

REISE MOBIL

INTERNATIONAL

5^{DM}
**Profitest
CS Korsika**

Hobby Paddeln

Lesen, was Trends setzt

**Special:
Alle Reisemobile auf VW T4**
Praxistest: Fendt 620 SKS
**Premieren: Hymer S 710,
Bavaria-Camp Champagne,
Rimor Nocchiero, JBW**
Service: Wasserversorgung
**Stellplätze: Niedersachsen,
Hessen und Toskana**
Clubs: Porträt und Termine

**Interview:
Hans-Jürgen Burkert,
neuer VDW-Präsident**
Vorgestellt: VW LT

Vorbildlich



Das Reisemobil ist schon lange gepackt. Endlich ist der letzte Arbeitstag geschafft. Noch schnell ein paar frische Lebensmittel im Kühlschrank verstaut, und es kann auf große Fahrt gehen.



Oft endet die euphorische Urlaubsstimmung jedoch schon recht bald im Verkehrsgewühl. Denn leider sind wir auf den Straßen nicht so gern gesehen, wie wir gern

glauben möchten. Auch wenn wir locker und flott zwischen den Personenwagen dahinrollen, setzen unsere Hinterleute alles daran, uns zu überholen. Gönnen wir ihnen den Adrenalinstoß. Lassen wir sie vorbei. Bedenken wir, daß sie, hinter uns herfahrend, ständig auf eine große, weiße Wand blicken.

Deshalb sollten wir ihnen auch durch betont frühzeitiges Blinken und kurzes Antippen der Bremse anzeigen, wenn wir abbiegen oder bremsen wollen.

Dadurch geben wir ihnen die Zeit, zu reagieren und vielleicht sogar den Abstand zu vergrößern. Und wir vermindern die Gefahr, daß sie uns hintendrauf knallen.

Selbstverständlich sollten wir mit unserem Reisemobil einen ausreichenden Abstand zu unseren Vorderleuten halten, auch wenn wir über deren Dächer weit nach vorn schauen können. Denn wir brauchen mit unserer Masse einen viel längeren Bremsweg als sie.

Leider sind wir auch bei den Truckern, die auf der Autobahn einer hinter dem anderen mit fast 100 km/h dahindonnern, nicht beliebter als bei den Personenwagenfahrern. Zu oft müssen sie vom Gas gehen, weil ein streng mit 80 km/h auf dem Tacho fahrendes Reisemobil sie daran hindert, für die nächste Steigung Schwung zu holen. Oder – was noch schlimmer ist – wenn ein Mobil wegen fehlender Motorleistung beim Überholen am Berg langsam zurückfällt.

Bleiben wir lieber gelassen. Ordnen wir uns mit unserem Reisemobil, wenn es mehr als

2,8 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht hat, zwischen den Lastwagen ein. Fahren wir deren Tempo innerhalb der geduldeten Toleranzen mit. Halten wir auch hier genügend Abstand. Erstens sehen wir dann mehr von der Landschaft, und zweitens sind wir so nicht gezwungen, uns an unsinnigen Notbremsungen zu beteiligen.

Daß wir vor Reiseantritt mit dem urlaubsfertigen Gefährt über eine öffentliche Waage gefahren sind oder wenigstens das Gewicht der eingepackten Sachen kontrolliert haben, ist genauso Ehrensache wie das ordnungsgemäße Entsorgen von Abwassertank und Toilette unterwegs.

Verhalten wir uns vorbildlich. Wir haben es selbst in der Hand, Vorurteile gegen uns Reisemobilisten abzubauen.

Herzlichst Ihr

Frank Böttger
Frank Böttger



SPECIAL ALLE AUF T4

Marktübersicht:
Wer baut welches Reise-
mobil auf VW T4? RM zeigt
auf 23 Seiten alle Kasten-
wagen, Alkovenmobile,
Teilintegrierte und Vans,
ausgebaut auf dem beliebten Basisfahrzeug. Von A wie Allyear über
W wie Wochner bis Z wie Zubehör. **Seite 52**



Touren-Wagen: Der 6,75 Meter
lange und 93.000 Mark teure
Fendt 620 SKS ist ein typischer
Vertreter seiner Gattung. Mit fest
installiertem Heckbett, Heckbad,
Mitteldinette und Längsküche
eignet sich der Teilintegrierte für
das alleinreisende mobile Paar.
Auf einer ausgedehnten Tour an
die italienische Riviera zeigt der
3,5-Tonner im RM-Praxistest, was
in ihm steckt. **Seite 46**



Luxus-Liner: Das neue
Hymermobil S 710 auf Mer-
cedes Sprinter 412 D kostet
150.000 Mark und birgt in
seinem Inneren einen aus-
gefallenen Grundriß mit Le-
derausstattung. **Seite 80**



Erfolgsmodell: Seit
acht Jahren fertigt
der Kastenwagen-Spe-
zialist CS sein belie-
btes Modell Korsika.
Erstmals ist der Pub-
likumsliebling jetzt
auch auf Mercedes
Sprinter zu haben.
Der RM-Profitest lüftet
das Erfolgsgeheimnis
des Korsika und klärt,
was die neue Basis
bringt. **Seite 34**

Kostbares Naß: Wasser ist
nicht nur zu Hause unabdinglich,
das Lebenselixier erquickt
auch auf der Reisemobil-Tour.
Alles über die Wasserversor-
gung in Reisemobilen, von
A wie Absperrhahn bis Z wie
Zusatztank. **Seite 184**



Im Interview:
Hans-Jürgen Burkert,
neu gewählter Präsident
des Herstellerverbandes
VDWH, zur Zukunft der
reisemobilen Branche. **Seite 8**

Das Reise-Special in REISEMOBIL INTERNATIONAL



Gotland und Färö: Idylle
in der Ostsee ★ Unter Kiwis:
RM-Leser touren durch Neu-
seeland ★ Mobil-Magazin:
Tips für Trips **ab Seite 99**

REPORT

Zukunftsperspektive

Interview mit dem neuen Vorsitzenden
des VDWH, dem Hymer-Vorstand
Hans-Jürgen Burkert **8**

MAGAZIN

Nachrichten

Der neue VW LT, REISEMOBIL INTERNATIONAL
zeigt Flagge in Rotenburg an der Fulda,
Ver- und Entsorgung in Schlitz und Lau-
terbach, Stellplätze in Ahlhorn und Brüg-
gen, mit dem VDWH im Stadion, Fendt
ausgezeichnet, Mi-Mobile strukturiert
neu, Fritz Berger in Offenbach, Camping-
Aktionen, Preisrätsel mit Sarasani **10**

Der heiße Draht

Die Top-Manager der Mobilhersteller FFB,
Weinsberg und Toskana stehen
in der Redaktion den RM-Lesern Rede
und Antwort **24**

Porträt

Eine Psychologin baut Ideal-Reisemobile
im Maßstab 1:10 **28**

TEST & TECHNIK

Profitest

CS Korsika Sprinter – Kastenwagen-
Dauerbrenner auf MB Sprinter **34**

Praxistest

Mit dem Fendt 620 SKS an die
italienische Riviera – die reine Freude **46**

Volks-Lauf

Das große T4-Special in RM – auf
20 Seiten alle Reisemobile auf Volks-
wagen T4 von Allyear bis Wochner **52**

Aufgemotzt

Zubehör für T 4-Fans **76**

Premieren

Hymer S 710 – Integrierter mit Rundsit-
gruppe auf MB 412 D **80**

Benimar 5000 Junior – spanischer Fa-
milien-Alkoven auf MB Sprinter 312 D **82**

J.B.W. Holystar – Kompaktmobil auf
Toyota Hiace für 50.000 Mark **84**

Rimor Nocchiero – italienischer
Teilintegrierter mit viel Stauraum **86**

Bavaria-Camp Champagne – geräumiger
Kastenwagen für zwei Reisende auf
Sprinter mit langem Radstand **88**

Technik-Lexikon
ASR und andere – wie Traktionshilfen
funktionieren **92**

MOBIL REISEN

Reise-Special in REISEMOBIL INTERNATIONAL

Inselsummer in der Ostsee

Schwedische Entdeckungen mit Mobil
und Fahrrad auf Gotland und Färö **100**

Preisrätsel

Kniffliger Spaß mit Gewinnchance **110**

Mobil-Magazin

Nachrichten, Reiseziele und Tips
für mobile Menschen **112**

Rolling Home Tours

Reisen exklusiv für RM-Leser

Einmal im Leben – touren Sie
mit anderen RM-Lesern durch
Neuseeland **128**

PRAXIS

Händler-Porträt

Wie der Vorsitzende des Reisemobil-
Händlerverbands DCHV, Michael Winkler,
seine eigene Firma in Stuttgart führt **166**

Neues Zubehör

Produkte und Praktisches für unterwegs **171**

Tropfen für Tropfen

Ratgeber zur Wasserwirtschaft
im Reisemobil **184**

FREIZEIT

Leseraktion

Stellplätze auf einem Weingut
in der Toskana **94**

Sammelnkarten

97

Hobby

Alles im Fluß – Kanu- und Kajakfahren
für mobile Bootsleute: Ausrüstung,
Technik, Tips für optimalen Spaß **176**

Club-Szene

Der RMC Mittelbaden traf sich in Bad
Peterstal-Griesbach zur Schwarzwald-
Tour; Termine aus dem Club-Leben **190**

RUBRIKEN

Editorial

Vorbildlich – ein Appell
an die Vernunft in uns **4**

Treffpunkt

Leserforum: Meinungen, Ideen, Tips **174**

Vorschau, Impressum **194**

Objektiv und neutral



Fotos: Scholz, VDWH

Hans-Jürgen Burkert, Vorstand der Hymer-AG, ist neugewählter Präsident des Herstellerverbandes VDWH. Welche Ziele er verfolgt, erläutert er im Interview.

es schwieriger, eine bestimmte Summe auszugeben. Wir müssen neue Käuferschichten erschließen. Das kann durch Aufklärungsarbeit geschehen, allerdings schafft das der VDWH allein nicht. Dazu brauchen wir Partner wie den Händlerverband DCHV und die Campingplatzbetreiber.

Das Produkt muß stimmen, aber auch das Drumherum.

? Aber ist der Ansatz, neue Käuferschichten zu erschließen, nicht falsch? Die Kaufbereitschaft ist doch vorhanden, nur das Geld nicht.

! Marktforscher sprechen von einem Potential von zehn Millionen Menschen, die dem Caravaning nahestehen. Das zeigt, daß die Branche in ist und nicht out. Allerdings sprechen wir bei unseren Produkten über hohe Barrieren. Bei Reisemobilen reden wir über 70.000 Mark für den Einstieg, nach oben offen. Andererseits haben wir bei Gebrauchtwagen in einem bestimmten Bereich absolut keine Probleme.

? Einen großen Teil des Kuchens haben sich die Importeure abgeschnitten. Haben die deutschen Hersteller geschlafen?

! Wir standen nicht nur im Wettbewerb mit den Herstellern, sondern auch mit dem Materialeinkauf, insbesondere bei der italienischen Lire. Dieses Ungleichgewicht konnte man bei einer vernünftigen Kalkulation nicht ausgleichen. Wir haben im vergangenen Jahr mit wettbewerbsfähigen Produkten reagiert. Das war vielleicht ein Jahr zu spät.

? Wie wollen Sie zukünftig als Verband deutscher Hersteller speziell den Italien-Importen Paroli bieten?

! Das kann der VDWH gar nicht, das können nur die einzelnen Hersteller. Wir sind alle vom Absatz her angewiesen auf Europa und wir müssen europäisch denken.

? Aber Sie wollen doch mehr exportieren als einführen?

! Ja, sicher. Die Aufgabe des Verbandes kann aber nicht sein, Einfuhrbarrieren oder Reglementierungen aufzubauen. Umgekehrt: Wir müssen noch bestehende Exporterschwernisse abbauen. Ein gutes Beispiel ist der Gasdruck, der nun in Europa endlich einheitlich gilt. Früher mußten wir unterschiedliche Fahrzeuge für die verschiedenen Länder bauen. Heute können wir Lagerfahrzeuge verkaufen.

? Wie will der VDWH die aktuelle Finanzpolitik beeinflussen? Schließlich droht angesichts leerer Kassen, geringerer Einkommen und steigender Steuern das Ende des Wachstums für die Caravan-Branche.

! Man kann sich rezessiven Entwicklungen nicht entziehen. Ein Reisemobil braucht zwar niemand zum Leben, es macht das Leben aber lebenswerter. Jede Statistik belegt, daß der Bedarf an Produkten für die Freizeit größer wird. Ich glaube, die Menschen werden zukünftig in anderen Bereichen sparen als ausgerechnet in der Freizeit. Einfluß auf die Politik können wir nur mit starken Partnern ausüben. Ein solcher Partner ist der Verband der Automobilindustrie (VDA), mit dem wir unter anderem in verschiedenen Ausschüssen gut zusammenarbeiten.

Vorstand neu gewählt

Neuer Präsident des Herstellerverbandes VDWH ist Hans-Jürgen Burkert, 52. Der Vorstand der Hymer AG wurde am 18. April in Düsseldorf gewählt. Das Präsidium des Verbandes VDWH setzt sich nach den Wahlen so zusammen:

Für die Finanzen ist Klaus Förtsch, 51, Geschäftsführer der Vertriebsgesellschaft MCM und damit für die Marken FFB, Weinsberg und Toskana zuständig. Das Ressort Technik Motorcaravans übernimmt weiterhin Rainer Bischoff, 47, Gesellschafter

von Niesmann + Bischoff. Karl-Heinz Janiak, 58, Technischer Leiter bei Hobby, widmet sich dem Aufgabengebiet Technik Caravan. Klaus-Peter Bolz, 43, Geschäftsführer von Bürstner, ist neuerdings zuständig für die Öffentlichkeitsarbeit, und Dr. Burkhard Krüper, 61, Geschäftsführer von Cramer, für industrielle Zulieferer. Die Vorstandsmitglieder des VDWH sind für eine Dauer von drei Jahren gewählt. Über den Vizepräsidenten wird auf der nächsten Präsidiumssitzung Anfang Juni entschieden.



Neuer VDWH-Vorstand: Förtsch, Bischoff, Janiak, Burkert, Bolz, Krüper (von links).

? Nicht alle Hersteller sind so gesund wie Hymer, dessen Vorstand Sie sind. Wie stärken Sie als Verbandspräsident schwache Mitbewerber – und damit letztlich den Rücken der gesamten Branche?

! Tja. Ich werde mich bemühen, objektiv und neutral zu sein, also Eigeninteressen nicht mit den Interessen des Verbandes verbinden. Das beste Ziel, die Firmen zu stärken, ist, die Verkaufsaktivitäten zu forcieren. Dazu dient zum Beispiel die Öffentlichkeitskampagne „Caravaning ist mehr“.

? Aber Sie müssen doch auch Ihre Konkurrenz stärken.

! Ich werde nichts tun, um dem Wettbewerber zu schaden. Aber eben auch nicht dem eigenen Hause: Ich werde alles tun, damit es dem Unternehmen Hymer gut geht.

? Aber Sie persönlich: Wohnen nun zwei Seelen in Ihrer Brust? Die des Hymer-Vorstandes und die des VDWH-Präsidenten?

! Nein. Ich würde mich zum Beispiel nicht für einen gnadenlosen Verdrängungswettbewerb hergeben nach dem Motto: Wir betreiben

eine aggressive Preispolitik, mit der wir den Wettbewerber eliminieren, weil wir das dank unserer Kapitalkraft aushalten. Da käme ich in Zwiespalt.

? Der Präsident des Händlerverbandes DCHV, Michael Winkler, beklagt öffentlich das oft schlechte Verhältnis zwischen Herstellern und Händlern. Wie wollen Sie diese Beziehungen aufbessern?

! Spannungen gibt es immer wieder. Da liegen die Interessen zu unterschiedlich. Aber wir sitzen alle in einem Boot. Der Handel ist unsere Vertriebsorganisation und unser Partner.

? Einer von Winklers Vorwürfen ist die Überkapazität an Fahrzeugen und der damit verbundene Preisverfall. Werden Sie vom VDWH anstreben, weniger zu produzieren?

! Die Hersteller haben bereits Kapazitäten reduziert. Aber der Handel ist mitverantwortlich. Es gibt Händler, die jedes Fabrikat aufnehmen, die auf Sonderangebote aus sind, um günstig einzukaufen. Auch das ruft die Situation hervor. Aber ich glaube, der Bestand an Fahrzeugen ist nicht so groß, daß dadurch der Handel in Bedrängnis kommt.

? Der Handel wirft Ihnen außerdem vor, allen Händlern einen Einheitsrabatt zu geben, unabhängig von deren Leistungsfähigkeit und ihrer Bereitschaft zu investieren. Wie werden Sie das ändern?

! Das muß der einzelne Hersteller regeln. Hymer gewährt inzwischen unterschiedliche Rabatte. Als Verband haben wir wenig Einfluß darauf. Der VDWH arbeitet allerdings mit dem DCHV an einem allgemein gültigen Händlervertrag.

? Geht der Trend auf Herstellerseite zum Nobelhändler? Verfolgen Sie das Ziel, Feld-, Wald- und Wiesenhändler loszuwerden, um das Image der Branche aufzupolieren?

! Das wäre ein Wunsch. Es ist notwendig, den Kunden ein Umfeld zu bieten, das dem der Automobilindustrie entspricht. Das fördert unser Image.

? Ein Weg zur gesunden Branche ist, den Reisemobil-Tourismus in Deutschland zu unterstützen. Wie wollen Sie das tun?

! Diese Aufgabe muß im Bereich Öffentlichkeitsarbeit gelöst werden. Dazu gehört, dem Reisemobilisten mehr zu bieten als nur das Produkt.

? Wie werden Sie mit anderen Verbänden zusammenarbeiten? Ich denke an die Reisemobil Union RU, den Deutschen Camping Club DCC, den ADAC.

! Sicher ist jeder Partner dazu geeignet. Der ADAC ist natürlich der potenteste.

? Wie wird der VDWH als Veranstalter des Caravan Salons diese weltgrößte Caravan-Messe noch kundenfreundlicher ausrichten?

! Die Messe im Jahr 1994 in von Essen nach Düsseldorf zu holen war ein absolutes Highlight. Das werden wir so in den kommenden Jahren nicht mehr haben. Aber wir werden davon weggehen, dem Kunden nur Hardware zu servieren. Die Freizeitwelt ist gefragt. Das wird sich an dem Projekt „Campingplatz der Zukunft“ in diesem Jahr zeigen.

Hans-Jürgen Burkert, 52, ist mit seiner ein Jahr älteren Frau Lieselotte verheiratet und Vater des 28jährigen Sohnes Axel. In seiner Freizeit spielt er ab und zu Tennis, hält sich aber am liebsten zu Hause auf. Besonderer Wert legt er auf seinen Urlaub: „Den laß ich mir nicht nehmen.“ Gern tourt er mit dem Reisemobil, tritt aber auch Fernreisen an. Er hört Popmusik à la Elton John und liest gern Fachzeitschriften.



Der Macher: Hans-Jürgen Burkert erläutert seine Standpunkte im Gespräch mit RM-Redakteur Claus-Georg Petri.

INTERVIEW



HALBBRUDER

Der neue LT kann seine Verwandtschaft zum Mercedes Sprinter nicht verbergen. Ist er dennoch ein echter VW, wie Volkswagen behauptet?



Man muß schon genau hinsehen, will man die Unterschiede des neuen VW LT zum Mercedes Sprinter ausmachen. Hat man sie entdeckt, stellt man fest, daß sie bemerkenswert deutlich ausfallen.

Nachdem im Deal zwischen Volkswagen und Mercedes-Benz festgeschrieben wurde, daß der LT die Seitenwände und das Dach, den Armaturenräger samt Lenkung sowie die Bodengruppe einschließlich scheibengebremster Achsen und das Getriebe vom Sprinter übernehmen würde, hatten die VW-Ingenieure nur noch die Möglichkeit die Front- und die Heckpartie, die Fahrerhaustüren und die Motoren in Eigenregie zu entwickeln. Und dabei leisteten sie ganze Arbeit.

Die Frontpartie des VW LT wirkt etwas kräftiger als die des Sprinter. Der Grund dafür: Die VW-Techniker haben ihr eine stärker ausgebaute, bis zur Stoßstange hinunter reichende Motorhaube mit einem aufgesetzten Lüftungsgitter und eine andere Stoßstange angepaßt. In der fallen neben den großen Lufteintrittsöffnungen zwei Aufstiegsstufen auf, mit denen VW auch normalgewachsenen Fahrern die Reinigung der Windschutzscheibe ohne Leiter ermöglichen will. Der Linienführung der Fronthaube folgend zeigen sich die wuchtigen, ziemlich gewöhnungsbedürftigen Scheinwerfer, hinter deren Scheiben zusätzlich zum Fahr- und Fernlicht auch die Nebelscheinwerfer eingebaut sind.

Im Vorderwagen kantiger als der Sprinter zeigt sich der LT auch von der Seite, weil die Fensterunterkanten der Fahrerhaustüren nicht schräg nach vorn abfallen, sondern waagrecht verlaufen. Innen zeigen sich die Türen mit anderen Verkleidungen, in denen sogar DIN-A4-Ordner Platz haben. Außerdem hat der LT ein kompletter ausgestattetes Cockpit und statt einem grauen ein schwarzes Lenkrad.

Das Heck des LT unterscheidet sich vom Sprinter durch andere Rückleuchten. Auch unter dem Wagenboden sieht der LT anders aus als sein Stuttgarter Pendant. Er hat eine Edelstahl-Abgasanlage und ist in allen Dieselmotor-Varianten mit Abgasrückführung und Oxydations-Katalysator ausgestattet. Außerdem hat er kräftigere Scheibenräder und bekommt in der Sonderausstattung stärkere Stabilisatoren als der Sprinter.

Obwohl es den VW LT wie den Sprinter in den drei Radständen 3.000, 3.550 und 4.025 Millimeter gibt, bietet

MAGAZIN NEUER VW LT



Offen: Die Motorklappe reicht bis zur Stoßstange (links), die Tür hat größere Ablagen (oben).



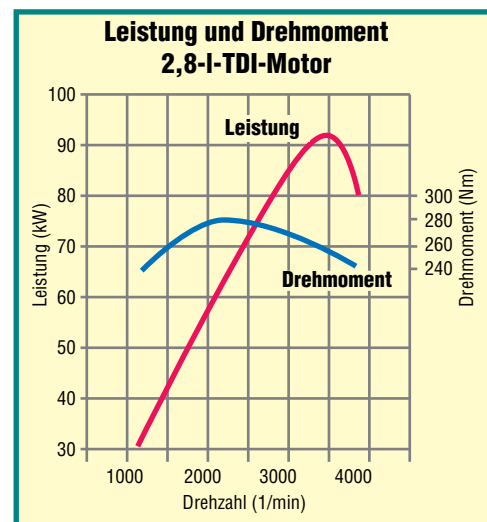
Wuchtiger: Scheinwerfer und Heckleuchten (oben) sind größer und wuchtiger als beim Sprinter.

Kräftig: Der MWM-TDI-Motor bringt mehr Leistung als der stärkste Sprinter-Motor.

VW die LT 28, 35 und 46 zusätzlich zu den Gewichtsklassen 2,8, 3,5 und 4,6 Tonnen des Stuttgarters mit dem zulässigen Gesamtgewicht von 3,1 und 4,0 Tonnen an. In diesen fünf Tonnageklassen stellen die Wolfsburger in Hannover Ka-



Fotos: Böttger



Modell	Gewicht	Radstand	Motor	Preis
Kastenwagen	2.800 kg	300 cm	2,5-l-SDI	41.990 Mark
Kastenwagen	3.500 kg	355 cm	2,5-l-TDI	53.700 Mark
Hochraumkastenwagen	3.500 kg	355 cm	2,5-l-TDI	56.460 Mark
Kombi	2.800 kg	300 cm	2,5-l-SDI	45.200 Mark
Kombi	3.500 kg	355 cm	2,5-l-TDI	57.900 Mark
Fahrgestell mit Führerhaus	3.500 kg	355 cm	2,5-l-TDI	49.400 Mark

stenwagen und Kombis mit Flach- oder Hochdach sowie Pritschenwagen und Fahrge- stelle mit Fahrerhaus oder Doppelkabine auf die Räder.

Als Antriebsquellen, die über eine Kupplung mit Zwei- massen-Schwungrad und Mer- cedes-Schaltgetriebe ihre Kraft auf die Hinterräder übertra- gen, sieht Volkswagen vier Mo- toren vor. Der 2,3-Liter-Vierzyl- linder-Ottomotor, den VW bei Mercedes-Benz bezieht, leistet 105 kW (143 PS). Die drei Die- selmotoren, die alle die jeweili- gen zukünftig geltenden Ab- gasvorschriften erfüllen, sind VW-eigene Produkte.

Der schwächste Dieselmot- or für den VW LT ist ein 2,5-Li- ter-Fünfzylinder-SDI-Motor, der 55 kW (75 PS) schafft. Der zweitstärkste Motor ist der 2,5- Liter-Fünfzylinder-TDI-Motor mit 75 kW (102 PS), der auch in den neuen VW-T4-Modellen für Vortrieb sorgt. Den stärk- sten Motor, der erst im näch- sten Jahr lieferbar ist, läßt VW in der brasilianischen Motoren- schmiede MWM in São Paulo fertigen. Es ist ein 2,8-Liter- Vierzylinder-TDI-Motor mit drei Ventilen pro Zylinder, der 92 kW (125 PS) bei 3.500/min leistet und ein maximales Drehmoment von 280 Nm bei 2.200/min erreicht.

Aber nicht nur die geän- derte Frontpartie, anders ge- formte Rückleuchten und un- terschiedliche Motoren ma- chen den LT allenfalls zum Halbbruder des Sprinter. Er wird nämlich nicht in Hannover durch Komplettierung der von Mercedes angelieferten Karo- serie gefertigt. Vielmehr bauen ihn VW-Werker und -Roboter nach VW-Standards aus den gleichen Blechteilen und Kom- ponenten zusammen, die von denselben Zulieferern nach Hannover geliefert werden, die auch das Mercedes-Benz-Werk in Düsseldorf anfahren. Inso- weit haben die Wolfsburger sicher recht, daß der LT ein ei- genständiges Produkt nach der Vorgabe „Qualität aus Hanno- ver“ ist.

Frank Böttger



Fotos: Petri

■ Ver- und Entsorgungsanlagen

Freude kommt auf: Stolz zeigt der Schlitzer Bürgermeister Schäfer die erste Mark aus der Anlage. Geduldig erklärt ihm Dieter Kolodziej von MKM, wie die Sani Station funktioniert.

In Lauterbach (rechts) hört Bürgermeister Falk vom Hersteller der Holiday Clean, Gerhard H. Reisch (rechts im Bild) wie ver- und entsorgt wird.

Neue Maschen im Netz

Die Gemeinden Schlitz und Lauterbach an der Deutschen Fachwerkstraße zeigen sich reisemobilfreundlich.

„Die Deutsche Fachwerkstraße wendet sich besonders an mobile Touristen“, sagt Hans-Jürgen Schäfer, 44, Bürgermeister der Gemeinde Schlitz, „ihren Interessen kommt die neue Anlage besonders entgegen.“ Mit diesen Worten ist die Sani Station in dem Städtchen zwischen Vogelsberg und Rhön eingeweiht.

Spendiert hat sie Reisemobilhersteller Hymer. Ralf Brumm, 35, Außendienstleiter, gibt sich zufrieden: „Wir sind darauf erpicht, etwas für unsere Kunden zu tun. Hier haben wir es geschafft.“

Geradezu feierlich erklärt Dieter Kolodziej, 37, Technischer Leiter der Herstellerfirma MKM die Anlage. „Je

reicher das Netz an Ver- und Entsorgungsstationen ist, desto weniger Chemie müssen Reisemobilisten verwenden“, erläutert er, „mit jeder weiteren Anlage tun wir also etwas für den Umweltschutz.“ Als die erste Mark im Kasten klippert, freut sich Bürgermeister Schäfer: „Das fängt ja gut an.“

Rund um die mittlerweile durch Schilder ausgewiesene Station finden Reisemobilisten alles, was sie für einen Aufenthalt brauchen. Unter hohen Bäumen weist die Gemeinde zwei bis drei kostenlose, ebene Stellplätze aus. Wer möchte, quartiert sich auf dem Campingplatz in direkter Nachbarschaft ein. Auch das

Freibad und ein Kinderspielplatz bieten sich für den Freizeitspaß an. Das Zentrum der romantischen Burgenstadt ist nur ein paar Minuten zu Fuß entfernt – und es verwöhnt den Besucher mit ungewöhnlich schönen Gebäuden.

„Hoffentlich wachen jetzt auch andere Gemeinden entlang der Fachwerkstraße auf“, betont Manfred Gesemann, 58. Der Leiter des Verkehrs- und Kulturamtes in der reisemobilfreundlichen Vorzeigegemeinde Rotenburg an der Fulda ist extra nach Schlitz gekommen, um bei der Einweihung dabeizusein. Auf ihn geht die Initiative zurück, den Abschnitt der Deutschen Fachwerkstraße von Rotenburg bis Grünberg für Reisemobilisten zu erschließen. „Erfreulich war, daß meine Kollegen aus den anderen Städten meinen Vorschlag positiv aufgenommen haben“, sagt Gesemann.

So auch im nahegelegenen Lauterbach. Etwas versteckt hinter einer Esso-Tankstelle rechts an der B 254 in Richtung Alsfeld steht eine Holiday Clean. „Der Reisemobilismus ist ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor geworden“, sagt Bürgermeister Otto Falk, 67, in seiner Eröffnungs-

rede feierlich. „Lauterbach mit seinem touristischen und kulturellen Hintergrund kann von den Reisemobilisten profitieren und gewinnen.“

Einen großen Teil der Station hat Reisemobilhersteller Fendt finanziert. Prokurist und Kaufmännischer Leiter Volkmar Geier, 55, freut sich: „Gemeinsam gehen wir einen Schritt in die richtige Richtung.“

Mit von der Partie ist auch Gerhard H. Reisch, 56, Chef der Firma Freizeit-Reisch, welche die Anlagen produziert. „Ich bin davon überzeugt, daß die Reisemobilisten das Angebot in Lauterbach annehmen“, sagt er und erklärt Bürgermeister Falk die Anlage.

Kostenlose und ebene Stellplätze finden die mobilen Gäste am Lauterbacher Freizeitzentrum. Dort gibt es ein Wellenbad, Tennisplätze, Sauna- und Kneippanlage. Selbst wenn dort mehr Reisemobile als ausgewiesene Stellplätze sind, ist das kein Problem: „Wir schicken niemanden wieder weg“, bekräftigt Kurt Habicht, 72jähriger Verkehrsdirektor.

Lohnenswert ist in jedem Fall der Bummel durch die verwinkelten Gässchen des malerischen Städtchens. Einstige Prunkbauten konkurrieren mit schmalen Fachwerkhäuschen in der Stadt des verlorenen

■ Reisemobil-Branche

Hymer AG will Niesmann + Bischoff kaufen

Die Hymer AG beabsichtigt, von der US-amerikanischen Firma Fleetwood International die 100prozentige Beteiligung an Niesmann + Bischoff zu kaufen. Eine entsprechende Erklärung wurde am 9. Mai 1996 unterzeichnet. Voraussetzung ist ein positives Ergebnis einer Wertprüfung, die in der 20. und 21. Kalenderwoche durchgeführt wurde. Hans-Jürgen Burkert, 52, Hymer-Vorstand, erwartet durch den Kauf des Polcher Herstellers von Edel-Mobilen „eine Absicherung unserer Marktposition im Bereich der integrierten Reisemobile und eine Abrundung unseres Fahrzeugprogramms in der hochwertigen Kategorie.“

Ei, da schau her: In Lauterbach steht vorm Rathaus das größte Osterei der Welt.



