nicht hinein.

Ausreichend Platz ist dagegen im Hygienebereich, der sich – durch eine Holzschiebetür vom Wohnraum getrennt – auf beiden Seiten des Durchgangs bis zu den Heckbetten erstreckt. Als äußerst vorteilhaft erweist sich, daß die Dusche nicht nur getrennt von der Toilette, sondern über den Gang auf die andere Seite aus-

gelagert ist. So kann sich der eine Reisende zur morgendlichen Hygiene unter die Dusche stellen, während sich der oder die andere im Waschraum fertigmachen und die Toilette benutzen kann.

Es ist aber nicht nur die Zeitersparnis bei der morgendlichen Hygiene, die imponiert. Es ist auch die Ausstattung der beiden Räume. So lädt beispielsweise die Duschkabine mit zweiflügeliger Kunstglastür, Haushalts-Einhebelarmatur und massivem, an einer Stange höhenverschiebbaren, Duschkopf zu einem bequemen Brausebad ohne räumliche Enge ein.

Nicht so sachlich nüchtern wie die Duschkabine gibt sich der Waschraum, der zwar ohne Fenster auskommen muß, dafür aber von einem



Aufgehängt:
Viel Platz für
die Wintergar-
derobe bietet
der Kleider-
schrank zwi-
schen den
Einzelbetten.



großen Dachlüfter ausgeleuchtet wird. Er ist mit Emaille-Eckwaschbecken im geräumigen Unterschrank, 80 x 75 Zentimeter großem Spiegelschränchen, zusätzlichem Wandspiegel und Cassetten-Toilette äußerst zweckmäßig ausgestattet. Vor allen Dingen: Er bietet sehr

viel Platz für die alltäglich benötigten Hygieneartikel.

Keine großen Gedanken müssen wir während des Einpackens auf die Zuladung und die zulässigen Achslasten verzögern. Mit vollen Tanks und Gasflaschen sowie uns beiden an Bord ermöglicht der

HE/B eine Zuladung von über 500 Kilogramm. Im Winter, wenn meist nur die Skiausrüstung mitgenommen wird, reicht diese Tragkraftreserve bei weitem aus. Anders kann es für Sommer-Urlauber aussehen, die Motorroller, Fahrräder, Schlauchboote samt Außen- ►

TEST RMB 690 HE/B

Basisfahrzeug:

Mercedes Sprinter 412 D.



Motor:

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



Fahrwerk:

vorne: Einzeldraufhängung mit Querblattfeder, hinten: Starrachse mit Parabelfedern. Bremsen vorne: Scheiben, hinten: Scheiben. Reifengröße: 195/70R15C.



Füllmengen:

Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 200 l, Abwasser: 135 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.



Maße und Gewichte:

Zulässiges Gesamtgewicht: 4.600 kg, Leergewicht laut Hersteller: 3.900 kg, Außenmaße (L x B x H): 715 x 228 x 303 cm, Radstand: 370 cm, Anhängelast gebremst: 2.000 kg, ungebremst: 750 kg.



Wohnkabine:

Bauart: Dach und Seitenwände: GfK/Alu-Sandwichaufbau mit 35 mm Isolierung aus PU-Hartschaum, Boden: GfK-Sandwichaufbau mit 35 mm Isolierung aus PU-Hartschaum und 8 mm Sperrholzplatte. Innenmaße (L x B x H): 600 x 225 x 194/183 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 3/1, davon mit Dreipunktgurt: 3. Bettenmaße: Heckbetten: 199/190 x 80 cm, Naßzelle (B x H x T): 100 x 195 x 82 cm, Kleiderschrank (B x H x T): 64 x 112 x 63 cm, Küchenblock (B x H x T): 97 x 95 x 66/77 cm.



Serienausstattung:

Heizung: Truma C 6000, Herd: 2-flammig, Küchenschrank: 100 l (Gas/12/220V), Zusatzbatterien: 2 x 100 Ah.



Sonderausstattung:

Fahrerhaus-Klimaanlage: 2.040 Mark*, Fahrerhaus-Doppelverglasung: 2.590 Mark*, Möbel in Esche weiß: 6.280 Mark*. * Sonderausstattung im Testfahrzeug

* Sonderausstattung im Testfahrzeug



Grundpreis:

231.000 Mark
Preis des Testfahrzeugs: 246.250 Mark.



RM-Ladetips

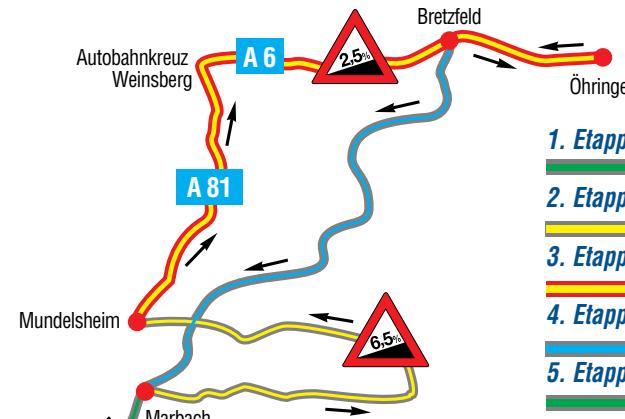
	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässige Gewichte	4.600 kg	1.750 kg	3.200 kg
Leergewicht (gewogen)	3.610 kg	1.475 kg	2.135 kg
+ Fahrer (Normgewicht)	75 kg	56 kg	19 kg
+ Treibstoff (76 l)	57 kg	36 kg	21 kg
+ Frischwasser (200 l)	200 kg	-53 kg	253 kg
+ Gas (2 x 11 kg)	44 kg	35 kg	9 kg
+ Beifahrer (Normgewicht)	75 kg	56 kg	19 kg
+ 2 Kinder (à 40 kg)	80 kg	62 kg	18 kg
2 Personen ohne Gepäck	4.061 kg	1.605 kg	2.456 kg
Zuladung bei 2 Personen	539 kg	145 kg	744 kg
4 Personen ohne Gepäck	4.141 kg	1.667 kg	2.474 kg
Zuladung bei 4 Personen	459 kg	83 kg	726 kg

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

RMB baut den 690 HE/B auf den Mercedes Sprinter 412 D, der ein zulässiges Gesamtgewicht von 4.600 Kilogramm bietet.

Bei vollem Kraftstoff- und 200-Liter-Frischwassertank sowie mit zwei gefüllten Gasflaschen an Bord bleibt dem reisenden Paar eine Zuladung von 539 Kilogramm. Gehen zusätzlich zwei Kinder mit auf die Reise, verringert sich die Zuladung auf 459 Kilogramm. Was aber immer noch ein guter Wert ist. Trotzdem bietet RMB eine Auflastung um bis zu 300 Kilogramm an, die vollständig der Zuladung zugute kommt.

Beim Beladen – auch bei bestätigter Auflastung – muß die Besatzung Rücksicht auf die Vorderachse nehmen. Ihre Tragkraft-Reserven sind bei vier Personen bis auf 83 Kilogramm verbraucht.



Meßergebnisse:

	Fahrleistungen:
Beschleunigung:	
0-50 km/h	9,8 s
0-80 km/h	20,8 s
Elastizität:	
50-80 km/h	13,6 s
Höchstgeschwindigkeit (laut Kfz-Schein):	133 km/h
Tachoabweichung:	
Tacho 50 km/h	eff. 50 km/h
Tacho 80 km/h	eff. 80 km/h

Wendekreis:

links	14,3 m
rechts	14,3 m

Innengeräusche:

(Fahrerhaus) im Stand bei 80 km/h	52 dB(A)
(im größten Gang)	63 dB(A)

Testverbrauch:

	14,3 l
--	--------

Kosten:

Die Kosten wurden ermittelt in Zusammenarbeit mit der Dekra	▶
feste Kosten:	391,49 Pf/km
(Kfz-Steuer, Versicherung, Abschreibung)	
Variable Kosten:	42,49 Pf/km
(Kraftstoff, Reifen, Reparatur, Wartung)	
Gesamtkosten:	434,43 Pf/km

RM-Testkurs

1. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr:

Fahrzeit: 32:00 min/Ø 56,3 km/h

2. Etappe: 29 km Landstraße:

Fahrzeit: 30:30 min/Ø 57,1 km/h

3. Etappe: 42 km Autobahn:

Fahrzeit: 31:20 min/Ø 80,4 km/h

4. Etappe: 49 km Landstraße:

Fahrzeit: 56:40 min/Ø 51,9 km/h

5. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr:

Fahrzeit: 33:50 min/Ø 53,1 km/h

Steigungs-Strecke: 2,4 km Landstraße:

Fahrzeit: 2:29 min/Ø 58,1 km/h

Steigungs-Strecke: 5 km Autobahn:

Fahrzeit: 3:41 min/Ø 81,5 km/h

bordmotor oder sonstiges Sportgerät immer griffbereit haben wollen.

Um auch solchen Urlaubern in ihren Sprinter-Reisemobilen genügend Zuladung bereitzustellen, hat sich RMB mit aufwendigen Fahr- und Bremssentests die TÜV-Genehmigung für Auflastungen um bis zu 300 Kilogramm beschafft. Was bedeutet, daß der HE/B unter Ausnutzung der höchstzulässigen Achslasten auf ein höchstmögliches zulässiges Gesamtgewicht von 4.900 Kilogramm kommt.

Fest steht: Die Motorleistung des serienmäßigen Turbo-Dieselmotors reicht mit ihren 90 kW (122 PS) locker aus, um auch dem aufgelasteten RMB zu guten Fahrleistungen zu verhelfen (siehe Testwerte).

Trotzdem bietet RMB zum Preis von 2.530 Mark zusätzlich ein Chiptuning samt Einbau für die Sprinter-Modelle an, durch



das sich die Motorleistung von 90 kW (122 PS) auf den Nennwert von immerhin 110 kW (150 PS) erhöhen läßt.

Wir fuhren den getunten Motor auf einer Schleife durch Frankreich, weil wir dort mit

dem RMB so schnell fahren dürfen wie die Personenwagen – auf Autobahnen also bis zu 130 km/h. Und wirklich: Nutzt man

die volle Leistung des Kraftpaket aus, geht der RMB mit ungeahnter Vehemenz zur Sa- ►

Aufgeklappt: Trotz der kompakten Abmessungen gibt's an der Küche einen Müllsampler.



Frank Böttger

Mein Fazit

Der RMB 690 HE/B ist ein großzügig dimensionierter Integriert mit offenem Grundriß, immens viel Stauraum und edler Ausstattung. Er gefällt mit gemütlicher Barecke, Naßzelle mit getrennter Duschkabine und geräumigem Schlafraum mit zwei großen Einzel-Längsbetten. Dank seines straffen Mercedes-Sprinter-Fahrwerks und der durch Chiptuning auf 110 kW (150 PS) gesteigerten Motorleistung bereitet er zudem sehr viel Fahrspaß. Wegen der erstklassigen Wohnkabine, der hochwertigen Ausstattung und der perfekten Verarbeitung des individuell gestalteten Innenraums geht der hohe Grundpreis von 231.000 Mark in Ordnung.

Aufbau/Karosserie



Sandwichbauweise mit PU-Schaum-Isolierung, Doppelfenster im Fahrerhaus, fünf PU-Rahmenfenster im Wohnbereich, große Heckklappe und Einstiegstür mit Sicherheitsschlössern.

Wohnqualität



Bar-Sitzgruppe, knapper Küchenbereich, Naßzelle mit ausgelagerter Dusche, Heck-Einzelbetten auf Lattenrost, erstklassiger Möbelbau, sehr gute Ausleuchtung durch zum Teil dimmbare Leuchten.

Geräte/Ausstattung



Zweiflammkocher, 100-l-Kühlschrank, Metallarmaturen, großvolumige Wassertanks samt Ablaßschiebern winterfest im doppelten Boden.

Fahrzeugtechnik



Leistungsgesteigerter Turbo-Dieselmotor, durch straffes Fahrwerk sicheres, neutrales Fahrverhalten, erstklassige Sitze, gute Übersichtlichkeit.

Preis/Leistung



Ausgezeichnete Verarbeitung, hochwertige Ausstattung, 1 Jahr Garantie auf Chassis und Aufbau, dem Verarbeitungs-Standard angemessener Preis.

che. Das wird besonders an langen, gewundenen Autobahnsteigungen deutlich, die der Allgäuer unbeirrt mit über 110 km/h hinaufschurrt. Logisch, daß er sich bei solchen Fahrten nicht mehr mit dem auf der Testrunde gemessenen durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von 14,3 Litern begnügt. Immerhin bis auf rund 18 Liter pro hundert Kilometer Fahrstrecke schnellt der Verbrauch dann schon in die Höhe. Freilich muß man die kräftig erhöhte Motorleistung nicht ständig einsetzen. Es genügt, sie speziell an Steigungen, beim Beschleunigen oder beim Einfädeln in den fließenden Verkehr in Anspruch zu nehmen. Dann hilft sie, den 4,6-Tonner zügig zwischen den Personenwagen mitschwimmen zu lassen, ohne daß der Durchschnittsverbrauch allzu deutlich ansteigt. Ob mit getuntem Motor oder ohne: Das Fahren im HE/B



Aufgehoben:
In die riesige Heckgarage
passen alle
Arten von
Sportgerät.

von RMB macht sehr viel Spaß. Fahrer und Beifahrer sitzen auf zweifach höhenverstellbaren, sehr gut ausgeformten, drehbaren Sitzen und genießen während der Fahrt eine ausgezeichnete Sicht.

Vermißt haben wir allerdings Sonnenblenden an der Windschutzscheibe. Man kann zur Abblendung zwar die Jalousie verwenden, wenngleich die in erster Linie zur Isolation der Frontscheibe dienen soll. Deren Handkurbel ist aber an der rechten Seite angebracht. Fährt man also ohne Beifahrer, muß man anhalten, um die Jalousie das erforderliche Stück zur Abblendung herunterkurbeln zu können.

Toll finden wir hingegen, daß RMB den Handbremshobel

Frank Böttger

Mobilität für gehobene Ansprüche.



**Hier
starten
in eine neue Mobilität**

**Exklusiv
bei Ihrem
Volkswagen Partner**

**EURO
MOBIL**



Praxistest
Knaus Traveller
XF 1,5

Genau das richtige für mich, dachte ich mir, als Knaus im letzten Sommer seine neue Off-Road-Familie vorstellte. Damals war ich noch auf der Suche nach einem kernigen Reisepartner für meine dreiwöchige Herbstreise nach Schweden. Gefunden habe ich ihn schließlich im Traveller XF 1,5, einer großen, absetzbaren Knaus-Wohnkabine auf einem allradgetriebenen Nissan King Cab Pick-up.

Mit ihm will ich samt Schlauchboot in Mittelschweden auf kleinsten Waldpisten an stille Seen zum Angeln fahren. Dabei soll er mir abseits menschlicher Siedlungen möglichst viel Unabhängigkeit bieten. Als Basisfahrzeug bringt der Nissan Pick-up mit seinem Hinterradantrieb, dem zuschaltbaren, in zwei Überstufungsstufen agierenden Vorderradantrieb, der großen Bodenfreiheit

und den dicken Reifen beste Voraussetzungen für solche Unternehmungen mit.

Gleiches trifft auch auf die über drei Meter hohe und 2,17 Meter breite Knaus-Wohnkabine zu, die über eine klappbare Leiter durch eine große Hecktür zu betreten ist. Mein erster Eindruck vom Innenraum: Er ist knapp und schlcht, aber durchaus zweckmäßig möbliert, dank der Stehhöhe von 1,96 Metern sehr geräumig und durch die beiden großen Seitenfenster angenehm ausgeleuchtet.

Zu dem positiven Gesamtbild trägt natürlich der Grundriß entscheidend bei. Rechts vom Heckeingang hat Knaus im XF 1,5 den kompakten Küchenblock plaziert. Ihm gegenüber befindet sich die nicht minder kompakte Naßzelle, die mich mit einem schicken Eckwaschbecken und einer Cassetten-Toilette überrascht. Vor der Küche und der Naßzelle stehen die beiden

Beweglich: Der allradgetriebene Nissan bringt den XF auch an entlegene Übernachtungsplätze.



Längsbänke, zwischen ihnen der absenkbare und abklappbare Eßtisch. Den Platz bis zum überaus geräumigen Alkoven nehmen links der Kleiderschrank und rechts ein Mehrzwekmöbel ein, in dem der Kühlschrank sitzt.

Keine Mühe habe ich als Alleinreisender, meine Reiseutensilien in der Knaus-Kabine unterzubringen. Schwere Dinge wie Dosen und Getränke kommen in ein geräumiges Staufach, das auf der Höhe der Sitzbänke wie eine Aufstiegstufe vor dem Alkoven plaziert ist. Sperrige Sachen wie meine Campingstühle verschwinden in einem von innen zu beladenen Unterflurstaufach im Heck. Bleibt noch mein Schlauchboot. Das packe ich schließlich samt Motor und Zubehör hinter die Vordersitze des Nissan in den Fußraum der beiden hinteren Notsitze.

So gerüstet, kann es losgehen. Schwedische Wildnis, wir kommen.

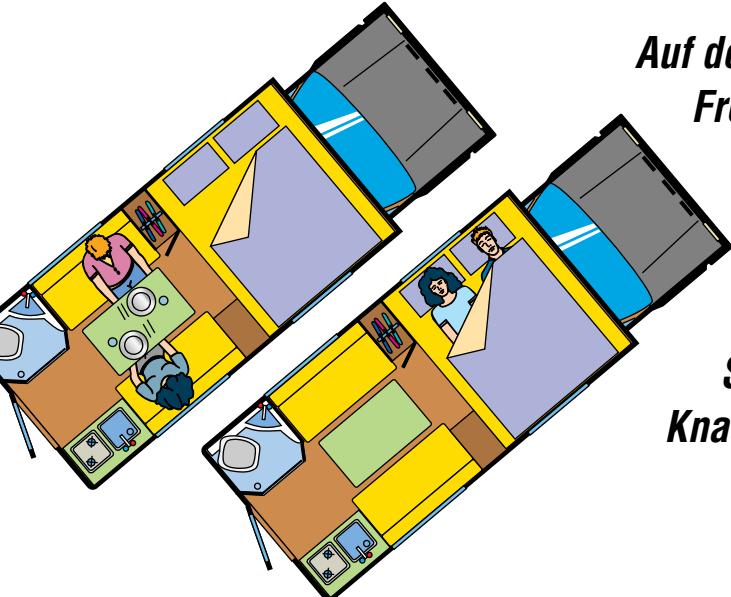
Schon während der Anreise zur Fähre in Travemünde verlangt mein neuer Reisepart- ►



Kompakt: Klein, aber komfortabel präsentiert sich der Küchenblock.



Komplett: Auf engstem Raum bietet die Naßzelle Waschbecken, Toilette und Duschmöglichkeit.



Naturfreund

Auf der Suche nach Natur, Freiheit und Abenteuer reiste RM-Fotograf Wolfgang Falk durch Schweden. Als Blockhütte am See diente ihm ein Knaus Traveller XF 1,5.

ner eine gewaltige Portion Ausdauer und Gelassenheit von mir. Die 59 kW (80 PS) des Nissan-Vierzylinder-Dieselmotors verrichten ihre Arbeit ziemlich zäh und machen mein Urlaubs-mobil zum absoluten Schlüssel-licht des gesamten Autobahn-verkehrs, der sich Richtung nor-den bewegt.

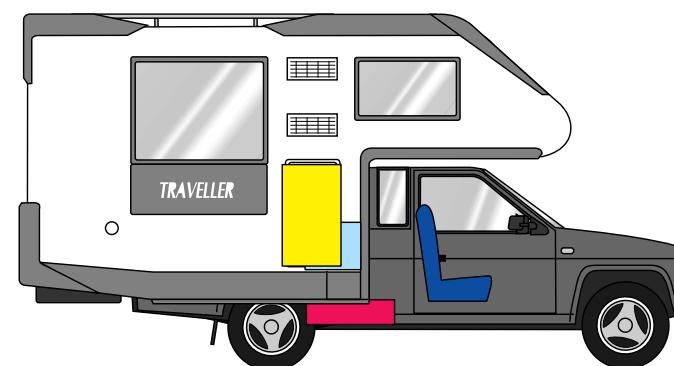
Dabei stört mich weniger die nur mit Mühe erzielbare Höchstgeschwindigkeit von maximal 100 km/h, die den Knaus am zügigen Vorankommen hindert. Schlimmer finde ich das viel zu lang übersetzte Getriebe. Es sorgt dafür, daß meine Reisegeschwindigkeit schon bei geringsten Steigungen oder schwachem Gegenwind auf 80 bis 70 km/h abfällt. Stärkere Steigungen bedeuten 60 bis 50 km/h, die sich der

Schneckenhaus-Nissan im zweiten Gang hochquält. Daß die LKW-Fahrer auf dieser Reise nicht meine Freunde werden können machen sie mir

durch dichtes Auffahren und anschließendes zügiges Überholen schon bald unmißverständlich klar.

Zum Glück ist es nördlich von Deutschland nicht mehr so hektisch. Auf der schwedischen Autobahn Richtung Göteborg geht es wesentlich besser. Zwar fährt der Traveller auch hier nicht schneller. Aber es gibt weniger Steigungen, der Verkehr nimmt immer mehr ab, und die Schweden fahren so entspannt und gelassen, daß ich mit meinem langsam Gefährt überhaupt nicht auffalle und nur selten von einem Personenwagen überholt werde.

Als ausgesprochen angenehm empfinde ich, daß mich der Traveller XF sehr sicher und ausreichend komfortabel durch die Gegend fährt. Die für Pick-ups typischen Nick- und Schaukelbewegungen halten sich in Grenzen. Ich gewöhne mich schnell an sie.



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)

Knaus setzt die Traveller-XF 1,5-Kabine auf den Nissan King Cab mit zulässigem Gesamtgewicht von 2.740 Kilogramm. Sind der 50-Liter-Frischwassertank gefüllt und zwei Gasflaschen à fünf Kilogramm an Bord, haben zwei Reisende gerade noch 48 Kilogramm Zuladung. Das ist für ein solches Fahrzeug inakzeptabel. Auflastung ist also dringend geboten. Die sollte, guten Willen bei Nissan vorausgesetzt, auch möglich sein. Schließlich ließe die Summe beider Achslasten ein maximal mögliches zulässiges Gesamtgewicht von 3.020 Kilogramm zu. Dann dürfte der Traveller XF 1,5 allerdings nur noch 80 km/h fahren.

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Nissan King Cab, 2,5 l-Vierzylinder-Turbodiesel-Motor, 59 kW (80 PS), Fünfgang-Getriebe auf Hinterachse, Vorderachse zuschaltbar.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 2.740 kg, Leergewicht: 1.790 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): entfällt, Außenmaße (L x B x H): 584 x 217 x 302 cm, Radstand: 295 cm.

Aufbau: GfK-Sandwich-Kabine mit 28 mm Isolierung aus PU-Schaum.

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt: 4, Innenmaße (L x B x H): 264 (ohne Alkoven) x 205 x 196 cm, Bettenmaße: Alkoven: 200 x 160 cm, Sitzgruppe: 200 x 110/120 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 50 l, Abwasser: 45 l, Gasvorrat: 2 x 5 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma E 2400, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 60 l (Gas/12/220V), Zusatzbatterien: 1 x 57 Ah.

Grundpreis: 38.500 Mark, Preis des Testwagens: 39.200 Mark.

Testverbrauch: 14,5 l/100 km.

*Alle Angaben laut Hersteller

Nicht gewöhnen kann ich mich an die aufgeschnallten Außenspiegel-Verlängerungen des Pick-up. Sie vibrieren stark und verstellen sich laufend. Zum Glück kann ich via Innen-spiegel den Verkehr hinter mir auch durch das Fenster in der Frontwand der Wohnkabine und das hochkant eingebaute Fenster in der Hecktür beobachten, wenn ich vorher den Dinet-tentisch abgesenkt habe. So komme ich doch einigemaßen zurecht, auch wenn die Seiten-spiegel durch den Wind nach hinten gedrückt werden, und ich in ihnen nur die Wände der Wohnkabine sehe.

Vier Tage nach der Abfahrt in Deutschland näherte ich mich meinem Zielgebiet im westli-chen Dalarna, einer Wildnis nahe der norwegischen Grenze mit vielen Seen und Bergen im tiefem Wald. Abends finde ich über schmale Sandpisten einen zehn Kilometer langen See, an dem der Traveller direkt am Ufer stehen kann. Ein idealer Platz für Mobil, Mann und Boot. Weit und breit keine Menschen, das habe ich ge-sucht. Drei Tage wird der Traveller XF jetzt erst mal nicht be-wohnt, bevor ich mit ihm die weitere Umgebung erkunde und noch andere schöne Stellplätze finde.

Jetzt genieße ich erst ein-mal die inneren Werte der Knaus-Kabine. Zum Beispiel die geräumige Dinette, die mir so-gar erlauben würde, unerwar-te Gäste einzuladen und zu be-wirten. Oder das 200 mal 160 Zentimeter große Alkovenbett auf seinen Lattenrost, auf das ich mich jeden Abend regel-recht freue. Seine lichte Höhe von 85 Zentimetern erlaubt mir, aufrecht zu sitzen, die Lese-lampe gibt helles Licht, ich kann von hier das Hauptlicht über der Dinette schalten und das Kontroll-Panel bedienen.

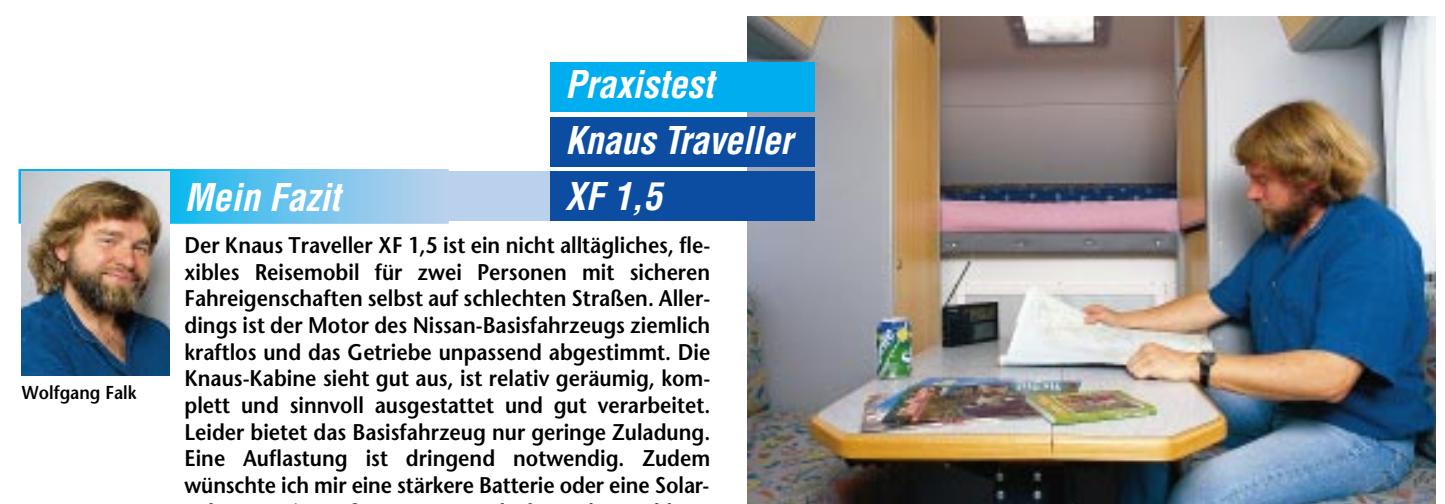
Leider wird meine Freude durch die Heizung getrübt. Mit ihr erlebe ich, nach etwa einer Woche, an einem anderen See Probleme: Sie springt einfach nicht an. Ich tippe auf Gasman-



Einsam:
Schweden ist ideal für den, der Ruhe und unverfälschte Natur sucht.

spüle und Metall-Armaturen rechts vom Ein-stieg reicht mir vollkommen, obwohl auch so mancher ansehnliche Hecht direkt vom See in die Pfanne auf den Herd wandert. Toll: Die nach links über die Polster auf-klappbare Spülensabdeckung vergrößert die Arbeitsfläche, die ansonsten etwas klein geraten ist.

Obwohl die Naßzelle mit einer Grundfläche von 91 mal 77 Zentimeter ebenfalls ziemlich klein ist, kann ich hier ganz gut duschen. Der Vorhang geht fast rundum, nur Ablagen und Stauräume fehlen fast völlig. Auch ein zweiter Abfluß wäre nicht schlecht. Bei nur 50 Liter Frischwasservorrat muß ich natürlich sehr sparsam duschen, schließlich will ich nicht alle zwei Tage einen Versor-gungs-Stützpunkt anlaufen müssen, nur um ausreichend Duschwasser zu bunkern. Also ►



Mein Fazit

XF 1,5

Der Knaus Traveller XF 1,5 ist ein nicht alltägliches, flexibles Reisemobil für zwei Personen mit sicheren Fahreigenschaften selbst auf schlechten Straßen. Allerdings ist der Motor des Nissan-Basisfahrzeugs ziemlich kraftlos und das Getriebe unpassend abgestimmt. Die Knaus-Kabine sieht gut aus, ist relativ geräumig, komplett und sinnvoll ausgestattet und gut verarbeitet. Leider bietet das Basisfahrzeug nur geringe Zuladung. Eine Auflastung ist dringend notwendig. Zudem wünschte ich mir eine stärkere Batterie oder eine Solaranlage sowie größere Wassertanks für mehr Unabhängigkeit in abgelegenen Gebieten.

Aufbau/Karosserie



Modernes Design, Kabine in GfK-Sandwichbauweise, große, doppelverglaste Hecktür, vier PU-Rahmenfenster, integrierte Dachleiter und -reling.

Wohnqualität



Zentrale Vierer-Dinette, geräumiges Alkovenbett auf Lattenrost mit sehr großer Kopffreiheit, ausreichend Stauraum mit Unterflurstaufach im Heck, kleine Naßzelle, ausreichender Küchenblock, gute Ausleuchtung, saubere Möbelverarbeitung.

Geräte/Ausstattung



Zweiflammkocher, 60-l-Kühlschrank, beheizter 50-l-Frisch- und 45-l-Abwassertank zu klein, gute Heizung, Zusatzbatterie zu schwach, knapper Gasvorrat.

Fahrzeugtechnik



Geländegängiges Basisfahrzeug mit sicheren Fahreigenschaften, schwacher Dieselmotor, zu lange Getriebeübersetzung, unzureichende Zuladung, ungeeignete Außenspiegel.

Preis/Leistung



Komplett ausgestattete Kabine, gute Verarbeitung, positives Image, schwacher Motor, hoher Kraftstoffverbrauch, fünf Jahre Dichtheitsgarantie, akzeptabler Preis.



Luftig: Viel Platz bieten die Sitzgruppe und der geräumige Alkoven.



Ausgetüftelt: Geschickt sind alle Freiräume als Staufächer genutzt.

behelfe ich mich damit, ständig einen Zusatzkanister mitzuführen.

Nun durchstreifen mein Reisepartner und ich schon zwei Wochen lang die rauhe Gegend im Norden Europas. Kein Schotter- oder Morastweg, keine Steigung ist dem Nissan zuviel. Meist fahre ich nur mit Hinterradantrieb. Bloß einmal schalte ich an einer steilen Bergauffahrt sicherheitshalber auf Allradantrieb um. Der Knaus-Traveller XF ist mir längst ans

Herz gewachsen, als es auf die Rückfahrt geht. Und auf der erlebe ich das gleiche wie auf der Hinfahrt. Die Ruhe und Gelassenheit, die von Fahrzeug, Land und Leuten ausgeht, hält genau bis zum südschwedischen Trelleborg an. Aber in Deutschland – nach einer recht stürmischen Fährüberfahrt – holt mich die Realität auf bundesdeutschen Autobahnen sofort wieder ein. Das ständige Vollgasfahren in strömendem Regen erhöht den Durchschnittsverbrauch nun

doch auf 14,5 Liter pro 100 Kilometer. Ich finde, daß ist zuviel für so wenig Leistung.

Und noch etwas ergibt meine Nachrechnerei am Ende der Reise: Die mögliche Zuladung bei reisefertigem Fahrzeug – also inklusive vollem Kraftstofftank, Frischwasser und Gas an Bord – beträgt bei zwei Personen leider nur 48 Kilogramm. Zuwenig für zwei Reisende, genug allerdings für mich allein – samt Boot.

Wolfgang Falk

Mercedes-Benz bietet den Vito in einer Größe als Kastenwagen oder Kombi und mit drei verschiedenen Motoren an.

Zeitgleich mit der Markteinführung des Vito in Deutschland zeigt die Reisemobilbranche bereits ihre ersten Ausbauten im kleinsten Mercedes-Transporter.

■ **Bavaria Camp**

■ **Carthago Classic Van**

■ **Ferber**

■ **Fischer**

■ **Gkl**

■ **La Strada**

■ **Mercedes Marco Polo**

■ **Reimo VanTo**

■ **Schwabenmobil**

Dreigestirn

Seit Anfang März vertreibt auch das deutsche Mercedes-Händlernetz den im spanischen Vitoria gebauten Vito-Kleintransporter, mit dem die Stuttgarter eindeutig auf die Vorrherrschaft von Volkswagen in der Eintonner-Klasse zielen. Doch im Gegensatz zu den Wolfsburgern, die ein ganzes Ensemble von T4-Transportern und Caravellen auffahren lassen, gibt es den Vito in nur einer Größe, in nur einer Gewichtsklasse und in nur drei Karosserie-Varianten.

Alle Vitos haben ein zulässiges Gesamtgewicht von 2.600

Kilogramm, einen Radstand von exakt drei Metern, sind 4,66 Meter lang, 1,87 Meter breit und – mit Originaldach – 1,89 Meter hoch; gleichgültig, ob sie als Kastenwagen, als Kombis mit Fenstern in Heckklappe und vorderem Passagierraum oder als rundum verglaste Kombis auftreten. Allein die Höhe ist somit durch Ausbauer zu ändern, indem sie ihrem jeweiligen Vito-Modell ein Hoch- oder Aufstelldach aufsetzen.

Mehr Variabilität liefert Mercedes-Benz bei der Motorisierung des Kleintransporters. Drei verschiedene, quer eingebrachte Motoren stehen für die Vito-Palette zur Verfügung; ein Benziner und zwei Dieselmotoren.

Der Vierzylinder-Vierventil-Benzinmotor im Vito 113 leistet 95 kW (129 PS) und bringt den Kompakt-Transporter auf eine Spitzengeschwindigkeit von 166 km/h. Das schwächste Triebwerk ist der Vierzylinder-Dieselmotor im Vito 108 D. Er leistet 58 kW (79 PS) und bringt den windschlüpfigen Neuen, der einen cw-Wert von 0,34 hat, auf eine Höchstgeschwindigkeit von 142 km/h.

Die als Reisemobilbasis interessanteste Vito-Variante stellt der 110 D dar. Bei ihm entlockt Mercedes dem Vierzylinder-Vorkammer-Dieselmotor des 108 D durch Abgas-Aufladung und Ladeluftkühlung 72 kW

Arbeitsverfahren	Motoren *		
	108 D Kombi/ Kastenwagen	110 D Kombi/ Kastenwagen	113 Kombi/ Kastenwagen
4-Takt-Diesel	4-Takt Diesel mit Abgas-Aufladung und Ladeluftkühlung	4-Takt Diesel mit Abgas-Aufladung und Ladeluftkühlung	4-Takt-Benzin/4 Ventile
Hubraum	2.299 cm ³	2.299 cm ³	1.998 cm ³
Leistung	58 kW (79 PS) 3.800/min.	72 kW (98 PS) 3.800/min.	95 kW (129 PS) 5.300 min.
max. Drehmoment	152 Nm bei 2.300/min. bis 3.000/min	230 Nm bei 1.600/min. bis 2.400/min	180 Nm bei 4.200/min.



Maße und Gewichte *

	108 D Kombi/ Kastenw.	110 D Kombi/ Kastenw.	113 Kombi/ Kastenw.
L x B x H	466 x 182 x 189 cm		
zul. Gesamtgewicht	2.600 kg		
zul. Anhängelast	2.000 kg		
Leergewicht	1.690/ 1.600 kg	1.705/ 1.676 kg	1.690/ 1.600 kg

*Alle Angaben laut Hersteller



Zwei in eins: Motor und Vorderachse sitzen in einem vom Aufbau abgekoppelten Fahrschemel.

Fahrleistungen *

	108 D	110 D	113
Höchstgeschwindigkeit	142 km/h	152 km/h	166 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	22,5 s	17,5 s	14,5 s
Kraftstoffverbrauch			
– Stadt	10,9 l	12,8 l	15,7 l
– außerorts	6,5 l	7,1 l	8,5 l
– gesamt	8,1 l	9,2 l	11,1 l

Preise *

	108 D Kombi/ Kastenwagen	110 D Kombi/ Kastenwagen	113 Kombi/ Kastenwagen
Grundpreis** in DM	38.780/ 36.240	41.530/ 38.990	40.780/ 38.240

** inkl. ABS/ABD, Airbag Fahrerseite, Nebelscheinwerfer, Pollenfilter/Umluftschalter, Wegfahrsperre

Drei in eins: Gleichgültig, ob Kastenwagen oder Kombi, den Vito gibt es nur in einer Größe.

(98 PS), die den Vito 110 D auf eine Spitzengeschwindigkeit von 152 km/h bringen.

Ähnlich weit gespreizt sind die Beschleunigungswerte der drei Vito-Varianten. Für den Spur von null auf 100 benötigt der 108 D 22,5 Sekunden, der 110 D macht's in 17,5 und der 113 in nur 14,5 Sekunden.

Diesen Fahrleistungen entsprechend stellen sich die Kraftstoff-Verbrauchswerte ein. Im Normalbetrieb begnügt sich der 108 D mit 8,1 Litern pro hundert Kilometer. Der 110 D genehmigt sich 9,2 Liter Dieselkraftstoff. Der Benzинmotor im 113 verbraucht nicht unter 11,1 Liter.

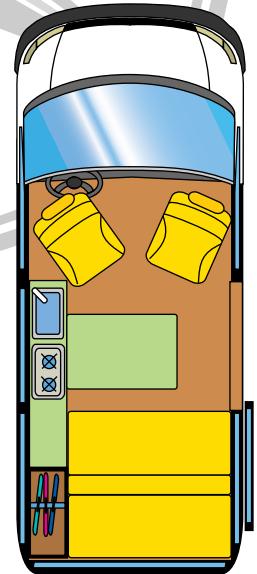
Angeflossen an die Motoren ist ein Fünfgang-Getriebe,

das mittels eines Joystick-ähnlichen Schalthebels im Armaturenbrett geschaltet wird. Auf Wunsch liefert Mercedes für die beiden stärkeren Modelle auch ein Viergang-Automatikgetriebe der Zahnradfabrik Friedrichshafen (ZF).

Glänzend präsentiert sich das komfortable Fahrwerk der Vito-Modelle. Schlagworte sind hier: elastisch abgekoppelter Vorderachs-Motor-Schemel, Einz尔radaufhängung, Scheibenbremsen rundum, Antiblockiersystem und Automatisches Bremsdifferential serienmäßig.

Recht übersichtlich gestaltet sich die Vito-Preisliste (siehe Kasten). Das billigste Modell, der 108 D, kostet in Serienausstattung 41.676 Mark. Der teuerste Vito, der 110 D-Kombi, ist für 47.760 Mark zu haben. Dazwischen liegen die restlichen Kombi- und Kastenwagenmodelle des Stuttgarter Dreigestirns. Wobei bemerkenswert ist, daß die 113-er Varianten mit dem Vierventil-Benzinmotor nur knapp 900 Mark billiger sind als die entsprechenden 110-D-Modelle mit dem Turbo-Dieselmotor.

fb



**Mercedes-Benz
lässt den Vito-Aus-
bau Marco Polo bei
Westfalia bauen.**

Der Neue von Mercedes trägt einen berühmten Namen: Marco Polo. Schon einmal gab es ein Reisemobil, das den Namen des legendären Asien-Reisenden trug. Es wurde von Westfalia im Jahre 1984 als kleinerer Bruder des James Cook vorgestellt, hatte bis auf die Naßzelle einen fast identischen Grundriß und basierte wie dieser auf dem Mercedes-T1-Transporter; wenn auch auf dem Modell mit dem kurzen Radstand.