Lauterbach lädt ein

- 25. – 27. Mai: 24. Lauterbacher Pfingstmusiktag
- 1. – 9. Juni: 226. Lauterbacher Prämienmarkt
- 6. Juli: Romantische Nacht an der Lauter
- 4. August: Hainigfest
- 31. August – 1. September: Internationaler Töpfermarkt
- 3. November: Herbstmarkt mit verkaufsoffenem Sonntag
- 5. – 22. Dezember: Historischer Weihnachtsmarkt

Infos: Verkehrsbüro, Marktplatz 14, 36341 Lauterbach, Tel.: 06641/184-112.

Strumpfes. Diese Bezeichnung geht wie so vieles in dem Ort auf eine uralte Geschichte zurück. Neueren Datums ist das größte Osterei der Welt, das vor dem Rathaus steht. Kurzum: Es gibt viel zu entdecken in der Gemeinde am Naturpark Hoher Vogelsberg. Nix wie hin. ■

Schlitz lädt ein

- 6. – 7. Juli: Mittelalterliches Spektakel, Ritterspiele im Schloßpark
- 20. – 21. Juli: Kindertrachtenfest des Schlitzerländer Trachten- und Volkstanzkreises
- 7. – 8. September: Kunsthandwerkermarkt am Alten Bahnhof
- An allen Adventswochenenden Weihnachtsmarkt auf dem historischen Marktplatz unter der weltgrößten Weihnachtskerze

Infos: Verkehrsbüro, An der Kirche 4, 36110 Schlitz, Tel.: 06642/805-60.



Macht dem Namen alle Ehre: Schlitz an der Deutschen Fachwerkstraße

Hoch hinaus: Über dem Wohnmobil-

park von Rotenburg an der Fulda weht eine neue Fahne – die von REISEMOBIL INTERNATIONAL. Als Saisonauftakt haben Hans-Jürgen Hess, 51, CDS-Verlagsleiter, und Manfred Gesemann, 58, Leiter des Verkehrs- und Kulturamtes, die Fahne feierlich gehißt. Die Präsenz des Zeitschriftenlogos in Deutschlands reisemobilfreundlicher Vorzeigegemeinde setzt ein klares Signal: Verstärkt zeigt das Fachmagazin REISEMOBIL INTERNATIONAL Flagge und kümmert sich um die Interessen seiner Leserinnen und Leser.

Foto: Petri



kurz & knapp

Campingmuseum

Das erste Deutsche Campingmuseum hat am 4. Mai um 11 Uhr seine Pforten geöffnet. Auf dem Euro-Camp Spreewaldtor am Groß-Leuthener See hat Heinz G. Müller Exponate aus 40 Jahren DDR-Camping zusammengetragen. Adresse: Neue Straße 1, 15913 Groß-Leuthen, Tel.: 035471/303, Fax: 310.

Keddo am Draht

Einen kostenlosen Info-Service bietet Dr. Keddo an, Hersteller biochemischer Produkte. Ab dem 15. Juni beantwortet er Fragen rund um die Ver- und Entsorgung sowie die Pflege von Caravans. Das Angebot gilt werktags von 10.00 bis 18.00 Uhr unter der Telefonnummer 0130/182759.

Gestohlenes Mobil

In der Nacht vom 2. auf den 3. April dieses Jahres wurde bei der Firma Adria Caravans Schraub, Kölner Straße 135, 45481 Mühlheim/Ruhr, folgendes Reisemobil gestohlen: Adriatik 540 LX, Baujahr 1993, Fahrgestell-Nummer ZFA 29000000171312. Hinweise bitte an die Polizei oder den Händler, Tel.: 0208/485258, Fax: 486844.

Neuer Katalog

Der italienische Zubehörlieferant Fiamma gibt einen neuen Katalog heraus. Auf 64 Seiten informiert er über sein Angebot für Reisemobile und Luxuswohnwagen. Das Unternehmen ist im Datennetz zu erreichen, E-mail: Fiamma1@galactica.it, Tel: 0039/331/263777, Fax: 709111.

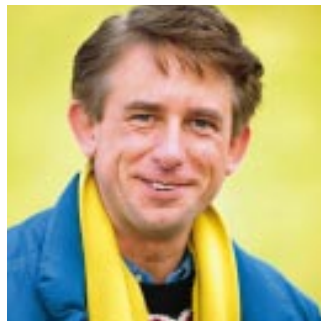


Fotos: Heinz

VDWH-Kampagne

ANPFIFF

Mit Reisemobilen stürmt der Herstellerverband VDWH deutsche Fußballstadien.



Peter Hirtschulz vom VDWH

Olympiastadion München, Samstag, 15.25 Uhr. 22 Kicker laufen sich warm. Es ist fünf Minuten vor Spielbeginn, 35.000 Fans klatschen den Anpfiff herbei, wünschen sich ein packendes Spiel.

Emsig ist indessen ein anderes Team damit beschäftigt, einen achteinütigen Auftritt zu organisieren: Der Verband Deutscher Wohnwagen- und Wohnmobil-Hersteller (VDWH), hat den Fußball für sich entdeckt. Unter dem Motto „Caravaning ist mehr“ präsentiert er dem Publikum in der Halbzeitpause sechs Reisemobile und drei Wohnwagen-Gespanne.

Peter Hirtschulz, 38, Pressesprecher des VDWH und Initiator der Kampagne, erklärt: „Fußball interessiert hierzulande Millionen. Außerdem finden im Sommer die Europameisterschaften in England statt. Ideal für unsere Kampagne, die ja möglichst viele Menschen erreichen soll.“

So will Hirtschulz den Fußball-Fans den Besuch hochkarätiger Spiele mit dem Reisemobil oder Caravan nahebringen. Folgerichtig heißt der Werbeslogan auf den bunten Prospekten: „Jetzt geht's rund! Mit Caravaning zur Fußball-Europameisterschaft nach England.“ Zu gewinnen gibt's 50 Eintrittskarten.

Halbzeitpfiff. Während die Kicker zur wohlverdienten Teepause schreiten, drapieren sich die Fahrzeuge in Reih' und Glied. Dann der Auftritt. Der Sprecher im Olympiastadion dröhnt ins Mikro: „Freuen Sie sich auf Reisemobile und Wohnwagen der Extraklasse. Ob Wohnzimmer, Schlafzimer oder Bad, Sie haben alles an Bord.“ Überdeutlich unterstreichen die beiden zehn mal 20 Meter großen Anzeigetafeln die Aktion: „Caravaning

ist mehr. Mit dem VDWH zur Europameisterschaft nach England.“

Einmarsch der Akteure auf Rädern. Es folgen der Reihe nach ein VW California, ein Carls-Aue, dann ein Tischer. Der erste Wohnwagen ist ein Bürstner Scala Ambiente, gefolgt von einem Integrierten aus dem Hause Hymer, einem Clou Liner von Niesmann + Bischoff und einem Caravan Sport & Fun von Knaus. Ein Hobby 600 und eine Tabbert Comtesse beschließen den Reigen auf der rotbraunen Tartanbahn.

Nach knapp zehn Minuten ist die Aktion vorbei. Peter Hirtschulz strahlt: „Tolles Wetter, tolle Stimmung – so muß es sein.“ 200.000 Mark läßt sich der VDWH die Tour durch deutsche Stadien kosten. Was die Resonanz betrifft, zeigt sich Hirtschulz zufrieden, „das Publikum findet unseren Auftritt immer prima.“

Der VDWH-Mann ist froh über seine Entscheidung, rund um den ledernen Ball für Reisemobile und Wohnwagen zu werben. Immerhin seien diese Urlaubsform und der Sport eng miteinander verbandelt: „Deutschland ist Europameister – im Caravaning. Diesen Titel wünschen wir natürlich auch unserer Fußball-National-elf in England.“

Fendt

Mit Brief und Siegel

Reisemobilhersteller Fendt ist im April vom TÜV Bayern Sachsen nach der DIN EN ISO 9001 zertifiziert worden. Dieses Qualitäts-Management-System gilt für die Entwicklung, Herstellung und den Vertrieb von Reisemobilen sowie Caravans. Es beruht auf dem deutschen wie europäischen Straßenverkehrsrecht.

Nahezu zeitgleich hat der Deutsche Caravan Club (DCC) das Behinderten-Mobil Fendt L 680 SKF-R mit dem Goldenen C ausgezeichnet. Das Reisemobil bietet die Voraussetzungen, auch Rollstuhlfahrer in die große Gemeinschaft der Camper zu integrieren. Erstmals war dieses Fahrzeug auf dem vergangenen Caravan Salon in Düsseldorf zu sehen.



Ausgezeichnet: Das Goldene C hat das Behinderten-Mobil L 680 SKF-R eingeehmt. German Mensch, Direktor von Fendt (zweiter von links), nimmt das Zertifikat zur ISO 9001 vom TÜV Bayern Sachsen entgegen.



Stellplätze in Ahlhorn

Bier unter Bäumen

Ahlhorn wird reisemobilfreundlich. Das Städtchen liegt zwischen Cloppenburg und Wildeshausen nahe den Autobahnen A 1 und A 29. Neben dem Gasthof „Altes Posthaus“ finden etwa 140 Reisemobile ein ruhiges Plätzchen. Feierlich eröffnet wird die Anlage vom 31. Mai bis zum 2. Juni.

Diese Entwicklung ist das Verdienst von Klaus Loschinsky, 58, und seiner 43jährigen

Mit Erfolg gekämpft: Klaus und Marion Loschinsky vom RMC Weser-Ems.

Frau Marion: Seit November 1995 haben die Mitglieder des RMC Weser-Ems mit der Ge-



Fotos: Loschinsky

Stellplatz in Ahlhorn: 140 Reisemobile finden ein ruhiges Fleckchen vor dem „Alten Posthaus“. gungsstation, eingerichtet von der Gemeinde Großenkneten, zu der Ahlhorn gehört. Gleich nebenan liegt eine Raststätte, die rund um die Uhr geöffnet ist. Darin finden reisemobile Gäste Toiletten und Duschen.

Für das leibliche Wohl sorgt Familie Jacobsen, die das „Alte Posthaus“ betreibt. Seit 1822 gilt dieser Landgasthof, gelegen am Schnittpunkt zweier wichtiger Handelswege, als beliebter Rastplatz. Natürlich freuen sich die Wirte über einen Besuch der Reisemobilisten in ihrem Gasthaus. Besonders Clubs, die zu einem Treffen einladen, finden in dem Biergarten mit rund 560 Plätzen einen idealen Ort zum Feiern. So oder so: Die Übernachtung auf dem Stellplatz bleibt kostenlos.

Generell muß sich niemand anmelden, wer aber auf Nummer Sicher geht, ruft bei Familie Jacobsen an, Tel.: 04435/93040, Fax: 930311.



meinde verhandelt. Hauptansprechpartner war Rudi Kaltenhauser, 65, FDP, Mitglied des Gemeinderates und Reisemobilist.

Das Ergebnis kann sich sehenlassen. Die Reisemobile stehen auf einem ebenen Gelände unter hohen Bäumen im Schatten. Am Rande befindet sich eine Ver- und Entsor-



Mit Pauken und Trompeten

Der Stellplatz im Zentrum des niederrheinischen Ortes Brüggen ist offiziell eingeweiht. Zur Eröffnungsfeier kamen Mitte April 90 Reisemobile aus ganz Deutschland und den angrenzenden Niederlanden. Das Engagement der Gemeinde geht letztlich auf die Initiative des Reisemobilclubs Ratingen-Rhein-Ruhr zurück (REISEMOBIL INTERNATIONAL 3/96).

■ Fritz Berger Stützpunkt

„Dieser Freizeitmarkt ist ein Aushängeschild unserer Branche“, freut sich Stefan Berger, 28. Der Geschäftsführer und Sohn des Firmengründers hat am 26. April offiziell den Fritz-Berger-Freizeitmarkt in Offenbach eingeweiht. Auf knapp 5.000 Quadratmetern bietet die Niederlassung Verkaufsfläche für Fahrzeuge und Zubehör, rund 1.000 Quadratmeter Freiflächen und 1.200



Kann sich sehen lassen:
Fritz-Berger-Freizeitmarkt
in Offenbach.

MAGAZIN



Auf die Zukunft: van Loon, Berger, Bürgers (von links).

Quadratmeter Lager-, Büro- und Werkstattfläche. Hier verkauft Fritz Berger Reisemobile der Marken Böos, Bürstner, Frankia sowie Mirage und hält ein riesiges Angebot an Freizeitartikeln und Gartenmöbeln bereit. Die beiden Verantwortlichen, Stephan Bürgers, 33, Zubehörangebot, und Jürgen van Loon, 50, Fahrzeugbereich, wollen ihre Fritz-Berger-Filiale zum „Nummer-eins-Freizeitmarkt im Rhein-Main-Gebiet und bis nach Baden-Württemberg“ machen.

kurz & knapp

Mehr Sehtests

Autofahrer mit verminderter Sehschärfe sind doppelt so oft in Unfälle verwickelt wie gut-sichtige. Deshalb fordert der Automobilclub KS: Junge Menschen sollten sich alle fünf Jahre einem Sehtest unterziehen, ab 40 Jahren sei er alle zwei Jahre sinnvoll, ab 60 jährlich.

Pirelli im Plus

Reifenhersteller Pirelli hat im Geschäftsjahr 1995 seinen Umsatz auf 1,043 Milliarden Mark gesteigert, ein Plus von 8,4 Prozent. Die Umsätze bei Pkw- und Nutzfahrzeugreifen stiegen um 9,8 Prozent.

Schlecht gerüstet

Jeder vierte Autofahrer hat noch nie den Inhalt seines Verbandkastens überprüft. Das ergab eine Umfrage der Dea Mediathek der Deutschen Verkehrswacht.

Messe in Rimini

Die italienische Messe Mondo Natura, der Salon für Caravaning und Urlaub im Freien, öffnet vom 7. bis zum 15. September in Rimini ihre Pforten. Auf 40.000 Quadratmetern zeigen mehr als 200 Aussteller, was sie zu bieten haben. Der Eintritt kostet 10.000 Lire (etwa zehn Mark). Tel.: 0039/541/711711, Fax: 786686, Internet: <http://www.nettuno.it/fierimini>.

Truma in Japan

Heizungshersteller Truma nimmt am japanischen Markt teil. Dazu arbeitet das Unternehmen aus Putzbrunn bei München mit dem Handelspartner Carac Industry zusammen. Letzter großer Auftritt: Truma-Produkte wurden auf der japanischen Freizeitmesse Tokyo International RV Show präsentiert.

Mi-Mobile will zurück zu einstiger Größe. Der nahe bei Stuttgart angesiedelte Verbund von Reisemobil-Vermietern möchte verlorenes Terrain wieder erkämpfen. Mi-Mobile-Chef Matthias Sprenger, 42, beklagt: „Der Vermietmarkt in Deutschland ist seit 1992 ständig geschrumpft. Wir verzeichnen Rückgänge um 55 Prozent.“

Deshalb will er neue Partner auf-tun, die im Nebenerwerb Mobile vermieten. Sein Verbund, der die Fahrzeuge von kommerziellen Vermietern und von privaten Mobilbesitzern zu einem großen Pool zusammenfaßt, zählte zu besten Zeiten rund 1.800 Fahrzeuge und 1.400 Partner. Heute laufen unter der Mi-Mobil-Flagge laut Sprenger 675 Partner mit rund 1.000 Fahrzeugen, organisiert und betreut von 48 sogenannten Leitzentralen.

Diese Schwerpunkt-Partner, häufig Reisemobilhändler oder andere Handelsbetriebe, sollen ihr Geschäft auch weiterhin betreiben. Zusätzlich aber will Sprenger unter dem Titel „Verbundinitiative '96“



■ Mi-Mobile

Auf Partnersuche

neue Gefolgsleute akquirieren. Ihm schwebt eine Dezentralisierung vor, wie sie sein Unternehmen in den Gründungsjahren betrieb: „Wir wollen zum Beispiel Fahrschulen, Taxiunternehmen oder Tankstellenpächter davon überzeugen, daß sie im Nebenerwerb als kleine Mietzentrale arbeiten. Drei bis vier Fahrzeuge reichen dafür, und zusätzlich können sie private Mobileigner betreuen, die sich ihnen anschließen.“ Etwa zehn Fahrzeuge würde ein solcher Betrieb zusammenfassen, logistisch geführt von der Mi-Mobile-Zentrale in Remshalden-Grunbach als Franchise-Geber – also als

Lizenzgeber für Know-how und konzertierte Werbung sowie als On-line-Zentrale, welche die Miettermine koordiniert.

Solche kleinen Mietzentralen können nach Sprengers Meinung mit dem Vorteil niedriger Fixkosten starten, weil sie kein oder kaum zusätzliches Personal benötigten und weil sie, anders als die großen Leitzentralen, keinen Werkstattbetrieb unterhalten müßten.

Außerdem sollen sie die Präsenz von Mi-Mobile in Gebieten stärken, in denen das Unternehmen mit Partnern bislang nur schwach vertreten ist: „Der Kunde will nicht 100 Kilometer fahren, um zu seinem Mietmobil zu kommen.“

Als Hilfestellung erhalten künftige Partner in Schulungscamps das Rüstzeug für die neue Tätigkeit und ein Software-Paket, das ihnen die Verwaltung erleichtert und sie online mit der Zentrale vernetzt.

Aber: Auch wenn Mi-Mobile zu den Wurzeln zurückgeht – Nostalgie ist Sprengers Sache nicht: „Die Vermietung vom Wohnzimmer aus wollen wir nicht wiederbeleben.“ ■

■ Reise nach Kanada

Billigurlaub in Übersee

Einen dreiwöchigen Trip mit dem Reisemobil durch Kanada bietet Reiseveranstalter Peter Stumböck aus Rohrdorf an. Im Preis von 1.898 Mark pro Person sind der Linienflug mit Canadian Airlines sowie eine Nacht im Hotel und die Wagenmiete enthalten. Nach Kanada zu reisen lohnt sich gegenwärtig wegen der hohen Kaufkraft der D-Mark: Laut Angaben der Commerzbank bekommt der deutsche Urlauber in dem riesigen Land derzeit für eine Mark einen Gegenwert von 1,55 Mark. Damit löst Kanada die bisherigen Spitzenreiter Italien (1,16 Mark) und die USA (1,09 Mark) ab. Infos bei Stumböck Club Reisen, Tel: 08031/2767-0, Fax: -17.



Foto: Stumböck

Einfach riesig: Kanada bietet dem deutschen Urlauber viel für wenig Geld. Der Dollar steht günstig.

■ Camping-Sonderaktionen

Feiern und Schnuppern

Verschiedene Campingplätze in der Region Neckarland-Schwaben, Schwarzwald und Bodensee-Oberschwaben treten an die Öffentlichkeit. Um zu zeigen, wie das Leben hinter der Schranke aussieht, laden an folgenden Terminen zum Tag der offenen Tür ein:

✗ **26. Mai:** Ferienparadies Schwarzwälder-Hof, Seelbach, Tel.: 07823/2777 oder 2132, Fax: 2120

✗ **2. Juni:** Freizeitcenter Oberrhein, Rheinmünster, Tel.: 07227/2500, Fax: 2400

✗ **6. bis 7. Juni:** Heidehof-Campinggesellschaft, Laichingen-Machtolsheim, Tel.: 07333/6408, Fax: 21463

✗ **6. bis 9. Juni:** Campingplatz Kirchzarten, Tel.: 07661/39375 oder 39309, Fax: 61624

✗ **8. bis 9. Juni:** Campingplatz Langenwald, Freudenstadt, Tel. und Fax: 07441/2862.

All diese Plätze gehören dem Landesverband der Campingplatzunternehmer in Baden-Württemberg an. Um Urlaub mit dem Reisemobil noch populärer zu machen, legt die dazugehörige Werbegemeinschaft ein Angebot vor: Ein Mietmobil kostet übers Wochenende 99 Mark pro Tag und Campingplatz. Die Aktion gilt in Verbindung mit neun Vermiet-Firmen und 14 Freizeitanlagen. Infos gibt es bei der Werbegesellschaft, Tel.: 07166/283, Fax: 803.

■ Reise nach Marokko

Die Wüste bebt

Eine 20tägige Sondertour nach Marokko bietet der Reisedienst Sylt an. Die geführte Tour findet vom 27. Oktober bis zum 15. November 1996 statt. Die Route verläuft unter anderem durch die Wüste über jene Pisten, auf denen auch die Rallye Paris-Dakar stattfand. Außerdem stehen blühende Hibiskusgärten auf dem Programm, Berberdörfer, Lagerfeuer und Wüstenromantik. Die Rundreise für Reisemobile und Gespanne kostet pro Fahrzeug mit zwei Personen 1.998 Mark. Info-Tel: 04651/6576 und 6379, Fax: 929467.



Foto: Prössel

Auf zur dritten Runde: Gewinnen Sie ein Wochenende beim Circus Sarrasani.

Eier auf der Leiter

Wenn Bobby Streicher mal nicht seinen Leitertanz vorführt, sitzt er an der Rundsitzgruppe seines Sattelaufhängers und sinniert darüber, wie sein mobiles Heim noch komfortabler gemacht werden kann. Schließlich ist er das ganze Jahr auf Tour: „Nach der Vorstellung freue ich mich auf die Familie und ein gemütliches Heim. Ich mag's gern bequem.“

Bobby Streicher ist mit Leib und Seele Artist, kann sich keinen anderen Beruf vorstellen. „Uns liegt das ständige Reisen.“ Für Zirkusleute völlig logisch: „Wenn wir schon das ganze Jahr unterwegs sind, brauchen wir ein wenig Beghaglichkeit, eine wohnliche Atmosphäre.“

Mehr als 5.000 Arbeitsstunden hat er in den Bau seines mobilen Heims investiert, komplett von Hand gefertigt. Und das Ergebnis kann sich sehen lassen: 15 Meter lang, versenkbares Schlafzimmer, Kinderzimmer, die Naßzelle mit Badewanne und Waschbecken, Wohnküche, eine große Rundsitzgruppe im Bug, überall Ausstellfenster mit Gasfedern. Basisfahrzeug ist ein Mercedes Diesel. 300 PS stark, 14 Tonnen wiegt das Gespann. Bobby Streicher sagt: „Ich stehe auf Qualitätsprodukte.“ Geärgert hat ihn nur, daß er sich für Plastikgriffe entschieden hat: „Alles Schrott, die sind schnell gebrochen.“ Dennoch sieht's der Österreicher locker: „Solange man gut im Geschäft ist, macht's doppelt Spaß.“



Gut aufgestützt: Bobby Streicher kommt mit seinem Sattelschlepper prima zurecht. In seinem Mobil fühlt er sich richtig wohl.

Highlight seiner Darbietung im Programm von Sarrasani ist der spektakuläre Balanceakt. Auf einem Tablett stehen sechs Eierbecher. Darüber liegt ein Brett mit sechs rohen Eiern. Balanciert wird das Frühstücksbuffet auf einem Stab, den Bobby auf seine Stirn setzt. Nun steigt der Österreicher Schritt für Schritt eine freistehende Leiter hinauf, bemüht, sowohl das Tablett als auch die Leiter auszubalancieren. Wenn Bobby die letzte Stufe erreicht hat, nimmt er einen zweiten Stab in die rechte Hand und schlägt das Brett vom Tablett, so daß alle Eier in die Becher fallen. Applaus!

Bobby Streicher wuchs im Zirkus auf, ist Artist in der fünften Generation. Der 40jährige spricht fünf Sprachen und hat die ganze Welt bereist. Er kann es beurteilen, wenn er sagt: „Das deutsche Publikum ist das beste.“ Seit vier Jahren ist er bei Sarrasani unter Vertrag.

Nach der Vorstellung geht's zurück in sein rollendes Domizil. Dieses Leben macht ihm Spaß, und er kennt kein anderes. Ein Jahr hat er mal pausiert, um sich seinen Sattelaufhängers zu basteln.

Die Streichers haben sich organisiert, genießen das Leben im mobilen Heim. Bobby Streichers Frau Swetlana ist Russin und eine hübsche dazu, arbeitet ebenfalls als Artistin. Die ehemalige Ballerina tanzt noch heute im Ballett, hat sich vor fünf Jahren jedoch auf Akrobatik spezialisiert. Sie sagt: „Manchmal ist es nicht leicht, Hausarbeit, Kindererziehung und Beruf unter einen Hut zu bringen.“ Aber auch sie genießt ihr Heim. „Wir haben alles, was wir zum Leben brauchen, reisen viel in der Weltgeschichte umher. Dieses Privileg hat nicht jeder.“ ■

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. Tourneeänderungen sind Sarrasani vorbehalten. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Sarrasani auf Tour:

- Berlin: 10. Mai – 23. Juni
- Freiburg: 28. Juni – 7. Juli
- Offenburg: 10. – 14. Juli

Frage:

Wie schwer ist Bobby Streichers Gespann?

- a) 10 Tonnen
- b) 14 Tonnen
- c) 18 Tonnen

Und so können Sie gewinnen:

Schreiben Sie auf eine Postkarte die richtige Antwort zur obenstehenden Frage und schicken Sie sie samt Ihrer Adresse und Telefonnummer an REISEMOBIL INTERNATIONAL, Stichwort „Sarrasani“, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart.

Ganz wichtig: Bitte nennen Sie den gewünschten Spielort und Termin.

Einsendeschluß: 15. Juni 1996



DER HEISSE
DRAHT
ZU FFB,
WEINSBERG,
UND
TOSKANA



Voll im Bild:
Ulrich Stephan
und Ulrich
Kanscheit (von
links, sitzend)
sowie die RM-
Redakteure
Juan Gamero
und Frank Bött-
ger (von links,
stehend).

FRAGESTUNDE

Die RM-Leser-Hotline entwickelt sich zur obligatorischen Pflicht der Reisemobilbranche. Diesmal am Telefon: die MCM Motorcaravan Marketing GmbH, Vertriebsorganisation der Marken FFB, Weinsberg und Toskana.

Unter Reisemobil-Herstellern, Verbänden, Zulieferern und Interessengruppen gilt: Wer etwas auf sich hält, stellt sich den Fragen kritischer Leser und nimmt an der Hotline von REISEMOBIL INTERNATIONAL

teil. Nach so klangvollen Branchengrößen wie Hymer, Bürstner, Knaus und dem ADAC ließen es sich diesmal die Verantwortlichen der TIAG-Tochter MCM Motorcaravan Marketing GmbH nicht nehmen, via Telefon Leserfragen zu den von ihnen vertriebenen Marken FFB, Weinsberg und Toskana zu beantworten.

Deshalb machte sich Ulrich Stephan, 36, MCM-Prokurist und Leiter Marketing/Vertrieb, am Montag, dem 6. Mai, auf den Weg vom hessischen Sinntal-Mottgers in die Stuttgarter Redaktionsräume des CDS-Verlags. Dort beantwortete er gemeinsam mit Ulrich Kanscheit, 52, zuständiger Kundenservice-Berater für

FFB-, Weinsberg- und Toskana-Reisemobile im TIAG-Service-Center in Sinntal-Altengronau vier Stunden lang Leserfragen.

Natürlich nutzten auch diesmal zahlreiche Anrufer die Gelegenheit, sich während der RM-Fragestunde bei den MCM-Verantwortlichen Rat zu verschaffen. Im Vordergrund standen dabei service- und markenspezifische Themen, die den RM-Lesern auf den Nägeln brannten.

Michael Samson, 36, Maschinentechniker aus Völklingen im Saarland, wollte beispielsweise von Ulrich Stephan wissen, an wen er sich wenden muß, um sich an seinem vor

vier Wochen gebraucht erstandenen und sechs Jahre alten FFB Classic 570 MS eine passende Anhängerkupplung und eine Motorradhalterung montieren zu lassen. Außerdem machte Samson der Bettenbau Probleme, weil ein Zwischenpolster in seinem Fahrzeug fehlt. Zudem fragte er nach, wo sich in seiner Nähe ein FFB-Händler befindet und ob es in Ordnung sei, daß seine Druckwasserpumpe laut arbeitet.

Stephan zu diesem Fragenkatalog: „Für Ihre Anhängerkupplung und die Motorradhalterung möchte ich Sie an die Firma SMV-Metall in Bohmte verweisen, die viel Erfahrung mit Freizeitfahrzeugen aus unserem Hause hat. Sie erreichen Sie unter der Telefonnummer 05471/95830, Ihr Ansprechpartner ist Herr Laumann.“

Das fehlende Polsterteil müssen Sie beim Vorbesitzer Ihres Fahrzeugs reklamieren. Sollte der es nicht mehr haben, so können Sie es selbstverständlich unter der Telefonnummer 06665/975121 in unserem TIAG-Service-Center nachbestellen.

Zu Ihrer Frage nach einem FFB-Händler in Ihrer Nähe muß ich Sie leider etwas enttäuschen: Im Saarland haben wir gegenwärtig keinen Stützpunkt. Der nächstgelegene von Ihnen aus befindet sich in der Nähe von Karlsruhe. Die genaue Adresse lasse ich Ihnen noch zukommen.

Nun zu Ihrer Wasserpumpe. Im Jahre 1990 verwendeten wir bei unseren Fahrzeugen ausschließlich geräuscharm arbeitende Tauchpumpen. Der Vorbesitzer Ihres Fahrzeugs muß sich wohl nachträglich eine Druckwasserpumpe eingebaut haben. Manche Druckwasserpumpen arbeiten jedoch relativ laut. ►

Die
Telefon-
aktion
von

**REISE
MOBIL**
INTERNATIONAL

Leser
fragen,
Experten
antworten

DER HEISSE DRAHT IM JUNI: Sprechen Sie mit Dethleffs

Am **Dienstag, dem 4. Juni**, stellt sich von **10 bis 12** und **14 bis 16 Uhr** die Geschäftsleitung des Reisemobilherstellers Dethleffs Ihren Fragen.

- Sprechen Sie mit den Dethleffs-Geschäftsführern Dieter Riegel und Peter Altmayer.
- Fragen Sie, was Ihnen auf den Nägeln brennt, üben Sie Kritik oder äußern Sie Ihre Zufriedenheit mit dem Produkt.

Unter folgenden Telefonnummern stehen Ihnen in der Redaktion von REISEMOBIL INTERNATIONAL kompetente Gesprächspartner Rede und Antwort:



Dieter Riegel
Tel.: 0711/13466-65



Peter Altmayer
Tel.: 0711/13466-61

Fax für beide: 0711/13466-68

Vorankündigung
Demnächst am heißen Draht

Sprechen Sie mit Niesmann + Bischoff.
Am Donnerstag, dem 27. Juni,
von 10 bis 12 und von 14 bis 16 Uhr.

Wenn Ihnen Ihre zu laut ist, gibt es nur eines: Ab zum Händler und eine leisere einbauen lassen.“

Auch **Wilhelm Kraeber** aus Koblenz konnte geholfen werden. Der 61jährige Fernsehtechnik ist Besitzer eines 13 Jahre alten Tabbert 560 E. Der zur TIAG-Gruppe gehörende Wohnwagen-Hersteller fertigte bis 1983 auch Reisemobile. Kraeber interessierte sich für einen neuen FFB 580. Seine Frage: „Können Sie mir einen oder mehrere qualifizierte Fachhändler in meiner Umgebung empfehlen?“

Der MCM-Marketing- und Vertriebschef sagte dazu: „Selbstverständlich, ich schicke Ihnen umgehend einen Händler nachweis und Prospektmaterial zu Ihrem FFB-Wunsch-Mobil zu.“

Sorgen um den Liefertermin plagten **Egon Gronowski** aus Verden an der Aller. Der 55jährige Kfz-Kaufmann hatte sich vor sechs Wochen einen nagelneuen FFB Classic 580 M



Ulrich Stephan:

„Die RM-Hotline ist eine sehr sinnvolle Sache, weil Reisemobilisten so konkrete Hilfe bekommen.“

bestellt und konnte vor lauter Vorfreude die Auslieferung nicht mehr abwarten. Verständlich, zumal das traditionelle FFB-Treffen vor der Tür

Ratsuchend wandte sich auch **Barbara Latour**, 43, an die MCM-Chefetage. Die Bremerhavenerin und Besitzerin eines gerade einmal ein Jahr alten Weinsberg 650 MQ monierte Ulrich Stephan gegenüber die nicht funktionierende LED-Füllstandsanzeige ihrer Thetford-Toilette und besonders den Kommentar ihres Händlers dazu. Der hatte ihr erklärt, die Anzeige würde nur bei Nobel-Mobilen jenseits der 100.000-Mark-Grenze angeschlossen.

Ulrich Stephan schüttelte den Kopf: „Diese Reaktion kann ich nicht nachvollziehen. Die Füllstandsanzeige muß in jedem Fall und in jedem unserer damit ausgerüsteten Fahrzeuge funktionieren. Wir schicken Ihnen umgehend eine Liste mit Thetford-Kundendienst-Mechanikern in Ihrer Nähe zu. Bei einem dieser Fachleute finden Sie Hilfe und können sich dann die LED-Anzeige kostenlos anschließen lassen.“

Aus der Schweiz, genauer gesagt aus Flawil bei St. Gallen, rief **Peter Jehli** an. Der 44jährige Buchhalter und Eigner eines ein Jahr alten Weinsberg Imperiale 660 QM drückte zunächst seine Zufriedenheit mit dem Produkt und dem Service aus. Allerdings wären jetzt schon zum zweiten Mal Risse und Sprünge am GfK-Dach hinten und jetzt sogar an der Rückwand aufgetreten. Die Schäden wurden und werden zwar problemlos auf Garantie repariert. Nächsten Monat jedoch läuft die aus. Weil es, wie Jehli sagte, durchaus sein könnte, daß in Zukunft weitere solcher Schäden auftreten, wollte er von MCM wissen, ob eine Garantieverlängerung möglich ist.

Jetzt mußte auch Ulrich Kanschait ran. Seine Hilfestellung: „Zunächst freue ich mich darüber, daß Sie trotz dieser Unannehmlichkeiten mit unserem Produkt zufrieden sind. In diesem Bereich des Kabinenaufbaus kann es aber leider zu

äußeren Spannungsrissen kommen. Die haben jedoch keinen Feuchtigkeitseintritt zur Folge, weil sie nur die Außenhaut betreffen, und sich außerdem schnell und unkompliziert beheben lassen. Eine Garantieverlängerung ist jedoch leider nicht möglich. Sollten allerdings weitere Schäden dieser Art an Ihrem Fahrzeug auftreten, werden wir sie auf Kulanz reparieren.“

Auch **Peter Steppuhn**, 44, aus Neustadt bei Hannover wurde per RM-Hotline Hilfe zuteil. Der Betriebsschlosser kritisierte an seinem gebraucht gekauften FFB Europa 650 MST, Baujahr 1992, Mängel bei der Installation der Wasseranlage in der Küche. Beim Auswechseln zweier defekter, unter der Spüle angebrachter Abflähne stellte er fest, daß diese nur für einen maximalen Druck von 0,5 bar ausgelegt waren. Die Druckwasserpumpe arbeitete jedoch mit einem Wasserdruck von 1,5 bar. Diese Konstellation konnte einfach nicht gutgehen. Außerdem würden sich die aufgeklebten FFB-Logos an der Außenwand langsam verabschieden.



Ulrich Kanschait:

„Gut, daß wir hier Kundenprobleme lösen konnten.“

Stephan und Kanschait wußten dazu: „Im Jahre 1992 gehörten noch Tauchpumpen zu unserer Standard-Ausstattung. Für dessen geringeren Wasserdruck waren auch die Abflähne konzipiert. Die Druckwasserpumpe muß also der Vorbesitzer Ihres Fahrzeugs eingebaut haben. Für diesen Fehler können wir nichts. Neue Logos schicken wir Ihnen umgehend zu.“

Günther Ohlhoff, 62, Rentner aus Ottersberg bei Bremen, wollte wissen, ob für Garantieleistungen an seinem neu gekauften C.I.-Wilk Aventura 630 MS noch Bad Kreuznach zuständig sei. Dieser Firmensitz gehört ebenfalls zur TIAG-Gruppe, und und hier wurden noch bis vor einem Jahr Reisemobile gebaut. Ulrich Kanschait klärte den Kunden über die Betriebsstruktur auf: „Für die Marken C.I.-Wilk, FFB, Weinsberg, Toskana und Tabbert ist das TIAG-Service-Center in Sinntal-Altengronau Ihr Ansprechpartner.“

Konkrete Hilfe via RM-Hotline erhielt auch **Heike Renzel**, 32, Kaufmännische Angestellte aus Bocholt. An ihrem vier Jahre alten Weinsberg Meteor 490 hatte sie an drei Stellen Alufraß festgestellt. Diagnose der Werkstatt: mangelhafte Verarbeitung.

Antwort von MCM: „Die Garantie ist leider abgelaufen. Wir stellen Ihrer Werkstatt jedoch das notwendige Reparatur-Material kostenlos zur Verfügung und beteiligen uns an den Reparaturkosten mit 500 Mark.“

Zufrieden wie die Anrufer zeigten sich im Nachhinein auch die MCM-Vertreter über den Verlauf der vier Fragestunden. Ulrich Stephan zog eine positive Bilanz: „Diese Hotline ist für die Kunden eine sehr sinnvolle Sache, weil sie so konkrete Hilfe bekommen.“ Und Ulrich Kanschait abschließendes Urteil lautete: „Gut, daß wir hier Probleme der Käufer hörten und lösen konnten.“ ■



Sehr beliebt: Der knapp über sechs Meter lange FFB Classic 580 M bietet viel Komfort und reichlich Platz.

stand und Gronowski natürlich mit seinem neuen Fahrzeug daran teilnehmen wollte. Die beruhigende Antwort der MCM-Führung: „Sie können sich freuen: Ende dieser Woche ist Ihr Neuer bei Ihnen, versprochen. Zum FFB-Treffen fahren Sie mit Ihrem neuen Reisemobil.“

Mehr als 60 Stunden habe ich gesägt, geschraubt, geklebt, immer wieder überlegt, verworfen und neu konstruiert," sagt Annegret Hugo-Becker, 56. Vorsichtig hebt die Psychologin ein Holzmodell aus der Reisetasche. Zum Vorschein kommt ein Miniatur-Kastenwagen in der Größe eines Schuhkartons. „Dies ist mein Wunsch-Mobil“ strahlt die Hobby-Tüftlerin.

Annegret Hugo-Becker, ist mit Leib und Seele Psychologin, analysiert akribisch komplizierte Bedingungen menschlichen Verhaltens. Zusammen mit ihrem Mann Henning Becker, 60, Professor an der Verwaltungsfachhochschule Berlin, gibt sie psychologische Schulungskurse für Manager. Die beiden Beckers haben den Ratgeber „Psychologisches Konfliktmanagement – Menschenkenntnis, Konfliktfähigkeit, Kooperation“ geschrieben, der

Wie kommt eine Psychologin dazu, zwei Jahre lang zu tüfteln, blumen-dekorierte Mini-Möbel zu backen und das Modell ihres Wunsch-Reisemobils zu bauen?

gerade in zweiter Auflage erschienen ist.

Zur Hobby-Konstrukteurin wurde die Wissenschaftlerin, weil ihr das Raumangebot in den gängigen Reisemobilen so gar nicht gefiel: „Ich mag nicht in so einem Riesenschlitten durch die Gegend kutschieren, nur, damit ich drinnen genug Platz habe“ sagt sie energisch. Henning Becker bringt es auf den Punkt „Wir wollen keine großen Wagen, weil die viel zu lahm sind.

Außerdem mögen wir diese Sprit-Vienschlucker gar nicht.“

Für die Psychologin gab es nur eine Lösung: Ein von ihr selbst entworfenes Reisemobil muß her. Wie aber soll ein mobiles Heim aussehen, mit dem man einerseits bequem durch eine Kleinstadt fahren kann, das aber trotzdem ausreichend Platz im Innern bietet? „Schließlich wollen wir beide ohne Verrenkungen aneinander vorbeikommen“ sagt Henning Becker schmunzelnd, „denn ab-

nehmen wollen wir deswegen wirklich nicht“.

Es war der studierten Bastlerin bald klar, daß der begrenzte Raum im Reisemobil nur dadurch an Größe gewinnt, daß er mehrfach nutzbar ist, also unterschiedliche Funktionen erfüllen kann. Annegret Hugo-Becker findet schnell eine Lösung, weil sie häufig an der eigenen Wohnungseinrichtung so lange herumtüftelt, bis alles genau „auf Knirsch“ paßt.

„Meine Begabung, das überdurchschnittlich gute rä-

umliche Vorstellungsvermögen, wurde mir gleich nach der Geburt mitgegeben“ erklärt die Psychologin. „Mein Leben begann in einem Brutkasten, weil ich ein Siebenmonatskind war“, erzählt sie. „Ohne diesen Aufenthalt in dem rechteckigen, räumlich begrenzten Kasten hätte ich wohl nie ein Reisemobil erfunden.“ Die Wissenschaftlerin ist davon überzeugt, daß das Gehirn gleich nach der

Geburt intensiv durch Eindrücke aus der unmittelbaren Umgebung geprägt wird. „Ich kann vor meinem geistigen Auge Räume entstehen lassen, sie einrichten und darin spazierengehen. Wenn das Gedachte dann Realität wird, sieht alles genauso aus, wie ich es mir vorgestellt habe“, strahlt Annegret Hugo-Becker.

„Ursprünglich wollte ich meine Ideen auf der Basis eines VW T4 mit langem Radstand verwirklichen. Das Platzange-

Blindtext für Bild links und Bildtext Frau Becker sägt. Blindtext für Bild links und Bildtext Frau Becker sägt. Blindtext

Stirn in Falten. „Als ich mich aber daran machte, das Modell zu basteln, merkte ich schnell: Der Teufel steckt im Detail.“

In der Küche ihrer Berliner Wohnung hat sich die Psychologin zwischen Kochtöpfen und Suppenschüsseln eine kleine Hobbywerkstatt eingerichtet. Darin hat sie so lange gesägt und geklebt, bis ihr Wunsch-Reisemobil im Modell mehr und mehr Gestalt annahm.

Als schließlich alles fertig war, ist Annegret Hugo-Becker eigens von Berlin nach Stuttgart gereist, um das Holzmodell im Maßstab 1:10 in der Redaktion von Reisemobil International zu präsentieren. Ihren Ehemann hat sie gleich mitgebracht. „Zum Glück habe ich einen liebevollen und klugen Mann, der zwar nicht zusammen mit mir herumexperimentiert, meine Erfindungen aber dann mit Wonne aller Welt vorführt“, erzählt sie zufrieden.

Annegret Hugo-Becker stellt das Modell auf den Tisch. Boden und Seitenstreben sind aus dünnem Sperrholz gefertigt, die Seitenwände aus durchsichtigem Kunststoff. Die Einrichtung erinnert an eine Puppenstube: Mini-Einbauschränke glänzen in Nußbaum-Furnier neben Sesseln, die mit blauem Blümchenstoff bezogen sind. Becker-Blume pur.

Stolz zeigt die Bastlerin auf das Heck. „Das Bad ist der Clou: Ich wollte einen großen Raum, in dem ich mich bequem duschen und umkleiden kann.“ Annegret Hugo-Becker weist auf den drehbaren Kleiderschrank, der über der Duschtasse hängt. Möchte sie brausen, läßt sich der 70 mal 55 Zentimeter breite Schrank über eine Schiene in den Wohnraum schwenken.



Blindtext für Bildtext. Blindtext für Bildtext. Blindtext für Bildtext. Blindtext für Bildtext.



Blindtext für Bildtext. Blindtext für Bildtext. Blindtext für Bildtext. Blindtext für Bildtext.



Blindtext für Bildtext. Blindtext für Bildtext. Blindtext für Bildtext. Blindtext für Bildtext.



Die Psychologin dreht das Mini-Möbel in den Wohnbereich hinein. Nun wird die Rückfront des Schrankes sichtbar, das sie mit DC-Fix im Kachelmuster beklebt hat. „In natura bekommt der Schrank natürlich eine Rückwandverkleidung aus echten Fliesenpaneelen“ erklärt sie. Bei ausgeschwenktem Kleiderschrank mißt das Badezimmer dann immerhin 90 mal 150 Zentimeter. Wird die Dusche

benutzt, läßt sich die offene Seite der Duschkabine durch eine Lamellentür schließen.

Der Sanitärbereich hat zwei Türen: Eine führt hinten am Heck direkt nach draußen, der andere Durchgang mit 53 Zentimeter Breite geht in den Wohnbereich. Zwar hat die Tüftlerin im Modell noch eine Schwingtür als Durchlaß zum



POBTRÄT
Annegret
Hugo-Becker



Überzeugte
Konstrukteurin:
Annegret Hugo-
Becker erläutert
das Modell.

Becker-Stube:
Die Tüftlerin
hämmt in
ihrer Küche am
Modell.



Fotos: Becker, Böttger

Wohnbereich vorgesehen, doch ist sie inzwischen davon überzeugt, daß hier eine Lamellentür sinnvoller wäre. Während der Fahrt läßt sich die geöffnete Tür zwischen Bad und Küche arretieren. Dann hat der Rückspiegel freien Blick auf den nachfolgenden Verkehr.

Das Waschbecken und die Toilette im Wunschmobil von Annegret Hugo-Becker sind ebenfalls schwenkbar. Beides hat sie aus Fimo-Modelliermasse geformt und gebrannt. „Ich habe alles selber gemacht, lediglich bei dem Außen-Skelett des Modells hat mir ein Freund aus Dresden geholfen“, berichtet sie.

„Schauen wir uns doch mal die Küche an“, läßt die Hobby-Konstrukteurin ein. Dieses Einbaumöbel sollte bei einer kompakten Abmessung von 110 Zentimetern Länge eine mög-

lichst große Arbeitsfläche bieten. „Deshalb können wir hier eine Arbeitsplatte aus der Versenkung holen“, sagt's, und schwenkt den im Modell vier mal sieben Zentimeter großen, rechts angeschlagenen Arbeitstisch aus der Einbauwand. Ebenfalls herauschwenkbar hat Annegret Becker links von ihm die beiden Kochplatten untergebracht.

„Vielleicht ändere ich meine Pläne noch dahin, daß es einen gesamten Küchenblock zum Herausziehen gibt. Die Küche habe ich schließlich schon viermal gebaut – warum nicht ein fünftes Mal“, überlegt die Ideen-Bastlerin.

„Nun wird es aber Zeit, daß wir uns ein bißchen hinsetzen – die Pilotensitze im Fahrerhaus sind sehr bequem.“ Annegret Hugo-Becker hat auch diese Sitze im Maßstab 1:10 aus Fimo-Masse gebrannt und mit blau-grünem Blümchenstoff überzogen. „Schließlich soll

schon das Modell richtig schnuckelig aussehen.“

Die Fahrerhaus-Sitze lassen sich drehen, ein kleiner Tisch ist fest mit der linken Fahrzeugwand verankert. Dahinter ist eine große Tischplatte, die im Original 70 mal 70 Zentimeter messen wird, senkrecht an der Wand verstaut. Sie läßt sich bei Bedarf über die kleine Tischplatte, die dann als Stütze dient, herunterklappen. Da noch genügend Raum im vorderen Teil des Autos freibleibt, können bequem weitere Klappstühle dazugestellt werden.

Die beiden Beckers können sich durchaus vorstellen, das Mobil auch beruflich zu nutzen. In die Schränke könnte man zum Beispiel Hängeregister einbauen, der Küchentisch kann schnell zum Schreibtisch umfunktioniert werden. „Für uns wäre ein Büromobil außerordentlich praktisch. Da könnten wir unterwegs unsere Bücher rezensieren“, schwärmt die Psychologin.

„So, nun können wir schlafen gehen“, schlägt Annegret Hugo-Becker vor. Ihre Augen glänzen, als sie die große Schublade unter dem Podest nach vorn herauszieht, auf dem die hinter der Sitzgruppe montierten Einbauten stehen. „Die Vorderkante der Schublade ist genauso hoch wie das Podest. Da paßt das Bett haargenau drauf.“ Sie zeigt rechts hinter den Duschraum, wo das im Modell neun mal 20 Zentimeter große Bett samt Lattenrost hochkant verstaut ist. Die Tüftlerin zieht das Bett, natürlich ebenfalls passend im Blümchen-Design bezogen, hervor, kippt es an der Längsseite um 90 Grad herum und legt es auf Podest und Schublade ab.

„Für zwei so kräftige Menschen wie uns reicht das aber nicht aus“, sagt Henning Becker. Seine Frau zeigt, wo sie das Hubbett im Fahrzeug-Fond untergebracht hat. „Das habe ich bei einem Ausbauer abgesehen. Es hat mir außerordentlich gut gefallen, als ich

dort mal probegelen habe.“ Das später 160 mal 200 Zentimeter große Doppelbett wird während der Fahrt mit Gasdruckfedern unter der Decke gehalten.

„Für uns sind diese zwei räumlich voneinander getrennten Betten nahezu ideal. Mein Mann kann in Ruhe schnarchen, und ich – hoffentlich – schlafen.“ Jeder hätte seine eigene Ecke. „Wenn wir zusammen kuscheln wollen, haben wir das große Hubbett, wo wir es uns gemütlich machen können“, strahlt die Psychologin.

„Nun hoffe ich nur noch, daß sich ein Hersteller findet, mit dem ich zusammenarbeiten könnte: Er als Konstrukteur, ich als Ideenlieferantin“, wünscht sich Annegret Hugo-Becker. „Ich bin wirklich gespannt, ob jemand bei mir sein Interesse anmeldet.“

Damit die zwei Jahre Entwicklungsarbeit nicht vergebens waren, hat die Psychologin für ihre Konstruktion ein Patent angemeldet. Das Deutsche Patentamt prüft nun, ob die Idee des schwenkbaren Schanks über der Dusche schützenswert ist. Im Text des Patentantrags liest sich die Erfindung dann so: „Duschkabine im Sanitärbereich einer Wohneinrichtung, vorzugsweise einer mobilen Wohneinrichtung, bestehend aus zwei Seitenwänden, einer Rückwand, einer Duschtasse und Deckenplatte“.

Zusätzlich hat Annegret Hugo-Becker Gebrauchsmuster-Schutz für die gesamte Innenkonzeption des Kastenwagens angemeldet – für alle Fälle. Aber vorerst will die Wissenschaftlerin nur noch ein paar kleine Änderungen machen. „Jetzt hoffe ich erst einmal, daß sich jemand für meine Ideen interessiert“, sagt die Tüftlerin und packt das Mini-Mobil behutsam wieder in die große Tasche für die Heimreise nach Berlin.

Sabine Scholz

Ein einziger Mausklick führt Sie
zu einem

Festival
der
Sinne



Claus D. Oltmanns, 40, Inhaber und Geschäftsführer des Hamburger Unternehmens CS-Reisemobile, ist ein typischer Kastenwagenausbauer. Der Hanseat und studierte Pädagoge gehört zu jenen Überzeugungstätern, denen es gelungen ist, ihr Hobby zum Beruf zu machen.

Als junger Student beginnt er bereits vor 20 Jahren damit, alte VW-Bullis auszubauen, um damit rund ums Mittelmeer zu touren. Es folgen weitere Ausbauten in verschiedenen Basisfahrzeugen für den Eigenbedarf. Im Jahr 1982 erledigt Oltmanns die erste Auftragsarbeit auf Mercedes 207 D. Vier Jahre später wagt er den Schritt in die mobile Selbständigkeit und gründet die Firma CS-Reisemobile. Die Initialen seines Vornamens Claus und von Ehefrau Susanne, 38, stehen Pate für den Firmennamen. Die Kastenwagen-Modelle, die das Ehepaar Oltmanns in den Folgejahren fertigt, taufen die Ägäis-Fans auf Namen von Mittelmeer-Inseln. So rollen bald Ausbauten mit so klangvollen Bezeichnungen wie Rhodos, Samos, Malta und Capri vom Hof.

Sie entstehen auf Ford Transit, VW T2, VW LT, MB 100 und den Mercedes-Modellen 210 sowie 310 D. Auch das Erfolgsmodell Korsika startet sein mobiles Dasein im Jahre 1989 auf DB 210 D und 310 D. Erfolgreich ist der Korsika laut Oltmanns auch im neuen Gewand dank seiner Raumaufteilung. Die kommt mit dem quer eingebauten Heckbad, einer großen Längsküche und einer aus zwei multifunktionellen Fasp-Sitzbänken bestehenden Vierer-Dinette besonders gut bei alleinreisenden mobilen Paaren an.

Im Mercedes Sprinter leistet sich der 78.500 Mark teure Korsika, den Oltmanns vorzugsweise auf 312 D mit 3,5 Tonnen Gesamtgewicht baut, außerdem einen doppelten Boden, der frostsicher die Wasserin- ►

Dauerbrenner



Kastenwagen-Spezialist CS-Reisemobile bietet sein Erfolgsmodell Korsika jetzt im neuen Mercedes Sprinter an. Die RM-Profitester wollten wissen, warum der Korsika so beliebt ist, und was die neue Basis bringt.

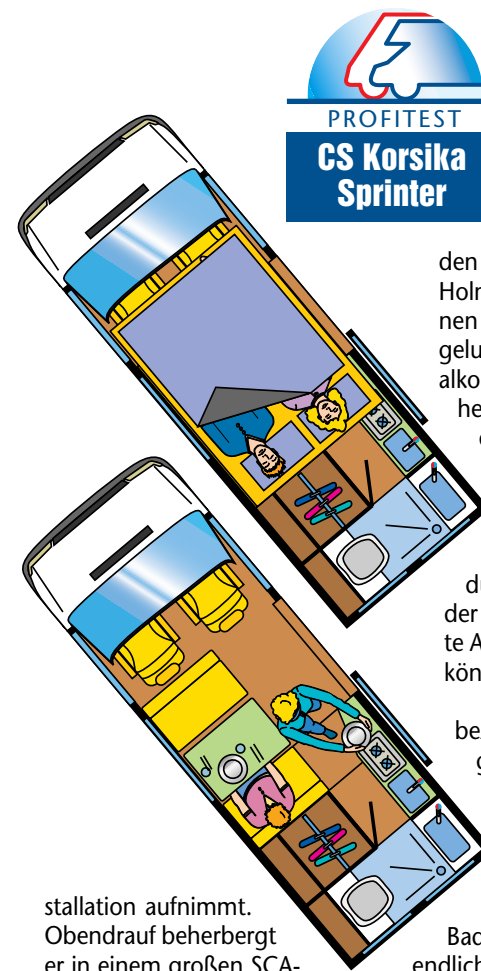




Multifunktional: Die Fasp-Sitzbänke machen in Verbindung mit dem Einhängetisch den Speiseraum gemütlich (oben) und lassen in der Schlafstellung (unten), eine 190 x 132 Zentimeter große Liegefläche entstehen.



Fotos: Wolfgang Falk



PROFITEST
CS Korsika
Sprinter

Die blaugraue Inneneinrichtung des Probanden wirkt laut Dieterle zwar nüchtern, geht aber mit den hellbraunen Massivholz-Holmen und Führungsschienen des Hochdachbetts eine gelungene Farb- und Materialkombination ein. Nur die hellen, weißgrauen Abdeckungen der Spax-Schrauben an den Möbelementen stören den Designer: „Hier hätte CS dunklere, dem Farbton der Möbel besser angepasste Abdeckungen verwenden können.“

Als besonders gelungen bezeichnet Dieterle hingegen die Anordnung der Inneneinrichtung auf zwei Ebenen. Der Profitester lobt: „Die erhöht installierte Küchen- und Bad-Ebene vergrößert letztendlich den zur Verfügung stehenden Wohnraum.“

Auch Monika Schumacher, 45, der erfahrenen RM-Profitesterin in Sachen Wohnqualität, fällt gleich beim ersten Blick ins Innere des Korsika die auf zwei Ebenen angeordnete Möbeleinrichtung auf. Anerkennend äußert sie: „Das ist eine gute Idee. Der vordere untere Bereich beherbergt die Viererdinette mit den Fasp-Sitzbänken, dann kommen in Wagenmitte eine 23 Zentimeter hohe und eine 17 Zentimeter hohe

Stufe, die auf die zweite Wohnebene führen. Das schafft Platz und verhilft dem Korsika zu einer gelungenen Raumaufteilung. Außerdem ist das einer der wenigen Ausbauten, die über zwei Sitzbänke verfügen.“

Erfreut zeigt sich die Profitesterin auch vom leichtgängigen Bettenbau im Parterre, der den umlegbaren Fasp-Sitzbänke zu verdanken ist. Positiv bewertet sie das an den hölzernen Führungsschienen leicht ausziehbare Hochdachbett im ersten Stock. Das bietet laut Monika Schumacher dank der ansehnlichen Sitzhöhe von 70 Zentimetern und der 68 x 63 Zentimeter großen Sinus-Dachschiebeluke, durch die viel Helligkeit dringt (1.500 Mark Aufpreis), einen Schlafkomfort wie ein ausgewachsenes Alkovenbett. Die beiden Lesespots an der Wand sorgen nachts für die nötige Ausleuchtung und reduzieren das Schlafhöhlen-Syndrom auf ein Minimum.

Auch die Küche ist laut RM-Testerin für einen Kastenwagen recht großzügig ausgefallen. Neben einem Zweiflammkocher und einem Edelstahl-Spülbecken mit Metall-Armaturen steht dem Koch im Korsika eine



Gestaltung: Claus-Uwe Dieterle, 33

Die Dekorstreifen ziehen den Schwerpunkt nach unten.

ausreichend große Ablagefläche für Geschirr zur Verfügung. Als Manko bemängelt die Testerin: „Die Küchenzeile muß ohne Fenster und Dunstabzug auskommen. In der Praxis wird sich Kochdampf und Dunst deshalb im Küchenbereich aufstauen.“

Ebenfalls in der Kritik: Der zu knapp bemessene Durchgang zwischen Küche, dem gegenüber installierten Kleiderschrank und dem Kühlschrank. Monika Schumacher bemerkt: „Das sind gerade einmal 52 Zentimeter. Ein breitschultriger Mann kommt da wahrscheinlich nur schwerlich durch. Und beim Hantieren in der Küche und an dem in Stehhöhe gegenüber eingebauten Kühlschrank gibt es bestimmt auch Platzprobleme.“

Als recht großzügig bezeichnet die RM-Profitesterin hingegen das Heckbad des Korsika. Es setzt sich aus einer Cassette-Toilette, Waschbecken mit Plastikarmaturen und ►





*Wohnqualität:
Monika Schumacher, 45*

An der Küche fehlt ein Dunstabzug.

großem Spiegel zusammen, dazu kommen die Duschtasse sowie zwei geräumige Schränke. Unverständlich bleibt für sie jedoch, warum der vorhandene Duschvorhang lediglich die beiden Hecktüren des Sprinter abdeckt. O-Ton Schumacher: „Wer im Korsika duscht, hat hinterher völlig nasse Wände im Bad. Hier muß ein rundum verlaufender Duschvorhang her.“

Ohne Beanstandung verläuft hingegen die Inspektion des doppelten Bodens unterhalb des Bades. Bei geöffneten Hecktüren nämlich sind nicht nur die darin installierte Truma-C-3400-Heizung und die Toiletten-Cassette leicht zu erreichen, auch ein zentral unter der Duschtasse befindlicher Stauraum ist gut zugänglich.

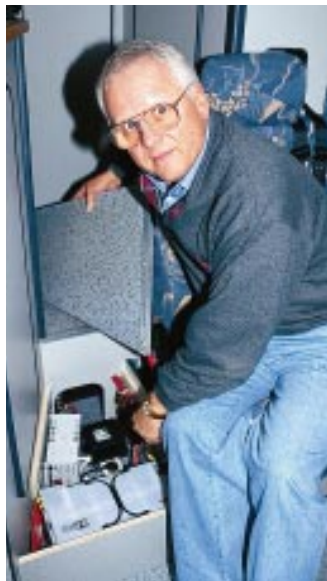
Für Elektro-Profi Horst Locher beginnt die Fahrzeug-Inspektion gleich mit einer erfreulichen Überraschung im Eingangsbereich des Korsika. Oltmanns installiert dort neben einem Zentralschalter fürs Licht noch jeweils eine 12- und eine 230-Volt-Steckdose. Außerdem

zeigt sich Locher über die Anzahl und die Anordnung der Lichtquellen im Innenraum des Dauerbrenners zufrieden.

Der Profitester betont: „Der Hersteller verwendet hier leistungsstarke Niedervolt-Halogenröhren, die er geschickt über der Dinette und dem Spülbecken der Küche anordnet. Außerdem installiert er zwei Lesespots in Höhe des Hubbetts und eine Lichtquelle im Bad. Das reicht völlig aus.“

Genauso erfreut zeigt sich Locher über den Ein-

bau der Bordbatterie, des Sicherungs- und Verteilerkastens unterhalb der Stufe, die auf die zweite Wohnebene des Korsika führt. Der Elektro-Experte anerkennt: „Die Idee, die Elektro-Installation im doppelten Boden unterzubringen, ist ausgezeichnet. Außerdem kommt man bei etwaigen Wartungsarbeiten über die schützend aufgelegte und aufstellbare Abdeckplatte sehr leicht an die Bordelektronik heran, das ist gekonnt gemacht.“



Schade nur, daß die Kabel darin mit Metallschellen am Boden verankert wurden. Das ist leider unzulässig. Sie müßten mit Kunststoffschellen befestigt werden. „Kritisch“, so Locher, „könnte es nur mit der Dichtigkeit der Abdeckplatte werden. Wenn man einmal den Fahrzeugboden feucht wischt, könnte an den Rändern entlang Nässe an die Bordelektrik kommen, das wäre dann nicht so gut. Deshalb sollte CS die Ränder der Platte besser isolieren oder abdämmen.“

Großes Lob erntet auch die Installation des Kontrollpanel an der Wand des Kleiderschranks und dessen hölzerne Abdeckung auf der Schrank-Innenseite. Locher freut sich: „Das ist auch prima gelöst.“

Außerdem zeigt sich der RM-Profitester zufrieden darüber, wie die Kabel in Kunststoff-Strängen verlegt sind. Auch die Zwischenböden in den Stauschränken, unter denen sich die Halogenröhren befinden, gehen laut RM-Profitester voll in Ordnung. Lediglich im Bad sorgt das Fehlen einer Steckdose für ein wenig Mißmut: „Für das Kabel eines Elektro-Rasierers ist der Weg von der Steckdose im Eingangsbereich des Korsika bis zum Bad etwas zu weit.“ Das Fazit des Elektro-Profis lautet: „Die Elektro-Installation ist sehr ordentlich gemacht.“

Hinz Dieter Ruthardt, 56, RM-Experte in Sachen Gas- und Wasserinstallation, startet seine Korsika-Testrunde am Heck des Reisemobils. Dort

Elektrik: Horst Locher, 59

Die Elektro-Installation ist sehr ordentlich gemacht.



begutachtet er die wartungsfreundliche Installation der Truma C 3400 im doppelten Boden und die 90 Liter fassenden Frisch- und Abwassertanks. Erfreulich sei dabei, so Ruthardt, daß sich die Tanks über eine im Boden des Kleiderschranks installierte Serviceklappe reinigen ließen.



*Gas/Wasser:
Heinz Dieter Ruthardt, 56*

Die gesamte Wasserinstallation ist frostsicher untergebracht.

Ebenfalls positiv: „Der Hahn für den Abwassertank wurde wie die Tanks frostsicher im doppelten Boden installiert. Damit wird der Korsika zum winterauglichen Freizeitfahrzeug.“ Zufrieden zeigt sich der RM-Profitester auch über die leistungsstarke und unter der hinteren Fasp-Sitzbank installierte Wasserpumpe. Auch die beiden elf Kilogramm schweren Gasflaschen seien unterhalb des Waschbeckens im Bad gut untergebracht.

Ruthardt stellt fest: „Der Gasflaschenschrank ist ausreichend belüftet und zum Wohnraum hin völlig abgedichtet. Außerdem ist der Gasflaschenaustausch über die Hecktür des



Praxisgerecht: Die Küche ist ordentlich ausgestattet und bietet für einen Kastenwagen reichlich Arbeitsfläche (oben). Durchdacht: Während der Partner im Hochdachbett liegt, läßt es sich unten noch gemütlich sitzen (links).



Geräumig: Das Heckbad bietet ausreichend Platz sowie eine komplette Ausstattung inklusive Cassette-Toilette, Waschbecken und Plastik-Armaturen.