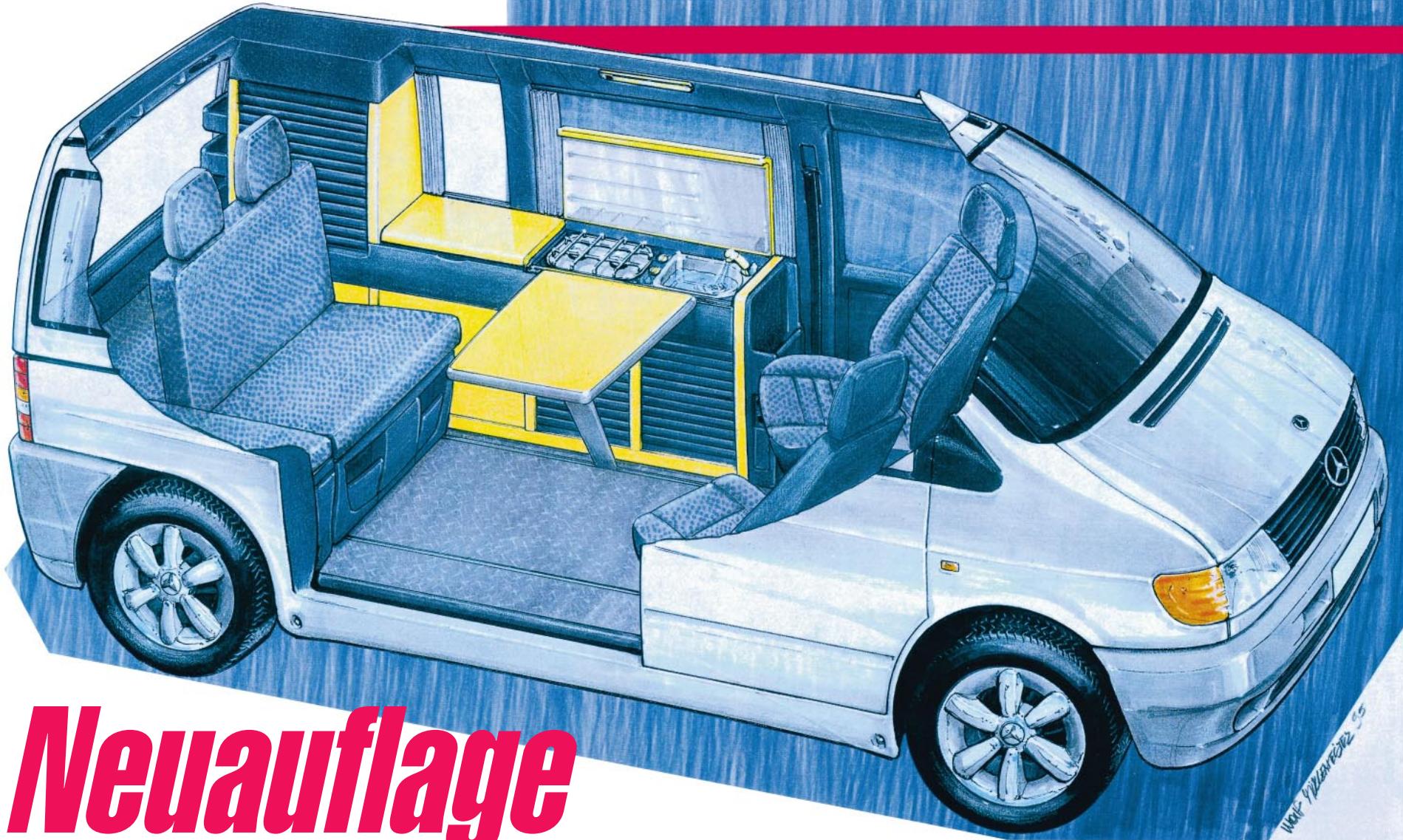
Ganz anders der neue Marco Polo. Er basiert nicht, in Analogie zu früher, auf dem Mercedes Sprinter mit dem kürzesten Radstand, sondern auf dem Vito. Aufgrund dessen geringerer Abmessungen erinnern die Ein-



**Poppig: Gelbe
Abdeckungen und
Rolläden an den
Schränken.**



Fotos: Böttger



Neuauflage

bauten im neuen Marco Polo eher an die California-Coach-Ausbauten, die Westfalia für Volkswagen fertigt, als an den aktuellen James Cook. Allerdings haben die Marco-Polo-Möbel ein eigenständiges, neu-es Design, das sich durch gelbe

Abdeckungen und Rahmen sowie graue Möbelfronten auszeichnet. Toll: statt Türen an den Staufächern gibt es im Marco Polo Rolläden, die sich nach oben aufschieben lassen.

Der Grundriß des neuen Kompakten von Mercedes und

Westfalia ist gekennzeichnet durch ein halbhohes Küchenmöbel mit Spüle, Zweiflamm-Gaskocher und 30-Liter-Kühlbox an der linken Seitenwand, das im hinteren Bereich durch einen kompakten Kleiderschrank und drei offene Abla-

gen ergänzt wird. Die Sitzgruppe entsteht aus dem Klappisch am Küchenmöbel, aus den gedrehten Fahrerhaussitzen und der hinteren, verschiebbaren Sitzbank, die sich unter Einbeziehung der Heckablagen mit nur wenigen Handgriffen zu ei-

nem 192 x 125 Zentimeter großen Doppelbett umbauen lässt. Ein weiteres 190 x 121 Zentimeter großes Doppelbett steht den Insassen im garagentauglichen Westfalia-Aufstelldach der Neuauflage des Marco Polo zur Verfügung.

Technische Daten *

Basisfahrzeug: Vito 108 D Kombi.

Maße und Gewichte: Zulässiges

Gesamtgewicht: 2.600 kg,
Außenmaße (L x B x H): 466 x
187 x 198 cm, Innenmaße
(L x B x H): 230 x 162 x 137
cm, Bettenmaße: Sitzgruppe:
192 x 125 cm, Dachbett: 190
x 121 cm.

Füllmengen: Frischwasser: 35 l,
Abwasser: 30 l, Gasvorrat: 2 kg.

Serienausstattung: Heizung:
nur als SA, Herd: 2-flammig,
Kompressor-Kühlbox: 30 l,
Zusatzbatterie: 1 x 80 Ah.

Grundpreis: noch keine Angaben

* Alle Angaben laut Hersteller



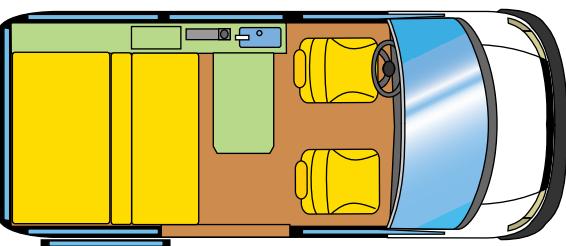
All seine Erfahrungen im Ausbau von Kastenwagen verschiedener Größen und Marken bringt Reimo-Chef Günter Holona in seinen VanTo V200 genannten Ausbau des Vito-Kombis ein.

Das Ergebnis ist ein schmucker Van mit garagentauglichem, flachem Aufstell-

Bullig: Metallic-Lackierung, Breitreifen und Kotflügelverbreiterungen sorgen für starken Auftritt.

Schmuckstück

Reimo bringt einen schicken Van mit Wohneinrichtung auf Vito-Basis.



Fotos: Werk, Böttger

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Vito 108 D Kombi.

Maße und Gewichte: Zulässiges

Gesamtgewicht: 2.600 kg, Außenmaße (L x B x H): 466 x 187 x 198 cm, Innenmaße (L x B x H): 230 x 162 x 137 cm, Bettenmaße: Sitzgruppe: 195 x 135 cm, Dachbett: 186 x 120 cm.

Füllmengen: Frischwasser: 13 l, Abwasser: 13 l, Gasvorrat: Kartusche.

Serienausstattung: Heizung: nur als SA, Herd: 1-flammig (Gaskartusche), Kühlbox: nur als SA, Zusatzbatterie: n.v.

Grundpreis: Ausbau 13.950 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller

dach und edler Ausstattung, der sowohl als Büro- als auch als Wochenend-Reisemobil eine gute Figur macht.

Sportliche Attribute, etwa die rund 7.500 Aufpreis-Mark teure, dunkelblaue Metallic-Lackierung die Kotflügel-Verbreiterungen, die samt Alurädern mit 3.450 Mark zu Buche schlagen, sowie Breitreifen heben ihn deutlich vom einfachen Serienkombi ab.

Auch im Innern glänzt der VanTo, dessen Einrichtung sich am Reimo-City-Van im VW-Kombi orientiert, mit feinen Materialien.

Im Fahrerhaus verkleiden hochglanzpolierte, als Sonderausstattung für rund 590 Mark lieferbare Wurzelholz-Applikationen die Schaltkonsole, die Luftauströmer und die Armlehnen auf den Türverkleidungen im Fahrerhaus. Die drehbaren Frontsitze – der Fahrersitz dreht sich asymmetrisch zum

Beifahrersitz hin – sind wie die hintere Dreier-Sitzbank, die sich samt der Heckablage zu einem 195 x 135 Zentimeter großen Doppelbett umbauen lässt, gegen Aufpreis von 3.470 Mark mit hellgrauem Leder bezogen.

Übrigens hat Holona bei der Heckablage eine interessante Idee verwirklicht. Wird sie nicht als Teil des Bettes gebraucht, lässt sie sich mittels Gasdruckfedern hochschwenken und dient dann als Sichtschutz für das



Schick: Kantenleisten und Armaturenbrettverkleidungen aus Echtholz geben dem Innenraum etwas Edles.

dach, zusätzlich gibt es im Fahrerhaus ein Glashebedach, steht ein weiteres, 186 x 120 Zentimeter großes Doppelbett zur Verfügung.

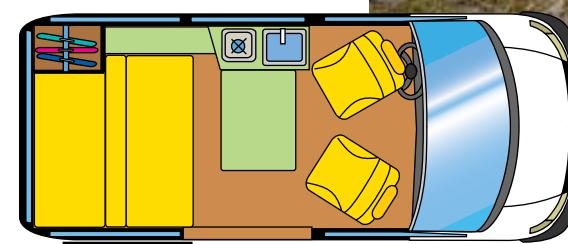
Mit dieser edlen Ausstattung hebt sich der auffällige VanTo V200 deutlich von den übrigen Reimo-Kastenwagen-Ausbauten ab. Deswegen firmiert das Schmuckstück auch unter dem Markennamen des Fixsternes Sirius, den Holona zukünftig allen höherwertigen Modellen aus dem Hause Reimo geben will.

Multitalent

Carthago präsentiert den vom VW T4 her bekannten Classic Van nun auch im Vito.

Als Multitalent erweist sich der Classic Van von Carthago, dessen Innenausbau der Ravensburger Reisemobilbauer Karl-Heinz Schuler jetzt vom VW T4 auf den Vito übertragen hat. Durch die teilweise herausnehmbaren Möbel kann der Classic Van aus dem Allgäu – je nach Transportaufgabe – fast leerer Lieferwagen, Kleinbus mit bis zu sieben Sitzplätzen, Familienfahrzeug für fünf Personen oder Reisemobil mit vier Schlafplätzen sein.

Die festen Möbeleinbauten, die Carthago in hellgrauem Dekor mit polierten Echtholzleisten ausführt, belegen im Classic Van die linke Seite. Vorn steht das halbhohe Küchenmöbel. In ihm finden sich unter einer massiven Abdeckung ein Origo-Einflamm-Spiritus-Kocher und eine Spülle, deren herausziehbarer Duschkopf sich an der Abdeckplatte einclipsen lässt. Im Küchenblock unten sitzt eine herauschwenkbare 15-Liter-Peltierbox, die wahl-



Elegant:
Die hellgrauen
Möbel sind
mit polierten
Echtholzleisten
abgesetzt.



Fotos: Wagner, Böttger

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Vito 108 D

Maße und Gewichte: Zulässiges

Gesamtgewicht: 2.600 kg,
Außenmaße (L x B x H): 466 x
187 x 198 cm, Innenmaße (L x
B x H): 230 x 162 x 128 cm,
Bettenmaße: Sitzgruppe: 195 x
135 cm, Dachbett: 190 x 130 cm.

Füllmengen: Frischwasser: 34 l,
Abwasser: nur als SA, Gasvor-
rat: entfällt.

Serienausstattung: Heizung: nur
als SA, Herd: 1-flammig (Spiri-
tus), Peltier-Kühlbox: 15 l, Zu-
satzbatterie: 1 x 60 Ah.

Grundpreis: Ausbau: 20.000 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller



Kompakt:
Im abgedeck-
ten Küchen-
block sitzen
Spülbecken,
Handbrause
und Einflamm-
kocher.

nerseits den Laderaum, ver-
wehrt zudem aber auch die
Sicht von außen auf das darin
transportierte Reisegepäck.

In Wohnstellung bildet die
Sitzbank zusammen mit dem
am Küchenmöbel eingehängten
Klapptisch und den – gegen
Aufpreis erhältlichen – drehba-
ren Fahrerhaussitzen eine
gemütliche Viersitzgruppe.

Damit auch vier Personen schlaf-
fen können, gibt's im Classic
Van ein zusätzliches, 190 x 130
Zentimeter großes Bett im Auf-
stelldach. Der Esstisch, der in
vielen Kastenwagen beim Bet-
tenbauen im Weg ist, hat sei-
nen Ruheplatz auch während
der Fahrt im Ravensburger
Multitalent übrigens innen an
der Heckklappe.

Luftikus

Mit einem Hubdach über dem Schrank- und Küchenbereich stattet Bavaria-Camp den Vito-Ausbau Sueño aus.

Bavaria-Chef Peter Franke steht auf südliches Flair. Nach Reisemobilen mit italienischen Namen wie Carissimo oder Montana nennt er seinen Vito-Ausbau – als Reverenz an die spanische Herkunft des Basisfahrzeugs – Sueño, der Traum.

Der Traum aus dem bayerischen Schwabmünchen zeigt sich mit einer Quersitzgruppe im Heck, deren rechte Bank länger als die linke ist. Der Grund: Auf der linken Seite schließt sich gegenüber dem Einstieg ein Kombischrank an die Sitzgruppe an, der den Kleiderschrank und den Kompressor-Kühlschrank sowie zwei Gasflaschen und das Porta-Potti beherbergt.



Rechts, ganz vorn, hat Franke direkt hinter dem Beifahrersitz den Kompakt-Küchenblock plaziert, in dem er auf einer Grundfläche von rund 40 mal 40 Zentimetern einen Zweiflammkocher und die Spüle unterbringt. Leider gibt es am Küchenmöbel keine Abdeckung, die hochgeklappt den Beifahrersitz vor Fettspritzern oder sonstiger Verschmutzung schützen würde

Durchblick: Die Heckklappe erlaubt freien Blick und Zugang zur Sitzgruppe. und als Windschutz beim Kochen an der zugigen Schiebetür dienen könnte. Im Küchenblock sitzt der 20-Liter-Frischwasserkanister. Der 10-Liter-Abwasserkanister nimmt den Platz zwischen Küchenblock und Beifahrersitz ein. Für Stehhöhe im Küchenbereich sorgt ein Universal-Hubdach mit den Maßen 110 x 104 Zentimeter.

Geschlafen wird im Sueño auf der zum Bett umgebauten Hecksitzgruppe, die sich durch Ausziehbretter bis zum Küchenblock verlängern lässt. Allerdings verengt sich deren Liegefläche von 195 mal 145 Zentimetern aufgrund des in sie hineinragenden Kombischranks im Fußbereich auf eine Breite von 115 Zentimetern.

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Vito 108 D.

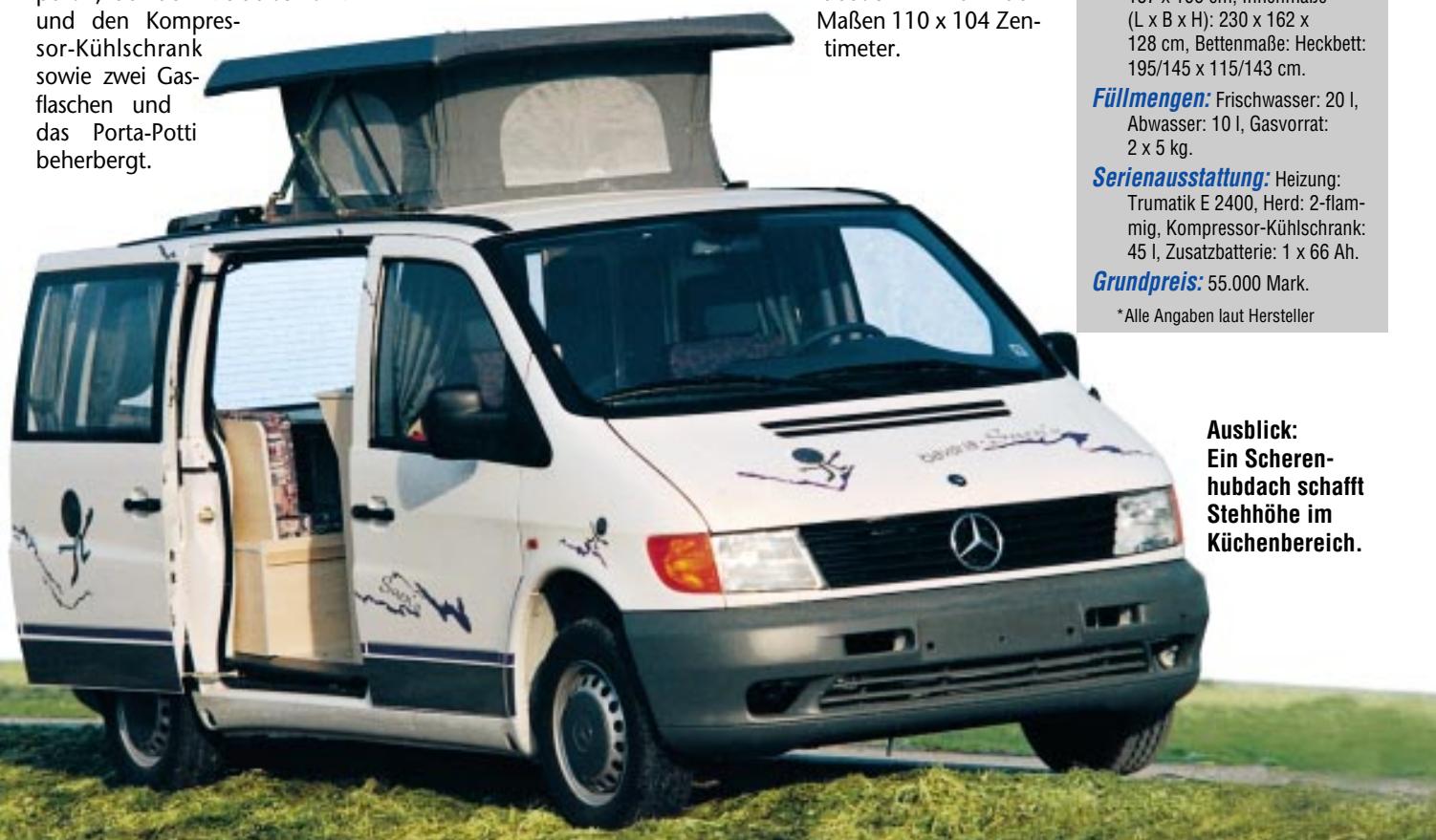
Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 2.600 kg, Außenmaße (L x B x H): 466 x 187 x 196 cm, Innenmaße (L x B x H): 230 x 162 x 128 cm, Bettenmaße: Heckbett: 195/145 x 115/143 cm.

Füllmengen: Frischwasser: 20 l, Abwasser: 10 l, Gasvorrat: 2 x 5 kg.

Serienausstattung: Heizung: Trumatis E 2400, Herd: 2-flammig, Kompressor-Kühlschrank: 45 l, Zusatzbatterie: 1 x 66 Ah.

Grundpreis: 55.000 Mark.

* Alle Angaben laut Hersteller



Ausblick: Ein Scherenhubdach schafft Stehhöhe im Küchenbereich.

Foto: Werk

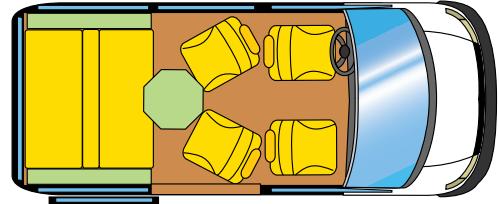


Ein Küchenmöbel oder gar einen Kleiderschrank sucht man im Vito-Van des Kastenwagen-Spezialisten Baumgartner vergeblich. Für Wohnzwecke bietet das Echzeller Vater-Sohn-Gespann eine Reihe weiterer La-Strada-Ausbauten in größeren Kastenwagen an.

Der Vito-Van lässt sich am besten als Büromobil oder wohnliche Großraumlimousine bezeichnen, in der auf vier drehbaren Einzelsitzen und der hinteren Sitzbank bis zu sechs Personen bequem reisen oder

Reisebus

Baumgartners Vito-Ausbau ist mehr Van als Reisemobil.



sich um den achteckigen Bartisch, der sich anstelle des Pilotensitzes im Rücken des Fahrers zusammenfinden können.

Zum Büromobil wird der Vito-Van durch einen Schreib-



Fotos: Ganeto



Sechssitzer: Auf vier drehbaren Sitzen und der Rücksitzbank können sechs Personen verreisen.

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Vito 108 D.

Masse und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 2.600 kg, Außenmaße (L x B x H): 466 x 187 x 189 cm, Innenmaße (L x B x H): 230 x 162 x 137 cm, Bettenmaße: n.v.

Füllmengen: Frischwasser: n.v., Abwasser: n.v., Gasvorrat: n.v.

Serienausstattung: Heizung: n.v. Herd: n.v., Kühlbox: 8 l, Zusatzbatterie: n.v.

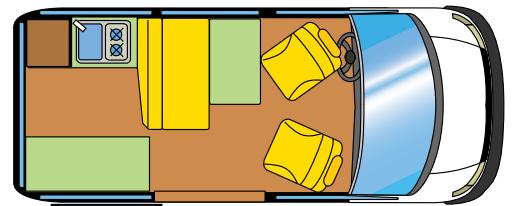
Grundpreis: 56.000 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller

Zwillingssbruder

Gkl passt den VW-Ausbau Surprise an den Vito an.

Gkl-Chef Klaus Heimbach greift beim Ausbau des Vito tief in seine Trickkiste. So entstehen in seiner Firma außer einem Reisemobil ein Multifunktions- und ein Büro- oder Konferenzmobil für den kleinen Mercedes-Transporter. Sie alle haben eines gemeinsam: Heimbach macht lediglich Einrichtungsvorschläge, richtet sich bei der Fertigung seiner Mobile aber ganz nach den jeweiligen, individuellen Kundenwünschen.



einem 195 x 148 Zentimeter großen Doppelbett.

Der Küchenblock ist mit kompaktem Zweiflammkocher und Spüle ausgestattet, der Kompressor-Kühlschrank sitzt links davon in einem deckenhohen Kombischrank, in dem auch ein herausnehmbares Porta-Potti Platz hat. Gegenüber dem Küchenblock auf der rechten Seite gibt es im Gkl ein breites, halbhohes Sideboard, das den Insassen weiteren Stauraum bietet.

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Vito 108 D.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 2.600 kg, Außenmaße (L x B x H): 466 x 187 x 198 cm, Innenmaße (L x B x H): 230 x 162 x 137 cm, Bettenmaße: Sitzgruppe: 195 x 148 cm.

Füllmengen: Frischwasser: 75 l, Abwasser: 50 l, Gasvorrat: 2 x 5 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma E 2400, Herd: 2-flammig, Kompressor-Kühlschrank: 40 l, Zusatzbatterie: 1 x 88 Ah.

Grundpreis: noch keine Angaben.

*Alle Angaben laut Hersteller

Duomatik

Fischers Vito-Ausbau zeigt sich mit dem neuen Kompakt-Küchenblock.

Rudolf Fischer aus Reutlingen passt an den Vito ein Ausbaumodell an, das er für den VW-Transporter entwickelt hat. Sein Name: Piccolo A.

Die Einrichtung ist gekennzeichnet durch eine Möbelzeile auf der linken Seite, in der vorn der Küchenblock und dahinter ein breiter, deckenhoher Schrank plaziert sind. Neben der Möbelzeile steht die Doppelsitzbank, an



Ausgezogen: Die Spüle lässt sich als Schublade aus der Kompaktküche herausziehen.

der ein schwenkbarer Zentralfuß für die Befestigung des schwenkbaren Esstisches angebracht ist.



Foto: Falk

Besonders interessant ist Fischers Küchenmöbel, das dank seiner kompakten Bauweise dem Fahrersitz einen weiten Verstellbereich erlaubt.

Der zweigeteilte Küchenblock zeigt sich rechts mit Zweiflammkocher, herausziehbarer Spüle und Kühlschrank. Der linke Teil, der wegen des

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Vito 108 D.

Masse und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 2.600 kg, Außenmaße (L x B x H): 466 x 187 x 198 cm, Innenmaße (L x B x H): 230 x 162 x 137 cm, Bettenmaße: Sitzgruppe: 190 x 130 cm.

Füllmengen: Frischwasser: 45 l, Abwasser: 40 l, Gasvorrat: 2 x 5 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma E 2400, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 45 l, Zusatzbatterie: 1 x 63 Ah.

Grundpreis: noch keine Angaben.

*Alle Angaben laut Hersteller

bis zu ihm hin reichenden Doppelbettes etwas schmäler ist, überzeugt mit drei großen Schubladen.

Geschlafen wird in Fischers Vito auf der umgebauten Sitzbank. Weitere Schlafstätten sind im SCA-Aufstell- oder Hochstelldach möglich, die Fischer alternativ anbieten will.

Ganz im Sinne seiner fleißigen Landsleute hat Schwabenmobil-Chef Norbert Lüdtke seinen ersten Vito-Ausbau als Business-Van konzipiert.

Wie die meisten anderen Vito-Ausbauer hat auch Lüdtke die grau gesprenkelte Möbelzeile mit den hochglänzenden, blauen Abdeckplatten auf die linke Seite gesetzt. Vorn findet sich ein Sideboard, das hinter einer Rolladentür Aktenordner und einen Faxauszug oder einige Hausrat aufnimmt. Aus einem Aufsatz des Sideboards



Arbeitstier

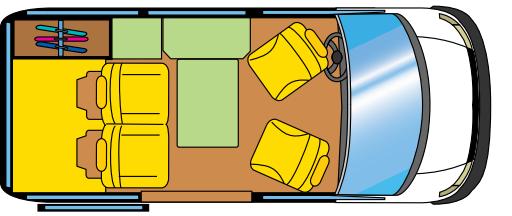
Der Business-Van Dorado von Schwabenmobil ist fürs mobile Geldverdienen und die Freizeit gedacht.

lässt sich auf vier ineinander greifenden Holzführungen ein pfiffig gemacht und äußerst stabiler Rolltisch herausziehen.

Hinter dem Tisch ist die Kühlbox plaziert, an die sich ein deckenhoher Kleiderschrank anschließt, der ebenfalls von einer Rolladentür verschlossen ist. Im vorderen Teil des Kleiderschranks sitzt die Kaffeemaschine, die in der Serie an der Klapptür befestigt sein wird. Neben der Möbelzeile hat Lüdtke

die mit bedrucktem Kunstleder bezogene Sitzbank plaziert, deren integrierte Kopfstützen beim Umbau zum 190 x 120 Zentimeter großen Bett paßgenau in die dahinter liegende, entsprechend ausgeformte, gepolsterte Ablage hineinrutschen.

Die im gleichen Kunstleder bezogenen Fahrerhaussitze lassen sich nach hinten drehen und sich auf diese Weise in die Vierersitzgruppe integrieren.



Technische Daten*

Basisfahrzeug: Vito 108 D.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 2.600 kg, Außenmaße (L x B x H): 466 x 187 x 189 cm, Innenmaße (L x B x H): 230 x 162 x 137 cm, Bettenmaße: Sitzgruppe: 190 x 120 cm.

Füllmengen: Frischwasser: 40 l, Abwasser: 40 l, Gasvorrat: n. V.

Serienausstattung: Heizung: n. V., Herd: Mikrowelle als SA, Kühlbox: 36 l, Zusatzbatterie: 1 x 60 Ah.

Grundpreis: 61.900 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller



Fotos: Böttger

Poliert: Die Möbelflächen glänzen in sattem Blau.

Komplettiert hat Lüdtke seinen Dorado-Ausbau durch ein großes Glasschiebedach, hellgraue Velours-Innenverkleidungen und dunkelblaue Applikationen auf dem Armaturenbrett.

Hanseat

Ferbers Enano hat die Küchenzeile auf der rechten Seite.

Enano, zu deutsch: Zwerg, nennt Horst Ferber seinen Vito-Ausbau, den er für Modelle mit dem Original- oder einem Aufstelldach konzipiert hat. Im Gegensatz zu den anderen Ausbauern stellt Ferber die Möbelzeile nicht auf die linke, sondern

auf die rechte Seite. In ihr findet sich hinten ein hoher Wäscheschrank, davor ist die 38-Liter-Kompressor-Kühlbox plaziert. Dann folgen die Spüle und ein in die Schiebetüreöffnung klappbarer Einflammkocher.

Auf der linken Seite ist hinten die Sitzbank plaziert, die sich zu einem 195 x 120 Zentimeter großen Bett umbauen lässt. Vor der Bank hängt ein Klapptisch an der Wand. Vor diesem wiederum plaziert Ferber wahlweise einen Einzelsitz oder einen weiteren Tisch, zu dem sich der Fahrersitz herum-drehen lässt.

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Vito 108 D.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 2.600 kg, Außenmaße (L x B x H): 466 x 182 x 189 cm, Innenmaße (L x B x H): 230 x 162 x 137 cm, Bettenmaße: Sitzgruppe: 195 x 120 cm.

Füllmengen: Frischwasser: 20 l, Abwasser: 20 l, Gasvorrat: 2 x 5 kg.

Serienausstattung: Heizung: n. V., Herd: 1-flammig, Kompressor-Kühlbox: 38 l, Zusatzbatterie: 1 x 100 Ah.

Grundpreis: noch keine Angaben.

*Alle Angaben laut Hersteller





**Für die Verfechter
komfortabler mobiler
Zweisamkeit baut
Rapido den knapp
87.000 Mark teuren
Teilintegrierten
Randonneur 770.**

Wander-Gesell

Rapido Randonneur 770

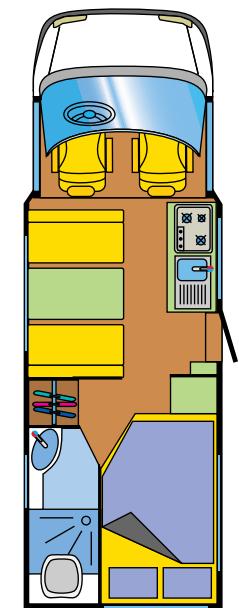
Seit 35 Jahren fertigt der nordfranzösische Reisemobilhersteller Rapido - zu deutsch „schnell“ - elegante Freizeitfahrzeuge mit hohem Anspruch an Komfort und Ausstattung. Sein neuestes Modell, der 6,67 Meter lange Teilintegrierte Randonneur 770 auf Fiat Ducato 18 setzt diese Firmentradition fort. Sein schnittiges Aussehen bezieht der Randonneur, was soviel wie Wanderer, Trecker oder Stromer bedeutet, vom für den Rapido typischen, glattwandigen GfK-Dach und den rundum verlaufenden Seitenschwellern.

Der Rapido, der wie seine Vorgänger in Mayenne bei Le Mans vom Band rollt, überzeugt durch seinen gelungenen Zwei-Personen-Grundriß, die gediegene Inneneinrichtung und durch die praktischen Detallösungen. So kann die Zwei-Personen-Crew ihren Randonneur 770 über eine elektrisch ausfahrbare Trittstufe betreten. Der Eingangsbereich ist nicht nur mit einer robusten Sicherheitstür inklusive Pkw-Schloß ausgestat-

tet, es gibt hier auch gleich einen Zentralschalter fürs Licht und einen stabilen Haltegriff.

Im Heck installiert Rapido ein hochklappbares, 190 x 130 Zentimeter großes Längs-Doppelbett mit Lattenrost, unter dem sich ein von innen und außen beladbarer Stauraum auftut. Daneben findet auf der Fahrerseite ein geräumiges,

langgezogenes Bad mit Spiegelschrank und Waschbecken seinen Platz, an das sich eine separate Duschkabine mit eingebautem Cassetten-WC anschließt. Das Heck-Abteil, zu dem noch ein Kleiderschrank vor dem Bad und gegenüber eine Kommode mit Schubladen gehört, lässt sich durch eine Schiebetür vom Rest des Rapido-Wohnraums abtrennen.



Technische Daten*

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 18 mit 85 kW (115 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht: 2.950 kg, Außenmaße (L x B x H): 667 x 223 x 275 cm, Radstand: 374 cm, Anhängelast (gebr./ungebr.): 1.600/750 kg.

Aufbau: Boden: 60 mm Isolierung, Wände: 30 mm Isolierung, Dach: 60 mm Isolierung.

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 493 x 212 x 205/195 cm, Bettenmaße: Heckbett: 190 x 130 cm, Mitteldinette: 190 x 130 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 180 l, Abwasser: 110 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 3400, Herd: 3-flammig, Küchenschrank: 103 l, Zusatzbatterie: 1 x 88 Ah.

Grundpreis: 88.600 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller



Fotos: Gamero

Geräumig: Die Küchenzeile bietet viel Ausstattung und Arbeitsfläche.



Praktisch: Über dem Beifahrersitz befindet sich ein Fernsehschrank mit 230-Volt-, 12-Volt- und Antennenanschluß.

becken, Haushaltsmischbatterie, Abtropfbecken sowie ausziehbarer Arbeitsplatte und Dunstabzugshaube versehen ist.

Darüber befinden sich, genauso wie über der Mitteldinette, praktische Hängeschränke für Geschirr und zusätzliches Gepäck. Außerdem stattet Rapido seinen Randonneur 770 mit einem über dem Beifahrersitz

Juan J. Gamero Ortiz

PREMIERE

Der 76.400 Mark teure Riva Tour 620 ist eine deutsch-italienische Coproduktion mit Sinn für Ästhetik und Komfort.

Am Sitz der Riva-Mobil Reisemobil Vertriebs-GmbH in Manching bei Augsburg werden sie konzipiert, im Billig-Produktionsland Italien gefertigt: Riva-Mobile, besonders die der Alkovenklasse, gehören zu den preisgünstigen Angeboten auf dem Markt.

Auch der neue Tour 620, ein 6,18 Meter langer Teilintegrierter mit ausgesprochenem Zweier-Grundriss, ist mit seiner elegant wirkenden und robusten, glattwandigen Gfk-Außenhaut sowie der kompletten Ausstattung eine interessante Alternative.

Der Deutsch-Italiener ist wahlweise auf Fiat Ducato 14 oder, für 1.800 Mark Aufpreis, auf Ducato 18 und mit Tiefrahmenchassis (500 Mark Aufpreis) zu haben. Er besitzt im Heck ein längs eingebautes, 185 x 135 Zentimeter großes Doppelbett mit darunter befindlichem, durch eine Heck- und eine Seitenklappe beladbarem Stauraum.

Daneben trumpt der Riva durch ein großes, gestrecktes Bad mit separater Duschkabine, Cassetten-Toilette und Waschbecken mit Metallarmaturen auf, das durch seine rotfarbigen Möbelkomponenten einen gehörigen Schuß italienischen Schick versprüht. Im vorderen Wagentrakt teilen sich eine zur 185 x 120 Zentimeter großen



Riva-Mobil Tour 620

Deutsch-Italiener



Praxisgerecht: Die Küche bietet reichlich Platz und eine vernünftige Ausstattung.



Liegefläche umbaubare Mitteldinette und die gegenüber gelagerte Längsküche den Platz. Das Küchenmöbel wurde mit Zweiflammkocher, Spüle, Haushaltsmischbatterie und einer großen Arbeits- und Ablagefläche ausgestattet.



Üppig: das Bad mit separater Waschzelle. **Einladend:** Das Heckbett dient als Schlafabteil.

Technische Daten*

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

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.200 kg, Leergewicht: 2.790 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 1.800/750 kg, Außenmaße (L x B x H): 618 x 211 x 273 cm, Radstand: 370 cm.

Aufbau: Dach und Wände: Isolierung aus 28 mm PU-Schaum, Boden: Isolierung aus 30 mm PU-Schaum.

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2; davon mit Dreipunktgurt: 2; Innenmaße (L x B x H): 395 x 202 x 195 cm, Bettenmaße: Heckbett: 185 x 135 cm, Mitteldinette: 185 x 120 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 100 l, Abwasser: 70 l, Gasvorrat: 1 x 11 kg, 1 x 5 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 3400, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 75 l, Zusatzbatterie: 1 x 100 Ah.

Grundpreis: 76.400 Mark.

* Alle Angaben laut Hersteller



Fotos: Gameo

Die rot geblümten, frühlinghaft anmutenden Polster- und Vorhangstoffe haben die südländischen Erbauer dem Deutsch-Italiener mit auf den Weg gegeben. Fürwahr ein gelungenes Gemeinschaftsprojekt. *Juan J. Gamero Ortiz*

PREMIERE

Für knapp 155.000 Mark bietet der neue VAS-Liner Reisemobil-Ästhetiken nicht nur viel Komfort und Ausstattung, sondern auch ein hochmodernes Outfit.

VAS Newline Star 650

Italo-Liner

Nah Florenz, der Stadt der schönen Künste und der Lebenslust, macht der Reisemobilbauer VAS dem Ruf italienischer Designer wieder einmal alle Ehre. Nach dem im letzten Jahr vorgestellten Aster bringen die Norditaliener, die in dem kleinen Städtchen Calenzano seit rund 20 Jahren luxuriöse Freizeitfahrzeuge mit dem gewissen Etwas bauen, jetzt den völlig neu gestalteten, 6,5 Meter langen Newline Star 650. Wie der Aster zeigt sich auch der integrierte Newline in einem futuristisch anmutenden Außen- design mit einer durchgestylten, glattwandigen GfK-Kabine, die – außer an den Fenstern – keine Nähte aufweist, und auf die der Hersteller zehn Jahre Dichtheitsgarantie gibt.

Für das Innenleben des Italo-Liners zeichnet hierzulande

Deutschland-Statt- halter Stefan Jörg, 36, mit seinem Handels- unternehmen Car Rent im rheinhessischen Worms verantwortlich. Der gebürtige Bader konzipiert nicht nur die zwanzig verschiedenen und preisgleichen Grundrissvarianten des Newline Star, zwischen denen der Kunde wählen kann. Er entwirft auf Wunsch und ohne Aufpreis auch ganz individuelle Raumaufteilungen. Dabei lautet seine Maxime: „Der Kunde ist König“. So verspricht Jörg auch, Änderungen, die keine technischen Umbaumaßnahmen erfordern, machen, innerhalb des Grundpreises von knapp 155.000 Mark zu erledigen.

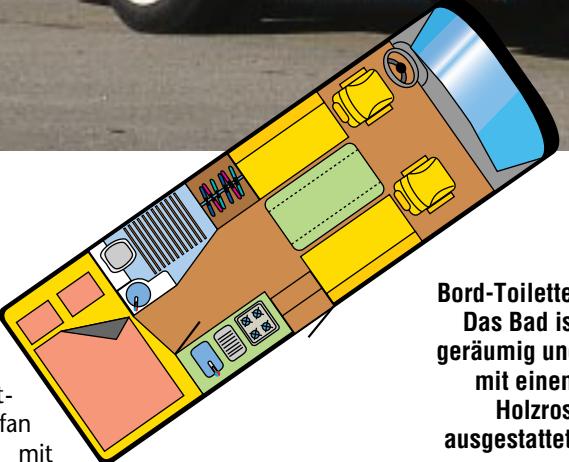
In diesem Preisrahmen bewegt sich auch unser Testfahr-

zeug, das sich mit voluminöser Heckgarage präsentiert, über der VAS ein quer eingebautes, 208 x 140 Zentimeter großes Doppelbett mit Lattenrost installiert hat. Dabei ist das Heck-Schlafzimmer, wie der restliche Innenraum auch, mit eleganten und hellen Möbeln in Nußbaum-Dekor und Massivholz- kanten ausgestattet. Links vor dem Heckbett ha-

ben Jörg und die VAS-Konstrukteure ein geräumiges Bad plaziert, das mit Spiegelschrank, drehbarer Cassetten-Toilette sowie integrierter, 195 x 85 x 80 Zentimeter großer Naßzelle mit wasserfest verleimtem Holzrost ausgestattet ist. In der Naß-

zelle mit von der Partie: ein Kurbel-Dachlüfter mit Elektromotor, der die Feuchtigkeit im Bad schnell nach draußen befördert.

Gekocht wird im toskani- schen Designer-Mobil gegenü-



Bord-Toilette:
Das Bad ist geräumig und mit einem Holzrost ausgestattet.



Technische Daten*

Basisfahrzeug: Iveco Daily 35/12 mit 85 kW (115 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.900 kg, Leergewicht: 3.300 kg, Außenmaße (L x B x H): 650 x 220 x 280 cm, Radstand: 360 cm, Anhängelast (gebr./ungebr.): 3.000/750 kg.

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

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 2/4, davon mit Dreipunktgurt: 2; Innenmaße (L x B x H): 445 x 212 x 195 cm, Bettenmaße: Heck: 208 x 140 cm, Dinette: 208 x 125 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 70 l, Frischwasser: 240 l, Abwasser: 150 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6000, Herd: 4-flammig, Kühlschrank: 103 l, Zusatzbatterie: 1 x 100 Ah.

Grundpreis: 154.900 Mark

* Alle Angaben laut Hersteller

ber dem Bad an der großzügig dimensionierten Längsküche. Der Kochbereich verfügt über Vierflammkocher, Metallarmaturen, Spül- und kleines Abtropfbecken, Dunstabzugshaube, 103-Liter-Kühlschrank und

eine ausreichend große Arbeitsfläche. Im vorderen Bereich stehen der Zweier-Crew des Star 650 zwei längs eingebaute Sitzbänke und ein absenkbbarer Tisch zur Verfügung, aus dem bei Bedarf eine 208 x 125 Zen-



Unterschränke: Im Doppelbett finden zwei Schubladen Platz.



Bordmesse: Die hochelegante Einrichtung mit dem Klapptisch erinnert an eine Schiffscajüte.

Fotos: Gämmer

timeter große Liegefläche entsteht. Zusätzlich dazu installiert Jörg auf Wunsch und ohne Aufpreis ein Hubbett über dem Cockpit.

Im Grundpreis inbegriffen sind bis zu sechs Dreipunktgurte, die winterfeste Unterbringung des unterflur in einem isolierten und beheizten Behälter eingebauten Abwassertanks sowie die werksseitige Auflastung der Iveco Daily 35/12-Basis auf 3,9 Tonnen. Damit schafft der edle Italiener immerhin 600 Kilogramm Zuladung. Wer noch mehr mitnehmen möchte, muß sich sein toskanisches Designer-Mobil – für 1.600 Mark Aufpreis – auf 4,2 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht auflasten lassen. Dann bietet der elegante Italo-Liner aus Florenz nicht nur ein ausgefallenes Outfit und eine komfortable Ausstattung mit hocheleganten Möbeln und praktischen Detaillösungen. Er verwöhnt zudem mit der ansehnlichen Ladekapazität von 900 Kilogramm.

Juan J. Gämmer Ortiz



Doppeldecker

Schrempf & Lahn Bilma MB Sprinter

Der Kastenwagen-Spezialist

Schrempf & Lahn stattet seinen neuen Sprinter-Ausbau mit Echtholz-Möbeln und doppeltem Boden aus.

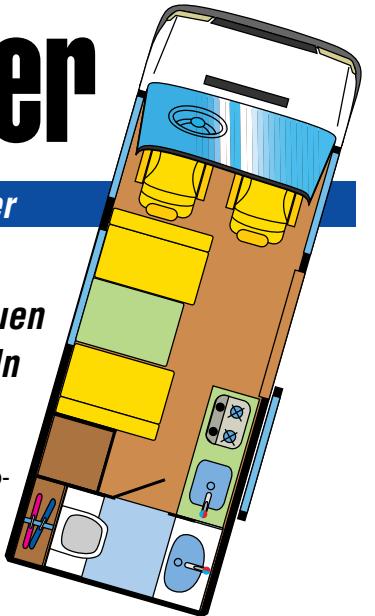
Im oberbayerischen Rosenheim, dem Sitz des Kastenwagen-Ausbauers Schrempf & Lahn, dreht sich fast alles um Inneneinrichtungen aus massivem Echtholz. Kein Wunder also, daß auch der brandneue S & L Bilma auf Mercedes-Benz Sprinter 312 D mit einem edlen und naturbelassenen Birkenholz-Ausbau glänzt.