Korsika gut zu bewerkstelligen.“ Leicht enttäuscht zeigt sich der Gas- und Wasser-Experte hingegen über die teils unglückliche Installation der Gasabsperrhähne im Küchenunterschrank der Spüle. Sein Kommentar: „Die Hähne sind zwar ordnungsgemäß installiert – allerdings so nahe am Abfluß-Siphon des Spülbeckens, daß sie sich nur mit den Fingerspitzen drehen lassen.“ Dieses Problem ließe sich lösen, indem CS das Spülbecken ein paar Zentimeter weiter links einbaute.

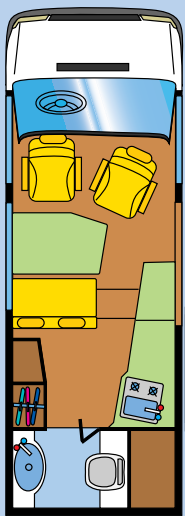
Möbel-Profi Alfred Kiess, 54, zeigt sich zunächst von den nüchtern wirkenden, blaugrauen Möbeln des Korsika überrascht, gesteht der Einrichtung jedoch einen eigenen Stil zu. Allerdings ist es für ihn fraglich, ob es nicht konsequenter gewesen wäre, die massiven Echtholz-Elemente wie den Holm des Hubbetts auch in Blaugrau zu belassen – oder aber mehr Naturholz im Innenraum einzubauen. Außerdem stelle besagter Holm auch eine gewisse Gefahr für die Passagiere dar. Kiess warnt: „Er steht quasi mitten im Raum. Da kann man sich schon mal den Kopf stoßen. Ein Hochdachbett mit Aufstellmechanismus wäre sicherer gewesen.“

Findet Kiess im Anschluß daran noch anerkennende Worte für die abgerundeten Möbelkanten, so kritisiert er gleich danach die scheinbar wahllos in die Möbeloberflächen versenkten Spax-Schrauben: „Sie fallen auf den blaugrauen Möbeln unangenehm durch ihre helle Farbe auf. Zudem sind sie so unregelmäßig verteilt, daß sie wie ein Flickenteppich wirken. Die Schramelemente hätte CS auch mit innenliegenden Winkelschrauben zusammenbauen können. Das wäre eleganter und dezent gewesen.“

Zufrieden zeigt sich Alfred Kiess über den sauber verfugten Wandanschluß der Küchenzeile und des Waschbeckens. Dagegen wirken die Fugen an der Cassette-Toilette unsauber. ►

Die Konkurrenten

Cicada Spirit*



Der Cicada Spirit ist mit Echtholzmöbeln ausgestattet und besitzt im vorderen Wagenteil neben einem Aufstellbett einen Tisch und eine Sitzbank aus der in Kombination mit den drehbaren Frontsitzen eine Viererdinette entsteht. Im hinteren, erhöht installierten Teil befinden sich Küche und Bad. Im doppelten Boden ist die Wasserinstallation untergebracht.

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

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht: 2.600 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.000/750 kg, Außenmaße (L x B x H): 558 x 154 x 300 cm, Radstand: 355 cm.

Aufbau: Wand und Dach: Mit Isolierung aus PU-Schaum Boden: 30 mm. Isolierung aus 20 und 40 mm aus PU-Schaum.

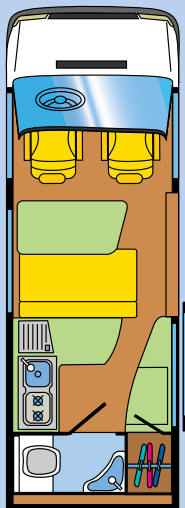
Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 420 x 175 x 190 cm, Bettenmaße: Vierersitzgruppe: 195 x 100 cm, Aufstellbett: 200 x 150 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 160 l, Abwasser: 90 l, Boiler: 12,5 l, Gas: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung/Boiler: Truma C 3400, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 75 l, Zusatzbatterie: 1 x 135 Ah.

Grundpreis: 89.600 Mark.

Mercedes James Cook*



Der James Cook ist in seinem markanten GfK-Hochdach mit einem Doppelbett ausgestattet. Darunter befindet sich eine Vierersitzgruppe, die aus einer Sitzbank, Tisch und drehbaren Frontsitzen besteht. Daran schließen sich eine L-Küche und ein erhöht installiertes Bad an.

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

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht: 2.850 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.000/750 kg, Außenmaße (L x B x H): 558 x 193 x 308 cm, Radstand: 355 cm.

Aufbau: Wand und Dach: Mit Isolierung aus 12 und 40 mm PE-Schaum, Boden: 16 mm aus Holz und PVC-Belag.

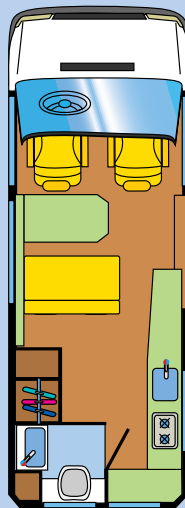
Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/4, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 415 x 168 x 236/216/196 cm, Bettenmaße: Hochdachbett: 200 x 155 cm, Vierersitzgruppe: 195 x 128 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 100 l, Abwasser: 70 l, Gas: 2 x 5 kg.

Serienausstattung: Heizung: Kraftstoffbetriebe Standheizung, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 50 l, Zusatzbatterie: 2 x 80 Ah.

Grundpreis: 82.900 Mark.

Baumgartner La Strada V6*



Der La Strada V6 besitzt eine große vom Heck bis zur Tür reichende Winkelküche, ein Heckbad, eine Vierersitzgruppe mit drehbaren Frontsitzen und ein Aufstellbett. Im doppelten Boden steckt ein 208 Zentimeter tiefer Stauraum.

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

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht: 2.683 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.000/750 kg, Außenmaße (L x B x H): 558 x 193 x 283 cm, Radstand: 355 cm.

Aufbau: Wand und Dach: Doppelschalig mit 20 mm PE-Schaum isoliert, Boden: 20 mm Isolierung aus PE-Schaum.

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/4, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 415 x 168 x 214 cm, Bettenmaße: Aufstellbett: 190 x 127 cm, Sitzbank: 192 x 135 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 60 l, Abwasser: 65 l, Gas: 2 x 5 kg.

Serienausstattung: Truma E 2400, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 40 l, Zusatzbatterie: 1 x 80 Ah.

Grundpreis: 86.950 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller



CS Korsika

PROFITEST

Basisfahrzeug:

Mercedes-Benz Sprinter 312 D



Motor: Fünfzylinder-Turbodiesel, Hubraum: 2.874 cm³, Leistung: 90 kW (122 PS) bei 800/min, maximales Drehmoment 280 Nm bei 2.000 - 2.300/min. Kraftübertragung: Fünfganggetriebe auf Hinterachse.



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



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



Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht laut Hersteller: 2.600 kg, Außenmaße (L x B x H): 558 x 194 x 310 cm, Radstand: 355 cm. Anhängelast: gebremst: 2.000 kg, ungebremst: 750 kg.



Wohnkabine: Bauart: Dach und Seitenwände mit 20 mm Isolierung aus PE-Schaum, Boden: aus 10 mm Holz-Unterboden mit 10 mm Isolierung aus PE-Schaum und Innenboden mit PVC-Belag. Innenmaße (L x B x H): 326 x 174 x 235 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 6/0, davon mit Dreipunktgurt: 4. Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 190 x 132 cm, Hochdachbett: 210 x 148 cm, lichte Höhe im Dachbett: 70 cm, Naßzelle (B x H x T): 110 x 195 x 65 cm, Kleiderschrank (B x H x T): 78 x 124 x 70 cm, Küchenblock (B x H x T): 142 x 83 (100) x 37 cm.



Serienausstattung: Heizung: Truma C 3400, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 90 l (Gas/12/220V), Zusatzbatterien: 1 x 105 Ah.

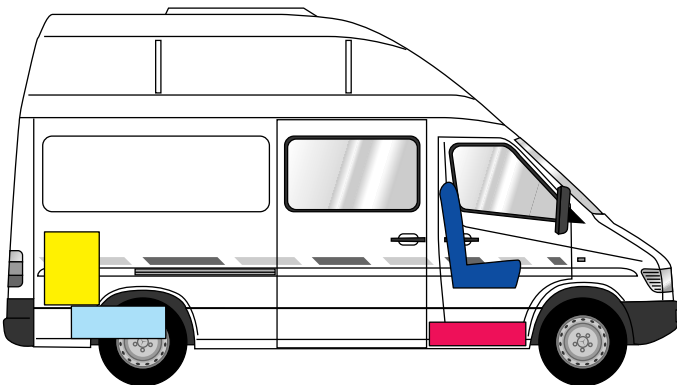


Sonderausstattung:* Elektrisch verstellbare und beheizbare Rückspiegel 373 Mark, Sinus-Dachluke 1.500 Mark*, Fahrer-Airbag 786 Mark*, Buchenholzkanten für Tisch und Arbeitsplatte 250 Mark*, Zentralverriegelung 721 Mark*.

* Sonderausstattung im Testfahrzeug



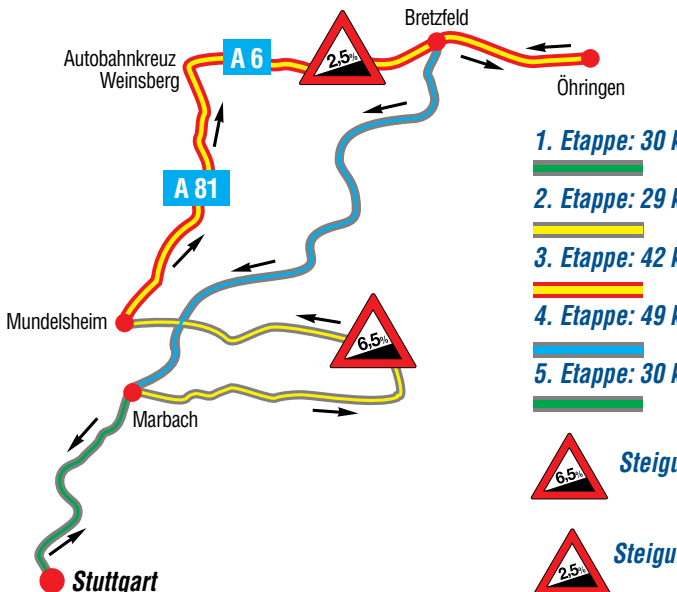
Grundpreis: 78.500 Mark
Preis des Testfahrzeugs: 83.470 Mark.



RM-Ladetips	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässige Gewichte	3.500 kg	1.600 kg	2.240 kg
Leergewicht (gewogen)	2.550 kg	1.220 kg	1.330 kg
+ Fahrer (Normgewicht)	75 kg	53 kg	22 kg
+ Treibstoff (76 l)	57 kg	31 kg	26 kg
+ Frischwasser (90 l)	90 kg	-10 kg	100 kg
+ Gas (2 x 11 kg)	44 kg	-7 kg	51 kg
+ Beifahrer (Normgewicht)	75 kg	53 kg	22 kg
+ 2 Kinder (à 40 kg)	80 kg	12 kg	68 kg
2 Personen ohne Gepäck	2.891 kg	1.340 kg	1.551 kg
Zuladung bei 2 Personen	609 kg	260 kg	689 kg
4 Personen ohne Gepäck	2.971 kg	1.352 kg	1 619 kg
Zuladung bei 4 Personen	529 kg	248 kg	621 kg

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

CS-Reisemobile baut seinen Korsika auf Mercedes-Benz Sprinter 312 D mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm auf. Haben zwei Erwachsene die Gasflaschen, den Kraftstoff- und den 90-Liter-Frischwassertank gefüllt, können sie noch 609 Kilogramm Gepäck mitnehmen. Reisen vier Personen, verbleiben ihnen noch 529 Kilogramm. Beim Beladen sollte man darauf achten, möglichst viel nach hinten zu laden, da die Vorderachse weniger Tragkraftreserve hat. Das Gros der Stauräume liegt jedoch ohnehin im hinteren Teil des Korsika.



Meßergebnisse:



Fahrleistungen:

Beschleunigung:
0-50 km/h 8,8 s
0-80 km/h 16,2 s
Elastizität:
50-80 km/h 10,9 s
Höchstgeschwindigkeit (laut Kfz-Schein): 132 km/h
Tachoabweichung:
Tacho 50 km/h eff. 49 km/h
Tacho 80 km/h eff. 78 km/h



Wendekreis:

links 12,8 m
rechts 12,8 m



Innengeräusche:

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



Testverbrauch:

10,5 l



Kosten:

Die Kosten wurden ermittelt in Zusammenarbeit mit der Dekra
feste Kosten: 156,66 Pf/km
(Kfz-Steuer, Versicherung, Abschreibung)
Variable Kosten: 28,95 Pf/km
(Kraftstoff, Reifen, Reparatur, Wartung)
Gesamtkosten: 185,61 Pf/km

RM-Testkurs

1. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr:

Fahrzeit: 31:50 min/Ø 56,5 km/h

2. Etappe: 29 km Landstraße:

Fahrzeit: 30:10 min/Ø 57,7 km/h

3. Etappe: 42 km Autobahn:

Fahrzeit: 31:20 min/Ø 80,4 km/h

4. Etappe: 49 km Landstraße:

Fahrzeit: 52:10 min/Ø 56,4 km/h

5. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr:

Fahrzeit: 33:10 min/Ø 54,3 km/h



Steigungs-Strecke: 2,4 km Landstraße:

Fahrzeit: 2:19 min/Ø 62,1 km/h



Steigungs-Strecke: 5 km Autobahn:

Fahrzeit: 3:42 min/Ø 81,0 km/h



Innenausbau: Alfred Kiess, 54

Man erkennt die Handschrift mehrerer Mitarbeiter.

Wieder gut gelungen seien die robusten Bänder und Scharniere an den Klappen der Staufächer und der Schranktüren. Das abschließende Testerurteil: „Es geht auf und ab. Man erkennt die Handschrift mehrerer Mitarbeiter.“

Mit den 122 Turbodiesel-Pferdestärken des Mercedes-Sprinter wird aus dem CS-Dauerbrenner jetzt auch ein äußerst antrittsschneller und durchzugsstarker Korsika. Bereits im mittleren Drehzahlbereich verhilft der 2,9-Liter-Direkteinspritzer dem Hamburger Kastenwagen-Ausbau zu ansehnlichen



Fahrzeugtechnik: Juan J. Gamero Ortiz, 34

Sehr gute Fahrleistungen und ein leichtes Handling.

Temperament und stolzen Fahrleistungen.

Dabei bleibt das 5,58 Meter lange Freizeitfahrzeug dank seiner 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 verhindert die serienmäßige Traktionshilfe, daß die angetriebenen Hinterräder durchdrehen. Und das ABS läßt die Reifen beim Bremsen nicht blockieren.

Für den nötigen Fahrkomfort im Cockpit des Testfahrzeugs sorgen bequeme, durch vier Hebel individuell einstellbare Frontsitze von Isringhausen (600 Mark Aufpreis) mit hohen Kopfstützen und Armlehnen sowie elektrisch verstellbare und beheizbare Rückspiegel (373 Mark Aufpreis). Ebenfalls aufpreispflichtig sind mit 786 Mark der Fahrer-Airbag und die Zentralverriegelung (721 Mark) des Korsika.

Bei der Testfahrt fiel die gute Rundumsicht auf, die der Korsika dem Fahrer durch seine beiden großen Seitenfenster



CS Korsika Sprinter



Vorbildlich: Die Tank-Serviceklappe im Schrankboden und die wartungsfreundliche Installation von Heizung und Bord-Elektrik.



Unbefriedigend: Kein Fenster oder Dunstabzug an der Küche und der zu klein geratene Duschvorhang im Bad.

gewährt. Der Wagen läßt sich allerdings nur schwer zügig schalten, weil die Gänge nicht so schnell synchronisieren. Sie klemmen vor dem Einlegen.

Äußerst zufriedenstellend ist die Ladekapazität des mobilen Dauerbrenners. Mit zwei Personen, vollem Kraftstoff- und Frischwassertank sowie gefüllten Gasflaschen verbleibt der Crew des 3,5-Tonnners eine stattliche Zuladung von 609 Kilogramm. Und bei einer vierköpfigen Mannschaft sind es immerhin noch 529 Kilogramm. Erfreulich ist dabei, daß sich der Verbrauch des Korsika trotz äußerst guter Fahrleistungen auf 10,5 Liter Diesel-Kraftstoff pro 100 Kilometer Teststrecke beschränkt.

Zur üblichen Nachbesprechung der aufgedeckten Test-Mängel nimmt Claus D. Oltmanns, Inhaber und Geschäftsführer von CS-Reisemobile, Stellung. Dabei reagiert er offen auf die Kritik des RM-Designers, der die weißgrauen Abdeckungen der Spax-Schrauben bemängelt. Oltmanns antwortet: „Die passende Farbe der Spax-Schrauben muß zu unserer blaugrauen Einrichtung angemischt werden. Das geschieht außer Haus. Bis jetzt hat man dort den richtigen Farbton noch nicht getroffen. Wir arbeiten jedoch daran.“

Auch Monika Schumachers Kritik zum fehlenden Dunstabzug oder Fenster an der Küche findet Gehör: „Auf individuelle Kundenwünsche gehen wir jederzeit ein, sofern sie technisch machbar sind. Gegen 250 Mark Aufpreis bauen wir auf Wunsch deshalb auch eine Dunstabzugshaube ein. Beim Fenster müssen wir an dieser Stelle jedoch leider passen. Da macht die Karosseriestruktur des Sprinter nicht mit.“

Abhilfe verspricht Oltmanns auch beim engen Durchgang zum Bad. Hier sollen in Zukunft der Kühlschrank und der Kleiderschrank tief in die Wandverkleidung hinein rutschen und so acht Zenti- ►

Von uns können Sie 'was erwarten



Neugierig?
Per Mausklick
erfahren Sie
mehr!



Gestaltung



Basisfahrzeug und Hochdach wirken wie aus einem Guß, gelungenes Innendesign mit geglückter Farb- und Formenabstimmung, vier PU-Rahmenfenster, Sinus-Schiebeluke.

Innenausbau



Handwerklicher Innenausbau maschinell gefertigter Möbel, abgerundete Möbelkanten, robuste Scharniere an Türen und Klappen.

Wohnqualität



Gelungene Raumaufteilung auf zwei Ebenen, zwei Sitzbänke, große Küche, großes Bad, großes Hochdachbett, einfacher Bettenbau dank Fasp-Sitzbänken. Enger Durchgang an der Küche, zu klein geratener Duschvorhang.

Geräte/Installation



Ordentliche Wasser- und Elektroinstallation, servicefreundliche, winterfeste Installation der Wasseranlage, ordentliche Gasanlagen-Installation.

Fahrzeugtechnik



Kräftiger und durchzugstarker Motor, gutes Handling, gutmütiges Fahrverhalten, straffe Federung, gute Rundumsicht.

Preis/Leistung



Solide Basis, gelungener Innenausbau, komplette Ausstattung, 5 Jahre Dichtheitsgarantie, 1 Jahre Garantie auf Innenausstattung.

Meine Meinung

Der 5,58 Meter lange CS Korsika mit SCA-Hochdach, eignet sich aufgrund seiner Raumaufteilung mit dem erhöht installierten Heckbad und der Küchenebene sowie dem komfortablen Hochdachbett und den im Parterre installierten, multifunktionalen Fasp-Sitzbänken für das alleinreisende mobile Paar. Er überzeugt durch sein aufgeräumtes Interieur, den doppelten Boden, der die gesamte Wasserinstallation frostsicher aufnimmt, die hohe Zuladung und eine stark motorisierte Basis.



Juan J. Camero Ortiz

der die gesamte Wasserinstallation frostsicher aufnimmt, die hohe Zuladung und eine stark motorisierte Basis.



CS-Reisemobile:
Claus D. Oltmanns, 40

Auf individuelle Kundenwünsche gehen wir jederzeit ein.

meter mehr Durchgangsbreite schaffen. Auch im Bad soll es auf Kundenwunsch einen anderen Duschvorhang geben. Der Korsika-Hersteller versichert: „Auf Wunsch gibt es kostenlos einen zusätzlichen, rundum verlaufenden Vorhang.“

In puncto Abdeckung der im doppelten Boden untergebrachten Bordelektronik sagt Oltmanns zu, die Abdeckplatte besser abzudichten. So ließe sich ein Flüssigkeitseintritt in den Elektrokasten vermeiden.

Außerdem solle sich auf Kundenwunsch eine Steckdose im Bad befinden, um sich beispielsweise elektrisch rasieren zu können. Abhilfe verspricht Claus D. Oltmanns auch im Bereich der Gasabsperrhähne und des Spülbecken-Siphons. In Zukunft soll das Becken etwas weiter nach links wandern und somit mehr Spielraum an den Gashähnen ermöglichen.

In puncto Hochdachbett-Holm und Verletzungsgefahr müsse ein Reisemobilbauer, so Oltmanns, jedoch Kompromisse eingehen. Zwar könne er dieses Manko durch die Installation eines Aufstellbetts lösen, dann würden jedoch bestimmt Stimmen laut, denen der Aufstellmechanismus zu schwergängig wäre. Außerdem sei dann der Einbau einer Sinus-Luke, die dem Korsika-Wohnraum viel Tageslicht schenkt, nicht mehr zweckmäßig.

Und zum von Schreinermeister Kiess bemängelten Flickenteppich an Spax-Schrauben äußert sich Oltmanns: „Auf Wunsch verschrauben wir die Möbel von innen. Wie schon gesagt, der Kunde ist bei uns König.“ Zu den Kritikpunkten, welche die Fahrzeugtechnik des Basisfahrzeugs betreffen, betont der gebürtige Hamburger abschließend: „Die Sprinter-Basis ist noch relativ jung. Sie muß noch ausreifen.“

Zusammenfassend ist zu erkennen, warum sich der CS Korsika im Lauf seines mobilen Daseins zum Dauerbrenner gemausert hat. Er ist solide gefertigt und besitzt einen doppelten Boden, der die gesamte Wasserinstallation frostsicher beherbergt und Raum für wartungsfreundlichen Einbau der Bordelektronik schafft. Das Fahrzeug hat eine gelungene Raumaufteilung mit Heckbad, eine große Küche, multifunktionale Fasp-Sitzbänke und ein großes Hochdachbett sowie eine komplette Ausstattung, die über so manche praktische Detaillösung verfügt. Mit diesen Erfolgsattributen versehen, dürfte der CS Korsika deshalb auch weiterhin als Dauerbrenner durch sein mobiles Leben fahren. Juan J. Camero Ortiz



Schöner Wohnen – besser Reisen



Reisemobile und Caravans

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



In der Zeitschrift
REISEMOBIL INTERNATIONAL
erhielt der

CS Korsika

für Gestaltung
★★★★★
für Wohnqualität
★★★★★
für Geräte/Installation
★★★★★
für Fahrzeugtechnik
★★★★★
für Preis/Leistung
★★★★★

Juni 1996
REISE
MOBIL

CDS



Praxistest

Fendt

620 SKS

Fahren Sie doch bitte mal dort auf die Waage“, verlangt der Uniformierte mit Schweizer Dialekt nachts um halb eins von uns. Dabei wollten wir nur die obligatorische Vignette zum Passieren der Schweiz mit unserem Testfahrzeug, dem 6,75 Meter langen und in Basisversion 93.300 Mark teuren Fendt 620 SKS kaufen. Und der hat laut Kraftfahrzeugschein, den unser Schweizer Zöllner gewissenhaft studiert, ein zulässiges Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm.

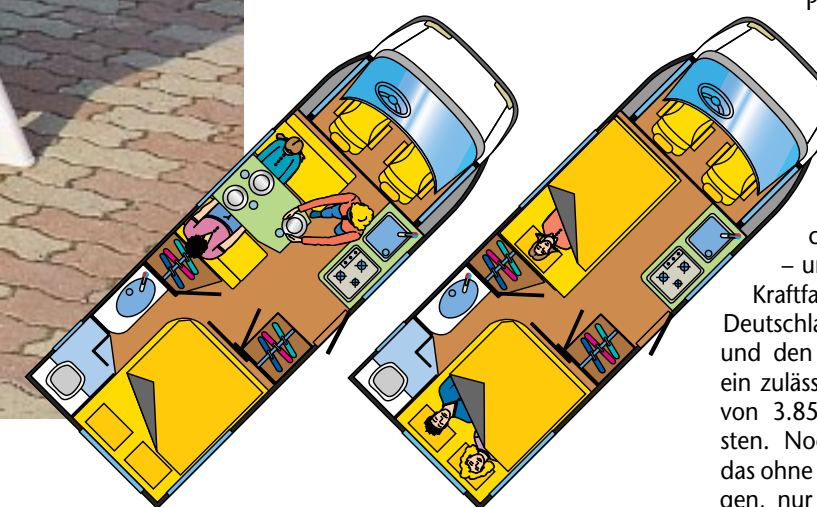
So geht es einem, denke ich, der nicht rechtzeitig in Stuttgart wegkommt, den es auf der Suche nach einer offenen Tankstelle in Singen an diesen gottverlassenen Grenzübergang bei Stein am Rhein

verschlagen hat. Jetzt sind die Zöllner vor lauter Langeweile besonders pingelig.

Ich weiß aber auch, daß wir vor lauter Hektik bei der Abreise nur ein- und aufgeladen haben, ohne besonders auf das Gewicht zu achten. Obwohl ich vom Wiegen des noch unbeladenen Fendt wußte, daß seine Zuladung mit 236 Kilogramm bei vollen Tanks und zwei Elf-Kilo-Gasflaschen an Bord nicht eben üppig ist. Aus diesem Grund habe ich den 100-Liter-Frischwassertank auch nur zur Hälfte gefüllt und den Abwassertank und die Toilette sorgfältig bis auf den letzten Tropfen entleert.

„Alles okay“, deutet der Schweizer Beamte auf die ausgedruckte Wiegekarte, die er mir am offenen Seitenfenster unter die Nase hält, „3.600 Kilogramm, das ist noch innerhalb der Toleranz.“

Um solchen Aktionen mit mehr innerer Ruhe zu begegnen, würde ich lieber den Papierkrieg mit der Schwerverkehrsabgabe in der Schweiz – zehn einzeln einzutragene Durchfahrtstage kosten dann etwa das Gleiche wie die Vignette – und die etwas höhere Kraftfahrzeugsteuer in Deutschland in Kauf nehmen und den Fendt 620 SKS auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 3.850 Kilogramm auflasten. Noch dazu, wo Fendt das ohne technische Änderungen, nur durch Umschrei- ►



Wohnlich: Die Vierer-Sitzgruppe mit dem gegenüberliegenden Küchenblock wird vom großen Heckklappdach in helles Licht getaucht.

Raumgleiter

Im Praxistest steht der 6,75 Meter lange und 93.300 Mark teure Fendt 620 SKS auf dem Prüfstand.

ben des Kraftfahrzeug-Briefes ohne Aufpreis durchführt.

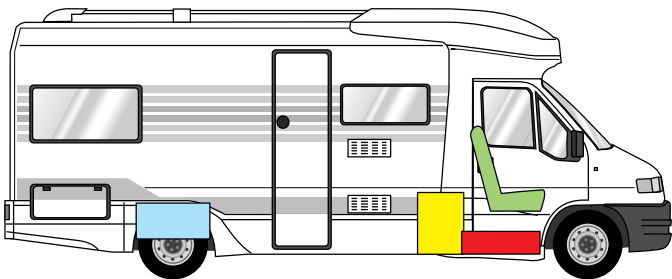
Mit der dadurch um 350 Kilogramm höheren Zuladung könnten wir ohne Angst vor Kontrollen unterwegs sein, auch das Schlauchboot und den Außenborder noch mitnehmen. Und wir könnten die üppigen Stauräume des Teilintegrierten aus dem schwäbischen Asbach-Bäumenheim auf der Rückfahrt aus dem Urlaub mit Rotwein, Salami und Olivenöl vollstopfen.

Auf der nächtlichen Fahrt durch die Schweiz, die wir um einiges schneller als in Deutschland mit seinen genehmigten 80 km/h angehen, machen wir eine unangenehme Erfahrung mit dem Fiat-Fahrerhaus. Weil bei dem die Türdichtungen sehr weit innen sitzen, pfeift der Fahrtwind bei höheren Geschwindigkeiten ganz erbärmlich durch die Abdeckschalen der Türöffner-Griffe. Mit vorgestopfen Decken versuchen wir leidlich, der Kälte zu begegnen. Da sollte sich Fiat bis zum nächsten Winter eine bessere Lösung einfallen lassen.

Der nächtliche Ärger ist vergessen, als wir uns am nächsten Morgen auf einem Autobahn-Rastplatz bei Bern für die Weiterfahrt gen Süden frischmachen.

Der Fendt ist angenehm aufgeheizt, feinstufig gemischtes, warmes Wasser kommt aus der Einhebel-Mischarmatur der Dusche und des Waschbeckens. Durch die Trennung von Dusche samt Toilette zur offenen Waschecke können wir uns nahezu gleichzeitig fertigmachen. In der Zwischenzeit kocht auch das Kaffeewasser auf dem Dreiflammherd, so daß wir recht schnell an der geräumigen Viererdinette beim Frühstück sitzen, auf das der beginnende Tag ein herrliches Morgenlicht durch das große Seitz-Hebekippdach wirft.

Auf der Fahrt über den großen Sankt Bernhard und durch das Aostatal in Richtung Blumenriviera zeigt das ausge-reifte Fahrwerk des 620 SKS



RM-Ladetips	Gesamt-gewicht	Vorder-achse*	Hinter-achse*
zulässige Gewichte	3.500 kg	1.850 kg	2.120 kg
Leergewicht (gewogen)	2.910 kg	1.520 kg	1.390 kg
+ Fahrer (Normgewicht)	75 kg	57 kg	18 kg
+ Treibstoff (80 l)	60 kg	49 kg	11 kg
+ Frischwasser (100 l)	100 kg	0 kg	100 kg
+ Gas (2 x 11kg)	44 kg	26 kg	18 kg
+ Beifahrer (Normgewicht)	75 kg	57 kg	18 kg
+ 2 Kinder (à 40 kg)	80 kg	19 kg	61 kg
2 Personen ohne Gepäck	3.264 kg	1.709 kg	1.555 kg
Zuladung bei 2 Personen	236 kg	141 kg	565 kg
4 Personen ohne Gepäck	3.344 kg	1.728 kg	1.616 kg
Zuladung bei 4 Personen	156 kg	122 kg	504 kg

* anteilige Achslasten werden nach dem Momentschlüssel errechnet (GewichtxHebelarm : Radstand)

Fendt baut den 620 SKS auf den Fiat Ducato 18 mit angeflanschem Al-Ko-Tiefrahmenchassis. Diese Kombination hat ein zulässiges Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm. Sind der Kraftstoff- und der Frischwassertank gefüllt und zwei volle 11-Kilo-Gasflaschen an Bord, dürfen zwei Urlauber noch 236 Kilogramm einladen. Das ist angesichts der riesigen Staukapazitäten nicht gerade üppig. Daher empfiehlt es sich, den Fendt 620 SKS durch einfache Umschreibung auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 3.850 Kilogramm aufzulasten. Diese Maßnahme führt zwar zu höherer Kraftfahrzeugsteuer, verhilft dafür aber zu knapp 600 Kilogramm Zuladung.

Technische Daten*

Basistfahrzeug: Fiat Ducato 18 mit Al-Ko-Tiefrahmenchassis, 2,5l-Vierzylinder-Turbo-Dieselmotor, 85 kW (115 PS), Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht: 2.980 kg, Anhängelast: (gebr./ungebr.): 1.700/750 kg, Außenmaße: (L x B x H): 675 x 234 x 280 cm, Radstand: 422 cm.

Aufbau: Dach in Sandwichbauweise mit 7 mm-GfK-Außenhaut und 28 mm Isolierung, Wände in Alu-Sandwichbauweise mit 28 mm Isolierung aus Styropor. Boden: aus 7 mm Holz-Unterboden, 35 mm Isolierung aus Styropor und 7 mm Sperrholz-Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 435 x 216 x 200 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 3, Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 195 x 109 cm, Heckbett: 190 x 144 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 100 l, Abwasser: 130 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung/Boiler: Truma C 6000, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l (Gas/12/220V), Zusatzbatterien: 1 x 75 Ah.

Grundpreis: 93.300 Mark, Preis des Testwagens: 96.800 Mark.

Testverbrauch: 12,9 l/100 km.

* Alle Angaben laut Hersteller

seine Stärken. Der Fiat Maxi und das angeflanschte Al-Ko-Tiefrahmenchassis sind mit dem langen Radstand von 422 Zentimetern eine hervorragende Kombination, die den flachen, äußerst strömungsgünstigen Fendt absolut spurstabil und wenig seitenwindempfindlich macht. Dadurch läßt er sich ohne Mühe mit sehr hoher Kurvengeschwindigkeit fahren.

Nachteilig macht sich der lange Radstand am Ziel unserer Reise, in den verwinkelten Riviera-Orten, bemerkbar. Obwohl wir besonders vorausschauend fahren, müssen wir doch das eine oder andere Mal in engen Kurven rangieren.

Dafür entschädigt uns der Fendt 620 SKS an den verschiedenen Urlaubsorten durch seinen hohen Wohnwert, den er mit seiner Farbharmonie, seiner durchdachten, praxisgerechten Ausstattung und dem großzügigen, offenen Grundriß bietet.

Besonders gut gefällt uns, daß das Fendt-Testfahrzeug einerseits klar in den vorderen Wohn- und den hinteren Ruhebereich gegliedert ist. Daß wir aber andererseits, vorbei an den Schränken in der Mitte des Fahrzeugs, freien Blick durch das Heckfenster über dem Heck-Doppelbett haben.

Im Wohnbereich steht der links platzierten Vierer-Sitzgruppe der Küchenblock gegenüber, auf den der Einstieg mit innenliegender Trittstufe folgt. Der geflammte Emaille-Dreiflammkocher und die Spüle des Küchenblocks verschwinden bei Nichtgebrauch unter einer massiven Holzabdeckung. Außer dem 103-Liter-Kühlschrank bietet das Kochmöbel eine Besteck-Schublade, einen großen Drahtauszug für Geschirr und ein geräumiges Staufach für Töpfe und Pfannen. Vor allem aber steht uns jede Menge Stauraum für Kochutensilien und Lebensmittel-Vorräte in den Dachschränken, die sich bis an das Riesenfach über dem Fahrerhaus erstrecken, zur Verfügung. Trotz



ihrer Breite von 110 Zentimetern bietet die Küche aber nur ungenügend Arbeitsfläche. Wir müssen entweder die Spüle oder den Herd zudecken, um das Essen vorzubereiten oder einen Platz für die Kaffeemaschine zu finden.

Auf den Einstieg folgt auf der rechten Seite der 70 Zentimeter breite Kleiderschrank, in dessen unterem Bereich die Boiler-Heizungs-Kombination Truma C 6000 platziert ist. Er nimmt mühelos die auf Bügeln hängende Kleidung auf. Auch



Offen: Neben dem Heckbett ist vorn die offene Waschecke, dahinter die Duschkabine samt Toilette platziert.

Angehoben: Unter dem längs eingebauten, bequemen Heck-Doppelbett dehnt sich ein großer Außenstauraum aus.

wenn wir wegen des kalten Wetters daheim mal wieder viel zu viel eingepackt haben. Gegenüber vom Kleiderschrank bietet uns ein Wäscheschrank auf fünf Fachböden Platz für Pullover, Sportbekleidung und Schuhe. Obendrauf

sitzt ein großer, halbrunder TV-Schrank, der durch zwei quer verschiebbare Rolladentüren ermöglicht, von der vorderen Sitzbank und dem Bett aus fernzusehen. Hinter den beiden Schränken trennt eine Holzschie- ►



Frank Böttger

Mein Fazit

Praxistest

Fendt

620 SKS

Der Fendt 620 SKS ist ein komfortables Zweipersonen-Reisemobil mit unverwechselbarem Äußeren, gediegenem, sehr farbharmischem Innenausbau und immensen Staukapazitäten. Er liegt dank Maxi-Fahrwerk und angeflanschem Al-Ko-Tiefrahmenchassis satt auf der Straße, verhält sich sehr fahrstabil, verlangt aber wegen seines langen Radstandes vorausschauende Fahrweise vor engen Kurven. Um genügend Zuladung zu haben, empfiehlt sich die kostenlose Auflastung auf 3.850 Kilogramm.

Aufbau/Karosserie



Dach aus GfK-Sandwich, Seitenwände in Alu-Sandwich-Bauweise, aufgesetzte Kunststoff-Verkleidungen, fünf PU-Rahmenfenster mit integrierten Rollos, Hebekipptdach, Heck-Außenstauraum, integrierte Heckleiter und Dachreling.

Wohnqualität



Großzügiger, offener Grundriß, kompakte Küche und Naßzelle, Heckbett auf Lattenrost, solider Möbelbau, gute Ausleuchtung.

Geräte/Ausstattung



Dreiflammkocher, 103-l-Kühlschrank, mustergültige Gas- und Wasserinstallation, Metallarmaturen, Frischwassertank im Innern, Abwassertank in beheizter Wanne unter dem Wagenboden.

Fahrzeugtechnik



Leistungsstarker Turbo-Dieselmotor, Al-Ko-Tiefrahmenchassis, hohe Fahrstabilität, großer Wendekreis, knappe Zuladung.

Preis/Leistung



Solide Verarbeitung, aufwendige Serienausstattung, 1 Jahr Garantie auf Chassis und Aufbau, 6 Jahre Dichtheitsgarantie, angemessener Preis.



Praktisch: Der Stauraum über dem Fahrerhaus läßt sich mit daheim gepackten Faltpaketen beladen.



Aufgeräumt: Die hängende Garderobe findet im Kleiderschrank Platz, Wäsche und Pullover im Schrank gegenüber.

Fotos: Böttger

ner durchgehenden Ablage sehr schön konzipiert.

Das Gleiche läßt sich von der Duschkabine sagen, die hinter einer dunklen Kunstglas-Faltpür sitzt. An ihrer Rückwand steht die Cassetten-Toilette, über sich ein Spiegelschränkchen mit hohen, offenen Ablagen für Haarspray- oder Rasierschaum-Dosen und einer breiten Trockenstange für nasse Hand- oder Badetücher. Belüftet und ausgeleuchtet wird die kombinierte Dusche und Toilette durch ein Ausstellfenster in der Seitenwand, nachts sorgt eine senkrechte Leuchte für Licht.

Den Innenausbau des Fendts mit seinen hellen Eichenmöbeln und den orange-grau-lila-gemusterten Polster-

stoffen finden nicht nur wir farblich sehr harmonisch abgestimmt und solide und stabil, verarbeitet, wie uns von Camping-Nachbarn mehrfach versichert wird. Besonders angeht sind wir aber von der großen Staukapazität des 620 SKS. Außer in den Schränken und den umlaufenden Dachschränken bietet unser Testwagen in der Mütze über dem Fahrerhaus, in der hinteren Sitzbank und unter dem Bett schier unerschöpfliche Stauräume.

Um sie aber auch vollpacken zu können, würden wir uns den Fendt 620 SKS auf jeden Fall mit dem 3.850 Kilogramm tragenden, aufgelasteten Chassis kaufen.

Frank Böttger

betür das rechts eingebaute Längsdoppelbett und den daneben platzierten Hygienebereich vom Wohnzimmer.

Das 190 x 144 Zentimeter große Heckbett ist, wie übrigens auch die Sitzgruppe, qualitativ sehr hochwertig gearbeitet und angenehm straff gepolstert. Es liegt auf einem Lattenrost, der, wenn man ihn hochklappt, den Frischwassertank samt relativ laut arbeitender Pumpe und einen voluminösen Außenstauraum für Campingmöbel, Getränkekästen und sonstiges sperriges

Zubehör unter dem Bett sichtbar werden läßt.

Vom Bett aus einsehbar ist auch die Waschecke. Es ist sicherlich nicht nach jedermanns Geschmack, sich beim Waschen zuschauen zu lassen und das Bett naßzuspritzen. Aber es gibt wohl genügend Freunde dieser aus den USA kommenden Lösung, sonst wäre sie nicht so gefragt.

Die Waschecke ist mit einem geräumigem Schrank unter dem eingelassenen Waschbecken, einem großem Spiegel, zwei Spotlampen und ei-

Der Himmel auf Rädern!

START

Klicken Sie hier, um zu starten!



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



SPECIAL ALLE AUF T4

Anfang des Jahres hat Volkswagen seine beliebten Transporter-Modelle kräftig überarbeitet. Sie zeigen sich jetzt unter anderem mit neuer Vorderachse und Scheibenbremsen an der Hinterachse. Zudem gibt es zwei neue Motorenvarianten.

REISEMOBIL INTERNATIONAL stellt auf den nächsten Seiten alle in Deutschland angebotenen Reisemobil-Modelle auf VW-Transporter-Chassis mit technischen Daten und Preisen vor.

Volkswagen bietet seine Transporter mit zwei Radständen und fünf verschiedenen Motoren an.

Vorreiter

motor, der 57 kW (102 PS) leistet. Außer diesen Top-Motorisierungen gibt es nach wie vor den 1,9-l-Vierzylinder-Katalysator-Dieselmotor mit 50 kW (68 PS), den 2,0-l-Vierzylinder-Ottomotor mit 62 kW (84 PS), sowie den 2,4-l-Fünfzylinder-Dieselmotor mit 57 kW (78 PS) und den 2,5-l-Fünfzylinder-Benzinmotor, der 81 kW (110 PS) leistet.

Die Wahl hat der Käufer eines VW-Transporters aber nicht nur bei den Motoren. Ihm stehen zudem zwei Aufbau-längen zur Verfügung, die sich durch die Radstände 2.920 und 3.320 Millimeter unterscheiden. Außerdem kann der Käufer beim Kastenwagen mit dem langen Radstand zwischen einer Normaldach- und

einer Hochraum-Variante wählen.

Mit zulässigen Gesamtgewichten, die je nach Modell und Motorisierung zwischen 2.575 und 2.730 Kilogramm liegen, gehören die Volkswagen-Transporter allesamt der Personenwagenklasse an. Das heißt, sie unterliegen keiner generellen Geschwindigkeitsbeschränkung, verlangen dafür aber nach der höheren Kraftfahrzeugsteuer. Allerdings ist bei fast allen Modellen eine Auflastung auf 2.810 Kilogramm und damit die Einstufung in die Lastwagenklasse mit der Beschränkung auf 80 km/h möglich.

Besonders interessant als Reisemobilbasis sind die VW-Transporter nicht nur wegen

Die Volkswagen-Transporter, von Insidern liebevoll Bully genannt, gelten als die Reisemobil-Basis schlechthin. Schon seit Anfang der sechziger Jahre dient sie professionellen Anbietern und Selbstbauern als Grundlage, ihre Idee vom idealen Reisemobil in die Tat umzusetzen.

Die aktuellen Transporter-Modelle – mit der werksinternen Bezeichnung T4 – haben die Wolfsburger erst vor kurzem durch eine umfangreiche, innere Erneuerung, ein Facelifting und zwei neue Motoren aufgewertet. Jetzt stehen in den Transportern fünf Motoren zur Verfügung.

Die beiden neuen Motoren sind der leider nur für die Caravelle, die Multivans und die California-Modelle angebotene 2,8-l-VR-Sechszylinder-Ottomotor mit 103 kW (140 PS). Nummer zwei ist der auch für die Kastenwagen und übrigen Fahrgestelle lieferbare 2,5-l-Fünfzylinder-Turbodiesel-



Motoren*

	2,0 I	2,5 I	1,9 I TD	2,4 I D	2,5 I TDI
Arbeitsverfahren	4-Takt-Benzinmotor mit Katalysator	4-Takt-Benzinmotor mit Katalysator	4-Takt-Turbo-Dieselmotor mit Oxy-Kat	4-Takt-Dieselmotor	4-Takt-Turbo-Dieselmotor mit Oxy-Kat
Zylinder	4	5	4	5	5
Hubraum	1.968 cm³	2.461 cm³	1.896 cm³	2.370 cm³	2.459 cm³
Leistung	62 kW (84 PS) bei 4.300/min.	81 kW (110 PS) bei 4.500/min.	50 kW (68 PS) bei 3.700/min.	57 kW (78 PS) bei 3.700/min.	75 kW (102 PS) bei 3.500/min.
max. Drehmoment	159 Nm bei 2.200/min.	190 Nm bei 2.200/min.	140 Nm bei 2.000-3.000/min.	164 Nm bei 1.800-2.200/min.	250 Nm bei 1.900-2.300/min.



Ideal: Der TDI-Motor als Kraftquelle für Reisemobile.

ihres leichten Handlings, der guten Fahrleistungen und der bequemen Sitzposition, die eher an Personenwagen als an Transporter erinnern. Vorteilhaft wirken sich auch ihre umfangreiche Serienausstattung und ihr reichhaltiges Angebot an Sonderausführungen aus, die von der Klimaanlage über die Elektronische Differentialsperre bis zu Airbags für Fahrer und Beifahrer reichen. Die Volkswagen-Transporter bie-

Maße und Gewichte*

	2,0 I	2,5 I	1,9 I TD	2,4 I D	2,5 I TDI
Radstand	Zulässiges Gesamtgewicht				
2.920 mm	2.575 kg	2.650 kg	2.575 kg	2.650 kg	2.680 kg
3.320 mm	2.625 kg	2.700 kg	2.625 kg	2.700 kg	2.730 kg
Radstand	Kastenwagen				
	Länge x Breite x Höhe (in mm)				
2.920 mm	4.789 x 1.840 x 1.940				
3.320 mm	5.189 x 1.840 x 1.940 / 2.430**				
Zul. Anhängelast	2.000 kg				

Preise*

	2,0 I	2,5 I	1,9 I TD	2,4 I D	2,5 I TDI
Radstand	Kastenwagen**				
2.920 mm	36.900 DM	40.350 DM	36.700 DM	36.700 DM	41.880 DM
3.320 mm	38.220 DM	41.670 DM	38.000 DM	38.000 DM	43.200 DM
	Hochraumkastenwagen***				
	40.470 DM	43.920 DM	40.270 DM	40.270 DM	45.400 DM

* Alle Angaben laut Hersteller; Stand 2.1.1996

** Hochraum-Kastenwagen; *** mit Schaltgetriebe

ten als Reisemobilbasis aber noch einen weiteren Vorteil: Sie sind in den Versionen mit 2,4-l-Dieselmotor oder 2,5-l-Ottomotor auch mit dem sogenannten Syncro-Antrieb als Allradfahrzeuge für besondere Einsatzbedingungen erhältlich.

Frank Böttger



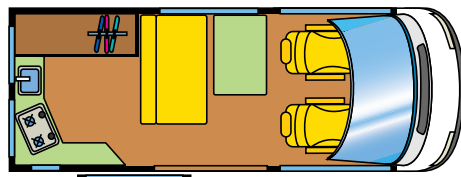
SPECIAL ALLE AUF T4

Vierschläfer

Allyear

Der von Allyear gebaute Tango hat eine Winkelküche quer im Heck.

Der Tango von Allyear in 84416 Inning nutzt den langen Radstand des Transporters aus Wolfsburg. Der Wohnbereich wird bei ihm von der Mittelsitzgruppe dominiert, die aus einer Längssitzbank, den drehbaren Fahrerhaussitzen und



Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
Tango	518,9 / 332	2.625	4	—	63.000

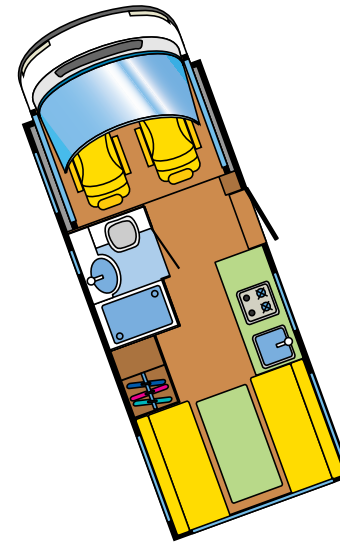
einem Klapptisch entsteht. Bei Bedarf wird aus ihr mit wenigen Handgriffen ein 190 x 120 Zentimeter großes Bett. Den verbleibenden Platz links im Heck nehmen der Kleiderschrank und ein Kombinations-schrank ein. Die quer im Heck eingebaute Winkel-

küche ist mit Zweiflammkocher, Edelstahlspüle und 65-Liter-Kühlschrank ausgestattet. Die dazugehörige Wasserinstallation besteht aus einem 50-Liter-Frischwassertank und einem 30-Liter-Abwassertank. Im doppelschaligen GFK-Hochdach bietet der Tango ein zweites, 220 x 120 Zentimeter großes Bett.

Naturbursche

Bimobil

Der VL 350 zeigt sich mit der für Bimobil typischen eckigen Form der Wohnkabine.



Bimobile aus 85667 Oberpfafframmern erkennt der Kenner an der charakteristischen, eckigen Kabine und am Innenausbau aus hellem Massivholz. Da macht auch der VL 350 auf dem langen Radstand des VW T4 keine Ausnahme. Bei ihm schließt sich auf der linken Seite an das Fahrerhaus eine geräumige Naßzelle mit abgetrennter Duschkabine an. Dahinter platziert Bimobil einen



deckenhohen Stau- und den Kleiderschrank. Der Naßzelle gegenüber bauen die Bayern hinter den Einstieg einen mit Zweiflammkocher und 70-Liter-Kühlschrank ausgestatteten Längsküchenblock ein. Den

Platz im Heck nimmt die 195 x 130 Zentimeter große Längssitzgruppe ein, die auf einem 25 Zentimeter hohen Podest steht. Weitere Schlafplätze hat der VL 350 im 200 x 140 Zentimeter großen Alkovenbett.

Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
VL 350	576 / 332	2.800	4	●	90.620
VF 300	527 / 292	2.575	4	●	85.615
VD 280	589 / 332	2.800	4	●	87.325



Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
Florence elegance I+II	518,9 / 332	2.625	2-4	●	65.000
Atlantis I+II	478,9 / 292	2.575	2-4	—	59.000
City KR	478,9 / 292	2.575	2	—	52.900
Troja I+II	478,9 / 292	2.575	4	—	58.700
Troja III	478,9 / 292	2.575	2	—	55.300
Siena I+II	518,9 / 332	2.625	2-4	—	63.000
Lucca I	518,9 / 332	2.625	4	—	63.500
Lucca II	518,9 / 332	2.625	2	—	58.100
City LR	518,9 / 332	2.625	2	—	55.300

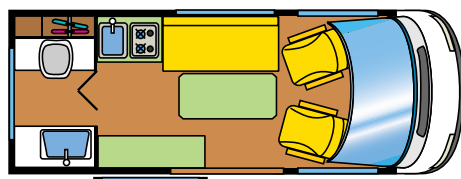
Flaggschiff

Bauer

Der Florence elegance offeriert eine Naßzelle quer im Heck.

Der Florence elegance ist das Spitzenmodell der Bauer-Kastenwagenpalette aus 86949 Windach. Er basiert auf dem VW T4 mit langem Radstand, dem die Bayern ein Hochdach aufsetzen. Ungewöhnlich ist die Platzierung der Sitzbank längs hinter dem Fahrersitz. Aus ihr wird zusammen mit den drehbaren Fahrerhaussitzen und einem Schwenktisch eine gemütliche

Sitzgruppe. Die Sitzbank läßt sich bei Bedarf in ein 195 x 130 Zentimeter großes Bett verwandeln. Für rund 1.000 Mark Aufpreis integriert Bauer ein zweites, 190 x 135 Zentimeter großes Bett in das Hochdach. Hinter der Sitzbank steht die mit Zweiflammkocher und 41-Liter-Kühlschrank ausgerüstete Längsküche. Die quer im Heck installierte Naßzelle mit Waschtisch und gegenüber platzierter

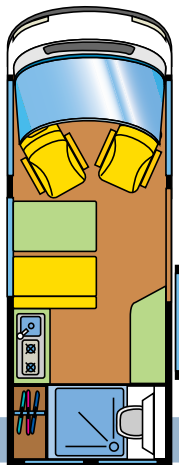


Toilette wird durch eine Schiebetür vom Wohnraum abgetrennt und wahlweise mit oder ohne Duschtasse ausgestattet.



Sachse Bresler

Der Bresler CSB T4 bietet vier Schlafplätze und eine kompakte Naßzelle quer im Heck.



Für seinen CSB T4 nutzt Dieter Bresler aus dem sächsischen 08393 Niederschindmaas den VW T4 mit langem Radstand, den er mit einem Kunststoff-Hochdach ausstattet. Die Vierer-Sitzgruppe im Bug des Kastenwagens schließt

die drehbaren Fahrerhaussitze mit ein. Aus ihr wird nachts mit wenigen Handgriffen ein 195 x 125 Zentimeter großes Bett. Im Hochdach offeriert er eine zweite, 190 x 120 Zentimeter große Schlafstatt. An die Sitzbank schließt sich auf der lin-

ken Seite eine kompakte, längs eingebaute Küchenzeile mit Zweiflammkocher an. Den Platz im Heck teilen sich die quer eingebaute Naßzelle und der Kleiderschrank. Die Naßzelle stattet Bresler mit Klappwaschbecken, Thetford-Cassettentoilette und Duschwanne aus. Sie ist sowohl von innen als auch von außen zugänglich.

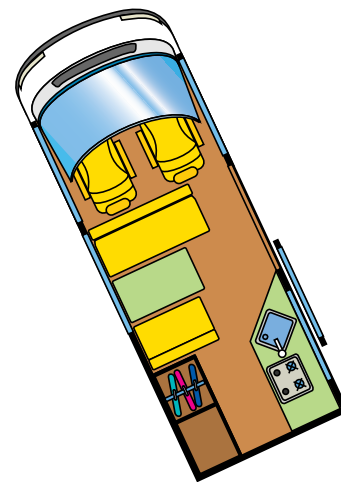


Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
CSB T4	518,9 / 332	2.625	4	●	80.000

Duett Carthago

Der Carthago Malibu 31.3 ist für mobile Paare konzipiert.

Für seinen Malibu 31.3 nutzt Carthago in 88213 Ravensburg den VW T4 mit langem Radstand und setzt ihm ein relativ flaches Kunststoff-Hochdach auf. Der Innenausbau des Malibu ist auf die Bedürfnisse mobiler Paare zugeschnitten. Deshalb hat er in seinem Kunststoff-Hochdach kein Bett, sondern Stauschränke. Geschlafen wird auf der aus zwei Klappsitzbänken bestehenden Mittelsitzgruppe, die



zu einem 200 x 120 Zentimeter großen Bett umgebaut werden kann. An die Sitzgruppe schließt sich auf der linken Seite der Kleiderschrank an. Den verbleibenden Platz bis zum Heck nimmt ein Stauschrank ein. Auf der gegenüberliegenden Seite plazieren die Schwaben eine mit Zweiflammkocher und 45-Liter-Kühlschrank ausgestattete, für den besseren Durchgang vorn angeschrägte Längsküche.

Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
Classic Van	478,9 / 292	2.590	2-4	—	51.260
Malibu 28.1/28.2	478,9 / 292	2.575	2-4	—	58.500
Malibu 28.3/28.4	478,9 / 292	2.575	2-4	—	61.800
Malibu 28.5	478,9 / 292	2.575	2	—	60.500
Malibu 31.1	518,9 / 332	2.625	2-4	—	62.100
Malibu 31.2	518,9 / 332	2.625	4	—	64.200
Malibu 31.3	518,9 / 332	2.625	2	—	65.600
Malibu 32.1	518,9 / 332	2.625	2-4	●	67.400
Malibu 32.2	518,9 / 332	2.625	4	●	66.700
Malibu 32.3	518,9 / 332	2.625	2	●	67.500
Abakus 35	518,9 / 332	2.800	4-6	●	83.500

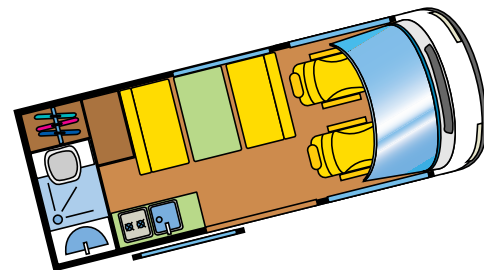
Quadriga Compact Mobile

Der Optimum von Compact Mobile hat vier Schlafplätze und eine Naßzelle quer im Heck.

Den Optimum baut Compact Mobile aus 73569 Eschach in den VW T4 mit langem Radstand ein. An das Fahrerhaus mit dem drehbaren Beifahrersitz schließt sich auf der linken Seite die Vierer-Sitzgruppe an, die bei Bedarf zu einem 192 x 124 Zentimeter großen Bett wird. Im Kunststoff-Hochdach hält der Optimum ein zweites, 188 x 112 Zentimeter großes Bett bereit. Der Sitzgruppe gegenüber, di-

rekt am Anschluß an die Schiebetür, bauen die Schwaben einen kompakten Küchenblock mit Zweiflammkocher und Spüle ein. Der 45-Liter-Kühlschrank ist der Küche gegenüber in Augenhöhe in einem Schrank platziert. Den verbleibenden Platz im Heck nimmt die quer eingebaute Naßzelle ein. Sie ist mit Duschtasse und Thetford-Cassettentoilette ausgerüstet und von innen und außen zugänglich.

Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
Optimum	518,9 / 332	2.625	4	—	53.800





SPECIAL ALLE AUF T4

Klassiker

CS



CS baut den Mykonos sowohl in den kurzen als auch in den langen T4 ein.

Den Mykonos bietet CS in 22397 Hamburg wahlweise auf dem kurzen oder langen Radstand des VW T4. In beiden Fällen setzen die Hanseaten dem Kastenwagen ein Kunststoff-Hochdach von SCA auf. Auch die Raumaufteilung und die grauen Schichtstoffmöbel sind bei beiden Varianten nahezu identisch. An das Fahrerhaus schließt sich auf der linken Seite ein kompaktes, längs eingebautes Küchenmöbel mit

Zweiflammkocher, 60-Liter-Kühlschrank und Edelstahlspüle an. Dahinter steht ein großer Kleiderschrank, der die Reisegarderobe der Besatzung aufnimmt. Die quer im Heck eingebaute Sitzbank wird bei Bedarf zu einem 190 x 125 Zentimeter großen Bett. Unter der Sitzbank befindet sich ein auch von hinten zu beladender Staukasten. In das Hochdach ist ein 195 x 120 Zentimeter großes Bett integriert.



Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
Mykonos KR	478,9 / 292	2.575	4	–	52.900
Mykonos LR	518,9 / 332	2.625	4	–	54.500

Ästhet

Dehler

Der Dehler Optima 5.4 verbindet auffälliges Design mit hohem Nutzwert.

Das Flaggschiff der Dehler-Kastenwagen-Baureihe, der Optima 5.4, basiert auf dem VW T4 mit dem langen Radstand. Zusätzlich verlängert ihn die Yacht- und Reisemobil-

schmiede Dehler in 59872 Meschede noch durch ein formschönes Kunststoff-Heck um rund 15 Zentimeter und setzt ihm ein schnittiges Hochdach auf. Geschlafen wird im Optima 5.4 entweder auf dem 195 x 140 Zentimeter großen Dinettebett oder auf den beiden 190 x 55 Zentimeter großen Rohrko-

jen. Diese ausrollbaren Betten sind in das Hochdach integriert. An die Vierer-Sitzgruppe, die das drehbare Fahrerhausgestühl mit einbezieht,



Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
Optima 5.4	535 / 332	2.625	4	●	69.250
Optima 4.7	465 / 292	2.575	2-4	–	55.500
Maxivan	465 / 292	2.575	2-4	●	56.300

schließt sich auf der linken Seite die mit Zweiflammkocher und runder Edelstahlspüle ausgestattete Winkel-Kombüse an. Die rechts im Heck plazier-

te Naßzelle mit Klappwaschbecken wird durch eine halbrunde Schiebetür verschlossen. Neben dem Waschaum bietet der 5.4 einen Kleiderschrank.



Zauberer

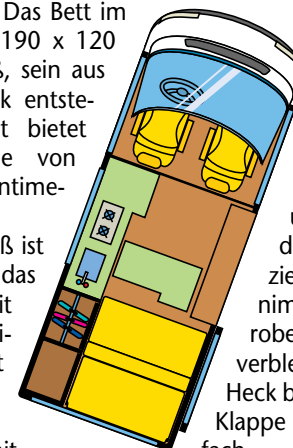
Dipa

Auf dem VW T4 mit dem kurzen Radstand basiert der Vierschläfer Dipa Merlin.

Trotz seiner Kürze bietet der Merlin von Dipa in 72644 Oberboihingen vier vollwertige Schlafplätze. Das Bett im Aufstelldach ist 190 x 120 Zentimeter groß, sein aus der Hecksitzbank entstehendes Pendant bietet eine Liegefläche von 198 x 122 Zentimetern.

Der Grundriß ist klassisch: an das Fahrerhaus mit drehbarem Beifahrersitz schließt sich auf der linken Seite der Küchenblock mit

Zweiflammkocher und Emaille-spüle an. Aus dem Küchenblock wird der Dinette-tisch herausgeschwenkt. Der mit einem Scharnier an der Tischplatte befestigte Fuß klappt dabei automatisch nach unten. Der hinter dem Küchenblock platzierte Kleiderschrank nimmt die Reisegarderobe der Crew auf. Den verbleibenden Platz im Heck belegt das durch eine Klappe verschlossene Staufach.



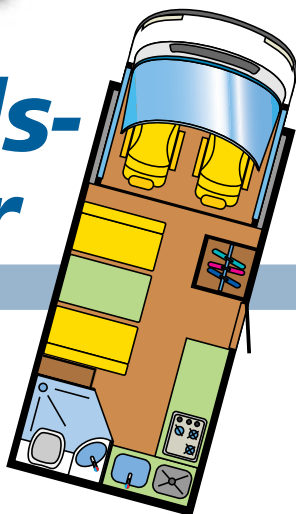
Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
Merlin KR	478,9 / 292	2.575	4	–	57.500
Merlin LR	518,9 / 332	2.625	4	–	60.800
Milan KR	478,9 / 292	2.575	4	–	57.800
Milan LR	518,9 / 332	2.625	4	–	61.200
Sperber KR	478,9 / 292	2.575	4	–	52.300
Sperber LR	518,9 / 332	2.625	4	–	54.800



Himmelsstürmer

Euro Mobil

Der Euro Sky 550 ist ein kompaktes Alkoven-Mobil für vier Personen.



Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
Euro Sky 550	545 / 292	2.890	4	●	68.550
Euro Sun 580	580 / 332	2.890	5-6	●	70.830
Euro Star 580	580 / 332	2.890	5	●	70.830

Der rund 5,5 Meter lange und 2,2 Meter breite Euro Sky 550 ist das Nesthäkchen der bei Eura gebauten und über ausgesuchte VW-Händler vertriebenen Euro-Mobil-Palette. Er basiert auf dem VW T4 mit

dem kurzen Radstand. Geschlafen wird entweder im 202 x 140 Zentimeter großen Alkovenbett oder auf der 190 x 125 Zentimeter großen, auf einem Podest stehenden Mittelsitzgruppe. An die Sitzgruppe

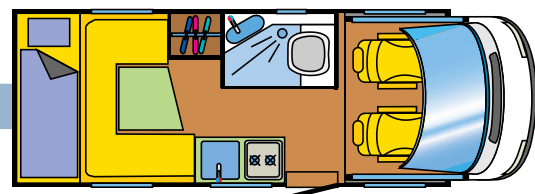
schließt sich auf der linken Seite die Naßzelle mit integrierter Dusche und Thetford-Cassettentoilette an. Rechts im Heck baut Euro Mobil eine große L-Küche ein. Sie ist mit Dreiflammkocher, 60-Liter-

Kühlschrank und Emaille-Spüle ausgestattet und bietet reichlich Arbeitsfläche. Den verbleibenden Platz zwischen der L-Küche und dem Fahrerhaus belegen der Einstieg und der geräumige Kleiderschrank.

Wunschkonzert

Ferber

Bei seinen Deseo-Mobilen geht Ferber ganz auf die Wünsche seiner Kunden ein.