Die Rosenheimer Reisemobilbauer setzen bei ihrem Neuen jedoch nicht nur auf einen robusten Möbelbau. Sie geben ihrem Schützling auch einen etwa 30 Zentimeter hohen und 200 Zentimeter langen Zwischenboden mit auf den mobilen Lebensweg. In dem haben nicht nur Skier, Koffer und Kinderwagen Platz. Er nimmt auch die gesamte Wasserinstallation

inklusive der Ablaßhähne auf und macht den Sprinter-Bilma so zum winter-tauglichen Kastenwagen-Reisemobil.

Das Heck des Rosenheimer Doppeldeckers belegt die quer über die gesamte Fahrzeugsbreite reichende Naßzelle, unter der sich der doppelte Boden auftut. Ausgestattet ist sie mit Duschtasse, Cassetten-Toilette, dahinter installiertem Kleiderschrank und gegenüber plaziertem Waschbecken mit Kunststoff-Armaturen. Eine Holztür trennt das Heckbad vom Rest der Bilma-Einrichtung.

Betritt man den Bilma durch die seitliche Schiebetür, empfängt einen die gemütliche



Technische Daten*

Basisfahrzeug: Mercedes-Benz Sprinter 312 D mit 90 kW (122 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht: 2.900 kg, Außenmaße (L x B x H): 560 x 200 x 315 cm, Radstand: 355 cm, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.000/750 kg.

Aufbau: Boden und Wände: Isolierung aus 20 mm PI-Matten, Dach: GfK-Hochdach von SCA.

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 6/0, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 320 x 175 x 220/200 cm, Bettmaße: Hochdachbett: 200 x 155 cm, Mitteldinette: 190 x 130 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 100 l, Abwasser: 90 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

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

Grundpreis: 88.000 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller

Viersitzgruppe, die sich aus zwei umlegbaren Sitzbänken des italienischen Herstellers Fasp und einem Einhängetisch zusammensetzt. Bei Bedarf entsteht aus der Mitteldinette ein 190 x 130 Zentimeter großes Doppelbett.

Schließlich läßt sich die entgegen der Fahrtrichtung installierte Sitzbank auch so klappen, daß Mitreisende auf ihr in Fahrtrichtung sitzen. Allerdings stehen ihnen – aufgrund mangelnden Platzes für den geeigneten Einbau – nur Beckengurte zur Verfügung. Deshalb wird

diese Sitzbank in der Praxis wohl meist entgegen der Fahrtrichtung gekippt bleiben. Mitreisende werden in aller Regel auf der hinteren Sitzbank Platz nehmen. Schließlich ist die mit Dreipunkt-Sicherheitsgurten ausgestattet.

Links neben dem Einstieg des Sprinter-Bilma installiert Schrempf & Lahn einen langgezogenen Küchenblock, der mit Zweiflammkocher, Edelstahl-Spülbecken, Kunststoff-Armaturen und Ablagefläche für Kochgeschirr ausgestattet ist. Gegenüber, zwischen Sitz-

Üppig dimensioniert: Die Küche bietet für einen Kastenwagen reichlich Platz und Ablagefläche.

Gut durchdacht: Unter dem Bad bleibt im Bilma Platz für einen doppelten Boden.

Erhöht installiert: Die hintere Sitzbank sitzt direkt auf dem 30 Zentimeter hohen Zwischenboden



gruppe und Naßzelle, plazieren die Oberbayern ein manns hohes Möbel auf dem doppelten Boden, in dem sie einen kleinen Schrank, den 65-Liter-Kühlschrank und einige Ablagen vorgesehen haben.

Zum Vierschläfer wird der Rosenheimer Doppeldecker durch ein 200 x 155 Zentimeter großes, mit Lattenrost ausgestattetes Doppelbett, daß in Fahrstellung – von Teleskopfederern gehalten – in das SCA-Hochdach integriert ist. Es läßt sich leicht in Schlafposition bringen. Ein Fenster und eine

Juan J. Gamero Ortiz

Fotos: Gamero

PREMIERE



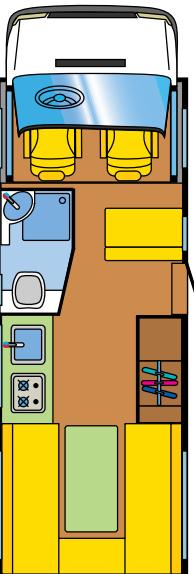
Großraum-Mobil

Bimobil FM 440 SP

Für rund 122.000 Mark bietet das 6,80 Meter lange Bimobil FM 440 SP einen doppelten Boden, viel Platz und pfiffige Detaillösungen.

Bei München, in Oberpfrauen, baut Raimund von Liebe schon seit langem Bimobil-Pickups und -Alkovenmobile, die sich besonders wegen ihrer charakteristischen, hellen Naturholz-Einrichtungen und der großen, fast über die gesamte Heckpartie reichenden Aufstellklappe einen festen Kundenstamm erobert haben.

Den Frischwassertank mit 146 Litern Fassungsvermögen installiert von Liebe – ebenfalls frostsicher – in einem isolierten und unterflur montierten Behältnis. Auch der neue FM 440 SP auf Mercedes-Benz Sprinter 412 D macht da, was den Innenausbau angeht, keine Ausnahme. Seine Heckklappe reicht jedoch nicht bis an die Dachkante, sondern endet unterhalb des großen Heckfensters. Zusätzlich zu diesen Attributen hat ihm von Liebe einen be-



Geräumig:
Sowohl das Bad als auch der Heckraum zeigen nicht mit Platz und Stauvolumen.

Geräumig geht es in der voluminösen Wohnkabine des FM 440 SP zu. Hat der mobile Gast via elektrisch ausfahrbbarer Trittstufe das Innere des Bimobils betreten, findet er eine äußerst familienfreundliche Raumau-



Technische Daten*

Basisfahrzeug: Mercedes-Benz Sprinter 412 D mit 90 kW (122 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zul.Gesamtgewicht: 4.600 kg, Leergewicht: 3.115 kg, Außenmaße (L x B x H): 680 x 228 x 312 cm, Radstand: 402,5 cm, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.000/750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Isolierung aus 40 mm RTM-Schaum, Boden: 50 mm RTM-Schaum.

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/4, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 448 x 216 x 196/223 cm, Bettenmaße: Alkoven: 204 x 140 cm, Heckdinette: 210 x 160 cm, Zweierbank: 95 x 93 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 146 l, Abwasser: 100 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

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

Grundpreis: 122.200 Mark.

* Alle Angaben laut Hersteller

Einladend: Die Heck-Rundsitzgruppe ist freundlich gestaltet und gemütlich.

dem halbhoch der Kühlschrank sitzt.

Den vorderen Wagentrakt nimmt ein großes Bad mit Cassettentoilette, Spiegelschrank, Waschbecken mit hochwertigen und bunten Metallarmaturen sowie eine separate Duschkabine mit Schiebetür in Beschlag. Außerdem plazieren die oberbayerischen Reisemobil-Hersteller gleich hinter dem Beifahrersitz eine in Fahrtrichtung installierte, mit Dreipunktgurten gesicherte Zweiersitzbank. Mittels eines Einlegebrettes und eines zusätzlichen Polsters lässt sich die Sitzbank zusätzlich zu einem 95 x 92 Zentimeter großen Kinderbett umbauen.

Weitere Schlafstätten bietet der voluminöse, 204 x 140 Zentimeter große und 65 Zentimeter hohe Alkoven des Großraum-Mobils, in dem ein Doppelbett auf einem Lattenrost erholsame Nachtruhe gestattet.

Auch in puncto Stauraum- und Zuladungskapazität wird im SP 440 nicht gekleckert. Außer dem Stauraum im doppelten Boden und dem großen Kleiderschrank stehen noch acht ringsum angebrachte Hängeschränke zur Beladung bereit. An Zuladung kann der 4,6-Tonner übrigens 1.485 Kilogramm aufnehmen. Das ist selbst für ein Großraum-Mobil ein stolzer Wert.

Juan J. Gamero Ortiz

PREMIERE

Huckepack-System

Husky Z

Für Pickup-Fans und Freunde japanischer Geländewagen hält Bimobil jetzt eine neue Kabine bereit.

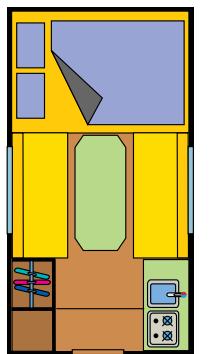
Besitzer eines Toyota Hilux X-tra Cab oder Nissan King Cab-Pritschenwagens, die mit ihrem Fahrzeug die mobile Freiheit genießen möchten, können jetzt bei Bimobil die neue Husky Z-Pickup-Kabine ordern. Sie kostet 26.400 Mark und wird mit vier Spannschrauben am Chassis befestigt. Im Inneren bietet sie ein 190 x 132 Zentimeter großes Alkovenbett, eine zum 190 x 137/129 Zentimeter großen Bett umbaubare Längsdinette, eine komfortable Längsküche mit Zweiflammkocher und einen großen Kleiderschrank. Wer noch kein Basisfahrzeug besitzt, kann sich die Husky Z-Kabine mit Geländewagen bei Bimobil für rund 63.500 Mark kaufen.



Fotos: Falk, Campero



Rustikal:
Die Naturholz-Einrichtung macht einen soliden Eindruck.



Technische Daten *

Basisfahrzeug: Toyota Hilux X-tra Cab/ Nissan King Cab mit 58 kW (79 PS)/59 kW (80 PS)-Dieselmotoren mit Allradantrieb.
Zulässiges Gesamtgewicht: 2.700/2.740 kg, Leergewicht: 2.250/2.160 kg, Außenmaße (L x B x H): 525 x 200 x 265 cm, Dach und Wände: Isolierung aus 35 mm RTM-Schaum, Boden: 35 mm RTM-Schaum. Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/4, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 240 x 190 x 185/195 cm, Bettenmaße: Alkoven: 190 x 132 cm, Dinette: 190 x 137/129 cm, 56/80 l, Frischwasser: 15 l, Abwasser: 15 l, Gasvorrat: 2 x 5 kg, Heizung: Truma E 2400, Herd: 2-flammig, Kühlzentralklima: 1 x 75 Ah.

Grundpreis: ab 63.500 Mark, Kabine 26.400 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller

Universal-Kabine

Tischer Trail 320

Für eingefleischte Pickup-Fans gibt es jetzt vom Huckepack-Spezialisten Tischer eine Kabine für eine Handvoll Basisfahrzeuge.

Die 4,70 Meter lange Pickup-Alkoven-Kabine Trail 320 eignet sich nicht nur für einen Basisfahrzeug-Typ, sondern gleich für mehrere Pritschenwagen mit Doppelkabinen-Fahrerhäusern: Fiat Ducato (altes Modell mit Radstand 365 cm und neues Modell mit Radstand 370 cm), Ford Transit mit Radstand 357 cm, Iveco Daily mit

Radstand 331 cm, Mercedes 310 D mit Radstand 335 cm und Mercedes Sprinter Doppelkabine mit einem Radstand von 355 cm.

Die Trail 320-Kabine ist mit einem verhältnismäßig geräumigen Bad mit integrierter Naßzelle sowie sich daran anschließender, großer Küche mit Zweiflammkocher, Edelstahl-



Fotos: Falk

Technische Daten*

Basisfahrzeug: verschiedene

Radstand: verschiedene, Außenmaße (L x B x H): 470 x 226 x 255 cm, Innenmaße (L x B x H): 330 x 215 x 205 cm, Bettenmaße: Doppelbett: 210 x 132 cm, Alkoven: 213 x 140 cm, Füllmengen: Frischwasser: 100 l, Abwasser: 70 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg, Heizung: Truma C 6000, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 88 l.

Grundpreis: 36.600 Mark.

Spülbecken und Metallarmaturen ausgestattet. Im vorderen Wagentrakt befindet sich eine längs installierte Viererdinette, aus der eine 210 x 132 Zentimeter große Liegefläche entsteht, und das 213 x 140 Zentimeter große Alkovenbett. *gam*

Freundlich:
Das helle
Möbeldekor
lässt die Alko-
venkabine
größer
wirken.

* Alle Angaben laut Hersteller



Das Glück der Erde...

...liegt auf dem Rücken der Pferde.

Auf dem Ponyhof Wieseck in Meisenheim entdeckte Familie Mauritz neu angelegte Stellplätze.

Purer Spaß für Kinder: Ob bei der Kutschfahrt oder im Heu, auf dem Ponyhof ist was los. Dafür sorgt Familie Gravius. Roswita und Michael Mauritz bekommen für diesen Tip ein Bordbuch.

Für Kinder ist der Ponyhof das reinste Paradies", freut sich Roswita Mauritz aus Planig bei Bad Kreuznach. „Wir waren schon oft dort, und für uns Erwachsene ist das Schönste die wunderbare Aussicht.“

Kein Wunder, daß die 36jährige gern an die Tage mit der Familie zurückdenkt: Immer, wenn ihr Mann Michael, 40, den Berg hoch über Meisenheim ansteuert, bedeutet das Spaß und Erholung pur. Denn der sechsjährige Filius Dennis und seine drei Jahre ältere Schwester Michele toben sich auf dem gut 20 Hektar großen Gelände regelmäßig aus. Das Ehepaar Mauritz genießt derweil die ruhigen Stunden auf der Wiese. Neuerdings können sie dabei in dem Bordbuch „Reisemobilfreundliche Restaurants“ schmökern, das sie für

ihren Stellplatz-Tip bekommen haben.

Auf dem Ponyhof Wieseck aber steht für Reisemobilisten alles bereit, was Camping angenehm macht: Dusche und WC, Wasser- und Stromanschluß. Eine Entsorgungsanlage gibt es im Ort, aber der ist nur 600 Meter entfernt. Bis zu sechs Fahrzeuge finden auf dem Ponyhof ihr lauschiges Plätzchen, das jeweils 30 Mark pro Nacht kostet – alle genannten Einrichtungen inklusive.

„Wir haben mit Campern gute Erfahrungen gemacht“, betont Ulrike Gravius, 35. Zusammen mit ihrem Mann Roland, 37, führt sie den Ponyhof Wieseck. „Diese Gäste sind nett, unkompliziert und locker.“ Die familiäre Atmosphäre findet sich auf dem gesamten Anwesen wieder.



Draußen liegen oder grillen die Urlauber, und in der Reiterstube ist eine Erfrischung zu haben.

Wer nicht nur faulenzen möchte, sondern sich gern Pferden widmet, der findet auf dem Ponyhof Wieseck offene Ohren und Stalltüren. Das Angebot umfaßt Reitunterricht für Pferdenarren jeglichen Alters. In den Ferien finden Tagesausritte statt. Und damit es den Pferden ebenfalls gutgeht, lernen die Freizeitreiter den richtigen Umgang mit den Tieren.

Besonders die Kinder erleben hier richtige Abenteuer. Etwa die Fahrt mit einer Pferdekutsche als Geburtstagsüberraschung. Oder der Ausritt auf einer markierten Strecke durch Wälder und über Wiesen – hoch zu Pony. Dieser Spaß erfreut auch die beiden Töchter der Familie Gravius, Lisa, 9, und Hanna, 6.

Das spannendste Erlebnis aber ist die Nacht im Heu. Wenn es am nächsten Morgen deftiges Frühstück gibt, dann werden schnell die Erinnerungen an die gruseligen Momente wach: Leuchtende Kinderaugen erzählen, was Erwachsenenäugen oft gar nicht mehr sehen.

Die widmen sich am Tage vielleicht lieber der historischen Altstadt von Meisenheim, die in Laufnähe liegt. Natürlich bieten hier auch Geschäfte Lebensmittel an. Damit läßt es sich recht lang auf dem Ponyhof Wieseck aushalten. Und auf dem Rücken der Pferde.

cgp



Fotos: Gravius



Kontaktadresse:
Ponyhof Wieseck, Ulrike und Roland Gravius, 55590 Meisenheim, Tel.: 06753/4333, bitte vorher reservieren.

**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 niedrigen Tunnel tiefhängende Äste Sonstiges: _____**4. Anzahl der Stellplätze:  = _____****5. Untergrund der Stellplätze:** Asphalt Wiese Steinplatten Schotter Lehm Rasengittersteine Sonstiges: _____**6. Eine Übernachtung auf dem Stellplatz kostet: _____**

Im Preis enthalten: _____

7. Vorherige Reservierung eines Stellplatzes ist notwendig: ja nein**Einfach ausschneiden und einsenden an:****Redaktion REISEMOBIL INTERNATIONAL, CDS Verlag GmbH, Postwiesenstr. 5A, 70327 Stuttgart**

8. **Der Platz ist behindertengerecht ausgebaut:** ja nein9. **Hunde sind willkommen:** ja nein10. **An den Stellplätzen gibt es:**einen Stromanschluß: ja neineinen Wasseranschluß: ja neinSanitäreinrichtungen: ja neineine Ver-/Entsorgungsstation: ja neineinen Grillplatz: ja neineine Liegewiese: ja neinEinrichtungen für Kinder
(Spielplatz, Spielzimmer o.ä.): ja neinein Freibad: ja neinein Hallenbad: ja nein

Gibt es einen bewirtschafteten

Garten oder eine Terrasse? ja neinGibt es einen Cafébetrieb? ja nein13. **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 neinSonstiges:

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

Reisemobil-Stellplätze

25576 Brokdorf

Hotel-Restaurant „Elblick“
Familie Sell, Dorfstraße 65,
Tel.: 04829 / 90 00, Fax 04829 / 595

Areal: Direkt hinter dem Deich gelegen, mit Terrasse und Panorama-Blick auf die Elbe.

Zufahrt: Asphalt. Δ = 15 auf Asphalt, kostenlos bei Verzehr einer Mahlzeit.



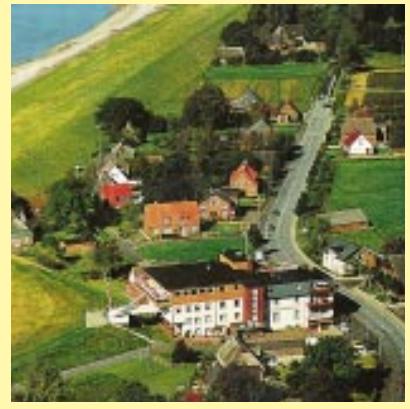
Gastronomie:

Warme Küche: 12.00-14.30 Uhr, 18.00-21.30 Uhr

Hauptgerichte: 17-40 DM Δ Γ

Sport & Freizeitangebote: \approx 500 m

Entfernung: Δ 0 m, Γ 500 m, Δ 1 km



A-8970 Schladming

Camp-Flechlhof
Franz Lettner, Rohrmoos 42,
Tel. / Fax: 0664 / 3 37 59 42



An den Stellplätzen:

Δ Δ Δ

Aktivitäten: Wandern und Radfahren auf dem Deich.

Areal: Kleine Anlage im Zentrum des Örtchens Rohrmoos.

Zufahrt: Asphalt. **Achtung Wintercamper:** 8% Steigung. Δ = 30 auf Schotter. 30 DM inkl. Toilette, Wasser, Liegewiese. Sonstiges: Gratis-Abschleppdienst im Winter.

An den Stellplätzen:

Δ Δ Δ Δ Δ

Aktivitäten: Haflinger-Reiten, Pferde-kutsch- und -schlittenfahrten, kleiner Streichelzoo, Ponyreiten. Wanderungen mit dem Chef auf dessen Almhütte und anschließender Jause.

Gastronomie: Bar – Steakhouse Einkehr
Warme Küche: 18.00-2.00 Uhr

Hauptgerichte: 6-35 DM Δ Γ

Sonstiges: Sommer und Winter geöffnet, 24 Stunden, kein Ruhetag, Frühstück in der Pension Flechlhof

Sport & Freizeitangebote:

\approx 2,5 km, Δ 2,5 km, Δ 200 m. Freizeitsee Pichl, Erlebniswelt Rohrmoos, eigene Veranstaltungen.

Entfernung:

Δ 2,5 km, Γ vor Ort, Δ vor Ort

Sehenswürdigkeiten: Dachstein-Gletscher, Eishöhlen 18 km, Museum Traubenberg 38 km, Gratis-Führungen des TV-Rohrmoos

RM 4/96

Reisemobil-Stellplätze

Aktivitäten: Radtouren, Wanderungen, Angeln
Sonstiges: geöffnet vom 15. Mai - 30. Sept.

Sport & Freizeitangebote:

Ruderboot-Verleih am Platz

Entfernung: Δ 10 km, Γ 3 km, Δ 30 km

Sehenswürdigkeiten: Nykulla Aussichtsturm 3 km, Dampfschiff-Tour bis Växjö von Tölg aus.



53809 Ruppichteroth-Tanneck

Gasthof Tanneck
Hubert Alefelder,
Tel. / Fax: 02247 / 23 77

Areal: Landgasthof in romantischer Umgebung.

Zufahrt: Asphalt. **Achtung:** enge Einfahrt. Δ Δ = 20 auf Schotter, kostenlos bei Verzehr einer Mahlzeit.

An den Stellplätzen:

Δ Δ Δ Δ

Gastronomie:

Warme Küche: 18.00-22.00 Uhr

Hauptgerichte: 10-22 DM Δ

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 Abwasserröhren, 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.

Δ = 6 auf Asphalt. Bei Verzehr einer Mahlzeit kostenlos.

An den Stellplätzen:

Δ Δ

Gastronomie:

Warme Küche 12.00-14.00 Uhr, 17.00-21.00 Uhr

Hauptgerichte: 10-24 DM Δ Γ

Sonstiges: Montag und Dienstag Ruhetag



Sport & Freizeitangebote:

\approx 19 km, Δ 10 km

Entfernung:

Δ 1,5 km, Γ 1,5 km, Δ 12 km

Sehenswürdigkeiten: Klosterkirche am Ort, Cramschalzer Wald

97262 Hausen-Fährbrück

Landgasthof Hubertusklause
Winfried Kirchner, Fährbrück 2,
Tel. / Fax: 09367 / 9 07 00

Areal: kleiner Wallfahrtsort mit 3 Häusern

Zufahrt: Asphalt. **Achtung:** schmale Straße.



Sport & Freizeitangebote: \approx 19 km, Δ 10 km
Entfernung: Δ 1,5 km, Γ 1,5 km, Δ 12 km
Sehenswürdigkeiten: Klosterkirche am Ort, Cramschalzer Wald

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

RM 4/96

REISEMOBIL Collection

Zeichenerklärung:

- Δ = Tankstelle
- Δ = Restaurant
- Δ = Winzer
- Δ = Naturpark
- Δ = Schloß/Burg
- Δ = Bauernhof
- Δ = Freizeitpark
- Δ = Freizeit-/Erlebnisbad
- Δ = Kultur-/Technikmuseum
- Δ = Stellplatz vor Campingplatz
- Δ = Hersteller oder Händler
- Δ = Allgemeiner Stellplatz
- Δ = Reisemobil-freundliche Gemeinde



Reisemobil-Stellplätze

75394 Oberkollbach

Gasthaus Hirsch

Helmut Bäuerle,
Alte Badstraße 67,
Tel. / Fax: 07051 / 5 11 95

Areal: Großer Parkplatz hinter dem Gasthaus

Zufahrt: Asphalt. Δ Δ = 3 auf Asphalt. Bei Verzehr einer Mahlzeit kostenlos.

An den Stellplätzen:

Δ Δ Δ

Gastronomie:

Warme Küche: 12.00-14.00 Uhr, 17.00-21.00 Uhr

Hauptgerichte: 16,50-22 DM Δ

Sonstiges: Mittwoch Ruhetag, vor 22.00 Uhr eintreffen.

2-3 Tage Aufenthalt

Sport & Freizeitangebote:

\approx 8 km, \approx 8 km

Entfernung: Δ 6 km, Γ vor Ort

Sehenswürdigkeiten:

Hermann-Hesse-Museum Calw 8 km, Klostermuseum Hirsau 7 km

Reisemobil-Stellplätze

S-36040 Rottne/Småland

Naturpark Tölg

Mats Jonasson, PL 1085 A,
Tel. / Fax: 0046 - 470 / 131 37

Areal: ca. 8000 qm feste Wiese direkt am Tölg-See in Småland.

Zufahrt: fester Feldweg, mit schweren Fahrzeugen befahrbar. **Achtung:** Hinweisschild an der Straße. Δ = ca. 15 auf Wiese

am Seeufer, Skr 100,- pro Reisemobil inkl. 4 Personen, Frischwasser.

An den Stellplätzen:

Δ Δ (Δ in Planung) Δ



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

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.

Eigentor

(Situation der Händler, REISEMOBIL INTERNATIONAL 12/96)

Ihren Report habe ich mit Interesse gelesen und begrüße ihn als Dienst am Kunden. Mehrere Bekannte und ich, die wir alte Camper sind und alle Reisemobile besitzen, konnten aufgrund der gezeigten Fotos nicht erkennen, daß es sich bei einem Bild um die Marke Hobby handelt, und schon gar nicht, um welchen Händler. Es hätte wohl jede x-beliebige Vertretung sein können.

Ich halte deshalb den Leserbrief der Herren aus dem Hause Hobby, den Sie in REISEMOBIL INTERNATIONAL 2/96 veröffentlicht haben, für ein ausgesprochenes Eigentor. Haben sie dadurch nicht nur erst bekannt gemacht, daß es sich hierbei um einen Hobby-Händler handelt, sie selbst haben damit auch den Namen ihres Brötchengebers in Mißkredit gebracht.

Ludwig Klapp, 97769 Bad Brückenau

Oft wird über die Unzufriedenheit der Reisemobilisten mit ihrer Werkstatt berichtet. Doch hier einmal eine positive Erfahrung: Wir waren mit unserem Club über Karneval in Enkirch. Einer unserer Kameraden kam mit seinem Clou Liner auf Iveco mit qualmendem Differential angefahren. Ein Anruf bei Iveco in Wittlich, Firma Gangolf, am Morgen des Karnevalssamstags genügte, um ei-

nen Monteur nach Enkirch zu bekommen. Eine Reparatur an Ort und Stelle war unmöglich, vorsichtig wurde der Liner in die Werkstatt gefahren. Weil kein entsprechendes Ersatzteil vorrätig war, wurde einem Neufahrzeug das Differential aus- und in den Liner eingebaut. Dieser Vorgang dauert mehr als sechs Stunden. Vielen Dank für diese tolle, unkonventionelle Hilfe.

Günter Diehl, RMC Ratingen-Rhein-Ruhr, 40880 Ratingen

Der Kurs muß stimmen

(Erlebnisbericht: Wie Ehepaar Bogacz vom Segelboot zum Reisemobil wechselte)

Unser Zuhause ist Lübeck. Nur 20 Kilometer, und der Jachthafen von Travemünde liegt vor uns. Am Steg neben der Passat liegt unser Schiff. Es wartet, daß es bewegt wird. Alles wunderschön, aber das machen wir nun schon seit vielen Jahren. Wir kennen alle Häfen an der Ostsee bis Dänemark und Schweden.

In den letzten Jahren beobachteten wir immer häufiger Reisemobilisten, die sichtlich genüßvoll ihr rollendes Zuhause nach irgendwo steuerten: Muß das schön sein.

1985: gedacht, getan – wir wollen es versuchen. Erst einmal kaufen wir uns einen GMC Van mit Rundszitzgruppe und Küchenblock. Im Sommer segeln wir, und im Herbst

sind wir mit dem Van unterwegs. Die ersten großen Erlebnisse stellen sich mit dem Van ein: Grenzöffnung in Berlin. Wir stehen direkt am Brandenburger Tor, hautnah am Geschehen. Gefrühstückt wird vor dem Reichstag. Hotels sind ausgebucht, ganz Berlin ist auf den Beinen – und wir mittendrin.

So bekommen wir immer mehr Lust auf mobiles Leben. Viele Dinge sind einfach angenehmer und besser. Zum Beispiel das Einkaufen: frischer Spargel vom Bauern, Grützwurst aus der Heide, herrlicher Wein von der Mosel. Regelmäßiges, genüßvolles Essen ist angesagt – beim Segeln gab's den ganzen Tag nichts.

1992: Schiff und Van werden verkauft. Ein größeres Reisemobil soll beides ersetzen: komfortabel, elegant, möglichst leise. Betten sollen nicht mehr gebaut werden.

Nach Messebesuch, dem Studieren von Prospekten und Probefahrten steht fest: Es soll ein Mobil um die 8,60 Meter Länge werden. Diese Größe erscheint uns für Europa gerade richtig.

Grundsätzlich fahren wir auf Stellplätze, die wir aus REISEMOBIL INTERNATIONAL und von Bekannten unterwegs gesammelt haben. Die Anzahl ist inzwischen sehr groß, und man kann seine Reise vorzüglich danach planen. Denn das ist oberstes Gebot: Fahre nie aufs Geratewohl. Der Kurs muß stimmen – das kennen wir vom Segeln.

Was wir nicht für möglich gehalten haben: Wir wechseln das Mobil nach drei Jahren noch einmal. Es ist kein Problem, mit einem zehn Meter langen Reisemobil unterwegs zu sein. Mit Vergnügen steuern wir unser neues rollendes Zuhause, einen Winnebago Elanté, durch Europa.

Den Wechsel vom Wasser ans Land in unsere Landjacht haben wir bis heute nicht bereut.

Elke und Horst Bogacz, 23562 Lübeck

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



Foto: privat

Ist nur noch
in der Bade-
wanne Kapitän:
Horst Bogacz
vor seinem
Traumschiff
Winnebago
Elanté.

MOBIL Reisen

UNTERWEGS MEHR ERLEBEN
MIT WOHNMOBIL UND CARAVAN

REISE-SPECIAL

Jeden Monat in
REISEMOBIL INTERNATIONAL
und CAMPING, CARS & CARAVANS

Fähren '96

Verbindungen,
Termine, Preise

Toskana

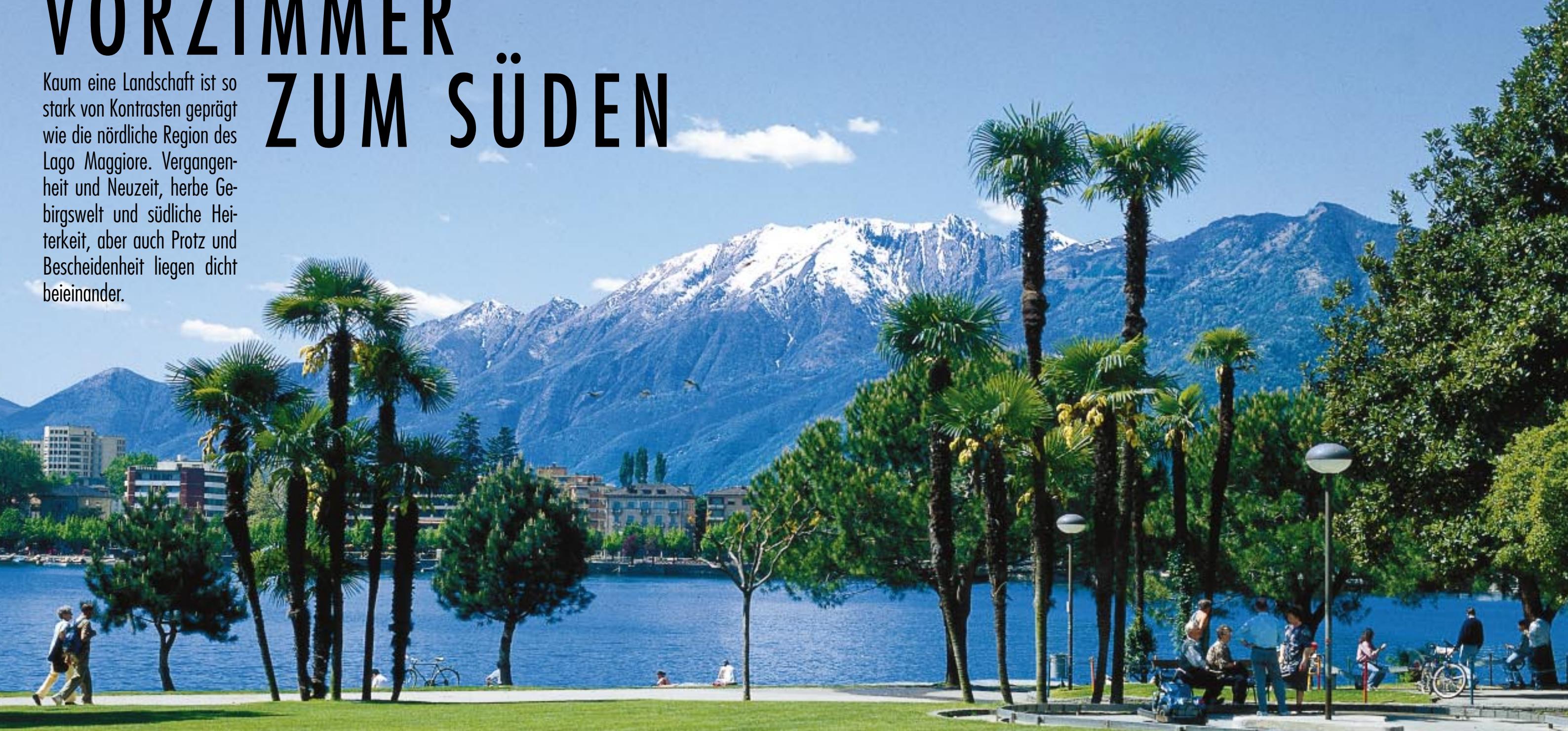
Oster-Trip zu Kunst
und Kultur

Frühling im **TESSIN**
Vorzimmer zum Süden



VORZIMMER ZUM SÜDEN

Kaum eine Landschaft ist so stark von Kontrasten geprägt wie die nördliche Region des Lago Maggiore. Vergangenheit und Neuzeit, herbe Gebirgwelt und südliche Heiterkeit, aber auch Protz und Bescheidenheit liegen dicht beieinander.



Typisch Tessin: Die wärmende Frühlingssonne lockt die Spaziergänger auf die Seepromenade von Ascona, während die Gipfel der Dreitausender noch schneebedeckt sind.

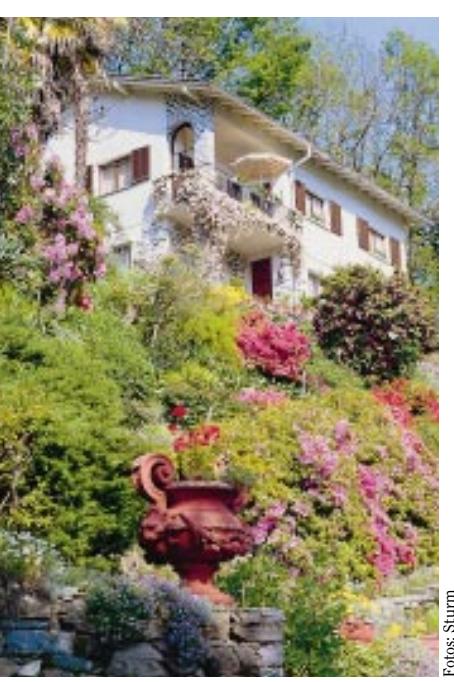


Das malerische Walserdorf Bosco/Gurin hat sich in 1500 Metern Höhe in einem Seitental des Valle Maggia versteckt.

Geld gibt's bekanntlich reichlich in der Schweiz. Und die Tessiner zeigen, was sie haben. Der eine mit einer prunkvollen Hochzeit, der andere umgibt seine Villa mit einem blühenden Paradies.



Flohmarkt-Trubel mit südländischem Flair auf der Piazza Grande von Locarno (oben). Wer die Frühlingssonne lieber in Ruhe genießen will, sucht sich eine Bank am Seeufer (links).



Fotos: Sturm

Das Schwärmen hat Tradition im Tessin. Seit mehr als einem Jahrhundert hat die Schönheit der südalpinen Landschaft Künstler und Literaten immer wieder in ihren Bann gezogen. Auch der mobile Reisende von heute erliegt dem Charme des „Vorzimmers zum Süden“. Tenero empfängt den Besucher mit der größten Camping-Anlage der Schweiz. Nicht weniger als sieben Campingplätze liegen wie Perlen aufgereiht am Nordufer des Lago Maggiore.

Noch ist uns die herbstliche Farbenpracht der Rebenhänge und Kastanienwälder gut in Erinnerung, da kokettieren jetzt im Überschwang des jungen Frühlings Kamelien und Azaleen mit dem winterlichen Weiß auf den Berggipfeln rund um den See.

Ascona – man hat es einmal „das seltsamste Dorf“ genannt – hat eine lange Geschichte, und ab 1900 war diese mit dem Auftauchen der ersten Weltverbesserer auf dem Monte Verità sogar skurril. Inzwischen hat sich die Schickeria hinter die Schilder „Privato“ zurückgezogen, aber der fröhliche Hauch südländischer Lebenskultur ist geblieben. Flanieren durch Galerien und Boutiquen, Stöbern in den berühmten Antiquariaten – Leichtigkeit des Seins.

Bewegt war immer auch schon das Leben auf der der Piazza von Ascona. Noch in diesem Jahrhundert hatte die Piazza den Fischern zum Aufhängen ihrer Netze gedient, dann wurde sie ausgebaut und drohte bald darauf, im Verkehr zu ersticken. Im Herbst des Jahres 1993 stand sie bei dem Jahrhunderthochwasser landunter, heute lädt sie ohne Autoverkehr zum Bummel unter den alten Platanen ein.

Nur wenige Kilometer entfernt von der belebten fröhlichen Seepromenade Asconas liegen auch heute noch einsamste Bergdörfer im Centovalli. Das eigen- und einzigartige Tal der tausend Täler lernen wir mit der berühmten Centovalli-Bahn kennen. Die 52,5 Kilometer lange Bergbahn wurde 1923 eröffnet. Sie führt über 83 Brücken und durch 31 Tunnel von Locarno nach Domodossola. Aus technischen Gründen befördert die Bahn keine Fahrräder, aber nach Vorbestellung stehen für uns in Camèdo – der schweizerischen Endstation – Leihräder zur Verfügung.

FRÜHLING IM TESSIN



FRÜHLING IM TESSIN

***Frühlingssonne erwärmt die
Felsbrocken in der eisigen
Verzasca bei der Ponte Ro-
mano (oben). In Sonogno,
ganz oben am Ende des
Verzascatal, gibt es sogar
Stellplätze für Wohnmobile.***



Um Rad aus erscheinen die Schluchten bizarer, die Brücken höher, der Stausee geheimnisvoller. In Verdasio bringt uns eine Seilbahn in das zauberhafte Dörfchen Rasa. Im Grotto Chiridone sitzen wir unter sprudelnden Reben und lassen uns den traditionellen Schmorbraten mit Polenta zum trefflichen Merlot mundern. Der Merlot, eine Bordeaux-Traube, gedeiht in den Böden und im Klima des Tessin besonders gut, und hat in den letzten Jahrzehnten den heimischen Nostrano verdrängt.

Wir lassen uns Zeit, talabwärts zu gondeln. Einsame Dörfchen kleben an den steilen Hängen, sie sind meist nur über Saumpfade zu erreichen. Der höchste Kirchturm des Tessin taucht auf, die Campanile von Intragna. Nicht mehr weit ist es jetzt bis zur Bahnstation Ponte Brolla. Dort geben wir die Räder ab, und die Bahn bringt uns zurück nach Locarno und Tenero.

Traumhaft Wandern

Auf der Piazza Grande in Locarno, wo sonst der Obst- und Gemüsemarkt den Platz zu sprengen droht und im Sommer die internationalen Filmfestspiele stattfinden, ist heute Flohmarkt. Und der ist immer einen Bummel wert. Künstler und die, die es werden wollen, zeigen ihre Kreationen, verkauften Altes, Lieb gewordenes oder nicht mehr Gebrauchtes. Die Straßencafés sind gut besucht. Man lacht, redet, schlürft seinen Espresso beim Bad in der Sonne und beobachtet dabei das bunte Treiben des Marktes.

Von der Via Ramogna, nahe des Bahnhofs, führt eine Zahnradbahn nach Orselli-

na und zur Wallfahrtskirche Madonna del Sasso. Eine Seilbahn bringt den Besucher nach Cardada und zum unvergleichlichen Aussichtsberg Cimetta. Der Blick reicht von den Eishäuptern der Alpen-Viertausender Monte Rosa, Matterhorn und Dom bis zu den Dolomiten. Orientierungstafeln machen die Bestimmung der Gipfel leicht, aber schwer ist es, sich von dem überwältigenden Panorama zu trennen. Ein leichter Ziehweg führt uns bergab zur Alpe Cardada und zu einem Formaggino Bietri – frischer Ziegenkäse mit Essig und Öl – und einem Boccalino (ein Keramikkrüglein) Merlot. So gestärkt begeben wir uns auf eine der schönsten und genußreichsten Wanderungen entlang des Bergrückens hoch über dem Lago Maggiore. Strahlend weiß heben sich die Birken ab vom tiefblauen Himmel. Dunst mildert die Konturen der Berge rund um den See. Felsrücken, unmittelbar am Weg, angestrahlt von der südlichen Sonne, protzen in barocker Farbenpracht, dazwischen silbern die steilen Wände aus Granit.

Monti di Lego – ein Maiensäss (Hochalm) mit einem gemütlichen Grotto – lädt

zur Einkehr ein. Man sollte sich die Pause gönnen, denn von nun an geht's gar nicht gemütlich bergab. Obwohl der Wanderweg von hier weiter ins Verzascatal führt – in einer knappen Stunde wären wir in Mergoscia – haben wir uns für die Direttissima entschieden. Sie ist nicht gut bezeichnet, aber wir finden den steilen Weg über unendliche Steinstufen nach Contra. Wir empfehlen jedem, von hier den Bus nach Tenero zu nehmen, denn die noch folgenden Treppen hinunter in die Ebene sind nur mit viel Mühe zu bewältigen.