Beim Ferber Deseo ist der Name Programm. Denn das spanische Wort „Deseo“ heißt ins Deutsche übersetzt Wunsch. Deshalb liefern die Hamburger sowohl Alkoven als auch Teilintegrierte auf VW T4 in verschiedenen Längen und Grundrissen – ganz nach Kundenwunsch. Das abgebildete Alkovenmobil zum Beispiel basiert auf VW T4 mit langem Radstand. Seine Kabine hat die Maße 340 x 195 x 210 Zen-

timeter. Die Größe der Kabine hängt allerdings ebenfalls von den Wünschen der Kunden ab. Auch bei der Wahl des Grundrisses ist Individualität Trumpf. Im serienmäßigen Lieferumfang ist eine Sitzgruppe, ein Küchenschrank, ein Kleiderschrank, Dachstauschränke sowie eine Naßzelle mit integrierter Dusche und eine Küche mit Dreiflammkocher und 90-Liter-Kühlschrank enthalten.

Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
Deseo Alkoven	580 / 332	2.800	4	●	89.000

Tandem

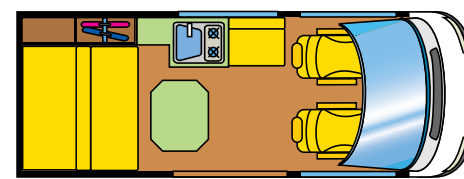
Fischer

Der Magnum A von Fischer bietet vorne und hinten jeweils eine Zweier-Sitzgruppe.

Für seinen Magnum A, den es mit verschiedenen Dächern gibt, nutzt Fischer in 72766 Reutlingen den langen Radstand des VW T4. Unge- wöhnlich ist der Grundriß des Kastenwagens: Hinter dem Fahrersitz ist eine Einzelsitzbank eingebaut, die zusammen mit dem drehbaren Beifahrersitz und einem schwenkbaren Tisch zu einer Dinette für zwei wird. In der Einzelsitzbank

hat die Cassetten-Toilette ihren Platz. Dahinter plazieren die Schwaben einen kompakten Küchenblock, der mit Zweiflammkocher und 60-Liter-Kühlschrank ausgestattet ist. Im Heckbereich baut Fischer eine Zweisitzbank ein, die zusammen mit einem zweiten Schwenktisch eine weitere Zweier-Sitzgruppe ergibt. Aus der Sitzbank wird bei Bedarf ein 193 x 130 Zentimeter

großes Bett. Die vordere Sitzgruppe und die Toilette sind auch zu benutzen, wenn die hintere Bank zum Bett umgebaut ist.



Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
Magnum A	518,9 / 332	2.625	2-4	–	59.900
Magnum B	518,9 / 332	2.625	2-4	–	60.200
Piccolo A	478,9 / 292	2.575	2-4	–	57.900
Piccolo B	478,9 / 292	2.575	2-4	–	58.200



SPECIAL ALLE AUF T4



Quartett

GKL

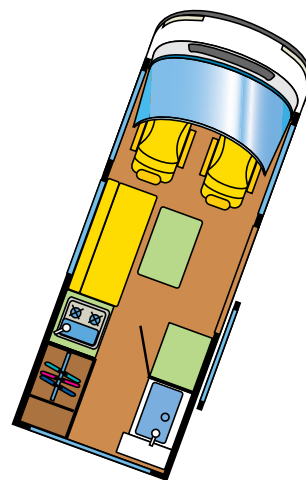
Den Vogue von GKL gibt es in vier verschiedenen Varianten.

GKL in 44579 Castrop-Rauxel baut seinen Vogue auf dem VW T4 mit langem Radstand in vier unterschiedlichen Varianten. Der abgebildete Zweischläfer Vogue II richtet sich vor allen Dingen an mobile Paare und hat deshalb in seinem Kunststoff-Hochdach kein Bett, sondern Stauschränke. Aus den drehbaren Fahrerhaussitzen und der auf der linken Seite im Anschluß an das Fahrerhaus platzierten Längscouch wird eine gemütliche Sitzgruppe oder ein 195 x 158 Zentimeter großes Bett. An die Couch schließt sich auf der linken Seite ein kompakter, mit

Zweiflammkocher und Edelstahlspüle ausgestatteter Küchenblock an. Den 45-Liter-Kühlschrank baut GKL in halber Höhe ein. Die quer im Heck

eingebaute Naßzelle kann durch eine Tür vom restlichen Wohnraum abgetrennt werden. Sie ist auch von außen zugänglich.

Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
Vogue I	518,9 / 332	2.625	4	●	74.000
Vogue II	518,9 / 332	2.625	2	●	69.800
Vogue III	518,9 / 332	2.625	4	●	72.900
Vogue IV	518,9 / 332	2.625	4	●	68.900
Surprise I KR	478,9 / 292	2.575	2-4	—	62.300
Surprise I LR	518,9 / 332	2.625	2-4	—	66.300
Surprise II KR	478,9 / 292	2.575	4	—	61.100
Surprise II LR	518,9 / 332	2.625	4	—	65.000
Surprise III KR	478,9 / 292	2.575	2	—	53.800
Surprise III LR	518,9 / 332	2.625	2	—	56.800



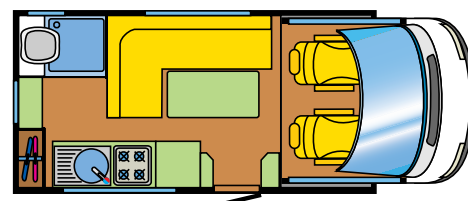
Einzelkämpfer

Holdsworth

Holdsworth ist als britischer Reisemobilbauer in Deutschland präsent.

Das rund 5,3 Meter lange Alkovenmobil Valentine Special des britischen Reisemobilbauers Holdsworth basiert auf dem VW T4 mit dem kurzen Radstand. Auffällig ist seine Raumaufteilung: An das Fahrerhaus schließt sich auf der linken Seite die L-förmige Längscouch an, die nachts zu einem 188 x 112 Zentimeter großen Bett wird. Das zweite Bett im Alkoven ist 204 x 95 Zentimeter groß. Auf der gegenüber-

liegenden Seite schließen sich an das Fahrerhaus ein hüftthohes Schränkchen und der Einstieg an. Die dahinter platzierte Längsküche stattet die Engländer mit Dreiflammkocher und 70-Liter-Kühlschrank aus. Die links im Heck eingebaute Naßzelle zeigt sich mit Klappwaschbecken und Cassetten-Toilette.



Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
Valentine Special	528 / 292	2.575	4	●	63.900
Vista	478,9 / 292	2.575	2	●	59.500
Villa XL	478,9 / 292	2.575	2	—	56.800

Wir machen Sie mobil!

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

ABC Bank



SPECIAL ALLE AUF T4

Traditionsmodell

Karmann

Der Gipsy von Karmann aus Rheine hat im Heck eine große Rundsitzgruppe.

Den Gipsy baut Karmann in 48432 Rheine auf den VW T4 mit dem langen Radstand. Das Alkovenmobil hat im Heck eine große Rundsitzgruppe. Aus ihr lässt sich bei Bedarf ein 205 x 147 Zentimeter großes Bett bauen. Im Alkoven offeriert der Gipsy eine zweite, 205 x 130 Zentimeter große Liegefläche. Vor der Rundsitzgruppe platziert Karmann auf der linken Seite den 63 Zentimeter breiten Kleiderschrank. Den verbleibenden Platz bis zum Fahrerhaus nimmt die Naßzelle mit integrierter Dusche und rundem Kunststoff-Waschbecken ein.



Auf der rechten Seite steht vor der Sitzgruppe die rund 120 Zentimeter breite, mit Zweiflammkocher und 70-Liter-Kühlschrank ausgestattete Längsküche. Davor befindet sich der Einstieg. Den verbleibenden Platz zwischen Einstieg und Fahrerhaus belegt ein hüfthoher Schrank, in dem das Küchenspülbecken untergebracht ist.



Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
Cheetah S	597 / 332	2.800	4	●	76.500
Karuso	556 / 332	2.800	4	●	75.000
Gipsy	597 / 332	2.800	4	●	75.000

Biomobil

Kirchessner

Kirchessner setzt bei seinen Kastenwagen-Ausbauten auf gewachstes Naturholz.



Kirchessner in 63927 Bürgstadt setzt bei seinem VW-T4-Ausbau auf den kurzen Radstand, dem der Bayer ein Reimo-Hochdach aufsetzt. Den Innenausbau fertigt Kirchessner aus gewachstem Naturholz. An der Stelle des Beifahrersitzes befindet sich eine

Zweier-Sitzbank, deren Rückenlehne umgeklappt werden kann. An das Fahrerhaus schließt sich auf der linken Seite der kompakte, mit Zwei-

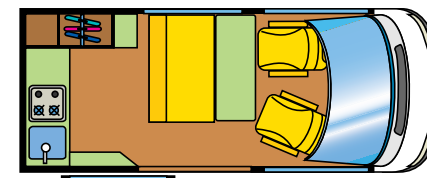
flammkocher und 46-Liter-Kühlschrank ausgestattete Küchenblock an. Hinter der Küche platziert der Bayer ein Sideboard und einen von ei-

ner Rolladentür verschlossenen Schrank. Den verbleibenden Platz im Heck nimmt der Kleiderschrank ein. Geschlafen wird entweder im 200 x 126 Zentimeter großen Dachbett oder auf der zum Bett umgebauten, 185 x 116 Zentimeter großen Hecksitzbank.

Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
T4 KR	478,9 / 292	2.575	4	—	53.000



Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
Starlight	478,9 / 292	2.575	2-4	—	51.200



Sternstunde

Luna

Den Starlight von Luna auf dem kurzen Radstand des VW T4 gibt es mit verschiedenen Dächern.

Als Basis für den Starlight nimmt die Luna-Freizeitmobile in 42781 Haan den VW T4 mit kurzem Radstand. Ihn statuen sie mit verschiedenen Dachvarianten vom serienmäßigen Dach bis zum festen Hochdach aus. Je nach Dachvariante werden im Oberstübchen entweder Dachstauschränke oder ein Bett eingebaut. Der Wohnraum des Starlight wird von der Mittelsitzgruppe beherrscht, die aus einer längs eingebauten Klappsitzbank und den drehbaren Fahrerhausstühlen besteht. Aus ihr lässt sich mit wenigen Hand-

griffen ein 192 x 158 Zentimeter großes Bett bauen. An die Sitzgruppe schließt sich auf der linken Seite der Kleiderschrank an. Die mit Zweiflammkocher, Spüle und 45-Liter-Kühlschrank ausgestattete Küche platziert Luna quer im Heck. Im Küchenmöbel findet sich auf Wunsch eine Porta Potti, die von hinten durch die Heckklappe entsorgt wird.



SPECIAL ALLE AUF T4

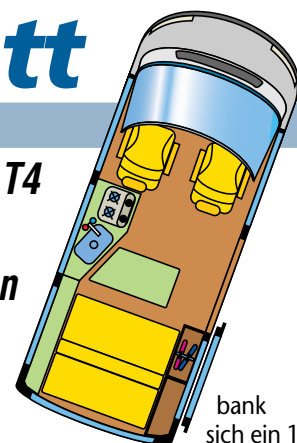


Quintett

Mannßhardt

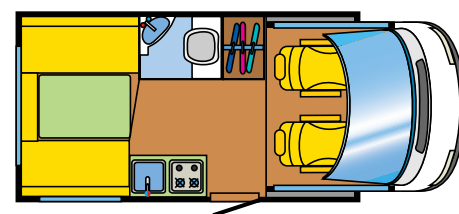
Der Mannßhardt VW T4 bietet auf allen fünf möglichen Sitzplätzen Dreipunktgurte.

Mannßhardt aus 77866 Rheinau-Freistett bietet seinen Ausbau des VW T4 mit unterschiedlichen Dächern an. Je nachdem, sind dann entweder Stauschränke oder ein 193 x 117 Zentimeter großes Bett im Oberstübchen eingebaut. Der Mannßhardt basiert auf dem Wolfsburger Transporter mit kurzem Radstand und bietet für die Sitzplätze auf der quer im Heck eingebauten Sitzbank Dreipunktgurte. Aus der Sitz-



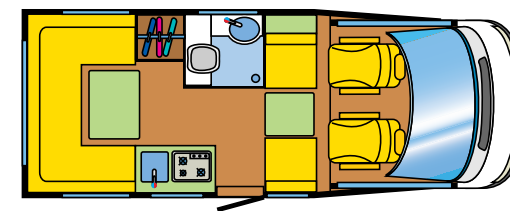
bank lässt sich ein 197 x 120 Zentimeter großes Bett bauen. Für rund 1.600 Mark Aufpreis bietet Mannßhardt einen fünften, in Fahrtrichtung montierten Sitz, an. Auch er ist mit Dreipunktgurt ausgestattet. Gekocht wird am längs hinter dem Fahrersitz eingebauten Küchenblock, der Zweiflammkocher, Edelstahlspüle und 45-Liter-Kühlschrank enthält.

Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
T4 KR	478,9 / 292	2.575	2-4	–	52.600



Toilette. Für rund 900 Mark Aufpreis baut Lyding eine integrierte Dusche ein. Dem Waschraum gegenüber ist die mit Zweiflammkocher, Edelstahlspüle und 45-Liter-Kühlschrank ausgestattete Längsküche eingebaut. Zwischen Naßzelle und Fahrerhaus bringt Lyding noch einen knapp 50 Zentimeter breiten Kleiderschrank in seinem Floh unter.

Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
Floh	495 / 292	2.650-2.725	4	●	65.000
Wiesel	565 / 332	2.700-2.775	4	●	69.900
Fuchs	580 / 332	2.725-2.800	4	●	73.600



Preisschlager

Montana

Für rund 56.000 Mark präsentiert Montana Teilintegrierte auf VW T4.

Der italienische Hersteller Montana, den Transmobil in 66130 Güdingen nach Deutschland bringt, präsentiert zwei gleich lange Teilintegrierte auf VW T4, die sich im Grundriß unterscheiden. Beide basieren

auf dem VW T4 mit langem Radstand. Der M 12 hat im Bug über dem Fahrerhaus ein 185 x 65 Zentimeter großes Bett. An das Fahrerhaus schließen sich zwei quer eingebaute Einzelsitzbänke an, die



Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
M 12	590 / 332	2.810	4	●	55.900
M 11	590 / 332	2.810	4	●	55.900

zusammen mit einem kleinen Tisch eine Sitzgruppe für zwei Personen oder ein 200 x 65 Zentimeter großes Bett bilden. An die Sitzgruppe schließt sich auf der linken Seite die Naßzelle mit integrierter Dusche an.

Ihr gegenüber platziert Montana eine mit Dreiflammkocher und Spüle ausgestattete Längsküche. Im Heck offeriert der M 12 eine Rundsitzgruppe, die sich zum 210 x 130 Zentimeter großen Bett umbauen läßt.



Winzling

Lyding

Das Alkovenmobil Lyding Floh ist mit rund fünf Metern Länge besonders citytauglich.

Der Floh, den Lyding in 58456 Witten-Herbede auf den VW T4 mit kurzem Radstand setzt, bietet trotz seiner Länge von nur knapp fünf Metern in seiner GfK-Sandwich-Alkovenkabine vier Schlafplätze und eine Naßzelle. Das Bett im Alkoven hat eine Größe von 200 x 150 Zentimetern, sein Pendant im Heck steht auf einem Podest und bietet eine Liegefläche von 200 x 130 Zentimetern. Das Heckbett entsteht aus zwei Längssitzbänken. Vor der Sitzgruppe platziert Lyding auf der linken Seite den Waschraum mit Waschbecken und Cassetten-



Schmuckstück

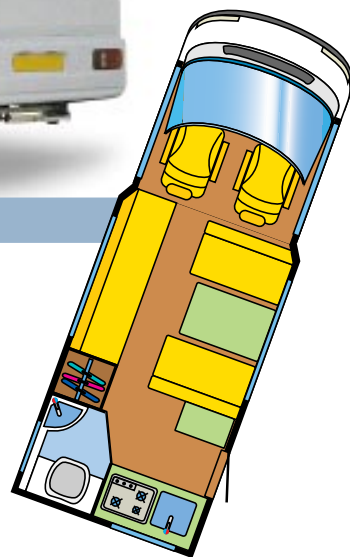
Rapido

Der schicke Teilintegrierte Rapido Randonneur 700 zeigt sich total französisch.

Der Rapido Randonneur 700 auf dem VW T4 mit langem Radstand, der in Deutschland bei Gandl in 80999 Mün-

chen zu haben ist, gefällt mit dunklen Möbeln und dezent gemusterten Polstern, sowie einem schicken Außendesign. An das Fahrerhaus schließt sich beim Randonneur 700 auf der linken Seite eine Längscouch an. Ihr gegenüber plazieren die Franzosen eine Vierer-Dinette, die nach Umbau zum 190 x 125 Zentimeter großen Bett wird. Zusätzlich gibt's im Randonneur 700 ein 186 x 125 Zentimeter großes

Hubbett. An die Längscouch schließen sich der geräumige Kleiderschrank und die längs eingebaute Naßzelle mit integrierter Dusche an. Den verbleibenden Platz im Heck nimmt die quer plazierte, mit Dreiflammkocher, Emaillespüle und 72-Liter-Kühlschrank ausgestattete Küche ein.



Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
Randonneur 700	588 / 332	3.160	4-5	●	79.500

Edelmann

Reimo

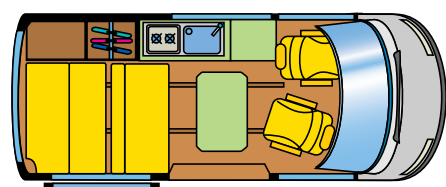
Der neueste Miami heißt nicht nur Exklusiv – er ist es auch.

Den Miami Exklusiv baut der Kastenwagen-Spezialist Reimo in 63329 Egelsbach auf den VW T4 mit kurzem Radstand. Sein Innenraum wirkt mit dem Echtholz-Parkettboden, den blau-marmorieren Möbeln und den kräftig gemusterten Polsterstoffen frisch und elegant zugleich. Die Möbel stehen im Miami entlang der linken Seitenwand. Vorn

befindet sich der abgedeckte Küchenblock mit Zweiflammkocher und 41-Liter-Kühlschrank. Dahinter hat Reimo den kombinierten Kleider- und Wäscheschrank plaziert. Neben den schmalen Möbeln gibt es alternativ eine oder zwei längs verschiebbare Sitzbänke, aus denen sich ein 195 x 120 Zentimeter großes Bett bauen läßt. Der davor plazierte Schwenktisch wird während der Fahrt in einem verriegelbaren Fach verstaute. Im Aufstelldach wartet ein 190 x 115 Zentimeter großes Bett auf müde Kinderhüupter.



Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
Miami Exklusiv	478,9 / 292	2.575	2-4	–	57.000
Miami Classic	478,9 / 292	2.575	2-4	–	52.900
Touring	478,9 / 292	2.575	2-4	–	44.900
City Van KR	478,9 / 292	2.575	2-4	–	48.300
City Van LR	518,9 / 332	2.625	2-4	–	51.700
Lucky	478,9 / 292	2.575	2-4	–	49.900
Memphis	518,9 / 332	2.625	2-4	–	54.800
Calypso	518,9 / 332	2.625	2-4	●	69.000
Weekender	478,9 / 292	5.575	2-4	–	45.400



Debütant

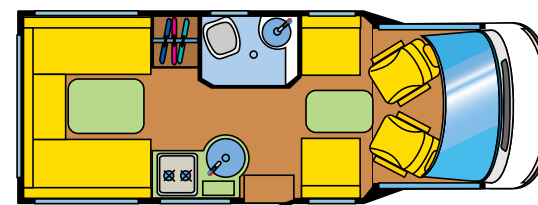
Robel

Robelmobil schickt jetzt auch einen Teilintegrierten ins Rennen um die Käufergunst.



Der 590 T ist der erste Teilintegrierte von Robelmobil in 33775 Versmold. Er basiert auf dem VW T4 mit langem Radstand und bietet dank seines doppelten Bodens reichlich Stauraum. Interessant ist die Raumaufteilung des formschönen Debütanten. Im Bug offeriert er zwei gegenüberliegenden Einzelsitzbänke, die zusammen mit den drehbaren Fahrerhaussitzen und einem Schwenktisch zu einer gemütlichen Sitzgruppe werden. Aus

den Sitzbänken wird nachts ein 200 x 60 Zentimeter großes Bett. An die Sitzgruppe schließen sich auf der linken Seite die Naßzelle mit integrierter Dusche und danach der Kleiderschrank an. Die gegenüber plazierte Längsküche ist mit Zweiflammkocher, 60-Liter-Kühlschrank und runder Edelstahlschüssel ausgerüstet. Den Platz im Heck belegt die gemütliche Rundsitzgruppe, die umgebaut ein 200 x 130 Zentimeter großes Bett ergibt.



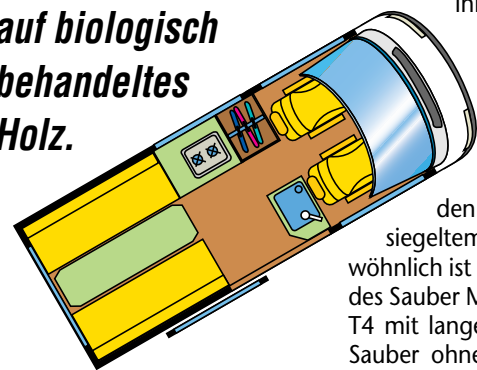
Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
590 T	593 / 332	2.800	3	●	87.000
530 H	530 / 332	2.800	4	●	79.500
530 S	530 / 332	2.800	4	●	82.800



Holzklasse

Sauber-Mobil

Sauber-Mobil setzt beim Innenausbau auf biologisch behandeltes Holz.



Naturholzfreunde kommen bei Sauber Mobil aus 91224 Pommelsbrunn voll auf ihre Kosten. Denn die Bayern setzen bei ihren Möbeln auf chemiefrei geöltes Fichtenholz und fertigen den Boden aus dreifach versiegeltem Kork. Ungewöhnlich ist auch der Grundriß des Sauber Mobils auf dem VW T4 mit langem Radstand, den Sauber ohne Naßzelle fertigt. An das Fahrerhaus schließt sich auf der linken Seite der Kleider-



Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
T4 LR	518,9 / 332	2.625	2	–	60.100

schränk an. Ihm gegenüber steht hinter dem Beifahrersitz ein Schrank, der die Küchenspüle, die zugleich auch Waschbecken sein kann, und zwei 17-Liter-Wasserkarister beherbergt. Hinter dem Kleiderschrank bauen die Bayern einen Ausziehschrank und den mit Zweiflammkocher und 45-Liter-Kühlschrank ausgestatte-

ten Küchenblock ein. Den verbleibenden Platz im Heck nehmen zwei Längssitzbänke in Anspruch, die bei Bedarf zu einem 200 x 160 Zentimeter großen Bett werden. Im Hochdach sind Stauschränke untergebracht.

Basislager

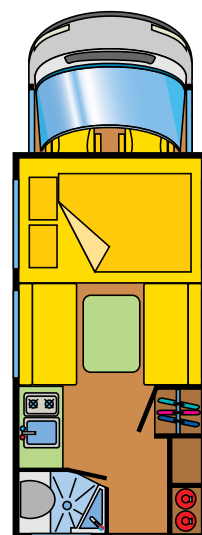
Tischer

Die Kabine des Tischer Trail 280 auf dem VW T4 mit Doppelkabine ist absetzbar.



Auch für den VW T4 hat der Pick-Up-Spezialist Tischer aus 97892 Kreuzwertheim eine Absetzkabine im Programm. Für die Trail-280-Kabine dient der VW T4 mit langem Radstand und Doppelkabine als Basis. Die GfK-Sandwich-Kabine bietet vier Schlafplätze: zwei im 202 x 130 Zentimeter großen Alkoven und zwei an der 200 x 130 Zentimeter großen Längssitzgruppe im Mittelbereich. An die Sitzgruppe schließt sich auf der linken Seite der mit Zweiflammkocher und Edelstahlschrank ausgestattete Küchenblock an. Den 60-Liter-Kühlschrank baut Tischer gegenüber ein. Hinter dem Küchenblock platzieren die Franken einen Waschraum mit Waschbecken, der für circa 4.500 Mark Aufpreis zur kom-

pletten Naßzelle mit integrierter Dusche und Cassettoilette ausgebaut wird. Im Aufpreis enthalten ist, daß Tischer dann die Wasserkarister durch einen 60-Liter-Frischwassertank in einer Sitzbank ersetzt.



Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
Trail 280	580 / 332	2.625	4	●	72.200

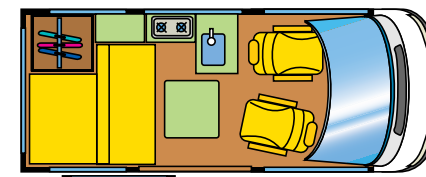
Baukasten

Varius

Die gesamte Inneneinrichtung des Varius Compact ist demontierbar.

Der schwäbische Kastenwagenspezialist Varius in 88250 Weingarten hat sich mit leicht demontierbaren Möbelelementen einen Namen gemacht. Bei seinem Compact-Ausbau kommt der VW T4 mit kurzem Radstand zum Einsatz. An das Fahrerhaus schließt sich beim Compact auf der linken Seite der Küchenblock mit Zweiflammkocher, Edelstahlschüssel und der in einer Schublade eingebauten 28-Liter-Kühlbox an. Unter dem dahinter platzierten Sideboard verbergen sich zwei Staufächer. Den

verbleibenden Platz links im Heck nimmt der Wäscheschrank ein. Müde Häupter betten sich auf der Varius-eigenen Klappsitzbank, die ein 191 x 140 Zentimeter großes Bett abgibt. Für rund 6.500 Mark Aufpreis montiert Varius ein Aufstelldach, in dem sich ein weiteres, 190 x 112 Zentimeter großes Bett findet.



Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
Compact	478,9 / 292	2.575	2-4	–	45.400
Megavan KR	478,9 / 292	2.575	2-4	–	42.000
Megavan LR	518,9 / 332	2.625	2-4	–	43.200

Trio

Volkswagen

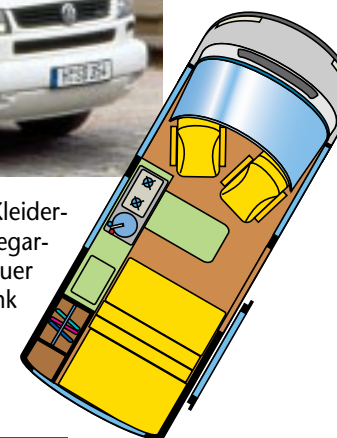
Den California Coach läßt Volkswagen bei Westfalia bauen.



Der California Coach ist eine Gemeinschaftsproduktion von Volkswagen und Westfalia. Er rollt auf dem T4 mit kurzem Radstand und ist mit drei verschiedenen Dächern erhältlich. Die Variante mit Aufstelldach hat ein 184 x 106 Zentimeter großes Dachbett, im Modell mit dem Alkoven-Hochdach ist in das Dach eine 190 x 109 Zentimeter große Schlafstatt integriert, und in die Ausführung mit dem sogenannten Compact-Hochdach sind an

gleicher Stelle Dachstauschränke eingebaut. Die restliche Inneneinrichtung ist bei allen drei Varianten gleich. An der linken Seite steht die Längsküche mit Zweiflammkocher und 40-Liter-Kühlbox.

Der dahinter platzierte Kleiderschrank nimmt die Reisgarderobe der Crew auf. Quer im Heck ist die Sitzbank eingebaut, die ein 194 x 117 Zentimeter großes Bett ergibt.



Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
Coach/Aufstelltd.	478,9 / 292	2.800	4	–	54.700
Coach/Compactd.	478,9 / 292	2.800	2	–	57.000
Coach/Hochd.	478,9 / 292	2.800	4	–	59.000
Exclusive	518,9 / 332	2.800	4	●	63.000



SPECIAL ALLE AUF T4

Individualist

Wingamm

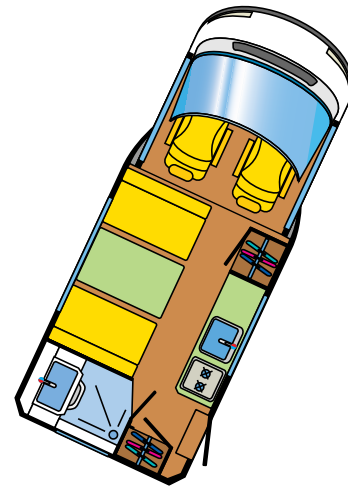
Der Wingamm Ibis 500 fällt durch seine ungewöhnliche Form auf.

Der fünf Meter lange Teilintegrierte Ibis 500 des italienischen Herstellers Wingamm fällt durch seine eigenwillig geformte GfK-Kabine auf. Der in Deutschland von K&W in 59514 Welter-Einecke vertriebene Italiener basiert auf dem T4 mit kurzem Radstand. In ihm stehen zwei Betten zur Verfügung: ein längs im Bug eingebautes Hubbett und die 192 x 115 Zentimeter große Mitteldinette. Auch bei abge-

senktem Hubbett bleibt an der Sitzgruppe noch genügend Sitzhöhe übrig. Die vordere Sitzbank kann bei Bedarf in Fahrtrichtung geklappt werden. Der Sitzgruppe gegenüber plazieren die Italiener die mit Zweiflammkocher und 60-



Liter-Kühlschrank ausgestattete Längsküche und einen Kleiderschrank. An die Sitzgruppe schließt sich links im Heck die Naßzelle mit integrierter Dusche an. Den verbleibenden Platz im Heck nimmt ein zweiter Kleiderschrank ein.



Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
Ibis 500	500 / 292	2.750	4	●	68.200
Ibis 530	530 / 292	2.750	4	●	71.700
Ibis 570	570 / 332	2.750	4	●	74.700



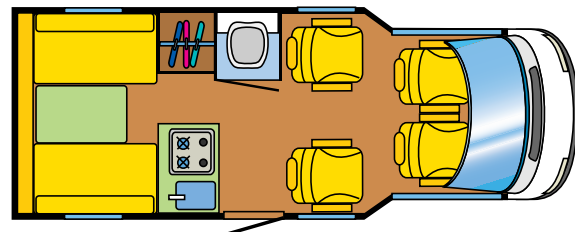
Synthese

Winnebago

Der Winnebago Rialta WV 221 RD ist eine Mischung aus Van und Reisemobil.

Für seinen Rialta WV 221 RD schneidet Winnebago in 66459 Kinkel den VW T4 hinter dem Fahrerhaus ab und flanscht ihm ein eigenes, verlängertes Chassis mit verbreiteter Spur an. Ungewöhnlich ist der Grundriß des Rialta. Hinter dem Fahrerhaus mit dem drehbaren Beifahrersitz bauen die Amerikaner in Fahrtrichtung zwei Einzelsessel ein,

die sich zu einem 193 x 114 Zentimeter großen Bett verwandeln lassen. An den Sessel auf der linken Seite schließt sich die Naßzelle mit integrierter Dusche und Klappwaschbecken an. Hinter ihr befindet sich der Kleiderschrank. Ihm gegenüber plaziert Winnebago die mit Zweiflammkocher und 45-Liter-Kühlschrank ausgestattete Küche. Den verbleibenden Platz im Heck nimmt eine quer eingebaute Dinette ein, aus der sich ein 193 x 122 Zentimeter großes Bett bauen läßt.



Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
WVW 221 RD	630 / 386,1	3.175	4	●	110.000
WVW 221 RC	630 / 386,1	3.175	2	●	110.000

Reisequartett

Wochner Design

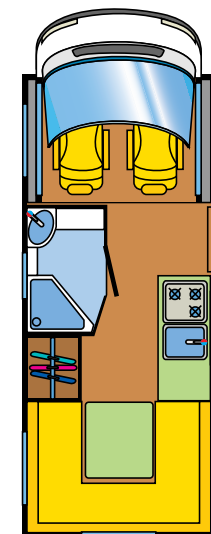
Den Fact One von Wochner Design gibt es mit vier Grundrissen.