Der große Walserweg

Das Maggiatal ist das gewaltigste der Gebirgstäler. Wie gekrümmte Finger einer Hand greift es mit seinen Seitentälern bis hinein ins Herz der Alpen. Von Cevio windet sich eine schwindelerregende Serpentinenstraße bis auf 1500 Meter Höhe nach Bosco/Gurin. Bis 1928 war das Tal nur mühsam auf Saumpfaden zu erreichen. So konnte sich Gurin seine Einzigartigkeit bewahren. Im 13. Jahrhundert waren Walliser ►



in das karge Hochtal gekommen, nicht von ungefähr. Das Land erhielten sie als Lehen für ihre Söldnerdienste bei italienischen Grundherren. Sie waren zum Wehrdienst verpflichtet, besaßen aber dafür ihre persönliche Freiheit. Ein hohes Gut zur Zeit der Leibeigenen und Unfreien. Sie bauten Walliser Holzhäuser mit den typischen Mäusesteinen unter den Tragesäulen, und sie sprechen heute noch einen Walliser Dialekt, den Sprachforscher „fossiles Deutsch“ nennen. Bei einer Bündner Gerstensuppe und einem Roten erzählt uns die Wirtin des kleinen, sehr gemütlichen Gasthauses einiges über die wirtschaftlichen Sorgen der letzten Jahre. „Jetzt aber geht es aufwärts bei uns. Durch den Anschluß an den „großen Walserweg“ und die offizielle Erklärung zum „Sito pittoresco“ kommen mehr Touristen.“

Natur-Gewalten

Eines der wildesten und bestimmt das urigste Seitental ist das Bavoratal. Wasserfälle stürzen links und rechts über die Steilwände. Felsklötze, wie von Zyklopenhand geschleudert, liegen im Flußbett. Ein herrlicher gewaltiger Fluß muß die Bavora gewesen sein. Heute verliert sie ihr Wasser in einem Stausee in 1900 Meter Höhe. Von San Carlo, am Ende des Tales, kann man ihn mit der Luftseilbahn erreichen.

Bei starken Regenfällen jedoch – und die sind im Tessin gar nicht so selten – rauscht die gezähmte Bavora wie früher als gefährlicher Wildbach zu Tal. Die riesenhaf-ten, glattgeschliffenen Felsen erzählen von der Wasserwucht, die sie geformt hat.

Kurz vor Foroglio steigt uns schon der Duft von Polenta in die Nase. In diesem malerischen Bauerndorf ist immer etwas los. Radfahrer und Wanderer, heute sogar eine ganze Busbesatzung, lassen sich an dem Grotto im Freien die schon berühmte Polenta schmecken, dazu Nostrano aus einem



FRÜHLING IM TESSIN

Die Campingplätze am Lago Maggiore sind ausnahmslos herrlich gelegen. Die Sonnenstube der Schweiz verwöhnt ihre Gäste mit ihrem milden Klima.

Obwohl Botta auf sein Honorar verzichtet, spricht man von etwa vier Millionen Franken Baukosten. Aufmerksamkeit ist dem „Gebet aus Stein“ in jedem Fall sicher, denn Fusio und der Sambuco-Stausee am Ende des Lavizzaratal-Tales sind schon bisher begehrte Stützpunkte für Wanderer, Bergsteiger und Tagestouristen.

Der kleine Bruder der Maggia, der unterhalb des Marmorsteinbruchs von Peccia aus dem Tor einer Schneibrücke braust, nennt sicher das wertvollste Bett sein eigen. Reinen weißen Marmor, dem berühmten Carrara-Marmor ebenbürtig, umtobt und umtost er, hobelt und schleift ihn zu kunstvollen Formen und Skulpturen.

Auf dem Rückweg lockt uns das zauberhafte Brontallo zu einem Anstieg zu Fuß. Hoch auf den Felsen thront es über dem Maggiatal. Zwischen den engen Gassen scheint die Zeit stehengeblieben zu sein.

Kurvenreich radeln

Schmal und kurvenreich schlängelt sich die Poststraße hoch über der unwegsamen Schlucht des Isorno eng an die Felsen gelehnt. Auch die Häuser kleben an den Felsen, manchmal oberhalb, manchmal unterhalb der Straße. Hinter jeder Schleife ein neuer Ausblick. Die Stille wird nur durch das Horn des Postbusses durchbrochen, aber es dauert Ewigkeiten, bis er hoch über uns an einer Biegung auftaucht. Der Ort Russo thront malerisch vor uns auf dem Felsen. Gern legen wir an dem Bistro im verträumten Ortskern eine Pause ein. Diesmal bitte keinen Wein, nur Wasser! Schneller als erwartet, haben wir Sprugo in 1113 Metern Höhe und damit das Ende der Straße erreicht. Zu den Bagni di Craveggia kommt man auf schmalem Wege und ►



FRÜHLING IM TESSIN

Tessin-Urlauber lieben diesen Kontrast: Schneereste in den Bergdörfern und Blütenpracht am Lago Maggiore.

ohne Ausweis nach Italien. Wir verzichten auf diesen Abstecher, um die Rückfahrt auf der wildromantischen Serpentinestraße wirklich genießen zu können.

Berzona, in dem Max Frisch lebte, erscheint wie im Dornrösenschlaf. Die Wege zwischen Häusern und Gärten sind zu eng, um das Rad hindurchzuschieben.

Vor Loco stürzt ein Wasserfall mit großem Getöse knapp an der Straße neben einer Mühle vorbei in die Tiefe. Bis jetzt waren wir fast allein auf der Straße, in Cavigliano hat uns der Verkehr wieder, und das, vor allem zwischen Losone und Ascona, ziemlich intensiv. Ein Radweg kurz vor Ascona rettet uns vor Lastwagen und Motorrädern und führt uns mitten hinein in die heitere Gelassenheit der sonnigen Uferpromenade.

Insel außerhalb der Zeit

Vom ehemaligen Fischerdorf Viro auf dem ruhigeren Ostufer des Lago Maggiore führen steile Serpentinen durch das unendliche Wandergebiet des Gambarogno zur Alpe Neggia. Höher und höher schlängelt sich die Straße, tiefe Schluchten gähnen zu beiden Seiten, dann wird es alpin. Auf der

uhr, ein Kuckuck ruft – es fällt schwer, sich von dieser Idylle zu trennen. Da umfängt uns Mozarts Kleine Nachtmusik. Ein Künstler will uns auf seine Galerie aufmerksam machen. Nebenan wird ein Dach neu gedeckt. Es tut sich etwas in Indemini, ehemals nahe dem Ende der Welt.

Etwas Besonderes haben wir uns für den letzten Urlaubstag vorbehalten: das berühmte Valle de Verzasca mit dem Smaragdfluß. Wildwasserfans und Kanuten wie uns reißen tosende Wasser immer zu Begeisterungsstürmen hin. Die langen Rücken der glattgeschliffenen Gneisklötze, aufgeheizt von der Sonne, laden zum Sonnenbaden ein. In Ewigkeiten wurde dem Fels durch das Strömen des Wassers seine Form gegeben. Rund um uns tost, rauscht, gluckert und perlt der Fluß. Man könnte Stunden hier verbringen.

Valle de Verzasca

In Sonogno, dem beliebten Ausgangspunkt für zahlreiche alpine Wanderungen, endet die Autostraße auf einem großen Parkplatz. Mountainbiker können auf grobschottrigem Weg weiter bis zu den Rustici von Cabioi fahren. Eine der schönsten Touren mit Übergang ins Maggiatal ist im Frühjahr nicht zu begehen. „Dann liegen oben oft noch zwei Meter Schnee“, berichtet uns der Wirt des Grotto Efra, als er uns eine Tessiner Platte „naturalmente mit einem Boccalino Merlot“ serviert.

Schon hat sich die Sonne hinter den hohen Bergen versteckt. Das Tal ist dunkel geworden, auch die gemütlichen Grotti liegen schon alle im Schatten. Als wir zum Campingplatz „heimkehren“, ist der Lago aber noch voll ins weiche Licht der Nachmittagssonne getaucht. Unsere Nachbarn haben ihren Tisch nahe ans Seeufer geschoben. Ein Tässchen Kaffee? Eine gute Idee! Die Konturen der Berge verschwinden im Dunst, ein Fischerboot tuckert langsam über den See, die Sonne wirft einen langen goldenen Strahl auf den Lago Maggiore. In den Radio-Nachrichten hören wir, daß es nördlich der Alpen seit Tagen regnet. Glückliches Tessin! *Lissi und Fritz Sturm*

Camping Lago Maggiore

CH-6598 Tenero,

Tel.: 0041-91/745 18 48, Fax: 745 43 18.

Lage: Etwa 1 Kilometer südlich von Tenero am Nordufer des Lago Maggiore.**Öffnungszeit:** 1. April bis 31. Oktober.**Ruhezeiten:** 13 bis 15 und 22 bis 7 Uhr.**Sanitär-Ausstattung:**

10 Warmwasser-Duschen, Benutzung -50 Sfr.

Stellplätze Caravans:

198 Touristenplätze auf ebenem Wiesengelände unter Laubbäumen.

Pkw können beim Caravan abgestellt werden. **Stromanschlüsse** an allen Stellplätzen. Gebühr pro Nacht 4.- Sfr.**Stellplätze Reisemobile:**

Keine separaten Stellplätze. Der Campingplatz verfügt über eine Ver- und Entsorgungsstation.

Preise:

Erwachsene zahlen pro Nacht 10 Sfr, Kinder bis 14 Jahren 5 Sfr. Stellplatz für Caravan oder Reisemobil 10 bis 16 Sfr. Pkw 4 Sfr. ADAC-Vergleichspris: 39 Sfr.

Gastronomie: Imbiss am Platz, Restaurant ca. 200 Meter außerhalb der Anlage.

2

Einkaufen:

Supermarkt auf dem Gelände.

Gas:

Gasflaschen werden getauscht

Tiere:

Nicht erlaubt.

Baden:

Platz eigener Gras- und Sandstrand am See.

Camping Tamaro

CH-6598 Tenero, Tel.: 0041-91/745 21 61, Fax. 745 66 36.

Lage: 1 Kilometer südlich von Tenero am Ufer des Lago Maggiore.**Öffnungszeit:** 23. März bis 20 Oktober.**Ruhezeiten:** 22 bis 7 Uhr.**Sanitär-Ausstattung:**

32 Warmwasser-Duschen, Benutzung kostenlos.

Stellplätze Caravans:377 Touristenplätze auf gepflegtem Wiesengelände unter Bäumen. Pkw werden beim Caravan abgestellt. **Stromanschlüsse** an allen Stellplätzen.**Stellplätze Reisemobile:**

Keine separaten Stellplätze. Entsorgungsstation vorhanden.

Preise: Stellplatz für Caravan mit Pkw oder Reisemobil incl. 2 Personen ab 45 Sfr. Jede weitere Person ab 2 Jahren 7 Sfr. ADAC-Vergleichspris: 52 Sfr.**Gastronomie:** Restaurant und Imbiss auf dem Platz.**Einkaufen:**

Supermarkt auf dem Gelände.

Gas:

Gasflaschen werden getauscht.

Tiere:

Nicht erlaubt.

Baden:

Schmaler Sandstrand und Liegewiese direkt am Platz.

Weitere Campingplätze:

Camping Rivabella

CH-6598 Tenero,

Tel.: 0041-91/745 22 13, Fax: 745 66 38.

Ganzjährig geöffnet. Hunde erlaubt.

Delta Camping

CH-6600 Locarno,

Tel.: 0041-91/745 60 81, Fax: 745 22 43

Geöffnet vom 1. März bis 31. Oktober. Hunde verboten.

CAMPING-KOMPAKT TESSIN



Camping im Tessin

Freie Stellplätze für Reisemobile

Das Übernachten im Wohnmobil auf öffentlichen Parkplätzen wird mittlerweile auch im Kanton Tessin für eine Nacht toleriert. Speziell ausgewiesene Reisemobil-Stellplätze gibt es nicht. Zur Entsorgung der Fahrzeuge ist ein Campingplatz anzureisen, da öffentliche Entsorgungsstationen nicht vorhanden sind.

Caravan-Camping Miralago

CH-6598 Tenero

Tel.: 0041-91/745 12 55, Fax: 745 28 78

Lage: 1 Kilometer südlich von Tenero, inmitten einer Grünanlage am Nordufer des Lago Maggiore.**Öffnungszeit:** Ganzjährig geöffnet.**Ruhezeiten:** 22 bis 7 Uhr.**Sanitär-Ausstattung:** 9 Warmwasser-Duschen, Benutzung kostenlos.**Stellplätze Caravans:**

125 Touristenplätze auf ebenem Wiesengelände, durch Laubbäume unterteilt. Pkw werden beim Caravan ab-



Caravan-Camping Miralago

gestellt. **Stromanschlüsse** an allen Stellplätzen. 40 Stellplätze haben einen Wasseranschluß.

Stellplätze Reisemobile: Keine separaten Stellplätze. Entsorgung, auch für Chemietoiletten, möglich.**Preise:** Erwachsene zahlen pro Nacht 12 Sfr, Kinder von 6 bis 14 Jahren 8 Sfr. Stellplatz für Caravan mit Pkw oder Reisemobil 40 bis 60 Sfr. ADAC-Vergleichspris: 71 Sfr. Zutritt für Jugendliche unter 20 Jahren nur in Begleitung Erwachsener!**Gastronomie:** Restaurant am Platz. Warme Gerichte zum Mitnehmen.**Einkaufen:** SB-Markt und Souvenir-Shop am Platz.**Gas:** Gasflaschen werden getauscht.**Tiere:** Erlaubt und kostenlos.**Baden:** Kleiner Sandstrand am See. Beheiztes Schwimmbad auf dem Platz, Benutzung kostenlos.

1

ein Schokoladenmuseum. Maschinen und Schokoladeprodukte seit dem 19. Jh. sind zu sehen und dazu gibt's auch eine Kostprobe.

Veranstaltungen: Das milde Klima des Tessin lädt allerlei Exotisches erblühen. Bei den Blumencorsi um Pfingsten in Lugano und in der ersten Juliwoche in Locarno sieht man dann die ganze Pracht des blühenden Tessin. Fischerfeste finden Ende Mai in Brissago und Anfang Juni in Caslano statt. An kulturellen Veranstaltungen sind besonders das 22. „Festa New Orleans Music Ascona“, vom 28. Juni bis 7. Juli und das Estival Jazz in Lugano vom 4. bis 6. Juli zu erwähnen. Für Freunde des Films ist das Internationale Film Festival in Locarno, das vom 8. bis 18. August zum 49. Male ausgetragen wird, ein attraktives Angebot.

Ausflüge: Locarno ist Ausgangspunkt eines abwechslungsreichen Tagesausfluges. Die Centovalli-Bergbahn führt durch das Tal bis Domodossola in Italien. Von dort geht's mit der Staatsbahn nach Stresa und weiter mit dem Schiff über den Lago Maggiore zurück nach Locarno. Die Schweiz an einem Tag erleben – das ist möglich in Swissminiatur bei Lugano. Aufgebaut in

Eine Steinlawine verschüttete das Dorf Faedo.



Einige davon führen durch das Naturschutzgebiet Bolle di Magadino an der Tessin-Mündung. Kartenmaterial und Infos über geführte Wanderungen durch die Bergwelt gibt es bei den Verkehrsvereinen.

Radeln: Eine der schönsten Radstrecken liegt zwischen Ascona und Bellinzona.

Darüber hinaus gibt es noch weitere 500 Kilometer Radwege unterschiedlicher Schwierigkeitsgrade. Das Kartenset Fahrstrecken in der Südschweiz ist bei den Verkehrsbüros kostenlos erhältlich.

Angeln: Auf dem Lagoner See und Lago Maggiore ist das Angeln ganzjährig, an anderen Gewässern und Flussläufen von April bis September erlaubt. Das Touristen-Fischerpatent ist bei den Verkehrsbüros zu erwerben.**Wassersport:** Für Wassersportarten wie Kanufahren, Segeln, Tauchen, Wasserski und Surfen werden Leihgeräte in vielen Orten an den Seen angeboten. Auskünfte darüber erteilen die Verkehrsbüros.

25-facher Verkleinerung präsentieren sich Landschaften, Städte und Sehenswürdigkeiten. Die Anlage ist täglich von Mitte März bis Ende Oktober geöffnet. Die Besichtigung des Parco Scherrer von Morcote am Lagoner See bleibt ein unvergeßliches Erlebnis. Kunstgegenstände aus aller Welt sowie originalgetreue Nachbauten historischer Vorbilder, wie ein siamesisches Teehaus oder der Tempel der Nofretete, fügen sich in subtropischer Vegetation zusammen. Der Botanische Garten auf den Brissago-Inseln birgt manche exotische Blüten Schönheit.

Wandern: Wanderern und Naturfreunden liegen im Tessin rund 2000 Kilometer Wanderwege zu Füßen.

Freizeit im Tessin

Anreise: Von Deutschland erreicht man das Tessin über die BAB 5, die nach der Schweizer Grenze bei Basel als N2 über Luzern und durch den St.-Gotthard-Tunnel bis nach Lugano führt. Aus Südosten kommt man auf der BAB 96 bis Lindau, umfährt das Ostufer des Bodensees auf der B 31, die in Österreich 202 heißt, und trifft nach der Grenze zur Schweiz bei St. Margarethen auf die N 13. Diese endet nach dem San-Bernardino-Tunnel bei Bellinzona an der N 2.

Informationen: Schweiz Tourismus, Kaiserstr. 23, 60311 Frankfurt, Tel.: 069/256 00 10, Fax: 069/25600138. Ente turistico di Locarno e Valli, Lago Zori 1, CH-6601 Locarno, Tel.: 0041-91/751 03 33, Fax: 751 90 70.**Karten und Reiseführer:** Tessin Holiday Map, Verlag Kümmery & Frey, gibts im Buchhandel. Die Panoramakarte über den Kanton Tessin ist beim Schweizer Fremdenverkehrsamt erhältlich.

Als Reiseführer sind der HB-Bildatlas Tessin, Marco Polo Tessin oder Merian Super Reisen „Tessin“ zu empfehlen.

Sehenswürdigkeiten: Das Tessin ist lateinisches Territorium, daher sind seine Kultur, Geschichte und Sprache mit der des Nachbarlandes Italien identisch. Castel Grande, mitten in der Stadt Bellinzona, wurde bereits im 6. Jh. urkundlich erwähnt. Die ältesten Teile der Burgruine stammen aus dem 12./13. Jh. Weit zügiger ging der Bau des Castello di Sasso Corbaro aus dem Jahre 1479 voran. Weniger als sechs Monate soll die Bauzeit

unter Drängen des Herzogs von Mailand gedauert haben. Die Kollegiatkirche San Vittore in Locarno-Muralto hat ihren Ursprung im letzten Jahrtausend. Die im Jahr 900 begonnene dreischiffige Pfeilerbasilika enthält Fresken aus dem 12. Jh. Berühmt ist auch Chiesa Nuova dell'Assunta in Locarno, eine der schönsten stuckverzierten Kirchen des Tessin.

Museen: Der Museumskomplex Monte Verità bei Ascona zeigt Utopien seit der Jahrhundertwende. Im Castello di Montebello in Bellinzona präsentiert sich seit 1974 ein historisch-archäologisches Museum. Das Museo civico e archeologico in Locarno beherbergt ebenfalls bedeutende archäologische und historische Sammlungen, darunter römische Gläser und apulische Vasen aus vorchristlicher Zeit sowie Waffen und Trachten aus der Region um Locarno. In Caslano bei Lugano gibt es das süßeste Museum schlechthin.

1

Zu gewinnen:
14 Tage Camping-Ferien
am Natterer See
bei Innsbruck

Sicherheits-schalter (Mz.)	italie-nische Stadt (Wein)	moderne Fahr-werks-führung	Fluß z. Rhein von der Eifel	Kurs-tief an der Börse	orient. Herr-scher-titel	Wachhol-der-schnaps	↓	↓	Markt-ge-schrei	Reini-gungs-mittel	↓	Name dt. Kaiser und Könige	↓	↓	Teil des Nach-zuges	↓	Harke, Garten-gerät	Erfah-rungs-wissen	kurzer Werbe-film	Büro	↓	↓	Schiff der Argo-nauten	Schöpfer-techn. Neu-heiten						
Seebad in Florida (USA)	Ein-gangs-lampe	↓	heißer Jazz	Krimi-nal-stück	►							11					Begleit-mann-schaft	►	14											
Woll-sorte	►					Hafen in SW-Nor-wegen	►					1												Stadt an der Ems (NRW)						
►				Helden-gedicht	Pro-gramm-hinweis	►							Frauen-name																	
bank-tech-ni-scher Begriff	18					Tat-kraft	►	19																						
mexika-nischer India-nier				Hotel-boy	►				Nadelbaum	Frauen-name		Ver-or-dnung, Erlaß																		
General Wallen-steins				unbe-stim-mter Artikel		Hinter-halt	►						Gärungs-mittel																	
norwe-gische Haupt-stadt	Außen-türchen (Mehr-zahl)			Matrose, Mariner	►							franö-sische Stadt	16	Apfel-sine	►															
►				Zier-pflanze		Brite	►																							
Bad im Salz-kammer-gut				Haupt-stadt der Türkei	►		9						Beweis-stück, Quit-tung		Kanton u. Stadt in der Schweiz	►														
nach ein. Seite offenes Meer-becken	►					Spion, Spitzel			Über-bringer	►																				
►						Ein-fassung	►																							
Opfer-tisch	20			Stock-werk	►				Jahr-bücher			Grau-sam-keit	►																	
►						Stadt in Nord-italien			Narkose-mittel	►				12																
►				Vor-gefühl, Ver-mutung	►								Speise-fisch		Rang im Theater	►														
Raub-tier		großer Mensch	Wasser-vogel (Mz.)	Him-mel-richtung	►				Stell-griff	►				13																
Zei-tungs-wesen						3			Erdauf-schüttung	Gebets-schluß-wort	►					Stachel-tier	►													
vor langer Zeit	►								Meeres-säuge-tier	►																				
►				lang-schwän-ziger Papagei	►				erzäh-lende Dichtung	►																				
franzö-sischer Autor	Satz beim Tennis	►		Kfz-Z. Tettang Württemberg	Baum-woll-stoff	►							Liebelei	►																
Haupt-ge-schäfts-stelle						5				land-wirtschaftl. Gerät	►																			
Lösungs-wort:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	Obst-inneres	►								

PREISRÄTSEL

SPORT UND SPASS SIND GARANTIERT

Was machen wir heute? Diese Frage stellt sich den Gästen auf Terrassencamping Natterer See bei Innsbruck ganz bestimmt nicht. Die beiden Animateure Stefan und Dennis lassen sich nämlich für jeden Tag etwas anderes einfallen, und dabei kommt der Spaß garantiert nicht zu kurz. Ein erlebnisreicher Tag auf dem ganzjährig geöffneten Campingplatz beginnt mit einem Waldlauf oder einer Mountainbike-Tour, Volley- und Basketball werden auf dem Sportplatz gespielt, und im platzeigenen Badesee finden Schwimmwettbewerbe oder Wasserballturniere statt. Beim Seilziehen, Staffelrennen und Zeltbauwettstreit machen gern alle mit. Besonders beliebt nicht nur bei den Kindern ist die 65 Meter lange Riesen-Wasserrutschbahn.

Der internationale Ferienplatz liegt nur sieben Kilometer von Innsbruck entfernt auf einer Sonnenterrasse in gut 800 Metern Höhe, verfügt über 155 parzellierte Stellplätze, allen modernen Komfort und bietet seinen Besuchern ein Restaurant mit Seeterrasse, Strandbad und Liegewiese inmitten grüner Natur und imposanter Bergwelt. Von hier aus lassen sich auch viele interessante Tagesausflüge in die nähere Umgebung unternehmen. Informationen über preisgünstige Angebote in den Super-Bonus-Wochen vom 4. Mai bis zum 15. Juni und vom 31. August bis zum 28. September gibt es beim Terrassencamping Natterer See, A-6161 Natters, Tel.: 0043/512/546732, Fax: 546695.

Der Gewinner dieses Reise-Preisrätsels kann sich auf zwei Ferienwochen mit der Familie (vier Personen) im eigenen Freizeitfahrzeug auf Terrassencamping Natterer See verlost. Die farbigen Felder im Rätsel ergeben das Lösungswort. Schicken Sie bitte nur dieses Wort auf einer frankierten Postkarte an: CDS Verlag, „Rätsel“, Postwiesenstraße 5 A, 70327 Stuttgart.

Das Lösungswort des Preisrätsels in Heft 2/96 hieß: WOHNANHAENGER. Mirko Noack aus Hamburg hat den Aufenthalt auf Camping Union Lido bei Venedig gewonnen. Herzlichen Glückwunsch!

Erlebnis-Camping mit Alpen-Panorama



Umgeben von grünen Wäldern und wanderbarer Landschaft liegt der Campingplatz am Natterer See hoch über dem Inntal und der Tiroler Hauptstadt Innsbruck.

Teilnahmebedingungen

Unter allen Einsendern wird ein 14tägiger Aufenthalt mit dem eigenen Freizeitfahrzeug auf Terrassencamping Natterer See verlost. Die farbigen Felder im Rätsel ergeben das Lösungswort. Schicken Sie bitte nur dieses Wort auf einer frankierten Postkarte an: CDS Verlag, „Rätsel“, Postwiesenstraße 5 A, 70327 Stuttgart. **Einsendeschluß:** 12. April 1996! Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Der Gewinner wird benachrichtigt und sein Name im übernächsten Heft veröffentlicht.



Ostermärkte

Streicheleinheiten

Auf dem Kasseler Königsplatz gibt es vom 23. März bis zum 6. April einen bunten Ostermarkt. Attraktion ist der Streichelbauernhof „Grützenfurz“. Die kleinen Besucher können auf dem eingerichteten Kinder-Bauernhof zwischen Hühnern und Hasen im Stroh herumtollen, Ziegen und Esel streicheln oder auf einem Pony reiten. Schminkaktionen für Kinder und buntes Treiben mit den Aktionskünstlern „Alte Säcke“ sorgen für Spaß rund um den Königsplatz. In einem Künstlerzelt zeigen Hobbymaler, wie sie Farbe auf die Leinwand bringen. Wieder anderen Künstlern kann man dabei zuschauen, wie sie Figuren modellieren. An 50 Ständen bieten Kunsthändler ihre selbstgefertigten Waren an.

Infos:

Kassel Service Gesellschaft, 34117 Kassel, Tel.: 0561/707707. Öffnungszeiten: Täglich 10.00 bis 18.30 Uhr, Donnerstag 10.00 bis 20.30 Uhr. Karfreitag bleibt der Markt geschlossen.

Parkplätze: Nur für Fahrzeuge bis 5,50 Meter Länge: Theaterparkplatz in der Du Ry-Straße.

Campingplatz: Giesenallee 7, Fam. Baier, Geöffnet: 1. März bis 31. Oktober, Tel. 0561/22433.



Ostern in Friaul

KARFREITAGS-PROZESIONEN



Prozessionen mit der Darstellung des Leidenswegs Christi sind am Karfreitag im italienischen Friaul zu sehen. In den Hügeln von Ciconicco, 15 Kilometer von Udine entfernt, beginnt der traditionelle Zug um 21 Uhr. Vor allem die jugendlichen Einwohner des Ortes formen den Passionszug, hüllen sich in lange Gewänder und reiten hoch zu Roß. Infos: Associazione Culturale, Tel.: 0039/432/810580.

Sorbische Tradition

OSTERFEUER:

In vielen Gemeinden im Spreewald werden nach altem sorbischen Brauch genau um Mitternacht zwischen Osterabend und -sonntag große Osterfeuer angezündet. In den Morgenstunden erklingt das typische Ostersingen, Osterwasser wird in einer traditionellen Zeremonie geschöpft. Infos beim Sorbischen Informationszentrum, Tel. 0355/79111-0.

Kinderlieb: Osterhasen und Gänse zum Anfassen.

Weitere Märkte rund ums Ei:

Stralsund/Ostsee: 30. März bis 14. April, Ostermarkt auf dem Tellerer Thünengut. Amt für Tourismus, Tel.: 03831/252251.

Bremen/Weser: 23. März bis 14. April, Osterausstellung und Osterreiermarkt, Museum Schloß Schönebeck, Bremer Touristik Zentrale, Tel.: 0421/30800-0.

Ilshofen/Neckarland: 30. bis 31. März, Ostermarkt mit Bauerntag, Pferde- und Viehprämierung. Stände und Veranstaltungen rund um den Marktplatz.

Rottenburg/Neckar: 2. April, Traditionelles Eierlesefest in Kiebingen (13.00 Uhr).

Nyon/Schweiz: 30. bis 31. März, Osterreiermarkt, Marktplatz.

Landesgartenschau Baden-Württemberg

WUNDER DER NATUR

Am 26. April öffnet die Landesgartenschau Baden-Württemberg in Böblingen ihre Pforten. Auf dem 210.000 Quadratmeter großen Parkgelände mit zwei künstlich angelegten Seen gibt es neben den Naturgärten und bunten Blumenschauen ein schwäbisches Dorf mit alten Bauerngärten, Ruderregatten und Lichterfeste auf dem See, einen Kunsthandwerkermarkt, Drachenfestivals und viele weitere Attraktionen.

Öffnungszeiten zwischen dem 26. April und 6. Oktober täglich 9 bis 20 Uhr, Parkmöglichkeiten auf den ausgeschilderten Parkplätzen. Stellplätze zur Übernachtung werden auf schriftliche Anfrage zur Verfügung gestellt (Landesgartenschau, Pfarrgasse 12, 71032 Böblingen). Eintritt für Erwachsene 15 Mark, Familien 36 Mark, Dauerkarte für 164 Tage 99 Mark. Info: Landesgartenschau Böblingen, 71032 Böblingen, Tel. 07031/2183-0, Fax: 669-729.



KURZ & KNAPP

Autobahn Budapest

Seit Anfang dieses Jahres ist die Autobahn Wien-Budapest fertiggestellt. Die 42 Kilometer lange Teilstrecke zwischen Györ bis zur österreichisch-ungarischen Grenze ist gebührenpflichtig: Während Pkw-Fahrer neun Mark bezahlen müssen, kostet die Strecke für Caravan-Gespanne bis zu einer Höhe von 1,90 Meter zehn Mark. Für Fahr-

zeuge und Gespanne, die höher als 2,40 Meter sind, kostet die Fahrt 29 Mark.

Donaudampfer

Ab dem 30. März fahren wieder die Ausflugsdampfer auf dem oberösterreichischen Donau-Abschnitt zwischen Passau und Linz. Die Reederei Wurm + Köck hat nach dem Rückzug der Donau-Dampf-



Drei-Flüsse-Stadt Passau.

schiffahrtsgesellschaft eine Linie eingerichtet, die täglich außer Mittwoch von Linz in Richtung Passau und zurück fährt. Den neuen Saison-Fahrplan gibt es bei der Reederei Wurm + Köck in Passau, Tel.: 0851/929292, Fax: 35518.

Heiliges Gewand Jesu

Vom 19. April bis zum 16. Mai haben katholische Gläubige die Gelegenheit, im Trierer Dom an einer kostbaren Reliquie, dem Heiligen Rock, zu beten. Das Gewand Jesu wurde nach seinem Tod am Kreuz biblischen Berichten zufolge von römischen Soldaten untereinander verlost, damit sie den Rock nicht zerschneiden müssten. Bereits seit Jahrhunderten wird diese Reliquie, die jedoch nur selten zu sehen ist, in Trier verehrt. Der Dom ist während der Ausstellungszeit von 10 bis 21 Uhr geöffnet.



Jungbrunnen für Körper und Seele: die neue Therme Traben-Trarbach.

Fitness-Thermen

ENTSPANNUNG ERLEBEN

In Traben-Trarbach/Bad Wildstein hat ein neuer Fitness-Therme-Park seine Pforten geöffnet. Auf 2000 Quadratmetern können sich die Besucher in Wasserbecken, Saunen, Erlebnis- und Ruhebereichen entspannen. Ein 33 Grad warmer Naturquell aus dem Urgestein des Schiefers speist das Thermalbad direkt aus der Tiefe.

Infos:

Kurverwaltung 56841 Traben-Trarbach, Tel.: 06541/9011, Fax: 2918.

Übernachtungstip:

30 Stellplätze auf dem Mosel-Vorgelände in 56850 Enkirch. Gebührenpflichtig. 5 km vor Traben-Trarbach.

Campingplatz: Rißbach, 56841 Traben-Trarbach/Rißbach, ganzjährig geöffnet, Tel.: 06541/3111.



Kirschblütenwoche

Frühlingserwachen

Die Gemeinde Sasbachwalden im Schwarzwald feiert vom 14. bis zum 21. April eine Kirschblütenwoche. Dort blühen, begünstigt durch das vergleichsweise milde Klima, die Obstbäume früher als anderswo. Es gibt geführte Wanderungen durch die Kirschwiesen, und kleine wie große Gäste können gemeinsam mit einem Sasbachwaldener Bäckermeister eine original Schwarzwälder Kirschtorte backen. Wer Hochprozentiges liebt, sollte eine Brennereibesichtigung mit anschließender Kostprobe einplanen.

Info:

Kurverwaltung/Tourist-Information, 77887 Sasbachwalden, Tel.: 07841/ 1035, Fax: 23682.

Übernachtungstip:

Campingplatz am Achernsee, 77855 Achern, ganzjährig geöffnet. Tel. 07841/25253.



Gesundheit aus dem Toten Meer

FIT DURCH NATUR-SCHLAMM

In der Binshof Therme in Speyer lassen sich seit Anfang des Jahres streßgeplagte Besucher verwöhnen. Das Thermalwasser ist mit Salz aus dem Toten Meer angereichert. In Naturschlamm aus dem Toten Meer können Gäste neue Kräfte sammeln. Infos: Binshof Therme, 67346 Speyer, Tel.: 06232/647-600, Fax: 647-777.



Kochbuch

MINIMALLÖSUNG

Klein, aber oho: Das Outdoor-Kochbuch im handlichen Ringbuch-Format von 12 mal 13 Zentimetern hält Rezepte für mehr als 100 Gerichte mit kurzen Garzeiten bereit. Die Speisen wurden so ausgewählt, daß außer Messer, Löffel, Gabel und Töpfen keine Küchengeräte benötigt werden. Auch reicht eine Grundausstattung an Gewürzen. Alle Zutaten gibt es frisch vom Markt - in Ausnahmen auch mal aus der Dose. Spezielle Rezepte für Vegetarier sind nochmals unterteilt in Gerichte für Veganer und Ovo-Lacto-Vegetarier.

Das Outdooor-Kochbuch, 29,80 Mark, Verlag Markus Kullmann, 50733 Köln, Tel.0221/7390723.



Praxis-Tip

Mücken keine Chance

Mücken drehen schleunigst wieder ab, wenn einige Zweige Zitronenmelisse oder eine Scheibe Zitrone mit Nelken gespickt in der Tür des Reisemobils oder Caravans hängen.

Historischer Schäfertanz

TANZ IN DEN FRÜHLING

Die Gemeinde Rothenburg ob der Tauber veranstaltet am 7. April ein folkloristisch geprägtes Fest, den historischen Schäfertanz. Dabei knüpft sie an einen alten Brauch an: Im Mittelalter verdienten viele Einwohner von Rothenburg ihren Lebensunterhalt mit der Schäferei und dem Wollhandel. 1517 erhielt die Schäfergilde das Recht, einmal jährlich einen Schäfertag mit Musik und Tanz zu feiern. Über den Ursprung dieser Tradition kursieren zahlreiche Legenden. Eine davon beruht auf einer Sage aus jener Zeit, wonach die Schäfer durch ihren Tanz die Pest aus Rothenburg verbannt hätten. Jeweils am Oster- und Pfingstsonntag feiert Rothenburg dieses Ereignis mit einem farbenprächtigen Spektakel mitten auf dem Marktplatz.

Info:

Kultur- und Fremdenverkehrsamt, 91541 Rothenburg ob der Tauber, Tel.: 09861/404-92, Fax: 886807.

Übernachtungstip:

Stellplatz: Parkplatz P2, Bensen Straße, Richtung Augsburg, ausgewiesen für Reisemobile, Entsorgungsstation.

Campingplatz: Tauber-Idyll, Rothenburg-Detwang, Tel. 09861/3177. Beide Plätze sind geöffnet ab 1. April.



Rothenburg feiert.



Das lieben Toskana-Fans: Dörfer in lieblicher Landschaft (ganz oben). In der Kunststadt Florenz mit ihrem einzigartigen Dom (links) laden die Boboli-Gärten zum Verweilen ein (oben).



Insel der Stille inmitten des florentinischen Touristen-Trubels: die Kirche Santissima Annunziata.

FLORENZ IST NICHT ALLES

OSTER-TRIP IN DIE **TOSKANA**

Aus dem winterlichen Deutschland hinaus wollten wir in den Süden. Aus Regen, Matsch und Kälte in den österreichischen Frühling der Toskana. Zu Blüten und Sonne, zu Kunst und etruskischer Kultur. Mit Stationen in Florenz und am Tyrrhenischen Meer.

Wir haben Glück. Ab Bologna läuft unser Gespann problemlos auf der A 1 über den Apennin. Ohne Regen, Nebel oder Schnee. Das hatten wir Ende März schon anders erlebt. Von den Höhen bei Pian de Voglio also Schußfahrt in das Arno-Becken von Florenz. Mit Vorfreude auf den Duomo, Michelangelo und die Uffizien. Doch dann kommt bald der Dämpfer. Wir wollen zur Villa Camarata im nördlichen Bereich. Das ist die Jugendherberge der Halbmillionenstadt Florenz mit Stellplätzen für Caravans und im Gegensatz zum Camping Michelangelo auf der Südseite des Arno ganzjährig geöffnet.

Ausfahrt von der Autostrada also in Firenze-Nord Richtung Centro, und dann stecken wir so richtig im Schlamassel: Autos links und Busse rechts, und kein Hinweis auf den Campeggio. Doch ein netter Gemüsehändler hilft uns weiter. Er kramt seinen Stadtplan aus der Schublade und zeichnet uns den Weg auf.

Nach angestrengtem Suchen, Schweiß und Herzklopfen finden wir dann die Villa Camarata. Eine ehemals herrschaftliche Residenz an den Vorhügeln von Fiesole. Noch früh am Nachmittag bekommen wir den vorletzten Platz. Zehn Tage vor Ostern ist die Wohnmobil-Konkurrenz schon da, die meisten mit D und CH am Wagenheck. Der Park der Villa ist wunderschön, die Sanitäranlagen dagegen Marke Primitivo. Doch hier stört uns das nicht. Der Lorbeer blüht, der Buchsbaum duftet, und die Statue von Gott Bacchus vor den Open-air-Waschbecken macht deutlich, wo wir endlich sind: in Florenz, Weltstadt der Kunst, Hauptberge der Renaissance.

Wir sind nicht zum ersten Mal hier, haben also das touristische Pflichtprogramm schon hinter uns. So gehen wir Florenz gemütlich an und fahren mit dem Bus (Linea 17) zum Kloster San Marco. Diesmal wollen wir doch die Fresken sehen, die der „engelgleiche“ Fra Angelico in den Zellen gemalt hat. Aber die Menschenschlange vor der Pforte schreckt uns ab, vielleicht morgen – denken wir.

Den Duomo finden wir wie von selbst, wir lassen uns nur vom Strom der Menschen treiben. Vor dem Baptisterium am Domplatz eine Menschentraube. Reiseführer halten ihre Gruppen zusammen, schwenken mal einen Schirm, mal eine Zeitung als Erkennungszeichen. Franzö-



sisch, Englisch, Japanisch ist zu hören, und alle bestaunen Ghibertis Paradiestür, die in der Morgensonnen ihr Gold erglänzen lässt. Daneben der Duomo, die mächtige Kuppel von Brunelleschi und der schlanke Campanile von Giotto. Riesige Wände aus Marmor, grüne und weiße Ornamentik, Gebirge aus gestaltetem Stein, so schön haben wir den Duomo nicht in Erinnerung.

Wie von selbst geht es zum Palazzo Vecchio, dem Stadtpalast der mittelalterlichen Republik. In der Loggia dei Lanzi sind derzeit Cellinis Perseus und Giambolognas Raub der Sabinerinnen wegen Restaurierungsarbeiten verhüllt. Die Renaissance entzieht sich hier unserem Anblick. Aber ein Cappuccino mit Blick auf das Freilichttheater der Piazza della Signoria hilft über die Enttäuschung hinweg.

Solchermaßen gestärkt schlendern wir um die Ecke zu den Uffizien, um die Gemälde von Giotto und Botticelli, Raffael und Leonardo da Vinci zu sehen. Im Schatten der ehemaligen Medici-Büros stauen sich die Besucher. In Fünferreihe stehen wir vor dem berühmten Museum, wo die mächtige Herrschaftsfamilie ihre Schätze angehäuft hat. Doch der Einlaß erfolgt erstaunlich rasch, und für Stunden bewegen wir uns in einer anderen Welt.

Camping im fröhlichen Tal

Ortswechsel zum Tyrrhenischen Meer, dem Meer der Etrusker. Einige ihrer Siedlungen lagen in der Nähe der Küste. Wir wollen zu Ostern raus aus der Stadtluft. So fahren wir ab Vada parallel zum Strand und suchen einen passenden Platz. Manche sind schon geöffnet, der „Tripesce“ zum Beispiel. Ein gepflegter Eingang mit freundlichem Empfang. Aber die Stellplätze mit den Mattdächern gefallen uns nicht. Im Sommer sind sie sicher notwendig, doch jetzt wollen wir Sonne. Also weiter nach Cecina.

Der „Mare Blu“ ist auch schon offen. Auf dem Platz herrscht Betrieb, die Vegetation ist mediterran, so ganz nach unserem Ge-

OSTER-TRIP IN DIE TOSKANA

*Vom Winter in den Frühling:
Sonne verwöhnt uns auf
der Alpensüdseite (oben).
Rechts: der etruskische
Gott Tinia im Museum
von Cortona.*



Foto: Westrich

schmack. Doch am Abend stehen wir fast allein auf dem Platz. Es ist Palmsonntag, die Dauercamper haben ihre Plätze für Ostern eingeräumt, jetzt sind sie wieder nach Hause. Wir machen noch einen Spaziergang durch den Dünenwald, genießen den ersten Sonnenuntergang am Meer und beschließen, am nächsten Tag einen neuen Platz mit mehr Leben zu suchen.

Den finden wir in Casale Marittimo, neun Kilometer vom Meer und Cecina entfernt. Der ADAC-Campingführer empfiehlt den „Valle Gaia“ unter den Besten des Jahres. Und wir werden nicht enttäuscht: eine angenehme Lage in toskanischem Flair, mit Beginn der deutschen Osterferien geöffnet, Signore und Signora Beretti als freundliche, deutschsprechende Besitzer. Dazu ein SB-Laden mit frischen Waren und gut sortiertem Weinangebot. Sogar das Restaurant hat schon geöffnet. Der Campingplatz ist Teil einer großen Anlage mit Ferienwohnungen, Schwimmbad, Tennisplätzen und vielem mehr. Auch Busreisen nach Florenz, Siena oder anderen sehenswerten Städten werden vermittelt. Sogar auf die Insel Elba sind wir vom Campingplatz aus gefahren. Ein Ort also, der seinem Namen Valle Gaia – fröhliches Tal – alle Ehre macht. Wir empfehlen ihn gerne weiter. ►

Unser nächster Ausflug führt uns nach Volterra, aus dem ehemaligen Sumpfland der Maremma hoch zu einer der mächtigsten Städte der Etrusker, weithin sichtbar auf einer länglich gestreckten Bergkuppe gelegen. Im Näherkommen, während die Serpentinen immer enger und steiler werden, tauchen Einzelheiten auf. Das romanische Baptisterium, der Turm der Kathedrale und die Fortezza di Medici. Einst diente die Festung als Herrschaftspalast, heute ist sie ein Staatsgefängnis. Der Charme der Unbezwingerbarkeit blieb ihr allerdings erhalten.

Schnell sind wir auf dem Hauptplatz der Stadt, der Piazza dei Priori, und finden uns inmitten von hohen, mittelalterlichen Palästen. Ein paar Leute gehen über den Platz, Carabinieri stehen in einer Ecke, noch keine Blumen, keine Stühle vor der Bar. Die Saison hat noch nicht begonnen. Immerhin scheint die Sonne, die in den engen Gassen nur zu ahnen ist, den dunklen Tuffstein aber um einen Hauch lieblicher wirken lässt.

Italiens Erzgebirge

Weit angenehmer ist dann der Spaziergang auf der Akropolis, dem Tempelbezirk der alten Etrusker. Hier sind wir auf dem Gipfel des besiedelten Berges. Zwischen den Mauerresten grünt frisch der Frühling, und der Blick schweift frei über die Stadt und die Colline metallifere, das „Erzgebirge Italiens“. Das sind die umliegenden Hügel, in denen schon vor Jahrtausenden Eisen- und Kupfererze gefördert wurden. Die Etrusker brachten es bei ihrer Bearbeitung zu großer Meisterschaft.

Absolut beeindruckend ist die Porta dell'Arco, das etruskische Stadttor aus dem 4. Jahrhundert vor Christus. Zyklopische Quadersteine in der mittelalterlichen Mauer, unbezwingbar durch eine Tiefe von acht Metern, darauf ein echtes Tonnengewölbe. Es ist das älteste aller erhaltenen Stadttore im Etruskerland. Da haben wohl drei wachsame Schutzgottheiten einiges mitgeholfen, wenn auch ihre verwitterten Köpfe nach zwei-

einhalb Jahrtausenden nur noch zu ahnen sind. Daneben eine Erinnerungstafel an ein Ereignis aus dem 2. Weltkrieg: Deutsche Soldaten wollten das stolze Gewölbe sprengen und so den Einmarsch der Amerikaner verhindern. Auf Bitten der Einwohner gewährte man eine Frist von 24 Stunden, um das Tor mit Pflastersteinen zu füllen. Das Werk gelang, die Amerikaner aber marschierten durch ein anderes Stadttor ein.

Populonia

Der Campingplatz Valle Gaia liegt günstig für die Erkundung der Toskana. Das Landesinnere ist reizvoll, ebenso die endlos lange Küste. So geht es mal nach San Gimignano und nach Siena, mal nach Lucca oder Pisa. Highlights der Toskana, die man einfach erlebt haben muß. Wir entdecken aber auch sehenswerte Orte, die nicht so groß im Reiseführer stehen. Massa Marittima zum Beispiel, Mittelalter in Reinkultur mit unverkennbar etruskischem Erbe. Oder Populonia am Golf von Baratti, heute ein bedeutungsloses Bergnest mit Blick auf Elba, vor zweieinhalb Jahrtausenden die wichtigste Hafenstadt der Etrusker.

Ein wunderschöner Sonntag lockt uns auf die Schnellstraße SS 1, die Via Aurelia der alten Römer. Im Reiseführer haben wir von der Nekropole Cerbone gelesen, einer etruskischen Grabstätte am Golf von Baratti, fünfzig Kilometer vom Valle Gaia entfernt. Ein kleines Schild lenkt uns von der Straße ab zum Meer, zu einer nahezu kreisrunden Bucht. Dort ein Parkplatz mit ein paar Wohnmobilen, zwei Lokale, ein Bauernhof, einige Leute am Strand. Nichts Besonderes, nur das Wasser ist unwahrscheinlich blau. Dann entdecken wir eine Bude mit Postkarten und Souvenirs, Nachbildungen etruskischer Bronzekunst und Terrakotta-Masken. Wir sind also richtig hier, das ist der Eingang zu den Gräbern.

Jede Grabkammer hat ihren Namen von den Funden, die natürlich längst im Museum sind. Da gibt es die Tomba dei Carri aus dem 7. Jahrhundert v. Chr., ein Hügelgrab mit zwei Streitwagen als Zeichen hohen Standes. Oder die Tomba dei Letti funebri mit sechs Totenlagern, die besonders schön als Betten mit Bettpfosten aus Stein gehauen sind. Die Etrusker glaubten, daß ihre Toten an der Stätte des Begräbnisses im Jenseits weiterleben. Ein Stück weiter einfache Kistengräber aus Steinplatten, daneben



OSTER-TRIP IN DIE **TOSKANA**

Erlebnis Renaissance:
die Boboli-Gärten
(links) hinter dem
Palazzo Pitti. Das
Marmorzentrum von
Florenz (unten) bilden
Dom, Baptisterium
und Campanile.



ein Grab in Form eines Hauses mit klassischem Dreiecksgiebel, frei in der Landschaft stehend mit Blick auf das Meer.

Auf den Wegen liegen faustgroße Brocken aus bräunlichem Material, Eisen-schlacken aus antiker Zeit. Sie geben Auskunft, was sich hier vor mehr als zweitausend Jahren abgespielt hat. Wir sind nämlich im „Ruhrgebiet der Etrusker“, wo einst der Rauch der Schmelzöfen den Himmel verdunkelte und die Schmiedehämmer tönten. So berichten es antike Autoren.

Populonia oder etruskisch Pupluna war die einzige Stadt, die unmittelbar am Meer lag. Der Golf von Baratti war ein natürliches Hafenbecken für die Schiffe aus Elba mit Eisen- und Kupfererzen. Die wurden dann gleich hier in den Werkstätten verarbeitet, samt den Erzen aus den Colline metallifere im Hinterland. Die alttümlichen Forni Fusori, die Schmelzöfen, sind noch in Campiglia Marittima zu sehen. So wie heute noch im benachbarten Piombino die Hochöfen bis dicht an den Strand reichen.

Die Erzverhüttung lief über mehrere Jahrhunderte, und mit der Zeit wuchs eine Schlackenschicht bis zu sieben Metern Dicke. Die Gräber früherer Generationen versanken darunter, bis dann in unseren Tagen der hohe Metallgehalt der Schlacke festgestellt wurde. Als in den beiden Weltkriegen Rohstoffmangel herrschte, trug man die alten Schichten ab und verarbeitete sie zu

Kanonen und Granaten. Dabei wurden auch die Gräber der Etrusker wiederentdeckt.

Eine Handvoll dieser rostigen Brocken stecken wir als Andenken in die Tasche. Dann liegen wir ein paar Stunden am Strand von Baratti. Zum Baden ist es noch zu kühlt, einige mutige Wohnmobilisten strecken ihre Füße dennoch ins Wasser. So langsam verschwindet die Sonne über dem Hügel von Populonia. In Gedanken sind wir noch lange bei den Etruskern. Auch unser Abendessen im „Canessa“ auf der anderen Seite der Bucht paßt sich da gut an. Es gibt Fisch aus dem Golf von Baratti. Und der Wein ist bekanntermaßen ein Erbe der Etrusker!

Hans Georg Westrich

Camping Michelangelo

I-5012 Firenze, Viale Michelangelo 80, Tel.: 0039-55/681 19 77, Fax: 68 93 48.

Lage: Am südlichen Hang über der Stadt mit Blick auf Florenz. Sehr stark frequentierter Stadtplatz, leider ohne Reservierungsmöglichkeit. Busverbindung zum Stadtzentrum.

Öffnungszeit: Von Ostern bis Mitte November.

Ruhezeiten: 23 bis 7 Uhr.

Sanitär-Ausstattung:
41 Warmwasser-Dusche. Benutzung kostenlos.

Stellplätze Caravans: 380 Touristenplätze auf Hanggelände mit wenig Schatten. PKW können beim Caravan abgestellt werden. Stromanschlüsse sind zu wenige vorhanden.

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

Preise: Erwachsene zahlen pro Nacht 7000 L., Kinder von 4 bis 12 Jahren 5500 L. Stellplatz für Caravan 1100 L., PKW 5000

2

L. und Reisemobil 16000 L. ADAC-Vergleichspreis: 37000 L.

Gastronomie: Imbiss auf dem Gelände. Restaurant in 500 Meter Entfernung.

Einkaufen: Supermarkt auf dem Platz.

Gas: Gasflaschen werden getauscht.

Tiere: Erlaubt und kostenlos.

Camping Valle Gaia

I-56040 Casale Marittimo, Tel.: 0039-586/68 12 36, Fax: 68 35 51.

Lage: 3,5 Kilometer vom Ort entfernt.

Öffnungszeit: Ostern bis Mitte Oktober.

Ruhezeiten: 13 bis 15 und 22 bis 8 Uhr.

Sanitär-Ausstattung: 31 Warmwasser-Duschen, kostenlos.

Stellplätze Caravans:

147 Touristenplätze zwischen Bäumen und Büschen auf Terrassen. PKW werden beim Caravan abgestellt.

Stromanschlüsse: an allen Stellplätzen.

Stellplätze Reisemobile:

Keine separaten Stellplätze. Entsorgung auch für Chemietoiletten.

Preise:

Erwachsene zahlen pro Nacht 10.500 L., Kinder bis 12 Jahre 6100 L. Stellplatz für Caravan 9200 L.,

PKW 5900 L. und Reisemobil 14.800 L.

ADAC-Vergleichspreis: 46.600 L.

Preise: Erwachsene zahlen pro Nacht 9800 L., Kinder bis 10 Jahre 8700 L. Stellplatz für Caravan mit PKW oder Reisemobil 19.000 L. ADAC-Vergleichspreis: 48.400 L.

Gastronomie: Restaurant und Imbiss auf dem Platz.

Einkaufen: Supermarkt auf dem Gelände.

Gas: Gasflaschen können getauscht werden.

Tiere:

Erlaubt, 6500 L.

Baden:

Freibad auf dem Platz. Das Meer ist 9 Kilometer entfernt.

Weitere Campingplätze:

Campeggio Autosole

I-50041 Calenzano bei Florenz, Tel. und Fax: 0039-55/882 55 76. Ganzjährig, Hunde erlaubt.

Camping Villa di Camerata

I-50137 Firenze, Tel.: 0039-55/601451, Fax: 610300. Ganzjährig, Hunde erlaubt.

Camping le Balze

I-5048 Volterra, Tel. und Fax: 0039-588/878 80. Geöffnet Ostern bis Anfang Oktober. Hunde sind erlaubt.

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



Camping in der Toskana

Freie Stellplätze für Reisemobile

In Italien ist das Übernachten an Straßen, Park- oder Rastplätzen für eine Nacht erlaubt. Entsorgungsstationen stehen meist nur auf Campingplätzen zur Verfügung. Lediglich in Lucca, auf der Viale Luporini bei Porta Vittorio Emmanuele gibt es eine öffentliche Station. Erfreulich, daß vor allem in Stadt Nähe viele Campingplätze ganzjährig geöffnet sind.

Camping Norcenni Girasole

I-50036 Figline Valdarno, Tel.: 0039-55/95 96 66, Fax: 95 93 37.

Lage: 20 Kilometer südlich von Florenz an der A 1. Komfortabler Platz, nicht nur für Stadtbesichtigungen.

Tägliche Busverbindung nach Florenz.

Öffnungszeit: Ganzjährig geöffnet.

Ruhezeiten: 13.30 bis 15.30 Uhr, 22.30 bis 7 Uhr.

Sanitär-Ausstattung: 60 Warmwasser-Duschen, Benutzung 2000 L. incl. Strom und Freibad.



Camping Norcenni Girasole

2

1



Freizeit in der Toskana

A **Anreise:** Über Innsbruck und den Brenner nach Verona und weiter nach Mötzen. Abzweigen auf die A 1. Sie führt vorbei an Bologna nach Florenz.

I **Informationen:** Italienisches Fremdenverkehrsamt, Kaiserstr. 65, 60329 Frankfurt, Tel.: 069/23 74 30, Fax: 23 28 94, Regione Toscana Turismo e Commercio, Via di Novoli 26, I-50100 Firenze, Tel.: 0039-55/438 36 80.

Karten und Reiseführer: Euro-Cart Freizeitkarte Toscana/Elba, RV-Verlag, Euro-Tour-Reiseführer Toskana, RV-Verlag, DUMONT Toscana, Marco Polo Toskana.

Sehenswürdigkeiten: Volterra, nordwestlich von Siena, hat sich seinen mittelalterlichen Charakter perfekt erhalten. Der Palazzo dei Priori von 1208 ist das älteste noch erhaltene Rathaus der Toskana. Es dient heute noch immer dem selben Zweck. Zu den sehenswerten sakralen Bauwerken zählt der Campanile von 1493, der Dom von 1120 und das Baptisterium von 1278. Außerhalb der noch teilweise erhaltenen mittelalterlichen Mau-

er liegt das römische Amphitheater und die Ruinen der römischen Thermenanlage. Ebenso gut erhalten zeigen sich die Bauwerke in San Gimignano. 15 der einst 71 Geschlechtertürme, die der Stadt den Beinamen Manhattan der Toskana eingebracht haben, sind noch erhalten, ebenso, wie ein vollständiger Mauerring mit fünf Toren. Als städtebauliches Juwel gilt Massa Marittima, dessen Altstadt seit dem 13. Jh. fast unverändert ist. Mittelpunkt ist der Dom aus dem 11. Jh. mit Campanile und Bischofsbau.

Museen: Das etruskische Museum Museo Guarnacci in Volterra mit zahlreichen Funden aus der Umgebung ist neben denen in Chiusi und Florenz, das wichtigste der Toskana. Im Palazzo del Co-

mune in San Gimignano, ist das Museo Civico untergebracht. Einzigartige Kostbarkeiten der Stadt Massa Marittima beherbergt der Museumskomplex Museo Archeologico, Pinacoteca e Museo del Risorgimento. In Populonia, einst Hafenstadt der Etrusker, zeugt eine Gräberstadt mit Museum, dessen

1



1



FAHREN IN EUROPA

Eine Seefahrt, die ist lustig – und sie bietet einfach mehr: Abschied vom Alltag und Aufbruch in eine andere, meist unbekannte Welt. Dennoch bilden die europäischen Meere für viele Urlauber nur lästige Barrieren – aller Seefahrer-Romantik zum Trotz.

Die Reedereien suchen nach attraktiven Angeboten, um Kunden zu halten und zu gewinnen. Da guter Service, Sicherheit auf See und Attraktivität aber bezahlt sein wollen, passen sie auch ihre Preise den Gegebenheiten an.

Überraschungen gibt es zum Beispiel auf der Strecke Italien – Griechenland. Das alljährliche Pokern um Tarife hat dazu geführt, daß einzelne Reedereien ihre Preise gesenkt haben. Dafür erhöhte die Superfast Ferries ihre Tarife gegenüber dem Vorjahr.

Auf dem Weg nach England stellen sich die Reedereien der Konkurrenz des Kanaltunnels – mit interessanten Angeboten und Preissenkungen, etwa bei North Sea Ferries um bis zu 30 Prozent.

Die Preise setzen sich aus verschiedenen Komponenten zusammen. Da sind die Personentarife, die besonders auf nordeuropäischen Routen für Senioren, Studenten und Kinder ermäßigt sind. Die preiswerteste Form der Fährpassage ist die an Deck, die vorwiegend im Mittelmeer ange-

FÄHRVERBINDUNGEN

LEINEN LOS

Europa – Kontinent der Meere. Eine Fährpassage zu fernen

Gestaden ist ein einmaliger Einstieg in die Ferien. Aber welche Passage ist die beste?

boten wird. Der Reisende hat unterwegs keine Liegestatt – die Deckspassage empfiehlt sich folglich für Tagesfahrten.

Bei Mehrtages- oder Nachtfahrten, wobei letztere übrigens bei gleicher Strecke meist länger dauern, kann der Reisende einen Kabinenplatz buchen. Die preiswerte Alternative sind Schlafsofa oder Liegen, sie heißen Couchette.

Besonders in nord-europäischen Gewässern wird das Personenticket in Verbindung mit einer Koje verkauft, wobei Lage, Größe und Komfort der Kabine den Preis erheblich beeinflussen.

Komplizierter gestaltet sich der Preis bei den Fahrzeugen. Länge, Höhe und mitunter die Breite der Wagen werden berechnet. Das bereitet demjenigen keine Probleme, der lediglich im Auto reist. Er wird im Regelfall den Vorgaben des PKW-Tarifs entsprechen.

Wohnwagen fallen meist in die Kategorie der sonstigen Fahrzeuge und werden nach Länge berech-

net. Der Gespannfahrer bezahlt demnach doppelt, nämlich für Zugwagen und Caravan, während der Reisemobilist mit nur einem Ticket davonkommt. Dafür wird letzterer vielleicht für die größere Höhe seines Fahrzeugs zusätzlich zur Kasse gebeten.

Fahren nach Griechenland bieten die übersichtlichsten Fahrzeug-Tarife, gestaffelt nach unter fünf, unter sieben und über sieben Meter Länge. Die Höhe des Fahrzeugs spielt keine Rolle. Die Stena Line nennt nur noch einen Reisemobil-Tarif, und bei der TT-Line werden die Limits bei sechs und zwölf Meter Länge gesetzt. Das macht die Sache übersichtlicher, trifft aber naturgemäß die Besitzer kleinerer Reisemobile.

Freuen dürfen sich bei der Stena Line Fahrer von Campingbussen, deren Fahrzeuge nicht höher als 2,20 Meter sind. Sie fallen in die preisgünstige Kategorie der PKW. Ausschlaggebend sind allein die Maße, nicht die Katalogisierung im Prospekt. Vereinfacht stellen sich die Mittelmeer-



Foto: Strähler

anbietet: Vor dem Einschiffen werden die Drahtesel abmontiert und gegen einen Gepäckschein solo auf die Reise geschickt.

Mal abgesehen von den zusätzlich anfallenden Hafengebühren – auf dem Weg nach Griechenland ist das Buchen unkompliziert: Ein Auto, gegebenenfalls ein Anhänger, vier Personen,

und der Preis für die Passage steht fest.

Nicht so vor der Reise nach Skandinavien und England. Hier gibt es spezielle Paket-Preise. Sie enthalten das Fahrzeug samt Anhänger, so beide zusammen die vorgegebene Länge nicht überschreiten, und die mitreisende Familie. Fünf mögliche Personen sind bei solchen Angeboten eine realistische Größe. ►



Warte-schlange: Wer mit an Bord will, muß sich in Geduld üben.

Foto: Böttger

Pendel-verkehr: Fähren stellen ein wichtiges Verkehrs-mittel in Europa dar, dem Kon-tinent der Meere.

Das Fähr-Kursbuch 1996

Route	Häfen	Afahrten/ Fahrtzeit	Haupt- saison	Preise in Mark	Caravan	Reisemobil	Reederei
			Erw.	Pkw			
→ Dänemark							
Deutschland	Puttgarden	bis 44 x tgl.	1.6.-15.9.	8/10	80/100* < 6 m/L; < 1,95 m/H		DFO
→ Dänemark	→ Rødby;	1 Std.	Fr.-So.	100/125*	> 6 m/L; < 1,95 m/H		Vogelflug
	Rostock	7 - 9 x tgl.		135/160*	< 6 m/L; > 1,95 m/H		Linie
	→ Gedser	2-3 Std.		160/185*	> 6 m/L; > 1,95 m/H		
				*incl. 5 Pers., Wohnwagen			
Deutschland	Rostock	6-9 x tgl.	31.5.-15.9. 5	75/107*	< 6 m/L; < 1,95 m/H		Europa-
→ Dänemark	→ Gedser	2 Std.	Fr.-So.	120/150*	< 6 m/L; > 1,95 m/H		Linien
				bzw. > 6 m/L; < 1,95 m/H			
				165/195*	> 6 m/L; > 1,95 m/H		
				*incl. 5 Personen, Wohnwagen			
Deutschland	Kiel	2-3 x tgl.	29.6.-4.8. 7-9	21*	< 2 m/H	51/57 < 6 m/L	
→ Dänemark	→ Langeland	2,5 Std.		70**	< 2 m/H	59/71 > 6 m/L	Langeland
				17 Zuschl./H			-Kiel
				*incl. 4 Pers. in NS; **incl. 1 Pers. in HS			
Deutschland	Mukran/Rügen	2-6 x wtl.	1.5.-31.8.	13/26	104-179*	< 6 m/L; < 2,3 m/H	Bornholm
→ Bornholm	→ Rønne	3-4 Std.	Fr.-So.	130-205*	< 6 m/L; > 2,3 m/H		Ferries
				228-356*	> 6 m/L		
				*incl. 5 Pers., Wohnwagen			
Deutschland	Sassnitz	1-2 x tgl.	1.6.-15.9.	20/30	140/210*	< 6 m/L; 180/280* < 8 m/L	DFO
→ Bornholm	→ Rønne	3-4 Std.	Fr.-So.	250/370*	> 8 m/L		HansaFerry
				*incl. 5 Pers., Wohnwagen			
Polen	Swinoujscie	1 x wtl.	entfällt	44	44	60	60
→ Bornholm	→ Rønne	4-6 Std.	zzgl. K	150*			Polferries
				*incl. 5 Pers.			
Deutschland	Travemünde	22.6.-11.8.	87/147	227-492*	< 6 m/L; < 2,3 m/H		TT-Line
→ Schweden	→ Trelleborg			407-777*	> 6 m/L; > 2,3 m/H		(+ Bornholms
→ Bornholm	+ Ystad			480-850*	< 12 m/L; 540-900*	> 12 m/L	Trafikken)
				*incl. 5 Pers., Wohnwagen			
→ Schweden							
Deutschland	Travemünde	1-2 x tgl.	1.6.-18.8.	70/100	100-270*	< 6 m/L; 190-300* < 10 m/L	Nordö Link
→ Schweden	→ Malmö	9 Std.	nachts	25/50 pro m/L (Zuschlag über 10m)			(Combicarrier)
				*incl. 5 Pers., Wohnwagen			
Deutschland	Travemünde	4-6 x tgl.	22.6.1.9.	60-120	140-400*	< 6 m/L; 300-650* < 12 m/L;	TT-Line
→ Schweden	→ Trelleborg	7-10 Std.	Fr., Sa.	380-740*	> 12 m/L		
			nachts	*incl. 5 Pers., Wohnwagen			
Deutschland	Rostock	2-3 x tgl.	22.6.-1.9.	50-95	130-270*	< 6 m/L; < 1,95 m/H	TT-Line
→ Schweden	→ Trelleborg	2,75 Std.	Sa., So.	180-320*	< 6 m/L; > 1,95 m/H		(Katamaran)
			+ tagsüber	250-450*	< 9 m/L; > 1,95 m/H; 325-585*	< 12 m/L	
				*incl. 5 Pers.; kein Wohnwagen-Transport			
Deutschland	Rostock	2-3 x tgl.	22.6.-1.9.	46-72	120-210*	< 6 m/L; 245-370* < 12 m/L	TT-Line
→ Schweden	→ Trelleborg	6 Std.	Fr., Sa.	300-435*	> 12 m/L		(Combicarrier)
				*incl. 5 Pers., Wohnwagen			
Deutschland	Rostock	1-3 x tgl.	1.6.-15.9.	—	120-180*	< 6 m/L; 150-220* < 8 m/L;	DFO
→ Schweden	→ Trelleborg	5-7 Std.	Fr.-So.	210-310*	> 8 m/L		HansaFerry
				*incl. 5 Pers., Wohnwagen			
Deutschland	Sassnitz	4-5 x tgl.	1.6.-15.9.	20/30	120-160*	< 6 m/L; 150-200* < 8 m/L	DFO
→ Schweden	→ Trelleborg	3,5-4 Std.	Fr.-So.	210-280*	> 8 m/L		HansaFerry
				*incl. 5 Pers., Wohnwagen			
Deutschland	Kiel	1 x tgl.	21.6.-17.8.	60-380*	240-558**	80-170	320-728**
→ Schweden	→ Trelleborg	13-14 Std.	versch. Tg. incl. K	<6m/L;<2,2m/H			Stena Line
				*K-Preis obligatorisch; ** incl. 9 Pers.			
Deutschland	Puttgarden	—	1.6.-15.9.	16	130/180*	< 6 m/L; < 1,95 m/H	DFO
→ Dänemark	→ Rødby /		Fr.-So.	175/225*	> 6 m/L; < 1,95 m/H		Vogelflug
→ Schweden	Rostock → Gedser			205/255*	< 6 m/L; > 1,95 m/H		Linie
	+ Helsingør			275/325*	> 6 m/L; > 1,95 m/H		
	→ Helsingborg			*incl. 5 Pers., Wohnwagen			
Deutschland	Puttg. → Rødby	—	1.6.-15.9.	17	130-200*	< 6 m/L; < 1,95 m/H (Pkw)	DFO
→ Dänemark	/ Rostock →		Fr.-So.	175-255*	> 6 m/L; < 1,95 m/H (Gespann)		Vogelflug
→ Schweden	Gedser + Dragør			205-305*	> 6 m/L; > 1,95 m/H (Gespann)		Linie
	→ Limhamn			275-420*	> 6 m/L; > 1,95 m/H (Reisemobil)		
				* incl. 5 Pers., Wohnwagen			
Deutschland	Rostock	—	1.6.-15.9.	—	130/180*	< 6 m/L; < 1,95 m/H (Pkw)	Europa Linien
→ Dänemark	→ Gedser		Fr.-So.	175-255*	> 6 m/L; < 1,95 m/H (Gespann)		(+ ScandLines)
→ Schweden	+ Helsingør			275-325*	> 6 m/L; > 1,95 m/H (Gespann)		
	→ Helsingborg			205-255*	< 6 m/L; > 1,95 m/H (Reisemobil)		
				* incl. 5 Pers.			
Deutschland	Travemünde	—	7.6.-18.8.	89-157	215-495*	< 6 m/L; < 2,4 m/H	TT-Line
→ Schweden	Trelleborg +		Fr., Sa.	245-510*	< 6 m/L; > 2,4 m/H		(+ Gotlands-
	Oskarshamn			435-805*	< 12 m/L; 495-855*	> 12 m/L	linien)
	→ Visby			* incl. 5 Pers., Wohnwagen			
Dänemark	Greena →	3-5 x tgl.	19.6.-11.8.	26-40	114-198*	64-92	178-290*
→ Schweden	Varberg /	4-6 Std.	Sa.	<6m/L;<2,2m/H			Lion Ferry
	Halmstad			* incl. 9 Pers.			
							(Stena Line)

tgl. = täglich; wtl. = wöchentlich; mtl. = monatlich; Std. = Stunden; min. = Minuten; Do., Fr., Sa. So. = Donnerstag, Freitag, Samstag, Sonntag; K = Kabinen; P = Pullmann-/Schlafzettel; D = Deckspassage; L = Liegen; < = unter / kleiner als; > = über / größer als; L = (Fahrzeug-) Länge; H = (Fahrzeug-) Höhe; B = (Fahrzeug-) Breite; m = Meter; cm = Zentimeter; Pers. = Personen; NS = Nebensaison; HS = Hochsaison

Tarife für Erwachsene und Fahrzeuge, jeweils mit der Spanne günstiger und teurer Preis (Neben- und Hochsaison; in Kursivschrift HS-Zeiten für Rückfahrt). Wenn nicht anders erwähnt, handelt es sich bei den Passagierpreisen um Deckspassagen. Bei Paketpreisen (Fahrzeug + Personen) entfällt der Personentarif, sofern nicht die Buchung eines Kabinenplatzes (bei längeren Überfahrten) obligatorisch ist.

Alle Angaben ohne Gewähr. Die Tabelle erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und stellt keine Empfehlung dar.

Mit Spartarifen werben auch die Reedereien, die Korsika und Sardinien anlaufen. Daß daneben, ebenso wie auf den Ostseerouten von den Combicarriern preiswerte Passagen angeboten werden, sei der Vollständigkeit halber erwähnt.

Problematisch wird es bei der Zeitplanung für die Reise. Wer aufs Blaue losfährt, zahlt für manche

Fährpassage

abends 400

Mark, könnte aber glatt

220 Mark

sparen, würde er

bis zum nächsten Morgen

warten: Neben den be-kannten Saisonzeiten gibt es

meist am Wochenende

zu-ge-ka-

nden zu-

ber-

den zu-

ber-

den zu-

ber-

zu-warten: Neben den be-kannten Saisonzeiten gibt es

meist am

Wochenende

zu-ge-ka-

nden zu-

ber-

Route	Häfen	Abfahrten/ Fahrtzeit	Haupt- saison	Preise in Mark	Caravan	Reisemobil	Reederei
				Erw. Pkw			
Dänemark → Schweden	Fredrikshavn → Göteborg	3-11 x tgl. 2-4 Std.	21.6.-11.8. Sa.	30-42 <6m/L;<2,2m/H Zuschlag HS: 30	118-210* <6m/L;<2,2m/H Zuschlag HS: 30	64-100 178-310* Zuschlag HS: 30	Stena Line
					* incl. 9 Pers.		
Polen → Schweden	Gdynia → Karlskrona	bis 1 x tgl. 11 Std.	nachts	24-108 pro K	224/340*	168/255*	Stena Line
					* incl. 9 Pers.		
Polen → Schweden	Swinoujście → Malmö	1-2 x tgl. 9-10 Std.	1.6.-31.8. versch. Tg	45-70 zzgl. K	155/165* < 6 m/L;< 2 m/H 115 > 6 m/L;> 2 m/H	70 < 6 m/L;< 2 m/H 227-241* > 6 m/L;> 2 m/H	Polferries
					* incl. 5 Pers.		
→ Norwegen							
Deutschland → Norwegen	Kiel → Oslo	1 x tgl. 19 Std.	21.6.-17.8. Fr., Sa.	110-648 incl. K	70/140 < 2 m/H* 376-1.098**	70-190 < 2,3 m/H* 330-340 < 2,6 m/H*	70-340 < 2,6 m/H* 460-470 > 2,6 m/H*
					** incl. 5 Pers., K; * < 6 m/L; 66 Zuschlag je m/L		
Dänemark → Norwegen	Hanstholm → Egersund	4-7 x wtl. 6-7 Std.	21.6.-18.8. Fr.-So.	48-91 zzgl. K/P	165-319* < 6 m/L;< 2 m/H	223-364* < 6 m/L;< 2,5 m/H	Fjord Line
					* incl. 5 Pers., ** Zuschl.: 29-50 je m/L; 50/88 > 2,5 m/H; spez. Reisemobil „Pakete“		
Dänemark → Norwegen	Hirtshals → Kristiansand	2-4 x tgl. 4-6 Std.	14.6.-3.8. versch.	36-88 zzgl. K/P/L	45-118 < 2 m/H*	45-168 < 2,3 m/H* 142-248 < 2,6 m/H*	Color Line
					Tag: 134-322*	45-248 204-362 > 2,6 m/H*	
					incl. 5 Pers.; * < 6 m/L; 30-50 Zuschlag je m/L		
Dänemark → Norwegen	Fredrikshavn → Larvik	1 x tgl. 6-11 Std.	21.6.-11.8. Sa., So.	56-90 zzgl. K	185-315* < 2,2 m/H	140/230 < 6 m/L; < 2,5 m/H**	Larvik Line
					* incl. 5 Pers., ** Zuschläge: 70/100 > 2,5 m/H; 25/35 je m/L; spez. Camp.-Angebote		
Dänemark → Norwegen	Fredrikshavn → Moss	1 x tgl. 8-9 Std.	21.6.-10.8. Fr., Sa.	38-140*	118-212** < 6m/L;<2,2m/H	60-92 178-260**	Stena Line
					* K-Preise obligatorisch; ** incl. 9 Pers.		
Dänemark → Norwegen	Skagen → Larvik (Schnellfähre)	bis 3 x tgl. 3 Std.	21.6.-11.8. Sa., So.	56-90 < 2,8 m/H	205-350* kein Tarif	280-510* < 6 m/L; < 2,8 m/H**	Larvik Line
					* incl. 5 Pers., ** Zuschläge: 70/100 > 2,8 m/H; 25/35 je m/L; spez. Camp.-Angebote		
Dänemark → Norwegen	Hirtshals → Oslo	6-7 x wtl. 8-13 Std.	21.6.-17.8. Fr., Sa.	42-256 nachts incl. K	78-130 < 2 m/H* 182-546**	78-185 < 2,3 m/H* 244-296 < 2,6 m/H**	Color Line
					** incl. 5 Pers.; * < 6 m/L; 31-83 Zuschlag je m/L	78-296 300-352 > 2,6 m/H*	
Dänemark → Norwegen	Kopenhagen → Oslo	1 x tgl. 16 Std.	1.5.-30.9. Fr., Sa.	98-595 incl. K	50 < 6 m/L, < 1,85 m/H	290* < 12 m/L; 390* < 12 m/L; > 1,85 m/H	Scandinavian Seaways
					also Durchgangstarif mit Vogelfluglinie möglich; * incl. Pkw		
England → Norwegen	Newcastle → Bergen / Haugesund / Stavanger	2-3 x wtl. 21 Std.	21.6.-27.7. Fr., Sa.	40-555 incl. K/P	75-125 < 2 m/H 260-1.000**	75-350 < 2,3 m/H* 300-350 > 2,6 m/H*	Color Line
					** incl. 5 Pers., K; * < 6 m/L 50 Zuschlag je m/L	575-625 > 2,6 m/H*	
→ Finnland							
Deutschland → Finnland	Travemünde → Helsinki	2-3 x wtl. 24-39 Std.	8.6.-24.8. incl. K/L	145-970 < 5 m/L, < 1,8 m/H	160/225 220/310 < 6 m/L; < 2,5 m/H 580/830 > 6 m/L; < 2,5 m/H 490/750 < 6 m/L; > 2,5 m/H 650/980 < 10 m/L; > 2,5 m/H alle bei < 2,2 m/B:	220/310 < 6 m/L; < 2,5 m/H 580/830 > 6 m/L; < 2,5 m/H 490/750 < 6 m/L; > 2,5 m/H 650/980 < 10 m/L; > 2,5 m/H alle bei < 2,2 m/B:	Silja Line
					Spar-Preise an bestimmten Terminen; auch Pkw-Pakete incl. Pkw; * Übergrößen auf Anfrage		
Deutschland → Finnland	Lübeck → Helsinki/Turku	1 x tgl. 37-40 Std.	1.6.-31.8. incl. K	310-600 < 6 m/L*	130/160 200/250 < 6 m/L*	200/250 < 6 m/L*	Poseidon Passagierdienst
					* Zuschlag 60 je m/L		
Deutschland → Finnland	Lübeck → Helsinki	5-6 x wtl. 36-39 Std.	1.6.-31.8. incl. K	400-630 < 6 m/L*	120/150 190/240 < 6 m/L*	120/150 190/240 < 6 m/L*	Finnlines
					* Zuschlag 60 je m/L		
Schweden → Finnland	Stockholm → Turku	1-2 x tgl. 12-15 Std.	17.6.-18.8. nachts	23-63 zzgl. K	33-56	7 pro m/L 147/205 < 7 m/L Viking Lines 330/408 > 7 m/L	
Schweden → Finnland	Stockholm → Turku	2 x tgl. 9-12 Std.	nachts	23-488 incl. K/D	58	58 < 6 m/L; < 2,5 m/H 202 > 6 m/L; < 2,5 m/H und < 6 m/L; > 2,5 m/H 370 > 6 m/L; > 2,5 m/H	Silja Line „Nordland-Route“
Deutschland → Schweden → Finnland	Travemünde → Trelleborg + Stockholm → Turku	-	22.6.-1.9. Fr., Sa., nachts	115/175 zzgl. K	284-585* < 6 m/L; < 2,5 m/H 428-729* > 6 m/L; < 2,5 m/H 583-989* < 10 m/L; < 2,5 m/H 811-1.207* > 10 m/L; > 2,5 m/H	284-585* < 6 m/L; < 2,5 m/H 428-729* > 6 m/L; < 2,5 m/H 583-989* < 10 m/L; < 2,5 m/H 811-1.207* > 10 m/L; > 2,5 m/H	TT-Line (+ Silja Line)
					* incl. 5 Pers., Wohnwagen		
Deutschland → Dänemark → Schweden → Finnland	Puttg. → Rødby / Rostock → Gedser + Helsingør → Hel- singborg + Stock- holm → Turku	-	1.6.-15.9. nachts	-	214-375* < 6 m/L; < 1,95 m/H 403-564* > 6 m/L; < 1,95 m/H 433-594* < 6 m/L; > 1,95 m/H 671-832* > 6 m/L; > 1,95 m/H	214-375* < 6 m/L; < 1,95 m/H 403-564* > 6 m/L; < 1,95 m/H 433-594* < 6 m/L; > 1,95 m/H 671-832* > 6 m/L; > 1,95 m/H	DFO (+ Silja Line) „Silja-Vogel- flug-Ticket 1“
					* incl. 5 Pers., Wohnwagen		

FÄHREN IN EUROPA

SICHERHEIT AUF FÄHREN SCHOTTEN DICHT

Als die „Estonia“ am 28. September 1994 in der Ostsee sank, riß sie mehr als 900 Passagiere mit sich in die Tiefe. Als die „Finnjet“ ein Jahr später in Travemünde ablegte, begrüßte die Reederei den viermillionsten Fahrgäst an Bord. Die Ostseefähre hatte zu diesem Zeitpunkt seit ihrer Jungfernreise am 13. Mai 1977 exakt 4.674.733 Kilometer zurückgelegt – was 114 Erdumkreisungen entspricht.

Während der Estonia-Untergang die Öffentlichkeit aufwühlte, fand die Meldung der Silja Line kaum Gehör. Auch interessierte es wenig, daß der Ostseeliner anlässlich seines 19. Werftaufenthaltes neben der routinemäßigen Überholung der Passagier-, Sicherheits- und Servicebereiche ein neues Schott im dreifachen Bugpfortensystem erhalten hatte.

Die „Finnjet“ präsentierte sich auf neuestem technischem Stand. Zur Ausstattung zählen satellitengestützte Navigationssysteme und elektronische Seekarten. Anlässlich der Modernisierung der „Deutschland“ 1995 verhinderte Otto van Dyk, Geschäftsführer der Deutschen Fährgesellschaft Ost-

gesetzt ist, und das der Estonia zum Verhängnis wurde. So besitzen viele Mittelmeerfähren seitliche Einfahrtstore, und auch auf der Ostsee verkehren Combicarrier, die lediglich über das Heck beladen werden.

Grundsätzlich können Seeschiffe nicht per se als schwimmendes Sicherheitsrisiko eingestuft werden. Auch das Alter der Schiffe spielt nicht unbedingt eine Rolle. Auf der Hurtigroute, der legendären Postdampferstrecke entlang Norwegens Küste, verkehren Schiffe aus den fünfziger Jahren.

Wichtiger indes ist die Wartung: Werden Inspektionsarbeiten ausgeführt? Wollen Fährgesellschaften ausschließlich über attraktive Preise bestehen, geschieht dies häufig über Einsparungen an Material und Wartung. Es ist zu befürchten, daß eine Fähre, die einst über die Ostsee fuhr, um dann einen neuen Heimathafen im Mittelmeer zu finden, technisch nicht auf dem neuesten Stand ist: Lebensrettende Einrichtungen sind eingerostet oder unter dicker Farbe verborgen.