Modell	Länge/Radstand (cm)	Zul. Ges.-gewicht (kg)	Schlafplätze	Naßzelle	Preise (DM)
Fact One 35 A	585 / 332	3.200	4	●	81.900
Fact One 35 B	585 / 332	3.200	4	●	81.900
Fact One 35 D	585 / 332	3.200	5	●	81.900
Fact One 35 C	535 / 332	2.810	4	●	78.700

Die Fact One-Alkovenmobile, die auf dem VW T4 mit langem Radstand basieren, bietet Wochner Design aus 88677 Markdorf in vier unterschiedlichen Grundrissen an. Allen gemeinsam sind die Kabinenbauweise in GfK-Sandwich und die integrierte Heckleiter. Der Fact One 35 A hat im Heck eine große Rundsitzgruppe, die sich zum 202 x 170 Zentimeter großen Bett umbauen läßt. Zwei weitere Schlafplätze bietet der 35 A im 202 x 140 Zentimeter großen Alkovenbett. Vor der Sitzgruppe ist auf der rechten Seite die mit Dreiflammkocher, Edelstahlspüle und 81-Liter-Kühlschrank ausgestattete Längsküche eingebaut. Ihr gegenüber befindet sich der Kleiderschrank. Davor

plaziert Wochner Design die geräumige Naßzelle mit abgetrennter Duschkabine.





SPECIAL T4-ZUBEHÖR

VEREDELT

Für kein anderes Reisemobil-Basisfahrzeug gibt es ein so umfangreiches Tuning-Angebot wie für den VW T4.

Kühler Kopf

Die Motortuning-Anlage ACV-T 2500 TDI von Motorenspezialist Oettinger in 61381 Friedrichsdorf bringt den 2,5-Liter-TDI-Motor von 75 kW (102 PS) auf 96 kW (130 PS). Noch beeindruckender fällt die Steigerung des maximalen Drehmoments der 1.660 Mark teuren Oettinger-Anlage von 250 auf 300 Nm bei 2.100/min aus. Für häufige Vollastfahrten bei hohen Außentemperaturen empfehlen die Hessen den Einbau einer 1.085 Mark teuren Ölkühlanlage für deren Montage sie 540 Mark in Rechnung stellen.



hinaus eine Vielzahl von Inneneinrichtungs-Teilen. So zum Beispiel ein rund 2.700 Mark teurer Karosseriebausatz mit Frontspoilerstoßstange, Kotflügelverbreiterungen, Seitenschwellern und Heckstoßstange.

Abflug

Street Shuttle nennt von Beck Automobil-Design in 82338 Berg die auf dem VW T4 basierenden Vans, deren besonderes Merkmal die tief heruntergezogenen sogenannten Jet-Scheiben sind. Im Angebot der Bayern findet sich darüber

Bayernkurier

Die Papmahl Automobiltechnik in 85122 Hofstetten verhilft dem T4-Vierzylinder-Dieselmotor für 1.925 Mark zu 66 kW (90 PS). Eine dafür empfohlene Ölkühleranlage steht mit 750 Mark in der Preisliste. Die ebenfalls in TÜV-Einzelabnahme mögliche Leistungssteigerung des Fünfzylinder-TDI-Motors kostet inklusive Montage 1.930 Mark und verhilft dem 75 kW (102 PS) starken Triebwerk zu einer Leistung von mindestens 93 kW (127 PS).



Paradiesvogel

Nach dem Motto „tief, bunt und schnell“ legt die Dietrich-Karosserietechnik in 48165 Münster-Hiltrup Hand an den VW T4. Mit geänderter Frontpartie, 650 Mark teuren Seitenschwellern, einem Sportfahrwerk für 1.200 Mark und Breitreifen auf Alurädern der Dimensionen 8,5 x 17 oder 10 x 17 (ab 4.000 Mark) sowie getunten Motoren macht sie aus dem Wolfsburger Transporter einen nicht zu übersehenden Hingucker.



Helmerzett

Die Polifite Polyestertechnik in 36396 Steinau hat jeweils für den T4 mit kurzem und langem Radstand Dächer des Typs Jetline, Sport und Jumbo im Programm. Die im Handauflegeverfahren hergestellten Dächer sind auch in Sandwichbauweise „iso-extrem“, in Thermoversion „iso-velours“ sowie in Wagenfarbe lackiert lieferbar. Sie kosten je nach Ausführung zwischen 1.150 und 2.540 Mark.



Das Heki 1



Das Heki 2



Das S5-Rahmenfenster



Der Rahmenfenster-Einbau



Der S5-Innenrahmen



Die Fahrerhaus-Abtrennung



Das Rastrollo

Die aktuelle Seitz-Produktfamilie Auf einen Blick

Wer baut Seitz-Produkte serienmäßig ein?

Belgien: Chateau. **D nemark:** Vendelbo Vans Danmark.
Deutschland: Baumgartner, Bimobil, Beisl, Bocklet, Burow, B rstner, Carls-Aue, Carthago, Dehler, Dethleffs, Eura, Fawi, Fendt, Frankia, Goldbecker, Hehn, Hobby, Hymer, Karmann, Knaus, LMC, Lyding, Niesmann, RMB, Robel, SKW, Tabbert, Tischler, Vario, Volkswagen, Westfalia, Weinsberg, Wilk.
England: Abbey, ABI, Auto-Trail, Autovan, Auto-Sleeper, Bailey, Bessacarr, Compass, Coachman, Cockb. Holdsworth, Elldis, Fleetwood, Gobur, Island Plastic, Lunar, Swift. **Finnland:** Solifer. **Frankreich:** Autostar, Caravan La Mancelle, Clemenson, Fleurette, Hymer France, Le Voyageur, Pilote, Rapido, SIR. **Italien:** Arcadia, CI Caravan, Elnagh, Forever, Fiamma, Ibox Trade, Laika, Mirage, Mobilvetta, Rimor, Roller Italien, Turri Boari. **Island:** Egill.
Japan: Carac Industry, Rotas. **Niederlande:** Avento, Biod, KIP.
Norwegen: Bj lseth. **Portugal:** Andrade. **Spanien:** Bopar, Caravan del Noroeste, Moncayo, Ocarsa, Roller Iberica. **Schweden:** Cabby, Fj Ilvagnen, Kabe, Nordic, Polar, SMC, SMV, S vsj . **USA:** Fleetwood Travel.



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

Die Händlerliste

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



**Das Insektenschutz-
Türrollo**



Die Serviceklappe



SPECIAL T4-ZUBEHÖR

Stromlinie

Polyroof in 37127 Dransfeld liefert Van-Pakete mit tief heruntergezogenen Jetfenstern und Hochdächer für den VW T4. Je nach Ausschnitt kosten die Dächer einschließlich der Verstärkungsprofile und der Montage von 2.065 bis 3.295 Mark für den Kastenwagen oder Kombi mit kurzem Radstand sowie 3.165 bis 3.625 Mark für die längeren Versionen.



Härte zehn

Reimo in 63329 Egelsbach bietet ein Hubdach mit Stehhöhe, drei Klapp-Schlafdächer mit zwei Schlafplätzen und sechs Hochdächer mit Schlafplätzen oder Zusatzstauraum für den VW T4. Die Dächer sind auf Wunsch in allen möglichen Farben erhältlich.

Optikpaket

Außer verschiedenen Hochdächern für die beiden unterschiedlich langen VW-T4-Modelle liefert SCA in 91581 Schillingsfürst auch Designsatz 380 genannte Außenverklei-



Edelrenner

Projektzwo Automobil-Design in 86899 Landsberg hat bereits für die neuen, äußerlich in der Frontpartie geänderten VW T4 einen knapp 4.000 Mark teuren Karosserie-Umbausatz im Programm. Zu-



sätzlich liefern die Oberbayern Dachflügel, schwarz eingefärbte Rückleuchten, ein Sportfahrwerk und Aluräder von 8,5 x 18 bis 10 x 18, auf die Reifen der Größe 245/40 ZR 18 sowie 285/35 ZR 18 passen.



dungen, die allerdings nur an den T4 mit kurzem Radstand passen. Das in der Farbkombination Silbermetallic/Schwarz aus grauem ABS gefertigte, 1.560 Mark teure Optikpaket umfaßt zwei Seiten-Schweller, eine Frontschürze und eine Heckverkleidung, die – wie das Frontteil – anstelle der serienmäßigen Stoßstange montiert werden.

Powertrio

Dieseltuning-Spezialist Domröse in 80995 München nimmt sich der drei VW-T4-Dieselmotoren an. Den Vierzylinder bringt er für knapp 1.100 Mark von 50 kW (68 PS) auf 60 kW (82 PS). Zum gleichen Preis steigert Domröse die Leistung des Fünfzylinders von 57 kW (78 PS) auf 65 kW (88 PS). 300 Mark mehr kostet die Domröse-Fitneßkur für den neuen Fünfzylinder-TDI-Motor, die das Kraftpaket von 75 kW (102 PS) auf 90 kW (122 PS) bringt.

Schaustück

Karosserie-Spezialist Rolf Stahl aus 71134 Aidlingen baut den VW T4 zur Sattelzugmaschine um, der er einen Doppelachs-Auflieger aufpackt. In dem voluminösen Anhänger realisiert Stahl Ausstellungs-, Schulungs-, Büro- oder Wohnräume. Die Preise der Stahlschen Gespanne richten sich nach dem Umfang der Umbauarbeiten, bei denen der schwäbische Tüftler auf Wunsch die Kabine verlängert, ein aerodynamisches Dach aufsetzt und dem Motor kräftig Dampf macht. So viel handwerkliche Arbeit bringt die VW-T4-Zugmaschine auf mindestens 80.000 Mark. Für einen Wohnauflieger sind ab rund 100.000 Mark fällig.



Mobilität für gehobene Ansprüche.



Hier
starten
in eine neue Mobilität

Exklusiv
bei Ihrem
Volkswagen Partner

**EURO
MOBIL**

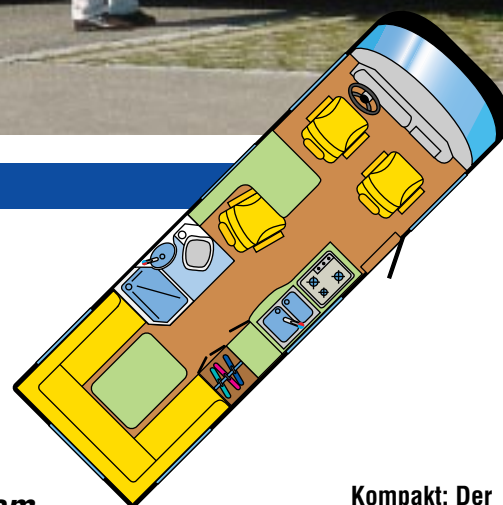
PREMIERE



Hymer S 710

Primus

Das rund 150.000 Mark teure Hymermobil S 710 gefällt mit nicht alltäglichem Grundriß und luxuriöser Ausstattung.



Kompakt: Der Küchenblock ist komplett ausgestattet, hat aber kaum Arbeitsfläche (rechts), die Barecke ist ideal für zwei (unten).

Auf dem letztjährigen Caravan Salon in Düsseldorf hat Hymer sie vorgestellt. Seit einigen Wochen verlassen sie das Werk in Bad Waldsee, und die ersten sind auf dem Weg zu den erwartungsfrohen Käufern.

Gemeint sind die großen Hymermobile auf den zwilingsbereiften Mercedes Sprintern 412 D. Unter ihnen auch der S 710, der mit edler, grauer Lederpolsterung der drei Sitze an der vorderen Barecke und an der Rundsitzgruppe im Heck zu ersten Fahrtests auf unseren Redaktionshof in Stuttgart-Untertürkheim rollt.

Dort beansprucht der knapp über 150.000 Mark teu-

re 710er – im Vergleich zu dem vor einigen Wochen getesteten, äußerst kompakten 520 S – mit seinen 7,37 Metern Länge nicht nur mehr Aufmerksamkeit beim Rangieren. Er belegt auch wesentlich mehr Bodenfläche. Dafür bietet er aber auch in seinem Innern, das man über eine elektrische Einstiegstufe direkt hinter dem Beifahrersitz betritt, sehr viel Platz, Komfort und Wohnlichkeit.

Vorn links steht die Barecke, die sich aus den beiden Fahrerhaussitzen, dem aus der Abdeckplatte eines Sideboardes weiterlaufenden Eßisch und einem dritten Einzelsitz im Wohnraum zusam-



Fotos: Böttger



Technische Daten*

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

Maße und Gewichte: Zul. Gesamtgewicht: 4.600 kg, Leergewicht: 3.560 kg, Außenmaße (L x B x H): 737 x 229 x 300 cm, Radstand: 402,5 cm, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.000 kg/750 kg.

Aufbau: Seitenwände und Boden in Alu-Sandwich-Bauweise mit 3,5 cm Isolierung aus PU-Schaum. Front, Dach und Heck als Gfk-Sandwich mit 4 cm Wandstärke.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 610 x 212 x 198 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 3/2, davon mit Dreipunktgurt: 3; Bettenmaße: Hecksitzgruppe: 2 x 200 x 80 cm, Hubbett: 191 x 139 cm.

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

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6.000, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l, Zusatzbatterien: 1 x 90 Ah.

Grundpreis: ca. 151.500 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller

Ausgestreckt: Die Rundsitzgruppe bietet Platz auch für mehr als zwei Insassen (oben).

Geschwungen: Rundungen dominieren in der Naßzelle mit der abgetrennten Dusche (unten).



men setzt. Die Barecke wird durch das über ihr montierte Hebekipdach von Seitz in helles Tageslicht getaucht und durch eine Zeile Dachschränke ergänzt.

Nach hinten schließt sich die Naßzelle an die Bar-Sitzgruppe an, in deren rechtem, 80 Zentimeter breiten Teil die Cassetten-Toilette und der

Waschtisch platziert sind. Im linken Teil ist, durch eine Kunstglas-Faltdür abgetrennt, die 65 Zentimeter breite Duschkabine unter dem großen Hymer-Dachkurbellüfter platziert.

Besonders gefallen in der Naßzelle die in mattem, grau-blauem Eierschalen-Design gestalteten Kunststoff-Einbauten,

die Hymer mit kräftig-blauen Klappendeckeln, ausklappbaren Schalen und Haushaltsarmaturen ergänzt.

Gegenüber der Naßzelle hat der Küchenblock seinen Platz, dem zwei deckenhohe Schränke folgen. Der vordere Kombischrank bietet oben dem Fernseher Platz auf einem ausziehbaren Metallgestell.

Darunter sitzt halbhoch und damit sehr griffgünstig der 103-Liter-Kühlschrank. Ganz unten hält das Kombimöbel einen großen Auszug bereit, in dem ein Haushalts-Müllsammel untergebracht ist. Hinter dem TV-Kühlschrank-Kombimöbel steht der 60 Zentimeter breite, innen beleuchtete Kleiderschrank.

In Fahrtrichtung vor den beiden Schränken ist der Küchenblock platziert, der sich direkt an den Einstieg anschließt. Obendrauf sitzt links der Dreiflammkocher, rechts daneben hat Hymer zwei Spülbecken vorgesehen. Arbeitsfläche bietet der Küchenblock, der vor den Spülbecken leicht ausgewölbt ist, allerdings nur dann, wenn man die paßgenau aus der Arbeitsplatte herausgeschnittenen Abdeckungen über die Spülbecken legt. Umgedreht bietet die rechte Abdeckung dann sogar eine Schneidbrettauflage.

Ansonsten überzeugt die Küche mit mehreren Schubladen, einem eingebauten Mikrowellenherd und geräumigen Drahtkorb-Auszügen für Lebensmittel, Töpfe und Geschirr.

Hymer hat den Heckbereich des S 710 ungewöhnlich und überaus komfortabel mit einer ledergepolsterten, insgesamt 212 mal 200 Zentimeter großen, gemütlichen Rundsitzgruppe

gestaltet. Auf ihren Längsseiten lassen sich bei Bedarf zwei Einzelbetten von jeweils 200 mal 80 Zentimeter Größe herrichten, so daß Hymers Klassenprimus zusammen mit dem 191 mal 139 Zentimeter großen, leicht absenkbaaren Hubbett über den Fahrerhaussitzen ein echter Vierschläfer ist.

Frank Böttger

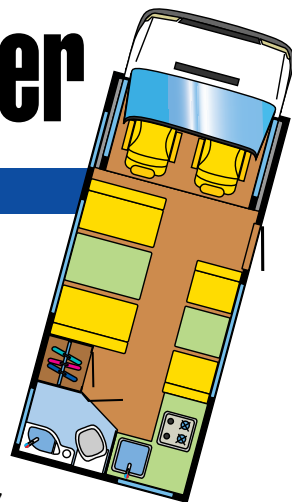
PREMIERE



Hispano-Sprinter

Benimar 5000 Junior

Der spanische Reisemobilhersteller Benimar fertigt seinen 5,85 Meter langen Junior 5000 jetzt auch auf Mercedes Sprinter 312 D.



Seit nunmehr 25 Jahren baut Benimar in Benicarlo bei Castellon an der spanischen Costa del Azahar Caravans und Mobilhomes. Fast genauso lange beschäftigt sich das Unternehmen auch mit dem Bau von Reisemobilen, die seit 1980 Manfred Stauber, 46, aus Goddert bei Selters nach Deutschland bringt.

Staubers Initiative ist es zu verdanken, daß es den familienfreundlichen Junior 5000 jetzt auch auf Mercedes-Sprinter-Basis gibt. Stauber: „Der Junior wird es wie gehabt auch weiterhin auf Fiat Ducato 14 geben. Diese Kombination hat sich seit der Markteinführung vor zwei Jahren bei Familien mit ein oder zwei Kindern be-

stens bewährt. Benimar-Kunden jedoch, die Wert auf ein hochwertiges und stärker motorisiertes Basisfahrzeug legen, können wir jetzt auch bedienen.“

Zu haben ist der knapp 85.000 Mark teure Hispano-Sprinter nach wie vor nicht nur mit individuellem Wunsch-Grundriß, sondern in sechs verschiedenen Standard-Versionen, mal mit Heck-Rundsitzgruppe, Heck-Küche oder Heckbad, Längssitzbank oder zwei unterschiedlich angeordneten Sitzgruppen.

Dazu stattet Benimar sein Junior-Alkovenmobil mit einer robusten amerikanischen Sicherheitstür inklusive Fliegengitter, elektrisch ausfahrbarer

Massiv: die amerikanische Sicherheitstür mit Fliegengitter.



Fotos: Camero

Technische Daten*

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

Maße und Gewichte: Zul. Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht: 2.750 kg, Außenmaße (L x B x H): 585 x 225 x 290 cm, Radstand: 355 cm, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.000/750 kg.

Aufbau: Boden und Wände: Isolierung aus 30 mm Styrofoam, Dach: Isolierung aus 40 mm Styrofoam.

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/4, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 340 x 214 x 199 cm, Bettenmaße: Alkoven: 200 x 140 cm, Zweierdinette: 175 x 60 cm, Viererdinette: 195 x 135 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 125 l, Abwasser: 100 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma 3002 K, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 90 l, Zusatzbatterie: 1 x 72 Ah.

Grundpreis: 84.900 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller



Bequem: Zur Serienausstattung gehört eine elektrisch ausfahrbare Trittstufe.



Praxisgerecht: Die Bad-Einrichtung mit drehbarer Cassetten-Toilette und Waschschrank.

Geräumig: Die Raumaufteilung bietet reichlich Platz und Komfort.



Trittstufe sowie einem Zentralschalter fürs Licht im Eingangsbereich aus.

Unser Testwagen hat gleich neben dem Eingang auf der Beifahrerseite eine Zweierdinette, aus der sich bei Bedarf eine 175 x 60 Zentimeter große Liegefläche bauen läßt. Etwas schräg versetzt gegenüber platziert Benimar eine Viererdinette, die nachts zum 195 x 135 Zentimeter großen Doppelbett wird. Und zum Fünfschläfer wird das spanische Familienmobil dank seines 200 x 140 Zentimeter großen Alkovenbetts.

Hinter der Zweierdinette platziert Benimar eine große L-Küche, die quer über das Heck verläuft und über einen Zweiflammkocher und ein Edelstahl-Spülbecken mit Metallarmaturen verfügt. Die Küche ist zudem mit Dunstabzug, eigenem 230-Volt-Anschluß für Haushaltsgeräte und reichlich Ablagefläche für Kochgeschirr

ausgestattet. Für ausreichende Helligkeit in der Nacht sorgen die im Hispano-Sprinter nicht nur an der Küche, sondern auch im Alkoven, über den Dinetten, im Mittelgang und vor dem gegenüber der Küche eingebauten Kleiderschrank installierten Leuchten.

Natürlich fehlt es auch im Heckbad nicht an Licht. Zwei Spots über dem Spiegelschrank leuchten den Sanitär-raum recht gut aus. Zur Standardausstattung gehören eine integrierte Dusche, die drehbare Cassetten-Toilette von Thetford und ein Waschschrank einschließlich Winkel-Waschbecken mit Metallarmaturen. Außerdem kann die Bordcrew des Sprinters aus Spanien noch auf so praktische Nützlichkeiten wie sieben ringsum im Wohnraum angebrachte Staufächer, Kippstützen unter dem Heck und ein Außenstaufach in Höhe der Zweierdinette zurückgreifen. Juan J. Camero Ortiz

PREMIERE

Exote

J.B.W. Holystar



Für seinen Holystar-Ausbau trifft das schwäbische Unternehmen J.B.W. mit dem Toyota Hiace eine ausgefallene Wahl.

Für Andreas Jonetz, 27, und Dirk Oesterreicher, 26, die beiden Geschäftsführer und Inhaber der Firma J.B.W.-Wohnmobile aus Schwäbisch Gmünd, stand nach der Markteinführung des neuen Toyota-Hiace-Transporters Ende letzten Jahres sofort fest, daß der Japaner die Basis für ihr neues Ausbauprogramm Holystar abgeben würde. Grund für diese ausgefallene Wahl: „Auf Toyota hatte es bislang so gut wie keiner versucht“, so Jonetz. „Außerdem ist der Hiace etwas günstiger als andere gängige Basisfahrzeuge. Diesen Preisvorteil können wir an unsere Kunden weitergeben.“

Für knapp 50.000 Mark ist der schwäbische Exote jetzt zu haben. Dafür gibt es ein 4,71 Meter langes Reisemobil mit 79-PS-Dieselmotor, Fahrer- und Beifahrer-Airbag, Polyfie-Hochdach mit 190 x 125 Zentimeter großem Bett sowie den Holystar-Ausbau. Dieser besteht aus einer in Bodenschienen in-



Komplett: Der Ausbau besitzt ein Wand-Möbel mit Küche, Kühlschrank und Schrank-Komponente.

Variabel: Die ausbaubare Sitzbank wird bei Bedarf zum Bett.



stallierten Reimo-Sitzbank, die sich zur 190 x 118 Zentimeter großen Liegefläche umbauen läßt und die bei Bedarf – um beispielsweise das Ladevolumen beim Großeinkauf zu vergrößern – ganz ausgebaut werden kann.

Als Ergänzung installiert J.B.W. rechts an der Sitzbank einen Schwenktisch und in

Fahrerseite ein Schrank- und Küchenmöbel mit Zweiflammkocher, Waschbecken mit Plastik-Armaturen und 30-Liter-Kühlbox. Außerdem integrieren die Holystar-Konstrukteure die Truma-E-2400-Heizung (2.200 Mark Auf-

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Toyota Hiace mit 58 kW (79 PS)-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 2.800 kg, Leergewicht: 2.000 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.000/750 kg, Außenmaße (L x B x H): 471 x 180 x 265 cm, Radstand: 298,5 cm.

Aufbau: Dach und Wände: Isolierung aus 15 mm und 20 mm PU-Schaum, Boden: Isolierung aus 10 mm PU-Schaum.

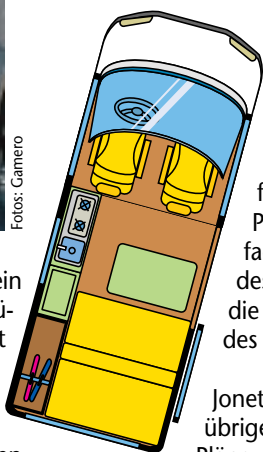
Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0; davon mit Dreipunktgurt: 2; Innenmaße (L x B x H): 255 x 144,5 x 205 cm, Bettenmaße: Hochdachbett: 190 x 125 cm, Sitzbank: 190 x 118 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 75 l, Frischwasser: 16 l, Abwasser: 16 l, Gasvorrat: 2 x 5 kg.

Serienausstattung: Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 30 l, Zusatzbatterie: 1 x 60 Ah.

Grundpreis: 49.950 Mark.

* Alle Angaben laut Hersteller



preis) im unteren Teil der Möbelzeile. Dort liegen auch die 16 Liter fassenden Frisch- und Abwasserkanister. Die zwei Fünfkilo-Gasflaschen haben ihren Platz in einem Schrankfach im hinteren Bereich des Fahrzeugs, der über die hochgeklappte Hecktür des Holystar zu erreichen ist.

Für die Zukunft haben Jonetz und Oesterreicher übrigens weniger exotische Pläne. Außer im Toyota Hiace soll ihr Holystar-Ausbau nämlich bald auch im VW T4 und im Mercedes Vito seinen Platz finden. *Juan J. Gamero Ortiz*

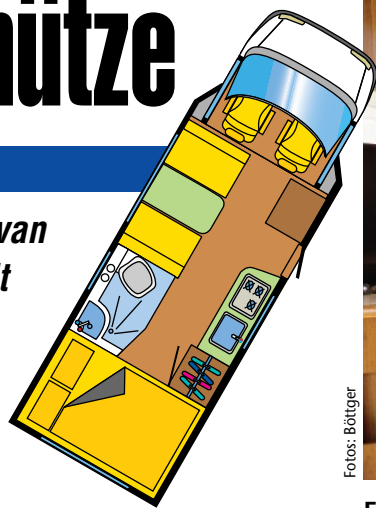
PREMIERE



Baskenmütze

Rimor Nocchiero

Zum diesjährigen Caravan Salon kommt Rimor mit dem rund 70.000 Mark teuren Teilintegrierten namens Nocchiero nach Düsseldorf.



Fotos: Böttger



Farbenfroh: Bunte Polster und dunkle Möbel mit beigefarbenen Klappen schaffen angenehme Wohnatmosphäre.

Der Nocchiero, den Rimor auf dem Düsseldorfer Caravan Salon zeigen will, ist der erste Teilintegrierte aus den toskanischen Fabrikationshallen von Rimor-Chef Luano Niccolai. Bis auf die Baskenmütze über dem Fahrerhaus verwendet Niccolai dabei die gleiche Aufbautechnik, mit der er auch seine Alkovenmodelle fertigt. Dadurch unterscheidet sich der Neue äußerlich gar nicht so sehr von seinen Brüdern mit dem Schlaferker über dem Fahrerhaus.

Anders stellt sich das allerdings im Innern des Nocchiero

dar, das Niccolai konsequent auf die Komfortwünsche mobiler Paare abgestimmt hat. Vorn links steht im Nocchiero eine geräumige Viererdinette, die – wie übrigens auch die Fiat-Fahrerhaussitze – mit einem anheimelnden gelb-blau-grünen Polsterstoff bezogen ist. Ihr gegenüber platziert Rimor den Einstieg mit elektrischer Trittstufe und rechts davon ein halbhohes, quadratisches Sideboard, auf dem das Fernsehgerät Steckdosen und einen Antennenanschluß findet.

Links vom Einstieg macht sich der Küchenblock mit

Gespiegelt: Die Naßzelle ist mit grau-blauen Kunststoff-Einbauten möbliert.

Gesichert: Die hintere Sitzbank bietet Dreipunktgurte und eine massive Kopfstützenplatte.



emailliertem Dreiflammkocher und Spülbecken sowie 100-Liter-Kühlschrank breit. Er ist wie die anderen Möbel in einem dunklen Holzton gehalten, der an den Klappen und Türen mit einem skai-ähnlichen, hellbeigen Kunststoffbelag abgesetzt ist. Zusammen mit den bunten Polstern und den Gardinen vor den Seitz-PU-Rahmenfenstern zeigt sich der Nocchiero so in einem sehr wohnlichen, praktischen Innendesign.

Auf den Küchenblock folgt der Kleiderschrank, dem gegenüber die 120 Zentimeter breite Naßzelle mit integrierter Dusche ihren Platz hat. Sie ist mit graublau-gesprenkelten Kunststoff-Einbauten, blauer Duschtasse, Eckwaschtisch, drehbarer Cassetten-Toilette, großen Spiegelflächen und Seitenfenster ausgestattet.

Hinter dem Kleiderschrank und der gegenüber liegenden Naßzelle bietet der Nocchiero

ein halbhoch eingebautes, 132 Zentimeter breites, gemütliches Heckbett, dessen Kopfende auf der rechten Seite durch eine abgepolsterte Wand, Dach-Ablageschalen und Lesespots gekennzeichnet ist. Unter der Schlafstatt befindet sich ein riesiger Außenstauraum, der durch Klappen vom Heck, von der rechten Seite und vom Innenraum aus zugänglich ist.

Aber Niccolai gibt seinem Nocchiero nicht nur viel Stauraum mit auf den Weg. Er sorgt auch für ausreichend Zuladung. Denn als Basis für sein Reisemobil mit Baskenmütze verwendet er das Maxi-Chassis des Fiat Ducato, das sich von serienmäßig 3.500 Kilogramm leicht auf 3.850 Kilogramm auflasten läßt. Auf das Chassis montiert er wie bei all seinen Modellen einen stabilen, stählernen Hilfsrahmen, auf dem er dann den Wohnaufbau verschraubt. Frank Böttger

Technische Daten*

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

Maße und Gewichte: Zul. Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht: keine Angaben, Außenmaße (L x B x H): 650 x 224 x 270 cm, Radstand: 320 cm, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.000/750 kg.

Aufbau: Gerippebauweise mit 30 mm Isolierung aus Styropor, Boden: Gerippebauweise mit Stahl-Hilfsrahmen und 50 mm Isolierung aus Styropor.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 440 x 211 x 192 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 176 x 120 cm, Heckbett: 208 x 132 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 100 l, Abwasser: 100 l, Boiler: 10 l, Fäkalientank: 13 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma 3000 K, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 100 l, Zusatzbatterien: 1 x 80 Ah.

Grundpreis: ca. 70.000 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller

PREMIERE



Großraumkasten

Bavaria-Camp Champagne

Bavaria-Camp stellt mit seinem neuen Champagne erstmals einen Ausbau auf Mercedes-Sprinter 312 D mit langem Radstand vor.



Großzügig dimensioniert: Die Längsküche ist komplett ausgestattet und bietet viel Arbeitsfläche.

Gut durchdacht: Der Gasflaschenkasten ist von zwei Seiten zugänglich.

Zwischen Augsburg und Landsberg am Lech, in Schwabmünchen, fertigt Peter Franke, 55, seit nunmehr 15 Jahren seine Kastenwagenmodelle der Marke Bavaria-Camp. Von Anfang an bevorzugte der gebürtige Hesse aus Frankfurt am Main dabei Basisfahrzeuge von Mercedes-Benz. Spezialisierte er sich anfangs auf DB 207 und 210 D, so waren es später der MB 100 und jetzt der Vito und der Sprinter. Grund: „Ich habe meine Kastenwagen-Ausbauten immer

für eine Klientel gebaut, die hohe Ansprüche an ihr Freizeitfahrzeug stellt. Da war die Mercedes-Basis immer ein Muß.“ Ein Muß war es für Franke und Sohn Angelo, 22, der den Vater seit rund fünf Jahren im Betrieb unterstützt, auch, als erster einen Kastenwagen-Ausbau des Sprinter mit dem ganz langen Radstand von 402,5 Zentimetern zu realisieren. Peter Franke dazu: „Um im Markt erfolgreich mitmischen zu können, muß man mit neuen



Fotos: Gamero



Clever gemacht: Das Heckbett läßt sich umlegen und ermöglicht dann reichlich Ladefläche.