Bessere Sicherheitsvorschriften wurden gefordert, und tatsächlich erließ die International Maritime Organization (IMO) 1990 neue Richtlinien für Ro-Ro-Schiffe. Laut dieser sogenannten Solas 90 (Solas: Safety of Life at Sea) muß das Freibord der Bug- wie Hecktore 1,25 Meter über dem Wasserspiegel liegen. Hinter dem Bugvisier und der ebenfalls als Schutz dienenden, hochklapp-

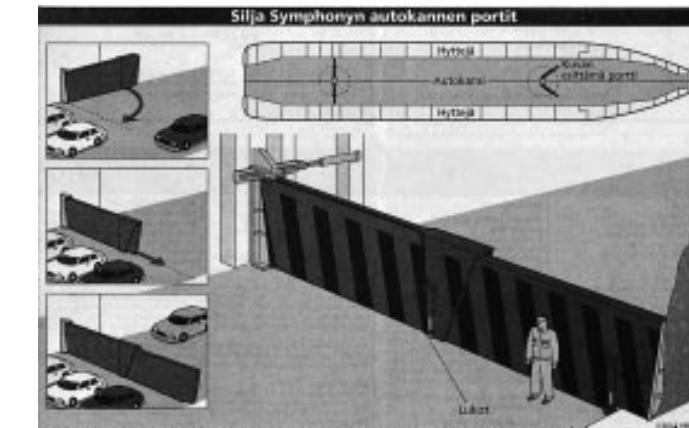
Nicht alle Fähren verfügen über ein Bugtor, das zweifelsohne der Gewalt des Wassers am stärksten aus-

Route	Häfen	Afahrten/ Fahrtzeit	Haupt- saison	Preise in Mark Erw. Pkw	Caravan	Reisemobil	Reederei
► Baltikum							
Deutschland → Litauen	Mukran/Rügen → Klaipeda	3-4 x wtl. 18 Std.	1.5.-30.9.	120-600 incl. K/P	220	60 pro m/L	70 pro m/L
Deutschland → Litauen	Kiel → Klaipeda	bis 4 x wtl. 26-36 Std.	entfällt	210-1.020 incl. K/P	220	150	220
Deutschland → Schweden → Estland	Travemünde → Trelleborg + Stockholm → Tallin	– Fr., Sa., nachts	22.6.-1.9.	134-215 zzgl. K	348-613* < 5 m/L; < 2,1 m/H 448-713* < 7 m/L; > 2,1 m/H 603-973* < 10 m/L	TT-Line (+ Estline)	
					* incl. 2 Pers., Wohnwagen		
► Färöer Inseln / Island							
Dänemark → Färöer	Esbjerg → Torshavn	1 x wtl. 36 Std.	22.6.-3.8.	235-837 incl. K/L	187/267 < 5 m/L; < 1,8 m/H		Smyril Line
					Zuschläge: 37/53 je m/L; > 1,8 m/H = 50%; > 2,4 m/H = 75%		
Norwegen → Färöer	Bergen → Torshavn	1 x wtl. 20 Std.	22.6.-3.8.	120-381 incl. K/L	96/139 < 5 m/L; < 1,8 m/H		Smyril Line
					Zuschläge: 19/27 je m/L; > 1,8 m/H = 50%; > 2,4 m/H = 75%		
Dänemark → Färöer → Island	Esbjerg → Torshavn → Seydisfjördur	1 x wtl. 5 Tge.* Rückf. 3 Tge	22.6.-3.8.	371-1.149 incl. K/L	309/443 < 5 m/L; < 1,8 m/H		Smyril Line
					* mit Zwischenstation in Torshavn; Zuschläge: 61/88 je m/L; > 1,8 m/H = 50%; > 2,4 m/H = 75%		
Norwegen → Färöer → Island	Bergen → Torshavn → Seydisfjördur	1 x wtl. 40 Std.	22.6.-3.8.	307-827 incl. K/L	240/341 < 5 m/L; < 1,8 m/H		Smyril Line
					Zuschläge: 48/69 je m/L; > 1,8 m/H = 50%; > 2,4 m/H = 75%		
► England / Schottland							
Deutschland → England	Hamburg → Harwich	3-4 x wtl. 20-21 Std.	21.6.-3.8.	88-580 incl. K/P	49-121 < 6 m/L, < 1,85 m/H	25-69 je m/L max. 8 m/L	98-242 < 8 m/L; > 1,85 m/H
					gleicher Tarif für Esbjerg (DK) → Harwich; auch „Minigruppen-Tarife“ für Familien		Scandinavian Seaways
Deutschland → England	Hamburg → Newcastle	2 x wtl. 23-24 Std.	22.6.-16.8.	93-610 incl. K/P	49-121 < 6 m/L, < 1,85 m/H	25-69 je m/L max. 8 m/L	98-242 < 8 m/L; > 1,85 m/H
					– auch „Minigruppen-Tarife“ für Familien		Scandinavian Seaways
Niederlande → England	Amsterdam (IJmuiden) → Newcastle	2 x wtl. 15-16 Std.	24.6.-30.8.	53-550 incl. K/P	49-121 < 6 m/L, < 1,85 m/H	25-69 je m/L max. 8 m/L	98-242 < 8 m/L; > 1,85 m/H
Niederlande / Belgien → England	Rotterdam / Zeebrügge → Hull	1 x tgl. 14 Std.	21.6.-31.8.	95/121 incl. P zzgl. K	156/179 393/480* < 6 m/L, < 2,4 m/H	78-179** < 6 m/L	156-179** < 6 m/L; < 2,4 m/H 156-357** < 6 m/L; > 2,4 m/H
					* incl. 4 Pers., P ** Zuschlag: 50 je 0,5 m/L „Mini-Rückfahrt“		North Sea Ferries
Niederlande → England	Hoek van Holland → Harwich	2 x tgl. 6-10 Std.	28.6.-30.8.	190-525* 15-280** Do.-So.	90-200 < 6 m/L, < 2,2 m/H	280-725*	Stena Line
					* incl. 9 Pers., *** K/P obligatorisch; extra Tages-, „Spartarife“, „5-Tage-Minitour“		
Niederlande → England	Hoek van Holland → Harwich	1 x tgl. 7-8 Std.	Sa., So.	420-442* incl. K	Gespanne (kein Pkw-Tarif möglich)	420-442*	Stena Line (Frachtschiffe)
					* incl. 6 Pers., K		
Belgien / Frankreich → England	Ostende / Dünkirchen → Ramsgate	bis 6 x tgl. 2,5-4 Std.	30.3.- 31.10.	170-355* 195-400* tagsüber	Gespans < 7,5 m/L Gespans < 12,5 m/L Zuschlag: 25 je m/L	145-310* < 6 m/L 25 je m/L	Sally Line
					* incl. 2 Erw. (Kinder frei); „Spezial-Nachttarif“; Lastminute-Tickets; 5-Tage-Rückticket		
Frankreich → England	Calais → Dover	14 x tgl.	1.4.-19.10.	40-60 tagsüber	35-50 < 3 m/L 50-80 < 6 m/L	140-335* < 6,5 m/L	Seafrance Sealink
					* incl. 9 Pers.; 5-Tage-Rückticket		
Frankreich → England	Calais / Boulogne → Dover / Folkestone	bis 14 / 6 x tgl. 35/55 min.	12.7.-2.9.	60 nach- mittags	145-360* < 5,5 m/L	9-18 je m/L	wie Pkw Hoverspeed Fast Ferries (Luftkissen- boot/Trimaran)
					* incl. 5 Pers.; 5-Tage-Rückticket		
Frankreich → England	Calais → Dover; Le Havre / Cherbourg → Portsmouth	bis 25 x tgl. 75 min. 3 x tgl. 5-8,5 Std.	1.4.-19.10.	60 tagsüber < 6,5 m/L	170-405* 70-115 < 6,5 m/L**	40-55 < 3 m/L < 6,5 m/L**	170-405* < 6,5 m/L** P & O
					* incl. 9 Pers.; 5-Tage-Rückticket** Zuschlag: 20-35 je m/L		
Frankreich → England	Calais / Dieppe / Cherbourg → Dover / Newhaven / Southampton	bis 27 / 8 / 3 x tgl. 45-90 min. 2-4/4-10 Std. → South.)	1.4.-21.10.	50-60 tagsüber zzgl. K/P < 6 m/L; < 2,2 m/H	175-400* 50-70	240-470*	Stena Line
					* incl. 9 Pers.; für „Stena Lynx“ (Trimaran) Zuschläge von 20-80; „5-Tage-Minitour“, versch. Spartarife		
Schottland → Shetland Inseln	Aberdeen → Lerwick	bis 5 x wtl. 14-20 Std.	1.6.-31.8.	101-194 incl. K/P	230-293 < 4,7 m/L; < 1,95 m/H*	11/15 je 30 cm/L	345-438 < 4,7 m/L; > 1,95 m/H*
					* Zuschlag: 11/15 je 30 cm/L; auch Durchgangstarife ab Kontinent		P & O (Scottish Ferries)
► Irland / Nordirland							
Frankreich → Irland	Le Havre / Cherbourg / Roscoff → Ross- lare / Cork	je 1-3 x wtl. 17-22 Std.	19.6.-3.9.	140-255 zzgl. K/P	550-815* < 6,5 m/L	155-275 < 3 m/L 265-440	550-815* < 6,5 m/L** Irish Ferries;
					* incl. 2 Erw.; ** Zuschlag: 50/80 je m/L		
Deutschland → England → Irland	Hamburg → Harwich + Holyhead → Dublin	–	21.6.-31.8.	128-520 Fr., Sa. zzgl. K/P	118-259 < 6 m/L; > 1,85 m/H	44-105 je m/L max. 8 m/L	167-380 < 6 m/L; < 1,85 m/H (+ Irish Ferries)
					gleicher Tarif für Pembroke → Rosslare		

FÄHREN IN EUROPA



Rutschbahn:
Um im Notfall
möglichst schnell
reagieren zu
können, hat
die DFO auf
der „Sassnitz“
aufblasbare
Rutschen
installiert.



Aufklärung: Mit Riffzeichnungen informiert die Silja-Line, wie die Schotten funktionieren.

Länder können sich untereinander nicht verständigen und sind schlecht ausgebildet. Eine unzureichend motivierte Schiffsführung sieht nicht nach dem Rechten. Die Folgen sind verrottete Rettungsboote, versperrte Fluchtwege und fehlende Schwimmwesten. Im Notfall reagiert eine solche Crew kopflos.

Das zeigt wiederum das Beispiel „Estonia“: Obwohl nur für die Küstenschifffahrt konstruiert, fuhr das Schiff immerhin 14 Jahre problemlos auch auf hoher See und bei größeren Stürmen als in besagter Nacht. Letztendlich führte menschliches Versagen zur Katastrophe. So haben abschließende Untersuchungen ergeben, daß das Bugtor nicht vorschriftsmäßig gewartet und verschlossen war.

Bei welcher Fährlinie aber ist der Reisende gut aufgehoben? Da zählt sicher das Renommee, und wie

lange die Reederei schon im Fährgeschäft tätig ist. Bei jungen Gesellschaften mit alten Schiffen ist Vorsicht angebracht. Hier muß befürchtet werden, daß die schnellverdiente Mark die Geschäftsinteressen beherrscht. Es muß schon etwas dran sein, wenn namhafte Reedereien darauf verweisen, daß sie seit Jahrzehnten ihre Passagiere ohne Verlust an Leib und Leben befördern.

Nicht minder wichtig ist die Betreuung der Passagiere im Notfall. Das SEP-Zertifikat (SEP = Safety and Environment Protection) der norwegischen Klassifizierungsgesellschaft „Det Norske Veritas“ beispielsweise wird nur an Schiffe verliehen, die bestimmte Bedingungen erfüllen.

Dazu zählen wöchentliche Rettungsübungen an Bord, eine besonders ►

baren Rampe soll ein zusätzliches Kollisionsschott eindringendes Wasser aufhalten. Längswände und weitere mobile Querschotte würden verhindern, daß sich das Wasser aufschaukelt und das Schiff zum Kentern bringt.

Im vergangenen Jahr modifizierte die IMO in London ihre Solas-Richtlinien. Ausnahmegenehmigungen für Schiffe, die sich in einem Abstand von maximal 20 Meilen zur Küste bewegen, wird es nicht mehr geben. Bis spätestens zum Jahr 2005 sollen die Umrüstungen abgeschlossen sein.

Noch unter dem Eindruck der Estonia-Katastrophe verfügte das Bundesverkehrsministerium eine Sicherheitsprüfung von 14 unter deutscher und acht unter ausländischer Flagge fahrenden Ro-Ro-Fähren. Die Untersuchung prüfte insbesondere deren Kentersicherheit. Sie kam zu dem Schluß, daß Ro-Ro-Fähren dann als sicher gelten, „wenn alle baulichen und betrieblichen Vorschriften auf das genaueste eingehalten werden.“ Mängel wurden nicht festgestellt.

Ein von den EU-Verkehrsministern verabschiedeter Maßnahmenkatalog, der sich an den IMO-Richtlinien orientiert, sieht ab 1996 häufigere technische Inspektionen durch die Behörden vor. Auch soll die Ausbildung der Seeleute verbessert werden.

Viele Reedereien reagierten umgehend und rüstten bereits ihre Schiffe um, etwa mit beweglichen Querschotts. So will die Color Line den Umbau ihrer sechs Schiffe noch in diesem Jahr abgeschlossen haben. Die DFO installierte auf der

Route	Häfen	Abfahrten/ Fahrtzeit	Haupt- saison	Preise in Mark	Reederei
				Pkw	
				Caravan	Reisemobil
Deutschland	Hamburg → New- castle + Cairnryan	–	21.6.-9.9. Fr., Sa.	40* < 6 m/L **	30/45 je m/L * < 6 m/L **
→ England	→ Larne				80/220 < 6 m/L **
→ Nordirland					Scandinavian Seaways (+ P & O)
Niederlande	Rotterdam → Hull	–	28.6.-1.9.	116-147 incl. P	341/460* <6m/L; <2,2m/H
→ England	+ verschiedene Routen				170-323 <6m/L; <2,4m/H
→ Irland / Nordirland	England → Irland				421-783* 483/711**
Frankreich	Calais / Le Havre	–	28.6.-31.8.	50/60 < 6,5 m/L	100-140 < 3 m/L
→ England	Cherbourg				290-560* < 6,5 m/L **
→ Irland / Nordirland	→ Dover / Ports- mouth + England				190-280 < 6,5 m/L **
→ Irland					* incl. 9 Pers.; ** Zuschlag: 30/40 je m/L
Kontinent	freie Routenwahl	–	28.6.-31.8.	90-110 < 6 m/L; < 2,2 m/H	298-560* 192-290
→ England					490-850* Stena Line „Landbridge Tarif“
→ Irland / Nordirland					* incl. 9 Pers.; Zuschläge für Schnellfähren, Übermaße
England	Holyhead / Pembroke	je 2 x tgl. 4-5 Std.	12.7.-31.8. Fr.-So.	48-65 185-450*	78-218 < 3 m/L 142-350 > 6,5 m/L **
→ Irland	→ Dublin / Rosslare				185-450* < 6,5 m/L
					Irish Ferries
England	Stenaer / Holy- head / Fishguard	bis 8 / 8 / 7 x tgl.	27.6.-31.8.	50-70 tagsüber	210-400* < 6 m/L;
→ Irland / Nordirland	→ Belfast / Dublin / Rosslare				140-340 < 2,2 m/H
					* incl. 9 Pers., für „Stena Lynx“ und „HSS“ (Schnellfähren) Zuschläge von 30-100; versch. Spartarife
► Griechenland (ab Triest, Venedig, Ancona)					
Italien → Griechenland	Triest → (Korfu) → Igoumenitsa → Patras	2 x wtl. 33-42 Std. (Patras)	29.6.-10.8. 7.8.-8.9.	84-494 incl. K/P/D	101-164 237/329 < 5 m/L 329/445 < 7 m/L 466/652 > 7 m/L
Italien → Griechenland	Venedig → Korfu → Igoumenitsa → Patras	5 x wtl. 37-39 Std. (Patras)	28.6.-11.8. 7.8.-8.9.	86-508 incl. K/P/D	105/170 246/336 < 5 m/L 345/454 < 7 m/L 479/664 > 7 m/L
Italien → Griechenland	Ancona → Patras	6 x wtl. 19-21 Std. 2.8.-8.9.	28.6.-4.8. incl. K/P/D	108-528 <5m/L; <1,9m/H	168/248 298/408 < 5m/L; 398/528 < 7m/L 548/758 > 7 m/L
Italien → Griechenland	Ancona → Patras	5 x wtl. 23-25 Std. 7.8.-8.9.	28.6.-11.8. incl. K/P/D	82-472 99/161	383/504 < 7m/L 532/738 > 7 m/L
Italien → Griechenland	Ancona → (Korfu) → Igoumenitsa → Patras	bis 7 x wtl. 29.5-36 Std. (Patras)	28.6.-11.8. 7.8.-8.9.	82-484 incl. K/P/D	99/161 323/317 < 5m/L 326/428 < 7 m/L 452/627 > 7 m/L
Italien → Griechenland	Ancona → (Korfu) → Igoumenitsa → Patras	4 x wtl. 28-34 Std. (Patras)	29.6.-10.8. 7.8.-8.9.	80-470 incl. K/P/D	95-155 224-310 < 5 m/L 310-420 < 7 m/L 440-615 > 7 m/L
Italien → Griechenland	Ancona → Igoumenitsa → (Patras)	2-4 x wtl. 22-36 Std. 8.8.-5.9.	29.6.-3.8. incl. K/P/D	74-435	90/145 210/285 < 5 m/L 295/385 < 7 m/L 405/565 > 7 m/L
► Griechenland (ab Bari, Brindisi)					
Italien → Griechenland	Bari → Korfu / Igoumenitsa	2 x tgl. 9-14 Std.	12.7.-10.8. 3.8.-2.9.	60-330 incl. K/P/D < 2 m/H	53-140 180/245 < 5m/L; 200/285 < 7m/L 220/315 > 7 m/L
					„Bordcamping“ auf verschiedenen Schiffen
Italien → Griechenland	Bari → Patras	1 x tgl. 16-18 Std.	12.7.-10.8. 3.8.-2.9.	70-330 incl. K/P/D < 2 m/H	53-155 180/262 < 5m/L; 215/330 < 7m/L 230/395 > 7 m/L
					„Bordcamping“ auf verschiedenen Schiffen
Italien → Griechenland	Bari → Igoumenitsa	1 x tgl. 20-21 Std.	12.7.-4.8. 8.8.-31.8.	44-206 incl. K/P/D	74-154 102-224 < 5 m/L 130-262 < 7 m/L 186-320 > 7 m/L
Italien → Griechenland	Bari → Igoumenitsa	4 x wtl. 12 Std.	13.7.-10.8. 4.8.-2.9.	54-237 incl. K/P/D	50-120 153/220 < 5m/L; 171/261 < 7m/L 189/279 > 7 m/L
Italien → Griechenland	Brindisi → Igoumenitsa	bis 1 x tgl. 8-10 Std.	20.7.-4.8. 11.8.-25.8.	40-120 incl. K/P/D < 2 m/H	40/65 < 4,25m/L; 70/90 < 5 m/L; 100/120 < 7 m/L 125/135 > 7 m/L
Italien → Griechenland	Brindisi → Igoumenitsa / Cefalonia / Patras	1-2 x tgl.	6.7.-11.8. 14.8.-8.9.	45-230 incl. K/P/D < 1,6 m/H	50/95 95/170 < 5 m/L 115/205 < 7 m/L 130/250 > 7 m/L
Italien → Griechenland	Brindisi → (Korfu) → Igoumenitsa / Patras	bis 2 x tgl. 15 Std.	26.7.-14.8. 15.8.-1.9.	55-220 incl. K/P/D < 1,8 m/H	55/105 100/195 < 6 m/L Zuschlag: 20/30 je m/L
Italien → Griechenland	Brindisi → Korfu → Igoumenitsa	1 x tgl. 6-7,5 Std.	20.7.-11.8. 9.8.-31.8.	38-170 versch. Tge.	42-78 17-30 je m/L
Italien → Griechenland	Brindisi → Korfu → Igoumenitsa	bis 1 x tgl. 8-12 Std.	26.6.-10.8. 16.8.-31.8.	35-200 incl. K/P/D	35-110 80-140 < 5m/L; 90-170 < 6m/L; 130-230 < 7m/L; 157-280 > 7m/L
Italien → Griechenland	Brindisi → (Korfu) → Igoumenitsa	1-3 x tgl. 3-4 Std.	5.7.-15.8. 2.8.-1.9.	78-200 73-310	32-140 57-250 < 7 m/L 75-310 > 7 m/L
► Balkan / Kreta / Zypern / Türkei / Israel					
Italien	Ancona	2 x wtl. 8-9 Std.	27.7.-10.8. 18.8.-1.9.	55-165 incl. K/P/D < 1,8 m/H	65/70 140/155 < 6 m/L Zuschlag: 25/30 je m/L
→ Kroatien	→ Split				Adriatica

Anschriften

Adriatica de Navigazione: Armando Farina GmbH, Lyoner Str. 15, 60528 Frankfurt, Tel.: 069-66684-91

Anek Lines: Ikon-Reiseagentur GmbH, Schwanthalerstr. 31/1, 80336 München, Tel.: 089-5501041
Viamare Seetouristik: Apostelnstr. 9, 50667 Köln, Tel.: 0221-2573781

Arkadia Lines: Viamare Seetouristik, s. Anek Lines

Bornholm Ferries: Fährhafen Neu Mukran, 18546 Mukran, Tel.: 038392-35226

Catamaran Ferry Lines: Euronautic Tours, Fürther Str. 46, 90429 Nürnberg, Tel.: 0911-92669-15

Color Line: Postfach 2646, 24025 Kiel, Tel.: 0431-97409-0

Compagnie Marocaine de Navigation:

Alpha Tours Flugreisen GmbH, Stresemannallee 61, 60596 Frankfurt/Main, Tel.: 069-63300020

Compagnie Tunisienne de Navigation:

Alpha Tours Flugreisen GmbH, s. Compagnie Marocaine de Navigation

Corsica Ferries: Corsica-Elba-Sardinia Ferries, Georgenstr. 38, 80799 München, Tel.: 089-337383

Corsica Marittima: SNCM Germany GmbH, Berliner Str. 31-35, 65760 Eschborn, Tel.: 06196-42911

Deutsche Seereederei Touristik: Am Seehafen 1, 18147 Rostock, Tel.: 0381-4584672

DFO VogelflugLinie, DFO HansaFerry:

Fährcenter Puttgarden, Fährhafen, 23769 Puttgarden, Tel.: 0180-5343441
Fährcenter Rostock, Am Warnowkai, 18147 Rostock-Seehafen, Tel.: 0180-5343445
Fährcenter Sassnitz, Trelleborger Str., 18546 Sassnitz, Tel.: 0180-5343443

Europa Linien: Überseehafen, 18132 Rostock, Tel.: 0381-6700667

European Seaways: Neptunia Schiffahrts-GmbH, Schmiedwegerl 1, 81241 München, Tel.: 089-896073-20

Ferrimarc: Wasteels Reisen GmbH, Quatermark 5, 50667 Köln, Tel.: 0221-208050

Finnlines: Poseidon Passagierdienst, Große Altefähr 24-26, 23552 Lübeck, Tel.: 0451-150747

Fjord Line: Karl Geuther GmbH & Co, Martinistr. 58, 28195 Bremen, Tel.: 0421-1760362

Fragline Ferries: DERtraffic Schiff Service, Emil-von-Behring-Str. 6, 60439 Frankfurt/Main, Tel.: 069-9588-1717

Viamare Seetouristik: s. Anek Lines

Grandi Navi Veloci: Seetours International GmbH & Co. KG, Seilerstr. 23, 60313 Frankfurt/Main, Tel.: 069-1333-295

Grandi Traghetti: Seetours International GmbH & Co. KG, s. Grandi Navi Veloci

Hoverspeed Fast Ferries: Oststr. 122, 40210 Düsseldorf, Tel.: 0211-3613021

Irish Ferries: Karl Geuther GmbH & Co, s. Fjord Line

Langeland-Kiel: Taxfree Center, Postfach 3024, 24029 Kiel, Tel.: 0431-974150

Larvik Line: NSA Norwegische Schiffahrts-Agentur, Kl. Johannisstr. 10, 20457 Hamburg, Tel.: 040-376930

Linee Lauro: Neptunia Schiffahrts-GmbH, s. European Seaways

Lion Ferry: Karl Geuther GmbH & Co, s. Fjord Line

FÄHREN IN EUROPA

an Bord anbietet. Die Teilnahme ist freiwillig.

Da liegt es am Passagier, Initiative zu ergreifen. Er sollte sich mit dem Schiff vertraut machen. Deckpläne in Prospekten und an Bord helfen weiter. Wie verlaufen die Treppenhäuser und Flure? Wie ist das Deck mit den Rettungsbooten zu erreichen? Wo befindet sich die nächste Sammelstelle (auf englisch: Muster Station) für den Notfall? Und wo sind die Schwimmwesten verstaut? Schautafeln informieren, wie Schwimmwesten richtig angelegt werden.

Die vorliegenden Maßnahmen, etwa die der Information, lassen allerdings generell zu wünschen übrig. Die Sicherheits-Videos, die auf Monitoren in den Gängen ablaufen, finden kaum Beachtung, ebenso die nicht selten in englisch gegebenen Informationen des Kapitäns über Lautsprecher. Zu den positiven Ausnahmen zählt die Color Line, wo der Sicherheitsoffizier nach dem Ablegen ein Informationstreffen zu den Sicherheitsroutinen

telten Innenarchitektur erweisen sich dann als Falle. Deshalb sollte der Weg von der Kabine bis zur Sammelstelle einmal abgelaufen werden – und auf

Route	Häfen	Abfahrten/ Fahrtzeit	Haupt- saison	Preise in Mark Erw. Pkw		Caravan	Reisemobil	Reederei
Griechenland → Kreta*	Piräus → Kreta*	1 x tgl. *auch andere Inselrouten	entfällt	38-120 incl. K/De	110	200 < 5 m/L; 260 < 7 m/L; 330 > 7 m/L		Anek Lines
Griechenland → Kreta*	Piräus → Kreta*	1 x tgl. 11 Std. *auch andere Inselrouten	entfällt	48-150 incl. K/D	134/177	238 < 5 m/L; 333 < 7 m/L; 429 > 7 m/L		Minoan Lines
Italien → Türkei	Venedig → Izmir / Antalya / Marmaris	bis 1 x wtl. 3 Tage	22.6.-10.8. 24.7.-11.9.	300-860 incl. K/P	260/320	300/520 <4m/L; 380/610 <6m/L; 510/820 >6 m/L		Turkish Maritime Lines
Italien → Türkei	Brindisi → Cesme	2 x wtl. 2 Tage	19.6.-10.8. 23.7.-13.9.	170-550 incl. K/P	220/270	250/440 <4m/L; 320/520 <6m/L; 430/690 >6 m/L		Turkish Maritime Lines
Italien → Türkei	Brindisi / Bari → Cesme	4 x wtl. 2-3 Tage	14.6.-10.8. 23.7.-13.9.	140-480 incl. K/P/D	200/280	250/310 <5m/L; 380/500 <6m/L; 450/560 >6m/L		European Seaways
Griechenland → Zypern → Israel → Haifa	Piräus → Rhodos → Limassol → Haifa	2 x wtl. 4 Tage „Bordcamping“; *Preise für Piräus → Limassol	13.6.-11.9. 94-346* incl. K/P/D	144-518 144-195*	209-274	281/317 <5m/L 173/202 <5m/L* 361/411 <7m/L 224/252 <7m/L* 425/496 >7m/L 252/303 >7m/L*		Poseidon Lines
→ Korsika / Sardinien / Elba / Sizilien / Balearen								
Frankreich → Korsika	Nizza → Bastia / Calvi	bis 3 x tgl. 165 min. / 210 min.	29.6.-4.8. 26.7.-1.9. versch. Tge.	62-82 < 5 m/L	74-265 < 5 m/L; < 2,2 m/H; < 2 m/B			Corsica Ferries (Schnellfähre)
Frankreich → Korsika	Nizza → Bastia / Ajaccio u.a.	bis 5 x tgl. 165 min. bis 10 Std.	28.6.-10.8. 20.7.-1.9. versch. Tge.	74-82 zzgl. K < 2 m/H	61-262 < 5 m/L; < 2 m/H	61-211 < 4,4 m/L; < 2 m/H 115-346 < 5 m/L; < 2,5 m/H 148-425 < 6 m/L; < 2,5 m/H 229-670 < 8 m/L; > 2,5 m/H 275-804 < 10 m/L; > 2,5 m/H		SNCM Ferryterranea
verschiedene Sondertarife (auch für Camper)								
Italien → Korsika	Livorno / La Spezia → Bastia	bis 8 x tgl. 4-5 Std.	27.7.-10.8. 27.7.-24.8. versch. Tge.	37-50 zzgl. K *Zuschläge: 78-99 je m/L;	69-187 < 5 m/L *Zuschläge: 78-99 je m/L; 19-103 > 2,2 m/H; > 2 m/B			Corsica Ferries
Italien → Korsika	Livorno → Bastia	bis 2 x tgl. 4-5 Std.	27.7.-10.8. 27.7.-24.8. meist Sa.	37-50 zzgl. K versch. Tge.	70-187 < 5 m/L Zuschläge: 19-103 > 2,2 m/H			Moby Lines
Italien → Korsika	Livorno → Bastia (Schnellfähre)	bis 10 x mtl. 2 Std.	27.7.-10.8. 27.7.-31.8. immer Sa.	40-58 < 5 m/L auch Spezialtarife	69-206 260-436			Corsica Marittima
Frankreich → Sardinien	Marseille / Toulon → Porto Torres	bis 2 x wtl. 9-16 Std.	26.6.-4.8. 17.8.-31.8.	104-120 zzgl. K	103-211 < 4 m/L; < 2,5 m/H 126-266 > 4 m/L; < 2,5 m/H 155-351 > 2,5 m/H			SNCM Ferryterranea
auch „Minitrip-Tarif“								
Italien → Sardinien	Livorno → Golfo Aranci	bis 2 x tgl. 10 Std.	28.6.-10.8. 13.7.-29.8. versch. Tge.	45-84 zzgl. K/P *Zuschläge: 78-99 je m/L;	79-246 < 5 m/L *Zuschläge: 78-99 je m/L; 28-216 > 2,2 m/H; > 2 m/B			Sardinia Ferries
Italien → Sardinien	Livorno → Olbia	bis 2 x tgl. 12 Std.	28.6.-11.8. 13.7.-31.8.	44-85 zzgl. K/P	78-248 < 5 m/L	34-58 je m/L; < 2,2 m/H Zuschlag: 28-216 > 2,2 m/H		Sardegna Lines
Italien → Sardinien	Genua → Porto Torres	bis 1 x tgl. 10 Std.	22.6.-22.8. 10.7.-22.9.	74-250 incl. K/P	136-190	48-70 je m/L		Grandi Navi Veloci
Italien → Sardinien	Civitavecchia → Olbia	bis 5 x tgl. 7-8 Std.	entfällt	30-82 incl. K/P/D	130-184	51 je m/L = Roul-Tarif =150%Roul-Tarif Navigazione		Tirrenia Navigazione
Italien → Sardinien	Piombino / Livorno → Olbia	bis 3 x tgl. 9-11 Std.	26.7.-5.8. 10.8.-31.8.	34-60 zzgl. K	42-214 < 5m/L	78-169 < 4,5m/L; 98-229 < 5m/L; Linea dei Golfi 113-279 < 6m/L; 148-329 < 7m/L*		Sardinia Ferries: Corsica-Elba-Sardinia Ferries, Georgenstr. 38, 80799 München, Tel.: 089-337383
Italien → Sardinien	Italien → Bastia + Bonifacio → S. Teresa di Gallura	—	versch. Sa.	15-21 im Sommer	45-79 < 5 m/L	20-24 je m/L		Moby Lines
Italien → Elba	Piombino → Portoferraio	bis 16 x tgl. 1 Std.	meist Sa. im Sommer	10-18	45-85 < 5 m/L	15-25 je m/L		Navarma Lines
Italien → Sizilien	Livorno / Genua → Palermo	5 / 1 x wtl. 19 / 23 Std.	1.7.-2.9. 19.7.-14.9.	98-250 incl. K/P/D	158-204	54-68 je m/L		Grandi Traghetti
Italien → Sizilien	Genua → Palermo	bis 6 x wtl. 20 Std.	28.6.-1.9. 29.6.-14.9.	128-312 incl. K/P	170-222	60-76 je m/L		Grandi Navi Veloci
Spanien → Balearen	Denia → Ibiza / Formentera	2-5 x wtl. 3-4 Std.	entfällt	68	190 < 4,5 m/L	190 < 2,5 m/L 280 < 5 m/L 350 < 6 m/L		Pitra, Flebasa Lines
→ Afrika								
Italien → Tunesien	Genua → Tunis	1-3 x wtl. 1-2 Tage	25.6.-15.8. 10.8.-15.9.	190-457 incl. K/P	356-554 < 5 m/L	356-618 < 6 m/L; < 2,3 m/H 1.041 > 2,3 m/H		Com.Tunisienne de Navigation
Italien → Tunesien	Neapel → Tunis	1 x wtl. 18-21 Std.	8.7.-14.9. 24.7.-15.9.	105-255 incl. K/P/D	200-370 < 5 m/L	75/105 je m/L; < 1,8 m/H Zuschlag: 105 > 1,8 m/H		Linee Lauro
Italien → Tunesien	Trapani (Sizilien) → Tunis	1 x wtl. 9 Std.	8.7.-14.9. 24.7.-15.9.	75-190 incl. K/P/D	140-245 < 5 m/L	65/75 je m/L; < 1,8 m/H Zuschlag: 105 > 1,8 m/H		Linee Lauro
Italien → Tunesien	Trapani (Sizilien) → Tunis	1 x wtl. 11 Std.	1.6.-30.9. 11 Std.	96-203 incl. K/P/D	163-232 < 5m/L; < 1,85 m/H*	58/70 je m/L = Roul-Tarif =150%Roul-Tarif Navigazione		Tirrenia Navigazione: Armando Farina GmbH, Postfach 710103, 60491 Frankfurt/Main, Tel.: 069-6668491
*bei Überhöhe gilt Roul-Tarif, Zuschlag bei Dachlasten: 60								
Frankreich → Marokko	Sète → Tanger	5-8 x mtl. 36 Std.	entfällt	395-660 incl. K	485/660 < 5 m/L	485 < 4 m/L; 660 < 5 m/L; 834 < 6 m/L		Com.Marocaine de Navigation
Zuschläge: 174 > 6 m/L; 50% bei 2-2,5 m/H; Frachttarif bei > 2,5 m/H								
Spanien → Marokko	Almeria → Nador	1-2 x tgl. 4-6 Std.	entfällt	41-118 incl. K/P	170-286 < 4,5 m/L	106-286 < 4,5 m/L 210-359 < 6 m/L		FerriMaroc
Zuschlag: 44-120 je m/L								

Linea dei Golfi: Turisarda,
Schweidnitzer Str. 20, 40231 Düsseldorf,
Tel.: 0211-222320

Lithuanian Shipping Company:
LITA Shipping GmbH, Ostuferhafen 15,
24149 Kiel, Tel.: 0431-203044

Marlines: Euronautic Tours, Fürther Str. 46,
90429 Nürnberg, Tel.: 0911-92669-15

Med Link Lines: Neptunia Schiffahrts-
GmbH, s. European Seaways
Viamare Seetouristik, s. Anek Lines

Minoan Lines: Seetours International GmbH
& Co. KG, Anschrift s. Grandi Navi Veloci,
Tel.: 069-1333-262

Moby Lines + Navarma Lines:
Seetours International GmbH & Co. KG,
Anschrift s. Grandi Navi Veloci,
Tel.: 069-1333-260

Nordö Link: Skandinavien-Link GmbH,
Skandinavienkai, 23570 Lübeck-
Travemünde, Tel.: 04502-80589

North Sea Ferries: DERtraffic Schiff Ser-
vice, s. Fragline Ferries

P&O European Ferries: Graf-Adolf-Str. 41,
40210 Düsseldorf, Tel.: 0211-387060

P&O Scottish Ferries: J.A. Reinecke
(Agentur) & Co, Jersbeker Str. 12,
22941 Bargteheide, Tel.: 04532-6519

Pitra, Flebasa Lines: Art Reisen GmbH,
Königallee 61, 40215 Düsseldorf,
Tel.: 0211-373758

Polferries: Reisebüro Darpol GmbH,
Kaiser-Friedrich-Str. 19, 10585 Berlin,
Tel.: 030-3420074

Poseidon Lines: Viamare Seetouristik,
s. Anek Lines
Neptunia Schiffahrts-GmbH,
s. European Seaways

Poseidon Passagierdienst: s. Finnlines

Sally Line: Münchener Str. 48, 60329
Frankfurt/Main, Tel.: 069-250197

Sardegna Lines: Seetours International
GmbH & Co. KG, Anschrift s. Grandi
Navi Veloci, Tel.: 069-1333-260

Sardinia Ferries: Corsica-Elba-Sardinia Fer-
ries, Georgenstr. 38, 80799 München,
Tel.: 089-337383

Scandinavian Seaways: Van-der-Smissen-
Str. 4, 22767 Hamburg, Tel.: 040-38903-0

Seafrance Sealink: SNCM Germany GmbH,
s. Corsica Marittima

Silja Line: 23547 Lübeck,
Tel.: 0451-5899-222

Smyril Line: J.A. Reinecke (Agentur) & Co,
s. P & O Scottish Ferries

SNCM Ferryterraneo: SNCM Germany
GmbH, s. Corsica Marittima

Stena Line: Hildebrandtstr. 4D,
40215 Düsseldorf, Tel.: 0211-9055-150

Strintzis Lines: Seetours International
GmbH & Co. KG, Anschrift s. Grandi
Navi Veloci, Tel.: 069-1333-262

TECHNIK- LEXIKON

Rückhalte- systeme

Sicherheitsgurte und Airbags zählen als sogenannte **Rückhaltesysteme** zu den passiven Sicherheitselementen, die Insassen vor schweren Verletzungen bei Unfällen schützen sollen.

Ende der 50er Jahre führte Volvo als erster Pkw-Hersteller Sicherheitsgurte in die Serienausstattung ein. Die ersten Modelle waren **Beckengurte** ähnlich den Systemen, die in Flugzeugen verwendet werden. Doch schon 1959 tauchten sogenannte **Dreipunktgurte** auf. Allerdings wurde erst 1974 in Deutschland gesetzlich bestimmt, daß auf den Vordersitzen von Neuwagen Gurte installiert sein müssen. Zwei Jahre später folgte die Anschallpflicht. Seit 1984 drohen jedem, der sich nicht anschnallt, 40 Mark Bußgeld.

Der statische Dreipunktgurt wurde im Laufe der 60er Jahre vom **Automatik-Gurt** abgelöst. Vorteile der Aufrollautomatik sind die Bewegungsfreiheit und die engere Gurtführung am Körper. Das führt zu einem damals wie heute aktuellen Stichwort: die gefährliche **Gurtlose**. Das ist keine rabiante Dame, sondern beschreibt den Spielraum, den ein loser Gurt zum Körper aufweist. Gefährlich ist die Gurtlose, weil sie dem Körper mehr Platz läßt, nach vorn zu schleudern, wodurch der Kopf um so eher auf das Lenkrad aufschlägt. Wichtig ist daher beim Anlegen des Gurtes, ihn beispielsweise nicht über die dicke Daunenjacke oder einen Mantel zu ziehen, sondern möglichst nah am Körper zu führen. Und: Nach dem

Sicherheitsgurte gehören heute zur **Standardausrüstung** von **Reisemobilen**. Im **Fahrerhaus** setzen sich zu ihrer Ergänzung zunehmend **Airbags** durch.



Luftballon

„Klick“ sollte der Gurt stets von Hand noch etwas strammgezogen werden.

Wichtig ist natürlich auch der richtige Gurtverlauf. Für eine optimale Anpassung an die individuelle Körpergröße gibt es dazu in den neueren Basisfahrzeugen von Reisemobilen meist eine Höhenverstellung der oberen **Gurtumlenkpunkte**. Auch am Sitzgestell befestigte **Gurtschlösser** tragen zur optimalen Gurtposition bei.

Um das Gurtsystem zu optimieren, mußten die Techniker auch den **Filmspuleffekt** eliminieren. Denn trotz der mechanischen Auszugsperre kann ein

Gurt im Falle eines Unfalls um bis zu 15 Zentimeter nachgeben, weil der Automatikgurt nicht sehr fest aufgewickelt wird. Für Abhilfe sorgt ein sogenannter **Gurtklemmer** oder **Gurtwegbegrenzer**. Dieser Klemm-Mechanismus wird von einem mechanischen Sensor ausgelöst. Der Gurt gibt bei aktiviertem Gurtwegbegrenzer dann nur noch zwei bis drei Zentimeter nach – während er im Normalfall dem Körper genügend Bewegungsfreiheit läßt.

Noch weiter als diese Wegbegrenzer geht der **Gurtstraffer**. Er verhindert die negativen Folgen der Gurtlose, indem er

den Gurt bei der Auslösung mechanisch oder pyrotechnisch um eine definierte Länge strafft. Besonders effektiv erweist sich dieses System bei der Reduzierung der Kopfbelastungen: Gegenüber dem Gurtklemmer sinken die kritischen Werte mit einem Gurtschloßstrammer auf knapp über 50 Prozent.

Neueste Feinheit bei den aktiven Gurten ist der **Gurtkraftbegrenzer**. Hierbei gibt der Gurt während der Unfallphase nach, falls eine bestimmte, für den Brustbereich kritische Belastung überschritten wird. Entscheidend für die Auslösung der Gurtstraffer ist ein **Sensor**.

Er registriert mit großer Zuverlässigkeit, wann die vorgegebenen Verzögerungswerte überschritten werden. Mit dem gleichen Sensor wird auch die **Airbag-Auslösung** angefordert. Seit Produktionsbeginn im Jahr 1980 hat Bosch über zehn Millionen solcher Auslösegeräte für Airbags und Gurtstraffer gefertigt. Das vollelektronische Bosch-Konzept, das mit integrierten Beschleunigungs-Sensoren im Fahrgastraum angeordnet ist, gilt inzwischen weltweit als Standard.

Die Auslösegeräte sind im Laufe der Jahre immer kompakter und preiswerter geworden.

Statt ehemals rund 400 Bauteilen genügen inzwischen 80, dennoch stieg ihre Leistung. Zusatzfunktionen wie die Auslösung von Seitenairbags stehen zur Verfügung. Nur fünf Millisekunden braucht das Gerät zur Auslösung des Seitenairbags, beim Frontcrash ist die Zeit nicht ganz so knapp. Dennoch sind Airbag und Gurtstraffer nach 10 Millisekunden aktiviert, nach 20 Millisekunden sind die Gurte gestrafft, und nach 30 Millisekunden ist der Airbag voll entfaltet und aufgeblasen. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um einen **Full-Size-Airbag** oder den kleineren **Euro-Airbag** löst dann nicht aus, wenn

Eingetaucht:
Trotz Gurt
prallt der
Kopf tief in
den Luftsack
über dem
Lenkrad.

Schematisch:
Gurtstraffer
und Airbag
geben auch
bei schweren
Basisfahr-
zeugen mehr
Sicherheit.



handelt. Die größeren Luftsäcke – Volumen auf Fahrerseite 60 bis 75 Liter, beim Beifahrer 120 bis 150 Liter – kommen gurtausgefaulen US-Fahrern entgegen. Auch unangeschnallt treffen Fahrer und Beifahrer zu mindest bei Frontal-Unfällen meist ins große Kissen.

Der etwa 35 Liter fassende Euro-Airbag – Beifahrer circa 65 Liter – wird den relativ hohen deutschen Gurtanlegequoten gerecht. Ihr geringerer Energieinhalt soll weniger Gefahren bergen.

Unterschiede zwischen den Systemen bestehen auch bei der typischen Auslösegeschwindigkeit – US: circa 20 km/h, Euro: circa 30 km/h –, bei Gewicht und Kosten. Der Euro-Airbag wiegt und kostet etwas mehr als die Hälfte des US-Fullsize-Systems.

Zur Reduzierung der Kosten gibt es bei Personenwagen inzwischen eine Sitzbelegungs-Erkennung: Der **Beifahrer-Airbag** löst dann nicht aus, wenn

der Platz nicht belegt ist. Spezielle Folien im Sitz machen diese Differenzierung möglich.

Nicht ganz so gut wie bei Personenwagen sieht es in bezug auf Airbags bei den Basisfahrzeugen für Wohnmobile aus.

Nur die VW-T4-Transporter haben seit der jüngsten Modellpflege zwei Airbags serienmäßig. Wozu extra ihre Lenkradneigung von 43 Grad auf jetzt 34,5 Grad verändert werden mußte. Der Mercedes Vito kommt serienmäßig zwar mit **Fullsize-Airbag** auf den Markt; allerdings nur für den Fahrer. Dem Beifahrer liefert Mercedes einen Airbag nur auf Wunsch und gegen Aufpreis. Ähnlich sieht es beim Ford-Transit aus.

Für den Mercedes Sprinter gibt es den Fahrerairbag nur gegen Aufpreis; ein Beifahrerairbag ist im Moment noch nicht lieferbar. Gar keine Airbags gibt es bei den Euro-Drillingen Fiat Ducato, Peugeot Boxer und Citroën Jumper. *Lars Döhmann*

Händlerportrait

Zubehör

Schnäppchen

Meldungen

Auf gutem Grund

**Der Freizeitmarkt
Itzehoe liegt
abseits großer
Städte, ansonsten
aber ganz auf der
Höhe der Zeit.**

Heiner Schröder gibt sich offensiv: „Wir sind Provinz.“ Unüberhörbar verleiht der Reisemobilhändler seinem Stament einen Unterton von Stolz. Denn er versteht den Begriff nicht als Synonym für hinterwäldlerische Geschäftspolitik, für ihn bedeutet er das Gütesiegel für solide Kaufmannschaft.

Grund für das Selbstbewußtsein: Der Junior-Chef des

Freizeitmarkts Itzehoe weiß, daß sein Betrieb zwar rund 60 Kilometer nördlich von Hamburg ansässig ist, ansonsten aber in jeder deutschen Großstadt eine gute Figur abgäbe. Auf drei nahe beieinander liegenden Grundstücken mit insgesamt 12.500 Quadratmetern wirtschaften 21 Full-Time-Angestellte und sorgen dafür, daß Reisemobile der Marken Concorde, FFB, Flair, Hobby, Knaus und Toskana zu den Bewohnern der Provinz – und nicht nur zu denen – kommen. Schließlich zählen die Schröders reichlich Hanseaten zu ihrer Stammkundschaft.



Vollversammlung:
Die Mannschaft
des Freizeitmarkts
Itzehoe (großes
Bild links) soll, so
das Vater-Sohn-
Gespann Schrö-
der, ohne Druck
arbeiten können.

Vollsortiment:
Auf 450 Quadra-
metern offeriert
der Zubehör-Shop,
was mobile Men-
schen brauchen.

sorgt sich Heiner Schröder schon, ob er seine selbstgesteckten Ziele auch künftig wird erreichen können, wenn das Aufkommen noch zunimmt: „Unsere Werkstattmannschaft soll in Ruhe arbeiten können. Wer unter Druck steht, macht Fehler.“ Eine erstaunliche Einstellung in Zeiten, in denen als oberste Management-Maxime gilt, mit immer weniger Beschäftigten immer mehr Leistung zu erzielen.

Die Werkstatt als Schwerpunkt

Dennoch strebt er an, die Werkstätten so zu organisieren, daß sein Betrieb in absehbarer Zeit auf das verzichten kann, was heute noch so gut wie alle Reisemobilhändler ihren Kunden zumuten müssen: Schröder will die Wartezeiten vor einer Reparatur auf höchstens einen Tag reduzieren. Denn obwohl er einen Verkaufsraum für Mobile noch nicht für geboten hält, teilt er ansonsten die Einschätzung, daß Firmen wie die seine einen Service anbieten müssen, wie ihn Kfz-Händler auch offerieren. Da hegt er ►

Warum die sich auf den Weg nach Itzehoe machen, ist für Heiner Schröder klar: Die beeindruckende Markenvielfalt ziehe sie an und die Gewißheit, kompetenten Service zu erhalten. Denn das Unternehmen der Schröders setzt seine Schwerpunkte auf Aktivitäten, die stattfinden, wenn der Kunde mit der Neuerwerbung vom Hof gefahren ist. „Ehe wir uns einen Show-Room hinstellen oder ein parkähnliches Freigelände bauen lassen, auf dem Kunden ihren Hund pinkeln lassen können, investieren wir lieber in Umfang und Qualität unserer Werkstatt“, lautet das Programm der Schröders. Vater Helmut, der sich ob seiner 70 Jahre vom aktiven Verkaufsgeschäft zurückgezogen hat und sich außer seiner Tätigkeit für den zum Unternehmen gehörenden Campingplatz Camping Nordsee in Büsum nur noch an strategischen Entscheidungen

beteiligt, sieht das ebenso wie sein 30 Jahre jüngerer Sohn.

Diese Philosophie führt in der Praxis zu eindrucksvollen Ergebnissen. Schon die Stärke der Werkstattmannschaft ist beachtlich: Neun Mann zählt das aus fünf Kfz-Mechanikern, einem Kfz-Schlosser und zwei Tischlergesellen bestehende Team, angeleitet von einem Kfz-Meister. Ein zweiter wird bereits gesucht. In den zwei Werkstätten – jede mit eigenem Bremsen-

prüfstand – können die Techniker acht Mobile gleichzeitig betreuen, wobei die jüngere, weil erst vor zweieinhalb Jahren erreichtet, bis zu vier Meter hohe Exemplare aufnehmen und bis zu fünf Tonnen schwere auf der Hebebühne schultern kann. Daß Reisemobilisten eine gut funktionierende Werkstatt mehr schätzen als noble Verkaufsräume aus Chrom und Stahl, leiten die Schröders aus puren Zahlen ab – ihre Service-Plätze sind ständig ausgelastet. Aber anstatt sich darüber vergnügt die Hände zu reiben,

Händlerportrait

keine provinziellen Vorstellungen. Deshalb pflegt er schon jetzt Dienstleistungen, über die andere noch nachdenken: „Wenn ein potentieller Käufer ein Mobil in Hamburg vorgeführt haben möchte, dann fährt eben ein Mitarbeiter nach Hamburg. Haben wir den Eindruck, daß der Kunde tatsächlich kaufen will, kann er sein Wunschmobil – neu oder gebraucht – durchaus mal ein Wochenende lang probefahren. Hat ein Kunde eine weite Anfahrt zu unserer Werkstatt, bringen wir ihn selbstverständlich nach Hause und holen ihn dort wieder ab.“

So läßt sich's leben in der Provinz. Wenn es um Dienstleistung geht, will Schröder eben

vorn sein – und kann dafür viele Belege anführen. So verweist er darauf, daß er guten Kunden immer mal wieder eine Gratiswoche auf dem Campingplatz in Büsum spendiert; oder daß er demnächst einen Wagenpfleger einstellen wird, der die Wagen so vorbereiten soll, daß Kunden

nach einem Kauf umgehend mit ihrer Neuerwerbung vom Hof fahren können, wenn sie das wollen.

Da scheint es fast normal, daß Vater und Sohn auch für den Campingplatz erhebliche Neuerungen planen. Er war schließlich die Keimzelle des

heutigen Betriebs: Vor 30 Jahren eröffnete Vater Helmut das Camp hinterm Nordseedeich, weil er als überzeugter England-Fan die Idee importieren wollte, ferienfertig ausgestattete Wohnwagen zu vermieten. Und über die Tätigkeit als Campingplatz-Betreiber fand der Senior,



Aufgeklärte Provinzverfechter:
Heiner Schröder (links) und Vater Helmut überzeugen RM-Redakteur Axel H. Lockau vom Vorteil des Landlebens.



Zentrale Aufgabe: Lieber als in pompöse Verkaufsräume investieren die Schröders in ihre zwei großen Werkstätten.



zuvor als Vertreter für Fahrräder Protagonist einer anderen Art des mobilen Reisens, zehn Jahre später zum eigenen Handelsbetrieb. Sohn Heiner, mit der gleichen Begeisterung für das britannische Inselreich gesegnet – er fährt Land-Rover, der Vater Jaguar –, wuchs zwischen Wohnwagenwänden auf.

Extra-Service für Reisemobil-Camper

Jetzt aber wird sich das Bild wandeln: Die Tage des 35.000 Quadratmeter großen Campinggeländes mit 250 Stellplätzen sind gezählt. Der Grund wird für andere Aufgaben gebraucht, die Schröders werden in Büsum einen neuen Platz an anderer Stelle bauen müssen – mit Konsequenz. Das neue Camp soll spezielle Reisemobil-Stellplätze besitzen, auf die Gäste rollen können, wann sie wollen, ohne damit andere Camper zu belästigen. Zudem

will Vater Helmut Schröder Stellplätze unterschiedlicher Kategorie einrichten: Wer einen De-Luxe-Platz bucht, wird unter anderem direkt neben seinem Mobil Anschlüsse für Ver- und Entsorgung finden.

Trotz des Hangs zum Innovativen betreiben die Schröders gerne Understatement. Eine der Maximen des Vater-Sohn-Gespanns heißt: „Wir erfinden das Rad nicht neu. Deshalb zählen Kleinigkeiten um so mehr.“ Und um die kümmert sich, wenn es um den Reisemobilhandel geht, Heiner Schröder – bei einem Warenbestand von zehn Millionen Mark, den der Freizeitmarkt Itzehoe in den Büchern führt, eine Vielseitigkeitsprüfung. Der Junior-Chef analysiert die Lage seines ►

Neue Pläne:
Der Büsumer
Campingplatz
der Schröders
soll besonders
reisemobil-
freundlich
werden.



Händlerportrait

Berufsstands nüchtern: „Wer vorwiegend Däumchen dreht und darauf hofft, daß die Kunden von selbst kommen, hält heute nicht mehr durch. Man muß immer wieder neue Gründes schaffen, um Reisemobilisten an sich zu binden.“

Deshalb pflegt er auch einen großen Bestand an Gebrauchtmobilen. Neben den rund 40 Neufahrzeugen stehen immer rund 80 Gebrauchte auf dem Gelände gleich an der Autobahn 23. „Die sind der Einstieg. Darüber kommen die Leute aufs Hobby“, glaubt Schröder. Sind sie einmal dabei, setzt Schröder alles daran, engen Kontakt zu ih-

nen zu halten: „Von vielen kenne ich die ganze Lebensgeschichte. Außerdem schafft unser Campingplatz ohnehin einen stärkeren Bezug zu Reisemobilisten, als kämen sie nur mal vorbei, wenn etwas Wichtiges anliegt.“ Deshalb stehen in seiner Kundenkartei sogar Mobilisten, die zum Beispiel im Hunsrück oder in Lörrach an der Grenze zur Schweiz ansässig sind.

Engen Kontakt – und damit Gründe, später mal den Händler in Itzehoe selbst anzulaufen – schafft aber auch der Schröder-Monteur, der mit einem Service-Wagen im Sommer über norddeutsche Campingplätze und bis nach Dänemark tourt, um Reparaturen an Ort und Stelle zu erledigen.

Das Endergebnis der unter-

schiedlichen Anstrengungen

mündet in Zahlen, auf die Heiner Schröder durchaus zufrieden verweist: „Wir haben, rechnen wir alle Geschäftsbereiche –

Werkstatt, Neuwagenverkauf, gebrauchte Mobile, unsere Reisemobil-Vermietung mit 30 Fahrzeugen und Zubehörver-

kauf – zusammen, ständig steigende Umsatzzahlen.“ Auch wenn Umsatz allein noch nicht Garant für gesunden Ertrag ist – der studierte Betriebswirt will ein wenig Befriedigung nicht verhehlen.

Den zeigt er auch, wenn er durch das Gebäude geht, das



vor sechs Jahren neben der Hauptverwaltung errichtet wurde. 450 Quadratmeter mißt der Bau und beherbergt vom Stromerzeuger bis zu fast unzähligen Schläuchen, Hülsen und Kabeln fast alle Artikel, die der mobile Mensch zusätzlich zu seinem Fahrzeug brauchen

Im Verbund mit Partnern

Überhaupt zeigt sich Junior-Chef Heiner Schröder weitläufiger, als es das selbstgewählte Image des bekennenden Provinzlers glauben machen könnte. So arbeitet er mit zehn Partnerhändlern zusammen, davon sechs in den neuen Bundesländern, die ihre Fahrzeuge aus Itzehoe erhalten. Oder er steht während eines Lokaltermins in seinen Betriebsräumen wie

Alter Brauch: Im Sommer tourt das Schröder-Service-Gespann über norddeutsche Campingplätze.

selbstverständlich vor den TV-Kameras des Norddeutschen Rundfunks, um zum Thema Reisemobile Stellung zu nehmen.

So etwas muß sein, glauben Vater und Sohn Schröder. Einen Betrieb, der so weiterwurstele, wie es früher üblich war, wollen beide nicht: „Die Zeit der Trittbrettfahrer ohne eigene Werkstatt und der Matschhändler, die vom aufgeweichten Acker verkaufen, ist vorbei.“ Da hört für die erklärten Provinzler die Liebe zur Scholle auf.

Axel H. Lockau

Zubehör



Gel-Batterie

Kraft ohne Kleckern

Speziell für mobile Einsatzzwecke in Reisemobilen, Caravans, Booten sowie für Elektrofahrzeuge hat Varta eine Batterie mit Gel-Technik entwickelt. Anstatt der üblichen Säure speichert ein Mehrkomponenten-Gel die Energie. Es läuft angeblich selbst bei Kopflage der Stromquelle nicht aus. Weiterer Vorzug ist laut Varta die Lagerfähigkeit von 15 Monaten, ohne daß sich die Batterie entlädt. Mit mehr als 700 Wiederaufladezyklen soll sie vergleichbare Flüssig-Batterien übertreffen.

Tropft nicht:
auslaufsichere Batterie
mit Gel von Varta.

Ventilator

Einen aufs Dach

Die Firma Hermann USA Import stellt einen Dachventilator vor, der über die Dachluke oder den Ventilator des Wohnmobil vor. Der im 12-Volt-Betrieb arbeitende Maxx-Air Turbo Vent ist in drei Stufen zwischen 30 und 60 Watt regulierbar und läßt sich dank der nach vorn gewölbten Haube auch bei starkem Regenguß benutzen. Den Ventilator gibt es nur bei Hymer-Händlern. Einschließlich Befestigungsmaterial kostet er 698 Mark.



Haube drauf: Der Maxx-Air-Ventilator bläst auch bei Regen.



Wasserreiniger

Wasser marsch

Eine handliche Mini-Kläranlage von 500 Gramm Gewicht hat die Firma Katadyn in München entwickelt.

Sie saugt das Schmutzwasser über einen Plastikschlauch an und gibt es gereinigt über eine Öffnung an der Pumpe ab. Ein Keramik-Filter holt krankheitserregende Bakterien aus dem Wasser, unangenehme Geschmackstoffe und Chemikalien nimmt ein Aktivkohle-Filter auf. Nach 200 von Hand gepumpten Litern muß die Aktivkohle entsorgt werden. Dies kann über den Haushmüll geschehen. Der Keramik-Filter reinigt laut Hersteller bis zu 50.000 Liter verkeimtes Wasser, bevor er ausgewaschen werden muß. Durch simples Umschalten bietet das Gerät die Möglichkeit, nur den Keramik-Filter oder beide Filter zu nutzen. Der Wasserfilter kostet 299 Mark im Fachhandel.

Rückendeckung:
Heckträger von Oris.



Heck-Lastenträger

Ab nach hinten

Aluminium-Heckträger bietet die Firma Oris an. Die für Mercedes T1, Ford Transit sowie Fiat, Peugeot und Citroen angefertigten Träger lassen sich in die Türrahmen einhängen. Für alle anderen Kastenwagen paßt der Universal-Heckträger von Oris, der ebenfalls an der Heckklappe angebracht wird. Die Preise liegen je nach Fahrzeug zwischen 228 und 259 Mark. Pro Fahrrad kommt eine Schiene plus Befestigungsmaterial mit 78 Mark dazu.



Leistungsbereit:
Wechselrichter PROwatt 250.

Wechselrichter

Aus 12 macht 230

Mit Hilfe jeder beliebigen 12-Volt-Gleichstromquelle liefert der PROwatt 250 Inverter von Statpower 230-Volt-Wechselstrom bei einer Dauerleistung von 225 Watt. Der Stecker des Wechselrichters läßt sich einfach in den Zigarettenanzünder stöpseln oder an einen 12-Volt-Akku anschließen. PROwatt kostet im Fachhandel oder bei Statpower in Jülich 299 Mark.

Luft-Reiniger

Gegen Mief



Gegen dicke Luft in geschlossenen Räumen bietet Caramba einen Luft-Reiniger aus der Spraydose als Gegenmittel an. Der natürliche Wirkstoff zerstört die Moleküle der üblen Luft. Direkt auf Textilien gesprührt, wirkt der Caramba Luft-Reiniger im Inneren des Stoffes, ohne Flecken zu hinterlassen. Praktisch für den mobilen Einsatz: Aus der 300-Milliliter-Vorrats-sprühdose kann eine kleine Dose mit 50 Milliliter befüllt und platzsparend im Handschuhfach mitgeführt werden.

Luftikus: Der Caramba Luft-Reiniger gegen dicke Luft.

Zelt

Ruck, zuck

Das angeblich schnellste Zelt der Welt bietet Herzog an: Pop-Tent. In einer Sekunde, so der Hersteller, baut sich das Zelt selbst auf. Eine spezielle Falttechnik mit gespannten Glasfaserstäben macht das möglich. Pop-Tent ist ideal für Kinder und Touren-Radler, kostet 280 Mark und ist im Fachhandel oder direkt bei Herzog in Kirchheim am Neckar zu bekommen.

Baut sich selbst auf:
Pop-Tent von Herzog.



Motorroller

Flotter Stadtflitzer

Einen Stadtflitzer namens Buffalo mit 50 Kubikzentimetern Hubraum und Automatikgetriebe bietet das Versandhaus Quelle an. Der schmucke Roller hat einen Zweitaktmotor mit 5,4 PS, was ihn auf eine Spitzengeschwindigkeit von 50 km/h bringt. Für sichere Verzögerung sorgt eine Scheibenbremse am Vorderrad, hinten arbeitet eine Trommelbremse.

Praktisch im Alltag: Helm und Kleinigkeiten verschwinden in separaten Staufächern. Den Roller gibt es in Metallicrot, Metallicblau und Gelb zu einem Preis von 4.000 Mark.



Zubehör

Wasserfilter

Chemie-Killer

Fängt den Schmutz: Wasserfilter von Wagner

Dem sauberen Trinkwasser im Wohnmobil hat sich die Firma Wagner aus Augsburg verschrieben. Das Carbonit-Monoblock-System soll Keime/Bakterien, organische Verunreinigungen, Schmutz und Geschmackstoffe zu 99,9 Prozent aus dem Wasser filtern. Der Filter für die mobile Küche wird für 368 Mark komplett mit Wasserhahn und Leitungen angeboten. Er erfordert jedoch eine Wasseranlage mit Druckpumpe. Mindestens drei bar Druck sind erforderlich, um das Wasser durch den Filter zu drücken. Ist der Aktivkohlefilter mit etwa 400 Gramm herausgefilterter Partikel gesättigt, verstopft er und muß getauscht werden.



Alarmanlage

Nichts geht mehr



Schlägt an:
der Laika
Securkit für
alle Reisemobile



Geprüft:
Voll-Luft-
federung
von Kuhn
für die
Euro-
chassis.

Auflastungen

Starker Auftritt

Kuhns Autotechnik in Zeltingen-Rachtig an der Mosel hat jetzt die TÜV-Freigabe für insgesamt drei Federsysteme, die den Eurochassis-Varianten zu mehr Zuladung verhelfen.

Das ist zum einen die Zusatzstahlfeder Kuhn StahLift Super Plus zum Preis von 480 Mark inklusive Einbau. Die zweite Möglichkeit der Auflastung bietet das Kuhn-PneumaLift-Faltenbalg-System, das samt Einbau 1.010 Mark kostet. Die dritte Variante ist das Hinterachs-Luftfederungssystem VB (siehe RM 3/96), das Kuhn inklusive Einbau für 6.595 Mark liefert.

Für alle drei Systeme bietet Kuhn – Voraussetzung sind allerdings Servolenkung, ein Vorderachs-Stabilisator und entsprechend tragkräftige Reifen – zum Preis von zusätzlich 300 Mark folgende Auflastungen samt TÜV-Gutachten und neuem Typenschild an:

	Vorderachse	Hinterachse	zul. Gesamtgewicht
Fiat Ducato 10	von 1.460	von 1.460	von 2.800
Peugeot Boxer 1000	um 190	um 290	um 600
Citroën Jumper 27	auf 1.650	auf 1.750	auf 3.400
Fiat Ducato 14	von 1.650	von 1.750	von 3.250
Peugeot Boxer 1400	um 40	um 150	um 270
Citroën Jumper 31	auf 1.690	auf 1.900	auf 3.520
Fiat Ducato Maxi	unverändert	unverändert	von 3.500
Peugeot Boxer	1.850	2.120	um 350
Citroën Jumper 35			auf 3.850

Mit dem Securkit bietet Laika eine neuartige Alarmanlage für alle Reisemobile an. Im Lieferumfang enthalten sind zwei Fernbedienungen, Zentralverriegelung, Hochleistungssirene und die Universalverkabelung. Das System versorgt sich selbst mit Strom. Zum Schutz vor Fehlfunktion führt die Anlage eine Selbstdiagnose durch. Ist die Alarmanlage aktiviert, schützt sie das Mobil innen und außen, der Motor ist durch eine Wegfahrsperre lahmgelegt. Erhältlich ist der Laika Securkit für 771 Mark inklusive Einbau bei allen Laika-Händlern.

Neue Sitze für Wohnmobile

Rückhalt

Einen Sitz mit höhen- und neigungsverstellbarer Kopfstütze bietet die Firma Sportscraft für Vielfahrer und großgewachsene Reisemobilisten an. Der unter der Bezeichnung S6 geführte Sitz, der bereits für den Mercedes Sprinter lieferbar ist, lässt sich problemlos auch in ältere Fahrzeuge einbauen. Eine zusätzlich lieferbare Drehkonsole erlaubt, die Fahrerhaussitze in den Wohnraum zu integrieren.



Sitzt und
paßt: der
S6 von
Sports-
craft



Amerikanische Flunder

Der Vixen 21 TD ist ein topgepflegtes US-Mobil mit Seltenheitswert.

Flach wie eine Flunder steht auf dem Firmengelände von Gelderland-Mobile im niederrheinischen Geldern ein seltenes Stück Reisemobilgeschichte: ein Vixen 21 TD, acht Jahre alt, mit 41.000 Meilen (65.500 Kilometer) Laufleistung und aus erster Hand. Dank der Zulassung als Pkw und des 85 kW (115 PS) starken BMW-Motors gehört der Vixen zu den flotten Reisemobilen.

Schnäppchen

Andreas Feierabend, 45, einer der Geschäftsführer des Laika-Händlers und Arca-Generalimporteurs, nahm den Ami in Zahlung. Neben der Neuwanflotte von 20 Reisemobilen und Gebrauchtfahrzeugen aller Marken fällt die silberne GfK-Außenhaut des Vixen auf dem Firmenhof sofort auf.

Dahinter verbirgt sich der Grundriß mit festem Doppel-

bett quer über dem Heckmotor, einer separaten Naßzelle mit komfortabler Toilette. Die Küchenzeile mit Zweiflammkocher, Emaillespülbecken und großem Kühlschrank ist hinter dem Fahrer an die Naßzelle angegliedert. Ein Kleider- und ein Wäscheschrank, wie alle Möbel des Vixen aus Echtholz, trennen das Heckbett optisch von der Wohnraumtür.

Hinter dem Beifahrersitz findet ein dritter Mitreisender auf einem Pilotensitz Platz. Die Stehhöhe entsteht im Vixen 21 nur durch das hydraulische Hubbach, das an der rechten Wand befestigt über der Küche die größte Höhe von rund 192 Zentimetern bereitstellt.

Mit einem Neupreis von 135.000 Mark stand der Vixen seinerzeit in der Preisliste. Andreas Feierabend veräußert den amerikanischen Exoten für 40.000 Mark. Infos: Gelderland-Mobile, Tel.: 02831/86574.

Frühlingserwachen

RMB veranstaltet am 23./24. März und am 30./31. März Aktionstage auf dem Firmengelände in Wolfegg. Info-Tel.: 07527/9690

Neue Nummer

Herrmann Caravans und Reisemobile in Mülheim an der Ruhr hat eine neue Telefonnummer: 0208/48400-0.

Meldungen

Tanz und Messe

In die ungarische Puszta führt die einwöchige Moser-Club-Rallye 1996. Wer sich bis spätestens 30. März 1996, dem letzten Tag der hauseigenen Frühjahrsmesse, bei dem Händler aus Mainz anmeldet, kann am 11. Mai die Fahrt nach Ungarn antreten. Ein Stellplatz mit Strom, Wasser, Dusche und WC kostet für zwei Erwachsene mit zwei Kindern 439 Mark. Jeder weitere erwachsene Mitreisende muß 199 Mark bezahlen. Weitere Informationen erteilt das Moser-Rallyebüro Tel.: 06131/95958-0.

Sternwarte

Mit einer Mercedes-Show startet die Firma Baumgartner-Reisemobilbau in den Frühling. Am 30. und 31. März stehen die La Strada Modelle auf Mercedes-Basis zur Besichtigung bereit. Auch die Produktionshalle bleibt für den Blick hinter die Kulissen geöffnet. Baumgartner, Gewerbegebiet am Sauerbronn, 61207 Echzell. Tel.: 06008/9111-0

Clou-Parade

200 Clous treffen sich anlässlich des dreizehnten Treffens vom 15. bis 19. Mai auf dem Exerzierplatz einer ehemaligen Kaserne in Bad Tölz. Organisiert wird die Parade vom Servo Reisemobil-Center aus Wolfratshausen.

Servo plant Kundenseminare, die Themen rund ums Reisemobil behandeln. Info-Tel.: 08171/78072

Small Talk

Beim Remscheider Autohaus Pauli, Lenneper Straße 152, finden an jedem ersten Freitag im Monat Klönabende statt. Info-Tel.: 0212/46131, 8 bis 16 Uhr.

Geölter Blitz

Sepp Papmahl, Pionier des Diesel-Tunings, feiert am 21. März seinen 60. Geburtstag. Neben einigen Pkw macht Deutschlands ältester Turbo-Diesel-Tuner auch Reisemobile Beine.

Hausmesse

Neue und gebrauchte Concorde-Reisemobile stellt Reisemobile Ralph Kauper

Platz ist in der kleinsten Zelle

Sanitärräume in Reisemobilen sind oft rekordverdächtig klein. Richtig ausgestattet lassen sie sich dennoch beinahe so gut nutzen wie das heimische Bad.

Mit ihrer Wortschöpfung „Naßzelle“ für den Badbereich eines Reisemobils hat die Branche gewissermaßen den Nagel auf den Kopf getroffen. Was in der Biologie, im Kloster oder im Knast gilt, das läßt sich auch auf Mobilheime übertragen: Eine Zelle ist ein winziger Baustein eines großen Ganzen.

Warum die Hersteller dem Bad im Reisemobil nur spärlichen Platz einräumen, liegt auf der Hand. Lediglich in Ausnahmesituationen will die gesamte Besatzung das Bad gleichzeitig nutzen. Zudem wird es während des gesamten Tages wesentlich seltener frequentiert als etwa der Wohnraum mit Sitzgruppe und Küche. Warum also den ohnehin knappen Raum im Reisemobil verschwenden?

Zudem bieten die meisten Hersteller erstaunlicherweise in den oft nur ein bis zwei Quadratmeter großen Kabinen exakt das, was die mobilen Urlauber aus ihrem heimischen Bad gewöhnt sind: Wasch-

becken, Toilette, Dusche sowie diverse Regale und Schränkchen für Utensilien. Mit einem Unterschied: Alles präsentiert sich in wesentlich kleinerer Ausführung als zu Hause.

Eines haben Bad und Küche (REISEMOBIL INTERNATIONAL 1/96) im Mobil gemeinsam. Für beide gilt: Die räumliche Enge ist eine Sache der Gewöhnung und der nötigen Gelassenheit.

In kleinen bis mittelgroßen Mobilen konzentriert sich die gesamte Hygiene-Ausstattung auf einen einzigen Raum, dessen Boden als Duschanne mit Ablauf ausgeformt ist. Nutzer dieser Einraum-Version müssen sich nicht selten mit einem Klapp- oder Eckwaschbecken begnügen. In der Größe gleichen beide etwa einem Handwaschbecken in der Gäste-Toilette zu Hause – mit dem gleichen Nutzwert. Mehr als Zahneputzen und Händewaschen ist nicht drin. Eng geht es auch unter der Dusche zu: Wer brausen will, zieht einen rundumlaufenden Duschvorhang durch die Kabine, der das

restliche Interieur vor Spritzern schützt. Mehr Bewegungsfreiheit gibt's, wenn eine Extra-Duschtasse den Grundriß der Naßzelle ziert. Im Idealfall trennt sie eine Schiebetür vom eigentlichen Bad, in der Regel muß aber selbst in größeren Reisemobilen ein Vorhang genügen.

Kastenwagen-Eigner müssen oft gänzlich auf eine Dusche verzichten. Inzwischen aber haben die Hersteller diesen Magel erkannt und bedenken sogar die kleinsten aller mobilen Urlaubsheime immer öfter mit einer Dusche. Allerdings gilt es abzuwegen, wie sinnvoll dieser Luxus hinsichtlich der mitgeführten Wasservorräte ist. Durchschnittlich 60 bis 80 Liter müssen sich nämlich Badbenutzer und Küchencrew teilen.

Dieses Problem stellt sich in Mobilen auf größeren Chassis weniger krasse. Hier haushaltet die Besatzung im Schnitt mit 100 bis 150 Litern Frischwasser. Auch lassen sich dort oftmals räumlich völlig getrennte Kabinen realisieren: eine mit Dusche,

die andere beherbergt Toilette und ein Waschbecken, das in der Größe dem heimischen schon sehr nahe kommt.

Eine besondere Bad-Variante findet sich in Mobilen mit festem Heckbett oder mit einem abtrennbaren Heckschlafzimmer. Eine geschlossene Kabine läßt Toilette und Dusche verschwinden, und an geeigneter Stelle im Schlafraum steht der Waschtisch mit Ablagen, Schränkchen und großem Spiegel. Der Vorteil: Wer am Waschbecken hantiert, kann dies mit größtmöglicher Bewegungsfreiheit tun, während der andere die Kabine belegt.

Solcherlei Zell-Teilung ist aber nicht die Regel. Dennoch macht kaum jemand, wenn er ein Reisemobil mieten oder kaufen möchte, seinen Entschluß einzig vom Zuschnitt des Bades abhängig.

Ausschlaggebend sollten eher die eigenen Urlaubsgewohnheiten sein. Will die reisemobile Besatzung die eigene Toilette oder Mobil-Du-

sche überhaupt benutzen? Wer mit dem Mobil vorwiegend auf Campingplätzen nächtigt, sucht möglicherweise lieber die dortigen sanitären Anlagen auf. Wer nicht im eigenen Mobil duscht, spart Wasser, und in der Campingplatz-Dusche herrscht größere Bewegungsfreiheit. Darüber hinaus bleibt die Kabine sauber, die Luft im Mobil trocken. Und wer den öffentlichen Waschraum beansprucht, nutzt Strom für Fön, Rasierer und Warmwasseraufbereitung aus der kostenlosen Steckdose.

Fazit: Treten Waschraum, Dusche und Toilette nur bei seltenen Übernachtungen außerhalb von Campingplätzen in Aktion, können die Ansprüche an das mobile Waschkabinett getrost heruntergeschraubt werden.

Und eines ist gewiß: Die Größe entscheidet nicht über die Qualität des Bades. Denn auch die kleinste Kabine kann, wenn sie optimal gestaltet ist, die Laune des ärgsten Morgenmuffels heben. ▶



Bäder in Reisemobilen

Dafür gibt es eine Menge guter Beispiele: Dem eintönigen Weiß rücken immer mehr Hersteller mit frischen Farben an Leisten, Absätzen, Konsolen und Kanten zu Leibe. Große Wandflächen präsentieren sich in zartem Sprenkelmuster oder großzügig verziert. Zudem lassen Spiegel und eine oftmals raffinierter eingesetzte Beleuchtung die Naßzellen erheblich größer erscheinen – zu sehen etwa im Dethleffs A 5832 Comfort.

Wie schon im Küchenbereich, finden sich nun auch im Bad zunehmend Modulsysteme, mit denen sich

Handtücher, Zahnpflegebecher und alle notwendigen Badeutensilien nach Wunsch platzieren lassen. Und auch Fächer, in denen sich Fläschchen, Tuben und Tiegel verstauen lassen, ersinnen Designer immer mehr – jede kleine Ecke wird genutzt.

Wie zum Beispiel im Altkleinenmobil Carls Aue 630 S: Da verbirgt sich im Schrank unter dem Waschtisch eine ausziehbare Toilette. Schließlich verleiht mancher Hersteller dem Waschkabinettchen dank feiner Hölzer und blankem Edelstahl doch noch einen Hauch von Badetempel – wie im Knaus Traveller L 595.

Wo es eng zugeht, stößt sich der Badbenutzer an jeder Ecke. Gegen blaue Flecken setzen ambitionierte Gestalter körperfreundliche Formen:



Flair 7400i

Breite Palette:
Die unterschiedlichen Fahrzeuge bieten verschiedene Varianten fürs Bad. Schon die Materialien reichen von Holz bis Kunststoff.



Knaus Kompakt 500



VW California



FFB Classic 580 M



Heku 580

Die rundlaufende Kabinen-Schiebetür im Dehler Optima schafft im Sanitärraum Platz und ist auch von außen hübsch anzusehen. Mit kleinen Rundungen will auch das Bad des Weinsberg Meteor 530 M verführen und hält außerdem im umlaufenden Wandfach alle Körperpflegemittel unter Kontrolle.

Abgesehen von solchen Glanzlichtern reisemobiliger Badekultur gilt es jedoch, in jeder Naßzelle auf ein paar Standards zu achten. Wer ein Bad inspiert, sollte erst mal den Größten aus der Crew vorlassen: Wieviel Kopffreiheit bleibt ihm im Stand? Die Höhe der Kabinen ist nämlich in der Regel gerin-

ger als jene im Wohnbereich. Das liegt an der Wannenform des Bodens und der darunter installierten Rohre.

Während der Naßzellen-Besichtigung genügt ein Blick auf den Boden der Wanne, um zu wissen, wie das Reisemobil in Zukunft stehen muß, wenn das Wasser nach dem Duschbad ordentlich ablaufen ▶

Bäder in Reisemobilen

soll. Wer dort zwei Abläufe entdeckt, ist fein raus: Tendenzen des Fahrzeugs zur einen oder anderen Seite sind unproblematisch.

Und wieviel Beinfreiheit bleibt im Sitzen auf der Toilette? Apropos: Stille Örtchen (REISEMOBIL INTERNATIONAL 2/96) bietet der Fachhandel in verschiedenen Versionen an. Schon die einfachste Toilette arbeitet mit Wasserspülung, ist tragbar und unter dem Namen Porta Potti bekannt. Vor allem in Kastenwagen kommt der Winzling bevorzugt zum Einsatz.

In größeren Mobilen hat sich mittlerweile die sogenannte Cassettentoilette durchgesetzt. Ihr oberer Teil ist fest installiert und entwe-



Dehler Optima

Spiegelnder Glanz: Mit optischen Tricks versuchen Hersteller, den Sanitärraum größer wirken zu lassen.



Dethleffs A 5832 Comfort

Tips und nützliche Sachen für die Naßzelle* Mehr Komfort im Bad

1. Reduzieren Sie Fläschchen, Tüten, Dosen und Tiegel für den Urlaub. Eventuell einigen sich alle in der Familie auf eine Sorte duftneutraler Körperlotion und Duschgel sowie eine Geschmacksrichtung der Zahnpasta.

2. Klippen Sie an die Unterkante Ihres Duschvorhangs solche Gewichte an, die auch Tischdecken im Freien gegen Windstöße sichern. So

bleibt der Vorhang immer glatt hängen, klebt nicht gleich an den Beinen, und die Umgebung im Fußbereich bekommt nicht übermäßig Nässe ab.

3. Wer eine Extra-Dusche hat, kann diesen Ort auch zweckentfremden. Dort trocknet nasse Ski-, Surf- und Wanderkleidung und darf dabei auch ruhig tropfen. Montieren Sie an den gegenüberliegenden Wänden zwei Halterungen und eine herausnehmbare Querstange ähnlich den Konstruktionen, wie sie in Kleiderschränken vorkommen.

der als Bank ausgeformt oder als drehbarer Sitz – günstig in besonders engen Bädern. Der Fäkalientank lässt sich durch eine Klappe von außen entnehmen. Gespült wird per Handbetrieb oder Elektropumpe. Das Wasser dafür spendet ein Extra-Tank an der Toilette oder der Frischwassertank des Mobils.



Knaus Traveller 595



tisch: Sie führt ihre Klammer bereits mit sich, man muß das Trockengut nur anklipsen. Sie kosten zehn Mark.

6. Wer gern seine sieben Waschsachen wohlgeordnet beieinander hat, findet im Minivaschsalon alles bereit. Das Paket mit Fächern und Taschen läßt sich ausrollen und mit seinem Kleiderhaken überall befestigen. Hersteller Wolfskin bietet die Salons in zwei Ausführungen an, sie kosten 20 bis 30 Mark.

7. Optimieren Sie die Ablage- und Trockenmöglichkeiten, indem Sie Hängekörbe, Hakenleisten und Handtuchstangen montieren. Die handwerklichen Fähigkeiten, die Sie dafür brauchen, bringen die meisten Freizeitbastler mit. Halter und Körbchen gibt es günstig in Bau- und Handwerkermärkten.

* Alle vorgestellten Produkte sind im Küchen- und Campingfachhandel erhältlich

Aus letzterer Quelle sprudelt auch das Wasser, das aus den Hähnen des Sanitärraums quillt. Wie aber steht es mit den Armaturen? In Einraum-Bädern erfüllt die Waschbecken-Armatur neben ihrer eigentlichen Funktion eine weitere: Sie ist – versehen mit einem Schlauch, der unter dem Waschtisch verschwindet – gleichzeitig auch Brausekopf für die Dusche. Mit einem Griff läßt sie sich lösen und in eine Halterung an der Wand einhängen.

Wer die Probe aufs Exempel macht, wird feststellen, ob der Schlauch lang genug zum Hantieren ist und ob die Halterung zu tief oder ungünstig befestigt ist. Sollen etwa kleine Kinder abgebrust werden, so muß ein Erwachsener aus Platzgründen oftmals außerhalb der Naßzelle stehen und trotzdem die Armaturen gut erreichen können.

Ob Frisur oder Rasur – beides will mit guter Beleuchtung erledigt werden. Häufig erhellt Tageslicht von Dachluke oder Fenster schon ausreichend das morgendliche Tun vorm Spiegel. Abends jedoch, ►

Bäder in Reisemobilen



Concorde 790 ST

oder wenn das Bad ohne natürliches Licht auskommen muß, sollte das Refugium optimal ausgeleuchtet sein – sei es mit senkrecht gestellten Leuchtstoffröhren zu beiden Seiten des Spiegels oder in den Raumecken, sei es durch mehrere gut plazierte Spotlampen.

Wer in seiner Naßzelle einen Stromanschluß für Fön oder Rasierapparat sucht, wird in den meisten Fällen übrigens enttäuscht. Aus sicherheitstechnischen Gründen befinden sich entsprechende 230-Volt-Anschlüsse gewöhnlich außerhalb der Kabine, jedoch oft in Reichweite. Die Kabellänge reicht also aus, um die Geräte bequem im Bad benutzen zu können.



Knaus Traveller Luxus 595

Ausgeklügelter Platz: Auf engstem Raum lassen sich im vorderen Sanitärbereich alle wichtigen Dinge des täglichen Bedarfs verstauen.



Carls Aue 630 S

Da jedermann sich möglichst unbehelligt im Bad bewegen möchte, schenkt kaum jemand der Größe des Fensters besondere Aufmerksamkeit. Dampf und dicke Luft entwickeln sich im Bad meist schneller, als sie durch die Lüftungsschlitzte der Dachhaube entweichen können. Durch ein großflächiges Fenster in Kippstellung zieht entsprechend mehr der feuchten Luft nach draußen.

Luftverbesserung oder eher Entfeuchtung sollte ohnehin oberstes Gebot in der Naßzelle sein. Denn auch dort, wie im übrigen Reisemobil, gibt es zahlreiche Ecken und Fugen, in denen Schimmelpilze wunderbar gedeihen. Wenn im Bad zudem noch nasse Winter-, Wander- oder Surfkleidung trocknen soll, empfiehlt sich dringend der Austausch der üblichen Dachhaube gegen eine Version mit integriertem Ventilator, der feuchte Luft nach draußen transportiert.

In welcher Form er das tut, kommt auf das jeweilige Modell an: Neun oder zehn Rotorblätter drehen sich, angetrieben durch einen 12-Volt-Motor, in drei oder vier Geschwindigkeiten – individuell einstellbar oder vollautomatisch über einen Thermostatregler. Je nach Ausstattung kosten solche Entlüfter zwischen 400 und 800 Mark.

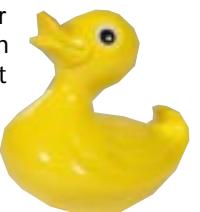
Findet der Einbaufachmann im Dach über der Naßzelle bereits einen entsprechenden Ausschnitt vor, dann muß er nur die alte Haube gegen die Ventilatorversion austauschen – Kostenpunkt: rund 100 Mark. Ist außerdem ein Dachauschnitt nötig, sind für den Einbau etwa 250 Mark zu zahlen.

Schließlich gehört zur guten Luft im Bad natürlich auch die Wärme – soll es denn so wie zu Hause sein. Warmwasserheizungen wie daheim findet der Reisemobilist nur in besonders üppig ausgestatteten Reisemobilen. Ihre Bäder bringen ein kleiner Heizkörper oder gar eine Fußbodenheizung auf Temperaturen.

Statt des Wassers im Heizungskreislauf sorgt in Mobilen mittlerer und unterer Preisklasse üblicherweise warme Luft für die richtige Temperierung. Geleitet durch ein Rohrsystem, gelangt sie über Austrittsöffnungen an verschiedene Stellen der mobilen Wohnung. In der Naßzelle heizen ein bis zwei davon, im unteren Bereich plaziert, also wenigstens die nassen Füße.

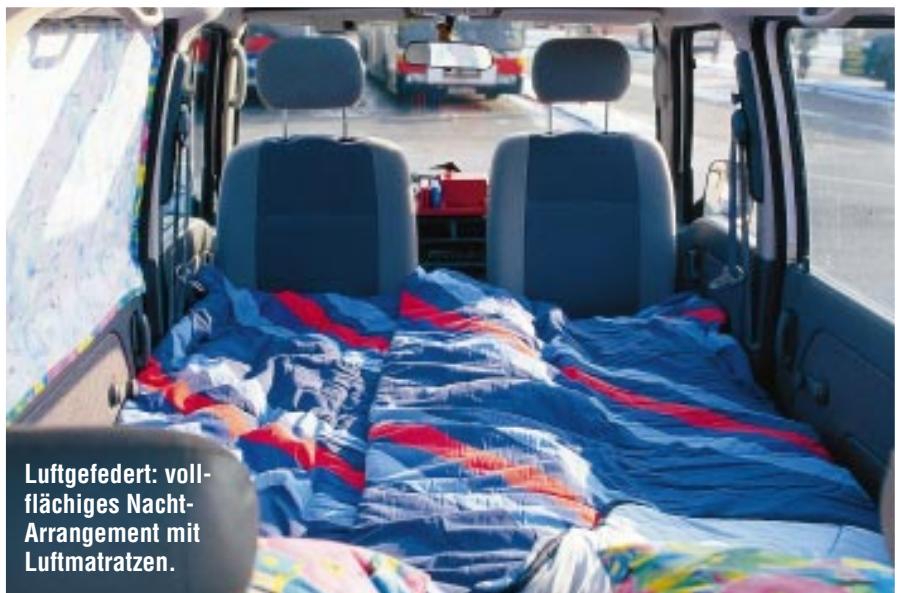
Ausschweifender Badeluxus stößt im Reisemobil eben schnell an seine Grenzen, aber für ein bißchen Duschkultur bleibt selbst in der kleinsten Naßzelle noch Platz.

Marion Seigel



LESERMOBIL

Ab wann darf sich ein Kastenwagen Reisemobil nennen? Für die Familie Mehnert aus Hamburg steht fest: Wenn er so groß ist wie ein Zweimannzelt.



Der Mann ist 1,86 Meter groß, mit der Statur eines Disco-Türsteigers gesegnet, aber vom Naturell eher sanfter Riese: „Wir haben kaum noch schlafen können, als wir wußten, daß die Redaktion unser Auto vorstellen will. Vielleicht fühlen Sie sich ja doch auf den Arm genommen, wenn Sie den Wagen sehen.“

Jens-Werner Mehnert aus Norderstedt vor den Toren von Hamburg und seine Frau Christine plagen Bedenken, ob ihre Eigenkonstruktion, die sie der Redaktion als Lesermobil vorschlugen, Gnade finden kann vor den vermeintlich ge strengten Augen des Reporters. Als eifrige Leser besonders dieser Rubrik empfinden

sie nun ihr Auto als ein wenig aus der Art geschlagen.

In der Tat – in puren Zahlen klingt ihr Mobil nicht eben eindrucksvoll: Länge über alles 3,52 Meter, Breite 1,41 Meter, Höhe 1,92 Meter, Leergewicht 1.030 Kilogramm, zulässiges Gesamtgewicht 1.600 Kilogramm, Motorleistung 54 PS aus drei Zylindern mit 1.100 Kubikzentimetern Hubraum. Das soll ein Reisemobil sein?

Es ist eins. Und ein Beispiel dafür, daß nicht ein pralles Portefeuille zählt, wenn es um mobile Kreativität geht. Zwar gehören die Mehnerts nicht unbedingt zu den Großverdienern, aber die Wahl des Basisfahrzeugs entsprang nicht

purer Not. „Wir wollten ein Auto, das nicht viel kostet und überall reinpaßt, das günstig im Unterhalt ist und das möglichst noch zuschaltbaren Allradantrieb besitzt. Außerdem wollen wir, wenn wir es nicht als Reisemobil nutzen, mit unseren zwei erwachsenen Kindern und Schwiegereltern Ausflüge machen.“

Da blieb nur noch der Subaru Libero. Monate, zählt man ihr Vorgängerfahrzeug dazu, sogar Jahre, steckten der 43jährige Angestellte im öffentlichen Dienst und seine ein Jahr jüngere Ehefrau in den Ausbau. Rund 7.500 Mark waren nötig, um das ursprünglich 28.000 Mark teure Gefährt zum Maßmobil zu formen.



Fotos: Lockau



Denn weil der japanische Zweribus als City-Flitzer für Fahrer und fünf Fahrgäste gedacht ist, konnten Mehnerts kaum auf Ausbau-Konfektion zurückgreifen.

Jetzt aber residiert im Mehnertschen Mobil – obwohl einen halben Meter kürzer und 28,5 Zentimeter schmäler als ein VW Golf – außer einem kleinen Dachstauraum über dem Heckmotor als sichtbarstes Element der Umwidmung zum Freizeitfahrzeug ein graues Multifunktionsmöbel, das fast alles faßt, was dem oftreisenden Paar wichtig ist. Der auf den Millimeter berechnete und bei Bedarf statt der mittleren Sitzbank des Libero an deren Befestigungspunkten angeflanschte unregelmäßig geformte Quader beherbergt Stauräume für Leichtbautöpfe und Pfanne mit Klappgriff, für Geschirr und Grund-Vorräte – „Ravioli, Nasi Goreng und Tütensuppen“, wie Christina Mehnert kurz umreißt. In einem separaten Fach lagern Videokamera und Photoapparat, dazu so nützliche Dinge wie ein gasbetriebener Faltgrill und eine von Feuerzeuggas gespeiste Sturmlampe. Hinter dem Beifahrersitz steht – solo, um nachts im Fahrerhaus zu verschwinden – eine 12-Volt-Kühlbox. Das alleine sollte, so könnte ein an mehr Platz gewohnter Reisemobilist meinen, die Ladekapazität des mit dem 32 Zentimeter hohen Möbel fast vollständig gefüllten Raums zwischen Vordersitzen und Hecksitzbank auslasten.

Tatsächlich aber verbirgt der Vielzweck-Quader noch mehr: zwei Fünfflitterkanister mit Tauchpumpe – der Frischwasservorrat – samt Wasserhahn an der gegenüberliegenden Seite des Einbaus und eine – stationäre, also nicht herausnehmende – Benzinstandheizung 32 L von Webasto. Die verteilt die temperierte Luft sogar über zwei Ausströmer – ganz wie im richtigen Reisemobil. Und weil Jens-Werner Mehnert als Selbstbau-Enthusiast kaum etwas lassen kann, wie es ist, konstruierte er für das eigentlich als Umlufttheizung gedachte Aggregat eine Frischluftansaugung und installierte im ►

MEHR WÄRE WENIGER

Zentralkomitee:
vom Küchengut
bis zum Multi-
media-Equipment
alles im Kasten.



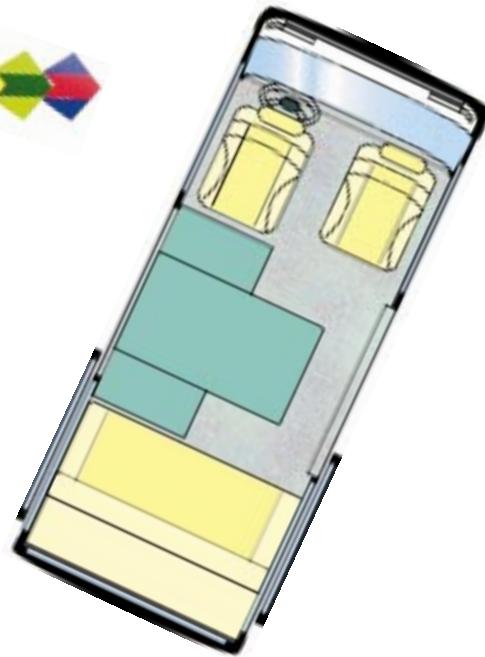
Blasebalg:
Luftpumpe fürs
Doppelbett.



Fahrerhaus gleich noch eine Zeitschaltuhr und in Kopfhöhe am Bett einen Fühler für einen Thermostaten.

Im Ruhezustand dient die Holzbox also als Lagerraum und Technik-Center. Tagsüber klappen Mehnerts einen Teil der Abdeckungen hoch, drehen sie um die eigene Achse, entfalten zwei Verbreiterungen und schmausen auf dem so entstandenen Tisch. Bastler Mehnert sitzt dann auf dem nach hinten geschwenkten Beifahrersitz, den er so weit umrüstete, daß er bis ganz ans Armaturenbrett rutschen kann. Seine Frau nimmt auf der Hecksitzbank ihm gegenüber Platz.

Dieser Vorgang findet, wenn das Paar unterwegs ist, jeden Tag um Punkt 16 Uhr statt. Dann wirft Christina Mehnert den Gaskartuschenkocher an, heißes Wasser brodelt für den Tee. Den gibt's in einer – natürlich selbst zusammengestellten Mischung – aus zuvor eigenhändig verschweißten Portionsbeuteln. Wenn beide Mehnerts, nicht zierlich von Statur, im Libero Tea-Time halten, ernten sie häufig belustigte Blicke. Daran haben sie sich gewöhnt, genau so, wie daran, daß sie auf Campingplätzen meist für Irritation sorgen. „Manche schauen schon recht sparsam, besonders die Besitzer von großen Mobilen“, schildert der Hanseat die klassischen Erstreaktionen auf den Mikro-Van, der noch putziger als ohnehin schon



TECHNISCHE DATEN :

BASISFAHRZEUG

Antrieb:
Subaru Libero SDX-SR mit 3-Zylinder-Benzinmotor, 1.190 ccm, 40 kW (54 PS)
Fünfganggetriebe auf Hinterradantrieb, Vorderradantrieb zuschaltbar, zwei Schiebetüren.

Maße und Gewichte:
Zul. Gesamtgewicht: 1.600 kg, Leergewicht: 1.030 kg, Außenmaße: 352 x 141 x 192 cm, Radstand: 188,5 cm, Füllmengen: Kraftstoff: 40 l, Frischwasser: 10 l.

AUSBAU

Innenmaße:
270 x 132 x 122 cm.

Sitzplätze mit/ohne Gurt:
4/4,

Bettenmaße:
195/185 x 121 cm,

Ausstattung:

Heizung Webasto, Kühlbox 10 l, Zusatzbatterie 1 x 68 Ah unterflur, Solarpanel 30 Watt.

*Alle Angaben laut Ausbauer

Bordbüffet:
Aus der Multi-Box
wächst ein Tisch
für zwei.



Wasserwerk:
Zweimal fünf Liter
müssen reichen.

wirkt, wenn er noch den Trailer für das familieneigenen Fahrrad-Tandem zieht.

Meist aber malt sich nach anfänglicher Skepsis Anerkennung in die Gesichter der Betrachter, wenn die Mehnerts beginnen, sich häuslich einzurichten. Nicht nur, daß sie aus den gedrehten Vordersitzen, dem Mehnertschen Multimöbel und der hinteren – nicht einmal umgeklappten – Sitzbank eine 195 Zentimeter lange und 121 Zentimeter breite Liegefläche bauen, deren Auflage aus zwei Luftmatratzen besteht, gefüllt vom mitgeführten 12-Volt-Blasebalg. Sie holen aus zwei Alukoffern am selbstgebauten Heckträger, was zum Campingleben sonst noch gehört: ein Vorzelt von Strohmeyer samt Teppichböden, ein aus Lenkdrachenstoff und -stangen selbstgebautes Sonnensegel, einen ebenso entstandenen Windschutz für die Breitseite des Mobils; dazu zwei Stühle und eine Liege, alle drei diagonal gefaltet, einen ausrollbaren Tisch und andere Kleinigkeiten wie Faltspülbecken und Faltabwasserbehälter. Solch umfangreicher Hausrat stellt selbst größte Spötter ruhig.

Auf diese Weise reisen die Mehnerts einmal im Jahr drei bis vier Wochen in die

ne in den lockeren Sand pirschen, um dann die – selbstverständlich selbstkonstruierten – Lenkdrachen durchs Wasser wischen zu lassen.

Ob der richtige Wind für die zuweilen 16 miteinander gekoppelten luftigen Gebilde weht, signalisiert den Mehnerts ein über zwei Meter langer Windsack, den sie mit einem Teleskoprohr über ihrem Libero hissen. Wie ernst sie dieses Hobby nehmen, bezeugt auch die Schmuckapplikation auf den Wagenflanken und Felgenkappen des Libero: drei bunte Drachen mit ineinander verschlungenen langen Schwänzen – auch sie mühevoll selbstgefertigt.

Solche Feinarbeit und der Spaß, den ihnen die Tatsache bereitet, ein weltrekordverdächtiges Mini-Mobil zu fahren, möchte das Ehepaar nicht missen. Mehr wäre weniger, meint Jens-Werner Mehnert. Wozu eine Dusche? „Wir haben unsere Badeschlappen.“ 230-Volt-Anschluß? „Dann würden wir ja wohnen und nicht campen.“ Sat-Antenne? „Um Gottes Willen, dann käme unser Subaru nicht mehr vorwärts.“

Für die beiden vergnügten Lebenskünstler aus Norderstedt zählt nur eines: abends im Bett des Libero liegen zu können.



LESERMOBIL

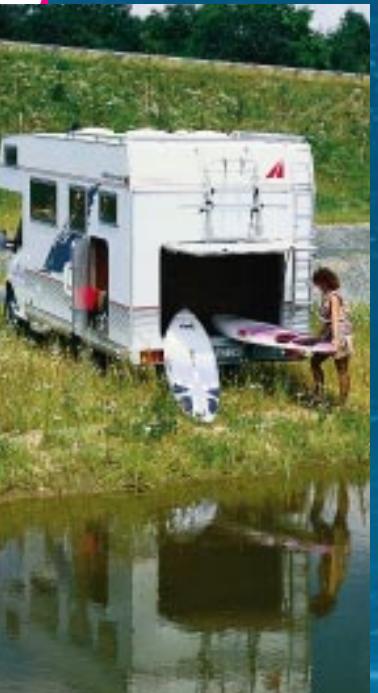
nen, das 70 Zentimeter lange elektrische Glasdach ihres Mini-Mobils aufzufahren und im Licht einer ihrer – natürlich selbstgezogenen Kerzen – in die Sterne zu blicken.

Dann schweifen Jens-Werner Mehnerts Gedanken zuweilen ab zu dem Auto, das er beruflich fährt. Das ist gute acht Meter länger als sein Reisemobil, doppelt so breit, fast neunmal so schwer und zählt 39 Sitzplätze und 60 Stehplätze mehr: Wenn Mehnert nicht Libero fährt, pilotiert er einen Linienbus der Verkehrs betriebe Hamburger Hochbahn AG.

Axel H. Lockau

Den Wind in den Händen

**Nicht erst seit der beliebten ARD- Vorabendserie
„Gegen den Wind“ ist Windsurfen in aller Munde. Worin liegt
die Faszination dieses Sports mit Wind und Wellen?**



Ideal: Reisemobil mit durchgehendem Surf-Stauraum im doppelten Boden.

Zum Glück ist Hoyle Schweitzer ein Dickkopf. Hätte er nicht an seine von allen Seiten als verrückt bezeichnete Idee geglaubt, gäbe es die Sportart Windsurfen wohl nicht. Von den echten Seglern als „Stehsegler“ verhöhnt, bastelt er trotz vieler entmutigender Rückschläge wie ein Besessener weiter an seiner genialen Idee: ein Kunststoffbrett, das genug Auftrieb für eine darauf stehende Person entwickelt; darauf ein kleines Segel, das über ein Gelenk mit dem Brett verbunden ist und wie bei einem Segelboot für den Vortrieb sorgt.

Diese gedankliche Mischung aus den Brettern, mit denen sich die kalifornischen Jugendlichen in den Wellen des Pazifischen Ozeans zum Sound

der Beach Boys vergnügten, und einem Segelboot, sollte nur einen Bruchteil des letzteren wiegen – und kosten.

Als der Kalifornier vor rund 20 Jahren seine Idee endlich in die Tat umsetzen kann und den legendären „Windsurfer“ auf den Markt bringt, sind es anfangs nur wenige Enthusiasten, die sich für die neue Sportart begeistern können. Eigentlich verständlich, denn die ersten Surfboote bewegen sich nur langsam vorwärts und sind schwer zu manövrieren. Zudem verursachen die lappigen Segel, die den Wind nur unwillig in Geschwindigkeit umsetzen, wenig Begeisterung bei den

Doch die rasante Entwicklung der Kunststoffindustrie bringt die neue Sportart schnell voran. Die Bretter werden leichter, steifer, schneller und wendiger. Auch die Segelentwicklung erhält durch die Entwicklung neuer Materialien einen entscheidenden Aufschwung. Und so wird die Schar der begeisterten Surfer von Jahr zu Jahr größer.

Wer das Windsurfen einmal ausprobiert hat, kommt meistens nicht mehr davon los. Es ist zwar nicht innerhalb weniger Minuten zu erlernen, dafür ist das Erfolgserlebnis bei den ►



**HOBBY
WIND-
SURFEN**

DEN WIND IN DEN HÄNDEN

ersten gelückten Manövern umso größer. Am schnellsten und einfachsten erlernen Sie diesen faszinierenden Sport bei einem Einsteiger-Surfkurs (siehe Kasten „Wie lerne ich Windsurfen?“). Das Prinzip des Wind-

Wie lerne ich Windsurfen?

Am schnellsten erlernen Sie diesen faszinierenden Sport durch einen Einsteiger-Surfkurs bei einer der rund 300 anerkannten Schulen des Verbandes Deutscher Windsurf- und Wassersport-Schulen e.V. (VDWS). Diese Kurse dauern 10-12 Stunden und kosten inklusive der notwendigen Lehrmaterialien und der Leihgebühr für die Ausrüstung zwischen 150 und 300 Mark. Den Abschluß des Kurses bildet die sogenannte Grundschein-Prüfung, die noch einmal mit 45 Mark zu Buche schlägt. Dieser Befähigungs-nachweis wird vor allem auf nord- und mitteldeutschen Gewässern von den Surfern verlangt. Außerdem verlangen die meisten Surfstationen den Grundschein, wenn sie an ihrem Urlaubsort eine Surfausrüstung mieten wollen. Eine Liste aller Schulen ist beim VDWS, Untermühlstr. 3, 82398 Polling, erhältlich.



surfens ist eigentlich ganz einfach. Der Surfer nutzt die Energie des Windes und setzt sie mit Hilfe des Segels in Vortrieb um. Dazu greift er den Gabelbaum (siehe Kasten „Die wichtigsten Begriffe“) mit beiden Händen und lehnt sich mit dem Segel gegen den Wind. Gesteuert wird ein Surfbrett bei schwachem Wind und dementsprechend geringen Geschwindigkeiten hauptsächlich mit dem Segel. Wenn Sie das Segel nach vorne neigen, dreht sich das Brett vom Wind weg. Neigen Sie es nach hinten, dreht sich das Brett in den Wind. Bei stärkerem Wind und höheren Geschwindigkeiten kommt das Brett ähnlich einem Tragflügelboot mehr aus dem Wasser und läßt sich dann zusätzlich mit den Füßen steuern, die in Schlaufen auf dem Heck des Surfbretts stecken. Da das Halten des Segels auf die Dauer ganz schön anstrengend ist, haben clevere Surfer bei den Seglern die Idee des Trapezes geklaut. Das Trapez ist ein gepolsterter Nylongurt, der um den Körper gelegt wird. Es hat auf seiner Vorderseite einen Haken.

WINDLAST

Windsurfen kann je nach Windstärke ein geruhsames Freizeitvergnügen oder ein Hochleistungssport sein. Bei lauem Wind am Baggersee (2-3 Beaufort) fühlen sich auch Anfänger schon nach wenigen Stunden wohl. Bei auffrischenden Winden (4-5 Beaufort) benötigt der Surfer dagegen schon einige Erfahrung im Umgang mit Brett und Segel. Wer bei Starkwind (6-8 Beaufort) am offenen ►



Davon träumen
Surfer: Sonne,
Wind und
Wellen.

Die wichtigsten Begriffe

Backbord: Die in Fahrtrichtung linke Seite des Brettes.

Backbordbug: Das Segel steht auf der in Fahrtrichtung gesehen linken Seite des Brettes.

Finne: Eine senkrechte Leitfläche am Heck des Brettes, die für Richtungsstabilität sorgt.

Gabelbaum: Ellipsenförmige Griffleiste, in der das Segel gespannt wird und an der Surfer das Rigg halten.

Halse: Manöver, bei dem das Brett mit dem Heck durch den Wind dreht.

Lee: Die dem Wind abgewandte Seite.

Luv: Die dem Wind zugewandte Seite.

Mast: Ein rund fünf Meter langes Rohr aus Kunststoff oder Aluminium, an dem das Segel befestigt wird.

Mastfuß: Bewegliches Verbindungselement zwischen Brett und Rigg.

Rigg: Die Einheit von Segel, Mast, Mastfuß und Gabelbaum.

Schwert: Nach unten aus dem Brett herausragende Fläche zum besseren Kurshalten. Das Schwert kann aus- oder eingeschlagen werden.

Steuerbord: Die in Fahrtrichtung rechte Seite des Brettes.

Steuerbordbug: Das Segel steht auf der in Fahrtrichtung gesehen rechten Seite des Brettes.

Wende: Manöver, bei dem der Surfer mit der Brettspitze durch den Wind dreht.

HOBBY
WIND-
SURFEN

Welche Regeln gelten auf dem Wasser?

Grundsätzlich gilt auf dem Wasser genau wie im Straßenverkehr die allgemeine Sorgfaltspflicht. Das heißt konkret: Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, daß die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet ist und daß kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.

Bei der Erläuterung der rechtlichen Bestimmungen ist die Verwendung des „Surfer-Chinesisch“, wie Spötter die Fachausdrücke nennen, unvermeidlich. Die verwendeten Wörter werden aber im Kasten „Die wichtigsten Begriffe“ erklärt. Auf dem Wasser werden immer beide Verkehrsteilnehmer, die sich in die Quere kommen, in die Pflicht genommen: Der eine muß ausweichen, der andere muß seinen Kurs halten. Da Wasserfahrzeuge nicht abrupt anhalten können, müssen sie sich immer in Fahrtichtung und Geschwindigkeit der Situation anpassen. Der vorgeschriebene Sicherheitsabstand für Windsurfer beträgt in Situationen, in denen sich ihr Kurs mit dem Kurs von anderen Windsurfern oder Wasserfahrzeugen kreuzt oder wenn sie andere Wasserfahrzeuge überholen, mindestens zwei Mastlängen (rund zehn Meter).

Für das Ausweichen gilt grundsätzlich: Maschinengetriebene Wasserfahrzeuge müssen allen Segelfahrzeugen ausweichen, Fahrzeuge ohne eigenen Antrieb wie zum Beispiel Tret- oder Ruderboote müssen allen Segelfahrzeugen ausweichen. Segelbretter zählen bei diesen rechtlichen Regelungen mit zu den Segelfahrzeugen. Für Segelfahrzeuge untereinander gelten drei Grundregeln.

1 Steuerbordbug weicht Backbordbug: Haben zwei Segelfahrzeuge die Segel auf unterschiedlichen Seiten, muß das Fahrzeug ausweichen, welches

DEN WIND IN DEN HÄNDEN

Meer mit starken Wellen surfen kann, hat im Normalfall schon mehrere Jahre Training hinter sich. Aber Surfen macht beileibe nicht nur bei Starkwind Spaß. Auch das gemütliche Dahindümpeln auf dem Baggersee löst bei vielen Surfern schon Hochgefühl aus. Da ist es mit dem Windsurfen auch nicht anders als mit anderen Sportarten: Der eine braucht immer den letzten Kick in Form der sportlichen Herausforderung, der andere mag es lieber erholsam und geht die Sache gemütlicher an.

Die Surfindustry hat sich auf diese beiden Typen von Surfern eingestellt und bietet mittlerweile für je-



das Segel über der rechten Seite hat, das andere muß seinen Kurs halten.

2 Luv weicht Lee: Haben zwei Segelfahrzeuge den Wind von der gleichen Seite und damit auch das Segel auf der gleichen Seite, muß das Fahrzeug in Luv ausweichen, das in Lee muß seinen Kurs halten.

3 Überholer hält sich frei: Wenn ein Windsurfer ein anderes Segelfahrzeug überholen will, muß er im sicheren Abstand von mindestens zwei Mastlängen (rund zehn Meter) vorbeisurfen, ohne zu behindern.

Dabei gilt genau wie im Straßenverkehr: Vorfahrt erzwingen ist verboten. Lieber auf sein Recht verzichten, aber dafür einen Zusammenstoß vermeiden.

Lesestoff

Zum Thema Windsurfen hält die Fachzeitschrift „Surf“ jede Menge grundlegendes Wissen und Hintergrundinformationen rund um den Surfsport für Sie bereit. Das monatlich erscheinende Blatt liefert Tests von Surfausrüstungen, berichtet über die schönsten Surfreviere und gibt Fahrtechnik-tips. Pro Ausgabe kostet „Surf“ 6,50 Mark. Ideal für Surfeinsteiger ist das Buch „Surfen lernen“ von Phil Jones. Es vermittelt in kurzen Texten und mit zahlreichen Abbildungen das gesamte Basiswissen rund ums Surfen. Dieses

Buch kostet 24,80 Mark. Beide Publikationen erscheinen im Delius Klasing Verlag, Bielefeld.



net. Surfanzüge gibt es in unterschiedlichen Dicken sowie mit langen und kurzen Ärmeln und Beinen; je nachdem, bei welchen Temperaturen sie eingesetzt werden sollen. Im Frühjahr und Herbst sollten Sie auch eine Kopfhaube und Handschuhe tragen. Sinnvoll sind bei allen Temperaturen Surfschuhe, weil sich im Uferbereich oft spitze Steine oder andere scharfkantige Gegenstände befinden, die beim Abspringen vom Brett ins Wasser zu Schnittverletzungen an den Füßen führen können.

Die Faszination des Windsurfens ist vor allen Dingen das intensive Naturerlebnis, die unmittelbare Auseinandersetzung mit den Elementen Wind und Wasser. Jede auch noch so kleine Veränderung der äußeren Umstände ist für den Windsurfer direkt spürbar. Er ist auf dem Surfboard eins mit der Natur. Außerdem ist Windsurfen eine der wenigen Sportarten, die wirklich von der ganzen Familie ausgeübt werden können.

Denn die rasante Entwicklung des Materials hat für Surfer vor allen Dingen einen riesigen Vorteil erbracht: Kraftersparnis. Waren die ersten Surfausrüstungen noch schwer und der Sport nur mit viel Kraft auszuüben, können heute sogar Kinder ab sieben Jahren dank spezieller Kindersegel surfen. Und auch für ältere Menschen ist dieser Sport ohne Einschränkungen geeignet. Anstrengend wird das Surfen eigentlich nur, wenn die ganze Familie dem gemeinsamen Hobby mit nur einem Brett und einer ausgeklügelten Taktik nach dem Motto „Jeder eine Stunde“ frönen will. Denn wen der Surfvirus erst einmal gepackt hat, der ist nicht so leicht von seinem Brett zu trennen.

HOBBY
WIND-SURFEN

Mark Böttger

CLUBS



Clubporträt EMHC

Der Euro Motorhome Club hat den Winter in den Kitzbüheler Alpen verabschiedet.

Grenzenlos mobil

Das hatten wir uns alles ein bißchen anders vorgestellt, aber das olle Grieselwetter kann uns die gute Laune auch nicht verderben", lacht Brigitte Stemmler, 49. Im strömenden Regen steht sie hinter einer meterbreiten Theke aus Schnee, die Clubmitglieder genau zwischen zwei Reisemobile gebaut haben.

„Eigentlich wollten wir so richtig zünftig an unserer Schneetheke schmausen, aber bei diesem Schmuddelwetter haben selbst die hartgesottenen NATUREN keine Lust dazu“, sagt Senior Herbert Bittner, 72. Nun sitzen die reiselustigen Mitglieder des EMHC in der Gaststätte des Campingplatzes Schwarzsee in Tirol.

„Wir lassen gerne unsere Küche kalt“, plaudert Heidi Zähler, 52, über ihre reisemobilen Gepflogenheiten. Vor drei Jahren ist sie mit ihrem Freund Siegmund Krämer, 54, zum ersten Mal einer Einladung des EMHC gefolgt. „Als wir aber auf den Stellplatz kamen und die großen Fahrzeuge des Clubs sahen, haben wir erst mal einen Schreck bekommen. Aber dann wurden wir so herzlich empfangen, daß unsere Bedenken schnell zerstreut waren, wir könnten mit unserem kleinen Auto nicht dazupassen“, schwärmt sie. Heute weiß sie, mit einem Hyercamp muß sie sich nicht verstecken.

„Die Größe des Fahrzeugs ist völlig egal“, sagt Rudolf Ha-

ber, 59, Präsident des EMHC, „Hauptsache, das Herz sitzt am rechten Fleck.“ Arthur Schmitz, 63, ist mit seinem Hymer eigens aus dem Hunsrück angereist. „Erst vor kurzem habe ich mein Reisemobil gekauft“, sagt er augenzwinkernd, „da will ich mir doch erst mal anschauen, was alte Hasen so alles auf die Beine stellen.“

Der Club, der nächstes Jahr sein zwanzig-

jähriges Bestehen feiert, freut sich über jedes neue Mitglied. Der EMHC trifft sich mit Clubs aus dem angrenzenden Ausland und versucht, Gemeinden und private Investoren davon zu überzeugen, daß es sich durchaus lohnt, Service-Stationen für Reisemobile aufzustellen.

Inzwischen ist es draußen dunkel geworden, die reisemobilen Gäste wollen ein bißchen an die frische Luft. Schnell verabreden sie sich noch zum Abendessen. „Wir entscheiden immer ganz spontan, was wir unternehmen wollen“, sagt Alice Schmitz, 61. Dennoch geht beim Club nichts ohne vorherige Organisation – Rudolf Haber ist schließlich Spezialist dafür. „Das mache ich gerne“, versichert er, „sonst können wir nichts in der reisemobilen Szene bewegen.“

Am nächsten Tag bekommt der EMHC Besuch aus Österreich: Der 1. Tiroler Wohnmobilclub wird herzlich an der

Schneebar empfangen. Klaus Grießner, 48, Vorstand des Vereins, läßt sich den süßen Glühwein schmecken. „Auch wir verfolgen den europäischen Gedanken, wollen mit unseren reisemobilen Nachbarn gemeinsam etwas bewegen“, sagt er.

Mittags fahren alle zusammen zum Schnitzelprofi. Der Wirt, Walter Strasek, 42, fährt selbst ein Reisemobil. „Deshalb sind mobil Reisende herzlich in meinem Gasthaus willkommen.“



Wiedersehen macht Freude: Der EMHC begrüßt seine Gäste vom 1. Tiroler Wohnmobilclub.



Schluck drauf:
Die Clubmitglieder wärmen sich an der eiskalten Schneebar mit kochend heißem Glühwein.

Was stellt der EMHC alles auf die Räder?

Der Euro Motorhome Club hat europaweit 400 Mitglieder.

Er trifft sich regelmäßig zu Ausfahrten und will die Freundschaft mit europäischen Clubs ausbauen sowie reisemobil-freundliche Gemeinden unterstützen.

Für 1996 sind folgende Ausfahrten geplant:

15. April - 15. Juni:
USA-Rundfahrt

22. - 27. April:
Kur in Bad Königshofen

16. - 24. Mai:
Österreich-Rundfahrt

5. - 7. Juli: Wanderwochenende in Manderscheid/Eifel

19. - 21. Juli:

Treffen auf den Spuren von Karl May in Elspe/Sauerland

29. August - 1. September:
EMHC Grand Prix

12. - 15. September:
Rothenburg ob der Tauber

20. - 29. September: Erlebniswoche in Lalling/Bayer. Wald

7. Oktober - 11. November:
Spanien-Rundfahrt

5. - 8. Dezember: Nikolaustreffen in Rotenburg an der Fulda

Neue Mitglieder sind herzlich willkommen. Clubbeitrag pro Fahrzeug: 200 Mark, Aufnahmegebühr: 100 Mark.

Infos: **EMHC Pressestelle, Rudolf Haber, Gailenreuther Straße 31, 81243 München, Tel. und Fax: 089/872201.**

Bei Schnitzel und Kaiserschmarrn überlegen die Tiroler mit ihren deutschen Nachbarn, wie man das bislang eher reisemobil-unfreundliche Tirol davon überzeugen kann, Reisemobilisten willkommen zu heißen.

Franz Weitaler, 52, Obmann der Tiroler, überreicht Rudolf Haber einen großen Bierkrug. „Auf weiterhin gute



Infotheke: heiße Diskussionen ums mobile Reisen.

grenzüberschreitende Zusammenarbeit", sagt er. „Denn Ihr wißt ja: Die Tiroler sind lustig – reiselustig.“ „Und nicht nur die – auch wir vom EMHC reisen grenzenlos gern“, stimmt die Runde fröhlich ein.

Sabine Scholz

Der EMHC wird zum 1. Mai 1996 seine Geschäftsstelle in Frechen schließen. Der Präsident Rudolf Haber begründet diesen Schritt damit, daß der EMHC in Zukunft die Beitrags-Einnahmen des Clubs weniger in die Verwaltung stecken möchte, sondern vielmehr Geld für Clubaktivitäten zur Verfügung haben möchte. Die Geschäftsstelle München bleibt unverändert bestehen.

Foto: Petri



Eröffnet die Saison mit dem Oster- treffen in Heiligenhafen: I. A. RMC Schleswig-Holstein.

TREFFS UND TERMINE

24. bis 31. März

■ Sauna-Treffen des Freundeskreises Hobby 600 in Holland, Infos bei Willy de Graef, Tel.: 0031/492/343235.

28. März bis 13. April

■ Fahrt des WMC Landstuhl nach Istrien, alternativ an die Cote d'Azur, Infos bei Harry Kneip, Tel.: 06371/62636.

30. März bis 8. April

■ Ostertreffen des Caravanclubs Hessen im Tal der Liebe, Trippstadt, Pfalz, Tel. und Fax: 069/5890954.

4. bis 8. April

■ Drittes Ostsee-Reisemobil-Treffen in Heiligenhafen, es lädt ein der I. A. RMC Schleswig-Holstein, Anmeldung bei Dieter und Karin Seebeck, Tel. und Fax: 04193/2659.

■ Oster-Rallye der Reisemobil Union in Brussel, Provinz Antwerpen, Belgien, ausgerichtet vom Belgian Motorhome Club, Anmeldung bei Busschots - Van Houten, Zoersel, Tel.: 0031/3/384-2313, Fax: -2760, oder Meclot - Scheirs, Antwerpen, Tel.: 0032/3/2333825.

■ Ostertreffen und Mitgliederversammlung des Camping-Oldie Club am Steinbacher See bei Schwäbisch Hall, Infos bei Roswita und Thomas Kergl, Tel.: 07907/1215.

■ Traditioneller Osterräderlauf der RMF Schleswig-Holstein in Lüdje, Infos bei M. Müller, Tel.: 04826/1891.

4. bis 9. April

■ Ostertreffen des Europäischen Motorhome Club (EMHC) in Prüm, Schwarzer Mann, Infos bei der Geschäftsstelle des Clubs, Tel.: 02234/54370, Fax: 23705.

5. bis 8. April

■ Ostertreffen in Rotenburg an der Fulda mit Stadtführungen, gemeinsamem Badengehen, Ostereiersuchen für die Kleinen, Wandern, Musik und Tanz, Teilnahmegebühr pro Reisemobil 15 Mark ohne Verzehr, Infos bei der Stadtverwaltung, Manfried Gesemann, Tel.: 06623/5555.

9. April

■ 90. Stammtisch des RMC Bünde im Vereinslokal „Zur Klinke“, Infos bei Dieter Restemeier, Tel. und Fax: 05223/60025.

12. April

■ Klönabend des RMC Friesentreck im Ostfrieslandhaus, Aurich, Beginn 20.00 Uhr, Infos bei Karl-Otto Kleinichen, Tel.: 04941/80377.

12. bis 14. April

■ Treffen des RMC Ratingen-Rhein-Ruhr anlässlich der Einweihung des Reisemobilstellplatzes in Brüggen, Infos bei Günter Diehl, Tel. und Fax: 02102/473359.

19. bis 21. April

■ Besichtigung der Firma Schwarzwaldsprudel, Bad Peterstal Griesbach, mit dem RMC Mittelbaden, Infos bei Martin Lenz, Tel.: 07245/4085.

■ Stammtisch des RMC Ratingen-Rhein-Ruhr mit anschließender Ausfahrt nach Dülmen zum Strandbad, derzeit im Club keine Aufnahme möglich, Infos bei Günter Diehl, Tel. und Fax: 02102/473359.

19. bis 26. April

■ Treffen des holländischen Oldie-Clubs OCC/NL bei der Kampeervereniging Heiken-Westerloo, Belgien, Infos bei M. Mertens, Tel.: 0032/3454/2963.

RMC Rheingold Besteht weiter

Der RMC Rheingold weist darauf hin, daß er entgegen aller Gerüchte auch im nächsten Jahr nach seiner Gründung weiterbesteht. Der Stammtisch findet, wie gehabt, an jedem zweiten Freitag eines Monats statt. Ab 19.30 Uhr sind dazu alle interessierten Reisemobilisten in das Clublokal Haus Seeblick in Duisburg-Wedau eingeladen. Infos gibt es bei Peter Holzer, Tel.: 02325/75131.



Foto: privat
Macht sich stark in Österreich: RMC Tirol.

RMC Tirol

Ins rechte Licht

Seit Anfang Februar bereichert der österreichische RMC Tirol die Vielfalt der reisemobilen Szene. Der Club ist in Innsbruck frisch ins Leben gerufen worden und nennt sich mit vollem Titel: „Verein zur Förderung der Interessen von Reisemobilbesitzern in Zusammenhang mit Camping, Reisen und Freizeit“.

Für seine 16 Mitstreiter, die sich einem gemeinsamen Camper-Kodex unterziehen, formuliert Obmann Helmut Gottein, 49, das Ziel so: „Eine der Hauptaufgaben unseres reisemobilen Clubs sehen wir in der Öffentlichkeitsarbeit. Vielleicht gelingt es uns, die rückständigen Ansichten unserer Politiker und anderer verantwortlicher Herren ins rechte Licht zu rücken und Tirol halbwegs wohnmobil-freundlich zu machen.“ Wer mit dem Club in der Alpenrepublik Kontakt aufnehmen möchte, wendet sich an Helmut Gottein, Tel. und Fax: 0043/512/589991.

Stammtische Immer mehr

Die Clubszene ist in Bewegung. Die Liste der Stammtische (REISEMOBIL INTERNATIONAL 1/96) erweitert sich ständig. Hier die neuesten Anlaufpunkte:

- Jeden zweiten Montag im Monat Treffen der Düssel-Tramps, Infos bei Horst Jichowska, Tel. und Fax: 0211/724282.
- Jeden ersten Freitag im Monat Clubabend des WMC Landstuhl, Infos bei Friedel Müller, Dresdener Straße 2, 66849 Landstuhl, Tel.: 06371/15538.
- Jeden zweiten Sonntag im Monat außer im Juli und August Clubtreffen der Hobby-Brummis im Evangelischen Gemeindezentrum Dortmund-Körne, Halesche Straße 118, Beginn 16.00 Uhr, Infos bei Bernd Janke, Tel.: 0231/283919.

RMC Weser-Ems

Vorstand und Film

Der Vorstand des RMC Weser-Ems hat sich verändert: Erster Vorsitzender ist seit den Wahlen am 3. Februar Hartmut Feldhaus aus Neerstedt. Wilhelm Holub aus Wilhelmshaven, bisheriger Vorsitzender, fungiert jetzt als zeitlicher Gründer.

Die erste Rentnertour des RMC Weser-Ems nach Usedom (REISEMOBIL INTERNATIONAL 1/96) ist für alle Zeiten dokumentarisch festgehalten worden. Den Videofilm verkauft Gerhard Bosien, 69, nach erfolgreicher öffentlicher Premiere Mitte Februar in Rastede an jeden, der sich dafür interessiert. Der Streifen kostet 15 Mark plus Verpackung und Versand bei Freizeit-Regisseur Gerhard Bosien aus Oldenburg, Tel.: 0441/54713.



WORSHAU

neuen Mercedes-Transporter. RM stellt die Modelle von mehr als 30 Herstellern vor. Star-Portrait mit Zahlen, Daten, Fakten.

Vergnügen integriert?

Der FFB 580 LS versucht erst gar nicht, den Anschein eines Familienfrachters zu erwecken. Im gut sechs Meter langen Mobil auf Fiat Ducato soll ein Paar reisen – mit möglichst viel Platz und Komfort. Um zu ergründen, wie gut das geht, absolviert das 100.000-Mark-Mobil den RM-Praxistest.



Gelungenes Understatement?

Auf 6,82 Metern Länge bringt der LMC 6400 S sechs Schlafplätze, darunter ein großes Heckbett für zwei, und ein Bad mit separater Dusche unter. Die Profitester von REISEMOBIL INTERNATIONAL machen sich im unauffälligen Alkovenmobil auf die Suche nach weiteren inneren Werten.



Außerdem:

MOBIL REISEN, das Extramagazin in RM mit Reisereportagen, Tourentips, Campingplätzen und Stellplatz-Tips: In der Mai-Ausgabe lesen Sie unter anderem: Sonnenbank Fehmarn – die Insel mit dem Ideal-Klima für Reisemobilisten offenbart ihre Reize besonders in der Vorsaison.

Sternen-Kunde

Es scheint so, als hätten die Konstrukteure nur auf den Sprinter gewartet – innerhalb weniger Monate entstand eine kaum noch zu überschauende Vielfalt von Mobilen auf dem

REISEMOBIL INTERNATIONAL

Die nächste Ausgabe erscheint am 19. April 1996

IMPRESSUM

REISEMOBIL INTERNATIONAL

Die Zeitschrift für mobilen Freizeitspaß erscheint monatlich

Verlag: CDS Verlag GmbH, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart, Telefon 0711/1346650, Telefax 0711/1346668

Herausgeber: Gerhard Dolde

Verlagsleiter: Hans-Jürgen Hess

Chefredakteur: Dipl.-Ing. Frank Böttger (fb)

Stellvertretender Chefredakteur: Claus-Georg Petri (cgp)

Chef vom Dienst: Reinhard Uhde (ru)

Redaktion: Axel H. Lockau (ahl), Juan J. Gamero-Ortiz (gam), Rainer Schneekloth (ras), Sabine Scholz (sas), Ingo Wagner (imw)

Redaktionsassistentin: Erika Napiralla

Ständige Mitarbeiter: Mark Böttger, Lars Döhmann, Dieter S. Heinz, Rudolf Lodemann, Marion Seigel, Wolfgang Strähler, Wolfgang Möller-Streitbörger, Fritz Sturm, Aurel Voigt

Fotos: Wolfgang Falk

Gestaltung und Produktion:

Grafik & Service GmbH: Gunild Carle (Ltg.), Frank Harm, Cordula Klink, Kristine Lott

Abonnementsservice:

Telefon 0711/1346622

Anzeigenleitung: Hansjörg Schwab (verantw.), Sylke Wohlschiesse (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.



Im CDS Verlag erscheint außerdem jeden Monat CAMPING CARS & CARAVANS