Ideen und Konzepten kommen. Auf dem langen Sprinter-Chassis ist es ohne weiteres möglich, trotz relativ kompakter Fahrzeugmaße zwei separate Schlafmöglichkeiten im Parterre zu installieren und vier Sitzplätze einzubauen. Das gab es meines Wissens auf Sprinter bislang nicht. Genau diese

Raumaufteilung eignet sich jedoch hervorragend für das komfortbewußte, alleinreisende Paar.“ Stellvertretend für das gehobene Kastenwagen-Feeling steht denn auch der Name des neuen Bavaria-Camp: Champagne. Er soll die gesteigerte mobile Lebensqualität zu zweit ausdrücken. Und um die zu gewährleisten, läßt sich das Schwabmüncener Vater-Sohn-Gespann einiges einfallen. Im Heck ihres Großraum-Kastenwagens installieren sie beispielsweise ein Schlafzimmer, das mit einer interessanten, 185 x 140 Zentimeter großen Doppelbett-Konstrukti-

on ausgestattet ist. Sie besteht aus zwei geteilten, mit Lattenrost ausgestatteten Bettkästen, von denen der rechte aus seiner Verankerung gehoben und auf den linken gelegt werden kann, so daß ein 70 Zentimeter breiter Durchgang zu den Hecktüren entsteht. Dieser läßt sich dann bei Bedarf als Ladefläche für Motorroller, Fahrräder oder Großeinkäufe nutzen. Außerdem findet der 130 Liter fassende Frischwassertank seinen Platz in dem auf Fahrerseite installierten Bettkasten.

Die zwei Elf-Kilo-Gasflaschen, der Warmwasserboiler und die Truma-E-4000-Heizung bauen die Frankes in den unteren Teil der Schrankwand ein, die sie auf der rechten Seite neben dem Heckbett platzieren. Im vorderen Wagentrakt schließt sich an die Schrankwand ein langer Kastenblock an, der mit Dreiflammkocher, 75-l-Kühlschrank und Edelstahl-Spülbecken mit Einhebel-Mischbatterie ausgestattet ist. Gegenüber platziert Bavaria-Camp das kompakte Bad des Champagne. Hier muß sich die Zweier-Crew mit einer integrierten Dusche nebst schienengelagertem Porta-Potti und darüber eingebautem Eck-Waschbecken begnügen. Vor der Naßzelle steht die multifunktionale Rib-Sitzbank, die in Verbindung mit dem Absenktisch und den drehbaren Frontsitzen eine gemütliche Vierer-Sitzgruppe und umgebaut eine 190 x 95 Zentimeter große Liegefläche für eine Person abgibt.

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Mercedes-Benz Sprinter 312 D mit 90 kW (122 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Hinterachse.
Maße und Gewichte: Zul. Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht: 2.900 kg, Außenmaße (L x B x H): 653 x 193 x 262 cm, Radstand: 402,5 cm, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.000/750 kg.
Aufbau: Boden und Wände: Isolierung aus 20 mm PU-Schaum, Dach: Isolierung aus 20 mm PU-Schaum.
Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 421 x 175 x 183 cm, Bettenmaße: Heckbett: 185 x 140 cm, Sitzbank: 190 x 95 cm.
Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 130 l, Abwasser: 79 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.
Serienausstattung: Heizung: Truma E 4000, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 75 l, Zusatzbatterie: 1 x 100 Ah.
Grundpreis: ca. 110.000 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller

Variabel eingerichtet: Der vordere Wagentrakt ist einmal Wohnzimmer und dank der multifunktionalen Sitzbank auch Zweit-Schlafzimmer.

zung bauen die Frankes in den unteren Teil der Schrankwand ein, die sie auf der rechten Seite neben dem Heckbett platzieren.

Im vorderen Wagentrakt schließt sich an die Schrankwand ein langer Kastenblock an, der mit Dreiflammkocher, 75-l-Kühlschrank und Edelstahl-Spülbecken mit Einhebel-Mischbatterie ausgestattet ist. Gegenüber platziert Bavaria-Camp das kompakte Bad des Champagne. Hier muß sich die Zweier-Crew mit einer integrierten Dusche nebst schienengelagertem Porta-Potti und darüber eingebautem Eck-Waschbecken begnügen. Vor der Naßzelle steht die multifunktionale Rib-Sitzbank, die in Verbindung mit dem Absenktisch und den drehbaren Frontsitzen eine gemütliche Vierer-Sitzgruppe und umgebaut eine 190 x 95 Zentimeter große Liegefläche für eine Person abgibt.

Für die Zukunft haben sich die Frankes mit ihrem Großraumkasten noch einiges vorgenommen. So möchte Peter Franke seinem 3,5-Tonner via Einzelabnahme eine Pkw-Zulassung beschreiben und den 110.000 Mark teuren Champagne serienmäßig mit einem solargetriebenen Kompressor-Kühlschrank ausstatten.

Juan J. Gamero Ortiz

Lars Döhmman

Natur, Kultur, und
edler Wein: Wer in
der Toskana auf dem

**schönen Gut Antica Fattoria
San Giovanni haltmacht,
genießt diese Verlockungen
in Hülle und Fülle.**

Am Anfang war der Christkindlmarkt im bayerischen Eggenfelden. Was klingt wie der erste Satz einer Stadtchronik, hat tatsächlich etwas mit Geschichte zu tun. Wenn gleich es sich nicht um Geschichte im historischen Sinne handelt, ist sie für Reisemobilisten dennoch von größtem Interesse.

RM-Leser Hermann Vogl, 43, besuchte den Christkindlmarkt seiner Heimatstadt Eggenfelden. Dort kam er beim Kauf hausgemachter Olivenöle und erlesener Weine aus der Toskana mit dem Winzer Johann Gojer, 27, ins Gespräch.

Vogl erinnert sich: „Wir kennen den Cousin von Johann Gojer schon längere Zeit. Er hat seinen Verwandten aus der Toskana mit auf unseren Weihnachtsmarkt gebracht. Wir waren uns schnell einig, daß sein Anwesen für Reisemobile traumhaft gelegen ist. Johann Gojer war sofort offen für diesen Vorschlag.“

Als Dankeschön erhält Hermann Vogl das Bordbuch „Alkoven-Lektüre“.

Der begeisterte Reisemobilist weiß, worauf es bei Stellplätzen ankommt. Deshalb räumt der Bayer ein, daß sich die enge Anfahrt auf das Weingut für Reisemobile über sechs Meter Länge eher kritisch gestaltet. Die Straße dorthin ist schmal und steil, macht eine scharfe Kurve, und das Mobil muß unter tiefhängenden Ästen hindurch. Gut angekommen, stehen maximal fünf Fahrzeuge auf dem geschotterten Platz.

Das Gut mit dem klangvollen Namen Antica Fattoria San Giovanni des Jungen-Südtirolers Gojer gehört zu der kleinen Gemeinde Montescudaio unweit der toskanischen Traumstädte Florenz und Pisa. Die Gegend um Montescudaio lädt ein zum Radfahren und Spaziergehen. Wer von der Ruhe genug hat, nimmt eine viertel Stunde Fahrt bis zum Badeort Marina di Cecina in Kauf.

Mitten zwischen Olivenhainen und Weinbergen liegt die stille Pracht. An Feriengäste ist die Familie Gojer gewöhnt: Hauseigene

Ferienwohnungen beherbergen alljährlich Urlauber. Reisemobilisten möchten die deutschsprechenden Südtiroler ebenfalls auf ihrem Gelände willkommen heißen: „Hermann Vogl und ein befreundetes Paar waren bisher die einzigen reisemobilen Gäste, die auf unserem Gut gecamppt haben. Ich freue mich auf weitere Besucher“, unterstreicht der Winzer.

Reisemobilisten, die bei Gojers Wein und Olivenöl kaufen, stehen sogar umsonst in der herrlichen Umgebung. Auch Frischwasser gibt der Winzer unentgeltlich ab. Eine Toilette ohne Chemikalien darf in den normalen Toiletten des Hauses entsorgt werden. Johann Gojer bittet die Reisemobilisten allerdings, sich kurz vor ihrem Besuch bei ihm anzumelden.

Der Aufenthalt auf dem Weingut garantiert Urlaub pur: Garten- und Grillfeste zu feiern ist auf dem weitläufigen Areal immer möglich. Wer sich zurückziehen möchte, findet sein Plätzchen auf einer Liegewiese. Lebensmittel sind im zwei Kilometer entfernten Ort zu bekommen.

Für das leibliche Wohl der Gäste sorgt die Familie im Sommer mit einem kleinen Restaurant. Dort werden die edlen Tropfen auf einer Terrasse serviert. Und bestimmt vergehen die Tage in der Toskana schneller, als es den Besuchern lieb sein dürfte.

Ingo Wagner

Dolce Vita: Das Weingut von Johann Gojer inmitten der Toskana entdeckte RM-Leser Hermann Vogl für die Reisemobilisten.



**Kontaktadresse: Weingut Antica
Fattoria San Giovanni, I-56040 Montescudaio/Toskana, Italien, Tel.: 0039/586/650083.**

Ich habe einen Stellplatz entdeckt:

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

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 ☐ nein

9. Hunde sind willkommen:



☐ ja ☐ nein

10. An den Stellplätzen gibt es:



einen Stromanschluß: ☐ ja ☐ nein



einen Wasseranschluß: ☐ ja ☐ nein



Sanitäreinrichtungen: ☐ ja ☐ nein



eine Ver-/Entsorgungsstation: ☐ ja ☐ nein



einen Grillplatz: ☐ ja ☐ nein



eine Liegewiese: ☐ ja ☐ nein



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



ein Freibad: ☐ ja ☐ nein



ein Hallenbad: ☐ ja ☐ nein

11. An Aktivitäten ist möglich

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

12. Es gibt ein Restaurant am Platz:

☐ ja ☐ nein

Wenn ja:

Name des Restaurants: _____

Name des Wirts: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon-Nummer: _____

Warme Küche gibt es von bis: _____

Das billigste Hauptgericht kostet: _____

Das teuerste Hauptgericht kostet: _____

Gibt es einen bewirtschafteten



Garten oder eine Terrasse? ☐ ja ☐ nein



Gibt es einen Cafébetrieb? ☐ ja ☐ nein

13. Sonstiges

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

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



ein Freibad: ☐ ja _____ km ☐ nein



ein Hallenbad: ☐ ja _____ km ☐ nein



einen Fahrradverleih: ☐ ja _____ km ☐ nein

Sonstiges: _____

15. Entfernung in Kilometern:



zum nächsten Ort: _____ km



zum nächsten Lebensmittelladen: _____ km



zur nächsten Ver-/Entsorgungsstation: _____ km

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

17. Foto, Prospekt oder Ansichtskarte liegt bei:

☐ ja ☐ nein



MOBIL Reisen

UNTERWEGS MEHR ERLEBEN
MIT WOHNMOBIL UND CARAVAN

REISE-SPECIAL

Jeden Monat in
REISEMOBIL INTERNATIONAL
und CAMPING, CARS & CARAVANS

Leserreise

Zu den Kiwis
nach
Neuseeland



Gotland und **FÅRÖ**
Schwedische Insel-Idylle



GEHEIMTIP
GOTLAND
UND FARÖ

INSELSOMMER IN DER OSTSEE

Mobil-Reisen-Autor
Egmont Strigl entdeckte
mit Wohnmobil
und Fahrrad das
schwedische Gotland
und seine kleine
Schwester Färö.

*In einer weiten Bucht
liegt das Fiskeläge
von Helgumannen,
eine der ältesten
Siedlungen auf Färö.
Schon die Wikinger
nutzten diesen Platz.*

GEHEIMTIP
GOTLAND
UND FARÖ



Das schwedische „Jedermannsrecht“ ermöglicht dem mobilen Urlauber optimalen Ferienspaß auf Färö und Gotland. Überall, wo es ihm gefällt, kann er rasten und übernachten. Richtiges Camperverhalten wird natürlich erwartet. Rechts: Die einem Labyrinth ähnelnde „Trojaburg“ auf Färö ist selbst den Archäologen ein Rätsel.



Visby ist Gotlands größte Stadt und im Vergleich zu Färö geradezu lebhaft. Im Sommer herrscht im Hafen (oben) reger Betrieb. Die ehemalige Hauptstadt der Hanse ist von einer kompletten Stadtmauer umgeben (Mitte, links). Mit dem Fahrrad (links) läßt sich alles am besten entdecken. Das Gotland-Island ist Wappentier der Insel (oben).



Bewegungslos steht der Reiher im seichten Wasser des Varnavik und lauert auf seine Beute. Die Morgensonne fingert durch die Äste des lichten Kiefernwaldes, der bis ans Ufer wächst, läßt die Stämme in warmem Goldbraun aufleuchten und setzt den würzigen Duft der Bäume frei. Eine leichte Brise fängt sich im staubtrockenen, dünnen Gras und kündigt den konstanten Wind an, der tagtäglich über die Insel bläst und einen leichten Mißklang in unsere radfahrerischen Unternehmungen bringt. Ansonsten meinen es die Wettergötter gut mit uns hier im mittleren Skandinavien, weit draußen in der Ostsee. Färö verwöhnt uns zum Midsommar mit knapp zwanzig Stunden Tageslicht, mit Temperaturen, die in windgeschützten Lagen mediterrane Gedanken aufkommen lassen und einer Landschaft, die mit ihren Kiefern- und Wacholderbeständen an die Provence erinnert...

Wir folgen dem hervorragend ausgemerkten Gotlandsleden, einem Rundweg, der die schönsten und interessantesten Orte Gotlands und der kleineren Nachbarinsel Färö miteinander verbindet. Dabei rollen sowohl unser mobiles Heim, als auch die so oft wie möglich benutzten Räder meist über wenig befahrene, kleine Teerstraßen, manchmal aber auch über stille Feldwege oder ruppige Pfade. Langweilig wird es einem auf diesem Weg allerdings nie. Die kurzen Inselentfernungen sorgen dafür, daß immer ein sehenswerter Stop in Reichweite ist. Sei es eine der knapp hundert romanischen oder gotischen Landkirchen, ein Gräberfeld aus der Bronzezeit, ein altes Fiskeläge oder ein Naturschutzgebiet mit seltenen Pflanzen und regem Vogelleben. Wer wie wir mit kleinen Kindern reist, ist froh über ein derartiges Angebot, denn das „Sitzfleisch“ der Kleinen ist noch recht dünn. Abwechslung und schöne Camps verspricht auch das noch immer geltende „Jeder-



mannsrecht“, das uns erlaubt, immer wieder an schönen Stellen zu übernachten. Daß man dabei behutsam vorgeht und den Platz für eine Nacht so sauber verläßt, wie man ihn anzutreffen wünscht, versteht sich von selbst.

Der Gotlandsleden ist in manchen Abschnitten recht stark befahren, denn ein großer Teil der Urlauber schwingt sich in den Sattel. In Visby, der Hauptstadt Gotlands und der gleichnamigen kleinsten schwedischen Provinz, drängen sich die Fahrradverleiher, und der Konkurrenzkampf ist groß. Aber er sorgt auch für moderate Preise und für gute Ideen. So läßt sich in der alten Hansestadt ein ganzer Hausstand für den Zweiradfahrer mieten. Komplettpakete mit Tandem, Anhänger, Zelt, Sturmkocher und Liegeunterlagen sind für zwei Personen pro Tag schon für

165 Kronen (ca. 38 DM) zu haben. In unserem Fall zwingen die Kinder jedoch zu größerem Komfort. Warmes Wasser, ein Kocher für die Milch, ein ruhiges Plätzchen zum Wickeln und für den Mittagsschlaf – ein VW-Bus ist da schon eine feine Sache. Ihn plazieren wir so oft wie möglich an strategisch günstigen Stellen und erradeln uns das Land.

Besonders die kleine Insel Färö, der Hauptinsel Gotland im Nordosten vorgelagert, hat es uns angetan. Eine kostenlose Autofähre, die die Engstelle des Färösunds überbrückt, bringt uns hinüber in eine selten ursprüngliche Landschaft, die so gar nicht ins vertraute Bild Skandinaviens zu passen scheint. Gleich nach Verlassen des Bootes fällt der Blick auf weite Alvarflächen, steppenartige Wiesen, die von niedrigen Wacholderbeständen aufgelockert wer- ►

GEHEIMTIP GOTLAND UND FARÖ

***Unerwartet und
eindrucksvoll: die
verwitterten Rauka-
re im Norden von
Färö bei Sonnenun-
tergang und eine der
imposanten Kirchen
auf Gotland. Fast
einhundert gotische
und romanische gibt
es auf der Insel.***

GEHEIMTIP GOTLAND UND FÄRÖ



den und die für den Blumenfreund von einzigartiger Vielfalt sind. Raubvögel kreisen über diesem idealen Lebensraum für Kaninchen und den großen Herden des Gotlandschafes. Auch diese altertümliche Haustierrasse, gleichsam Landschaftspfleger und Nachschub für die Spezialitätenlokale der Insel, labt sich an der verschwenderisch blühenden Flora.

Leider ist ein großer Teil des südlichen Färö unzugängliches militärisches Sperrgebiet, was durch große gelbe Warntafeln am Beginn selbst der kleinsten Feldwege kundgetan wird. Die exponierte strategische Lage mitten in der Ostsee, ziemlich genau zwischen dem Festland und den baltischen Republiken der Ex-Sowjetunion, konzentrierte einen großen Teil der schwedischen Streitkräfte auf der Inselgruppe. Seit dem Umbruch im Osten werden jedoch nach und nach weite Teile des „Off-Limit“-Bereichs aufgehoben und die Insel Färö auch dem „Alien“, wie es auf den Tafeln so schön heißt, zugänglich gemacht.

Von Färö (Dorf) führt uns die wenig befahrene „Hauptstraße“, meist dem flachen, manchmal welligen Landschaftsrelief folgend, nach Osten. Rechts die blaue Ostsee mit den weiten Buchten von Mölnor und Alnäs, links immer wieder größere Binnenseen, über denen große Vogelschwärme kreisen. Diese Seen, ehemalige Meeresbuchten, verdeutlichen die interessante Entstehungsgeschichte der Inseln Gotland und Färö.

Als geologische Einheit sind beide noch recht jung und ein Werk glazialer Schafenskraft. Während der letzten Eiszeit bedeckten kilometerdicke Eisschichten das Gebiet der Ostsee, und allein das immense Gewicht der Eismassen bewirkte eine Absenkung der darunterliegenden Landfläche.

Das nach dem Abschmelzen der Gletscher vom Druck der Eises befreite Land begann, sich allmählich wieder zu heben. Zuerst lugten nur die höchsten Spitzen der zukünftigen Insel über den Spiegel des Meeres, dann immer mehr, bis schließlich eine



Erholsame Einsamkeit: Viele der winzigen Fischer-siedlungen (oben) werden nur während der Heringssaison genutzt. Links: Campen zwischen Waldsaum und Ost-seeufer – auf Färö kein Problem.

kleine Inselgruppe entstanden war. Meeresströmungen sorgten mit Sandanschwemmungen für eine Verbindung unter den einzelnen Inselkernen, schnitten tiefe Buchten vom Meer ab und ließen sie, zusammen mit der fortschreitenden Hebung, langsam verlanden: Übrig blieben die heutigen Seen.

An einer dieser alten Verbindungsstellen erstreckt sich der Sandstrand von Sudersand, ganze 15 Kilometer vom Fährhafen entfernt. Für zentral wohnende Mitteleuropäer nichts Besonderes, für die Schweden jedoch das schiere Paradies. Eine sanft geschwungene Sandbucht, von kleinen grasbewachsenen Dünen begrenzt, im Hintergrund von Wald gesäumt das Meer, seicht und sauber. Gründe also genug, mit größtem Vergnügen ins 16 Grad kalte Wasser zu springen.

Für uns ist Sudersand nur Ausgangspunkt für ausgedehnte Rundtouren. Von der Südküste mit ihren Campingplätzen und Ferienhauseanlagen ist es nur ein Katzensprung hinauf zur Nordküste, deren langer Sandstrand fast noch schöner ist. Ganze drei Kilometer trennen Sudersand vom Ajkesvik, und doch ist es viel ruhiger. Das klare, sehr sauber erscheinende Wasser der Ostsee plätschert leise gegen das Ufer, und die Kinder freuen sich über den großen „Sandkasten“, der sich bestens zum Burgenbauen eignet. Jenseits des Kaps bei Skär-sänden wird es dann noch einmal um eine

Nuance ruhiger und uriger. Störten am Ajkesvik noch Straßen und Ferienhäuser die nordische Idylle, so ist es hier völlig einsam. Da die schwedische Lebensphilosophie sich sehr stark der nordamerikanischen annähert, ist man überall dort mit sich und der Natur alleine, wo keine Straße hinführt und kein „Fast-Food-Stop“ zur Rast einlädt. Selbst die Räder müssen wir zurücklassen, um die Strände am Norst Auren erkunden zu können.

Wieder etwas lebhafter zeigt sich das Gebiet um die östlichste Spitze der Insel am Leuchtturm von Holmudden. Auf ebenen Felsplatten gelangt man balancierend und hüpfend weit ins Meer hinaus, beobachtet die zahlreichen Vertreter der Vogelwelt und mit viel Glück sogar eine der so selten gewordenen Ostseerobben. Ein großes, geschütztes Meeresgebiet östlich des Leuchtturms dient ihnen als Rückzugszone. Aber auch ein menschliches Relikt vergangener Tage fasziniert. Gleich neben dem Eingang zum Turmareal liegt eine Trojaburg, die nichts mit Odysseus, Paris oder Helena zu tun hat. Leicht zu übersehen, handelt es sich hierbei um ein Labyrinth aus kreisförmig ausgelegten Steinen, dessen Datierung und Deutung selbst den spezialisiertesten Wissenschaftlern schwerfällt.

176 Kilometer zeigt ein Schild die Entfernung bis zur Südspitze der Insel Gotland, als wir über die südliche Ringstraße um ►



**Gotlandschafe,
eine urtümliche,
beinahe ausgestor-
bene Haustierrasse,
sind auf den Inseln
sowohl Landschafts-
pfleger als auch
Fleisch- und
Wolllieferanten.**

GEHEIMTIP GOTLAND UND FARÖ

die Halbinsel Avanäs zurück nach Sudersand fahren. Der Bus rollt durch schattigen Kiefernwald, der nur hin und wieder von kleinen Hügeln, ehemaligen Sanddünen, unterbrochen wird. Doch erst die Wanderung hinein ins Naturreservat „Ulla Hau“ zeigt Dünenformationen in all ihrer Pracht. Von der Sandhajd über grasbewachsene Dünen bis hin zu richtigen Wanderdünen reicht das Spektrum des Naturschutzgebietes. Vor vielen Jahrzehnten erstreckte sich hier noch eine riesige Sandwüste ohne jeden Bewuchs, doch den permanenten Sandumschichtungen wurde mit Anpflanzungen von Kiefern ein Ende bereitet, so daß die Landschaft ihr ursprüngliches Aussehen verlor. Dennoch ist es ein Paradies für Vögel und sandliebende Pflanzen, aber auch für die Kinder, die sich zum Entsetzen der Eltern die Hosen mit Sand vollschauflern.

Fårö (Dorf) mit seiner bis in die Romantik zurückreichenden Landkirche ist auch Ausgangspunkt für einen herrlichen Rundkurs durch den Mittelteil der Insel, der den Besucher mit vielen örtlichen Besonderheiten vertraut macht. Das zunächst noch vorherrschende, landwirtschaftlich genutzte Land geht bald über in den typischen lichten Kiefernwald, aus dem viele kleine Seen und Tümpel blitzen. Orchideen leuchten aus dem Unterholz, das Schilf am Ufer der Seen rauscht leise im Wind und darüber kreischen die Seevögel. Eine wohltuende Ruhe liegt über der Insel, die sich noch so viel Ursprünglichkeit bewahrt hat.

Leise surren die Räder durch Lauter mit seinen alten Höfen und einer schönen Windmühle, bevor sich der Lautervik, eine

stille Meeresbucht, ins Bild schiebt. Im Süden von einer sehenswerten Raukargruppe, im Norden durch Lauterhorn, einem alten Fiskeläge, eingeengt, ist die Bucht ein guter, vor den Stürmen der Ostsee weitgehend geschützter Hafen, aus dem früher der Kalk verschifft wurde. Das Fiskeläge, eine Ansammlung von gemütlich erscheinenden Holzhütten, zeigt, welche Prioritäten die Bewohner der Inseln einst setzten. Hauptsächlich vom Anbau von Getreide und Kartoffeln, aber auch von Schafzucht lebend, nutzten sie das Fischerdorf nur während der wenigen Wochen der Fangsaison für Ostseehering und Robben, um die eigene Versorgungslage und das Einkommen ein wenig aufzubessern. Heute sind die Fiskeläge kaum noch in Gebrauch. Die meisten der Hütten wurden zu kleinen Ferienhäuschen oder Freilichtmuseen umfunktioniert.

Kurz vor Lauterhorn zweigt eine staubige Piste nach Norden ab und führt nach Digerhuvud, einer Landschaft aus Stein. Eine Informationstafel erläutert den weiteren Verlauf des Weges, das Verhalten im Naturreservat und erklärt das Phänomen der Raukargebiete, für die Fårö so berühmt ist. Erneut ändert sich die Landschaft radikal. Wo eben noch Wald und sumpfiggrüne Ufer das Bild beherrschten, liegt nun eine weißgraue, das Licht der Sonne reflektierende Wüste. Die Brandung der Ostsee donnert gegen die ungeschützte Küste, das Land dahinter steigt über uralte Strandwälle an, und die Räder holpern über scharfkantige Steine.

Raukargebiete sind die letzten Reste einst mächtiger Kalkklippen, die über Jahr-

tausende dem stetig anrennenden Wasser des Meeres ausgesetzt waren. Das anstehende Gestein, von unzähligen Versteinerungen durchsetzter Korallenkalk, wurde von Wasser und Wetter zu bizarr erodierten Formen abgeschliffen. Zu freistehenden Säulen, natürlichen Brücken, zu Pilzen und sinnlichen Höhlungen. Läßt man seiner Phantasie freien Lauf, sieht man Figuren, Gesichter, ja ganze Gestalten, die die alten Bewohner der Insel mystisch verklärten. Entsprechend sind die Steingebilde auch benannt. Die wohl schönsten Raukargestalten findet man jedoch nahe der Nordspitze der Insel, am Langhammarshammaren. Doch bis man sich bis dorthin vorgekämpft hat, gibt es noch viel zu sehen: das uralte Fiskeläge von Helgumannen, das bis in die Eisenzeit zurückreichen soll, die stille Bucht des Aursvik mit den dahinterliegenden großen Seen Bondansträsk und Norrsund sowie den sehenswerten Bauernhof von Langhammars mit seiner alten Mühle.

Zwischen den Raukaren von Langhammars ist der Andrang natürlich besonders groß, sind sie doch die größten und schönsten der ganzen Provinz und demzufolge ein Muß jeder Fåröreise: hochaufragende Türme, mächtige Klötze, die auf dünnen Säulen ruhen, enge Klüfte zwischen hohen Wänden – die Natur als unnachahmlicher Künstler.

Weit drüben im Osten, irgendwo vor Lettlands Küsten, braut sich ein Gewitter zusammen, das seine Wolkenausläufer bis nach Fårö schickt. Die Landschaft wird in unwirkliches Licht getaucht. Eine fast meditative Ruhe liegt über dem Land. Die richtige Zeit und der richtige Ort, um einmal die Seele so richtig baumeln zu lassen. ■

Auf dem Platz gibt es außerdem einen Tennisplatz und eine Minigolfanlage.

Sudersands Camping, Sudersand

Lage: Bei Vinor in der Bucht von Sudersand.

Öffnungszeit: 29. April bis 30. September.

Stellplätze Caravans: 30 Stellplätze mit **Stromanschluß**.

Preise: Stellplatz mit Strom 28 SEK, Wohnwagen oder Wohnmobil 80 SEK pro Nacht.

Gastronomie: Café, Grill und Restaurant auf dem Platz.

Einkaufen: Mini-Shop auf dem Gelände.

Baden: Sandstrand direkt am Platz.

Auch hier ist eine Minigolfanlage vorhanden.

Solhaga Camping

Lage: 3 Kilometer nördlich von der Fähre in Broa bei Ödenoburga.

Öffnungszeit: 1. Juni bis 20. August.

2



Erst spät geht die Sonne unter.

Stellplätze Caravans: 20 Stellplätze mit **Stromanschluß** in einem Laubwald.

Preise: Stellplatz mit Strom 20 SEK, Wohnwagen oder Reisemobil 80 SEK pro Nacht.

Baden: 600 Meter zum Strand.

Gotland:

Snäcks Camping, Visby

Lage: 6 Kilometer nördlich von Visby.

Öffnungszeit: 1. Mai bis 30. September.

Stellplätze Caravans: 64 Stellplätze mit **Stromanschluß** unter Nadel- und Laubbäumen.

Preise: Stellplatz mit Strom 30 SEK, Wohnwagen oder Reisemobil 115 SEK pro Nacht.

Gastronomie: Cafeteria auf dem Platz.

Einkaufen: Kiosk auf dem Gelände.

Baden: 50 Meter bis zur Badebucht mit Sandstrand.

Weiterhin gibt es einen Minigolfplatz und eine Wasserrutsche.

Norderstrands Camping, Visby

Lage: 2 Kilometer nördlich von Visby.

Öffnungszeit: Ganzjährig geöffnet.

Stellplätze Caravans: 86 Stellplätze mit **Stromanschluß** auf naturbelassenem Terrassengelände.

Preise: Stellplatz mit Strom 28 SEK, Wohnwagen oder Reisemobil 108 SEK.

Gastronomie: Imbiss auf dem Platz, Restaurant 1 km entfernt.

Sehenswürdigkeiten: Wichtigstes Kulturgut sind die Domkirche St. Maria in Visby sowie weitere 92 mittelalterliche Kirchen, mehr oder weniger gut erhalten, viele davon als Kirchenruinen. Sie spiegeln den Wandel der gotländischen Geschichte wider. Mit ihren Skulpturen und Malereien sind sie einzigartige Kulturdenkmäler.

Museen auf Gotland: Im Bungeumuseet, dem Heimatmuseum in Fårö, lernen Sie die Entwicklung und Entstehung der gotländischen Volkskultur vom frühen 17. Jh. bis zum Anfang unseres Jahrhunderts kennen. Gleich nebenan finden Sie das Bunge Skolmuseum, ein komplett eingerichtetes Schulmuseum im Stil der Jahrhundertwende. Wie Gotland und Fårö vor 400 Millionen Jahren entstand, erzählt das Museum in Visby.

Veranstaltungen: Am Wochenende nach dem 21. Juni wird in ganz Schweden Mittsommernacht gefeiert. Ausgelassene Stimmung beherrscht das Land. Besonderes Vergnügen bereitet es den Schweden, in dieser Nacht unter der Mitternachtssonne zu baden. Dabei werden auch die Campingplätze sehr stark frequentiert, auf manchen Plätzen werden die Gebühren an



Hinweis auf den Radrundweg Gotlandsleden (oben). Überall werden Fahrräder verliehen.

diesem Wochenende ums Doppelte erhöht. Alljährlich in der ersten Augustwoche, während der Medeltidsvecka, der Mittelalterwoche, versetzt sich Gotland zurück ins Mittelalter, in das Jahr 1361, als der Dänenkönig Waldemar auf der Insel

einfiel und die Bauern besiegte. Mit Trachten, Musik und Laien- und Ritterspielen wird diese Zeit auf ganz Gotland, vor allem aber in Visby, wieder lebendig.

Ausflüge auf Gotland: In Kneippbyn, 3 Kilometer südlich von Visby, gibt es einen Vergnügungspark mit circa 50 Attraktionen für die ganze Familie und der Villa Kunterbunt aus dem Spielfilm „Pippi Langstrumpf“. Im Wikingerdorf in Tofta, 20 km südlich von Visby, lernen Sie nach alter Wikingerart schmieden, Brot backen und den Umgang mit Streitaxt und -speer. Außerdem können Sie reiten oder mit Pferd und Wagen kutschieren. Die Tropfsteinhöhle Lummelundagrottan, sie liegt 10 km nördlich von Visby, zeigt die wunderbare Welt der Stalagmiten und Stalagtiten.

Angeln: Für die meisten Seen und Flüsse auf Gotland und Fårö muß zur Zeit vor Ort eine Angelkarte gekauft werden. Sie ist in Touristenbüros, Sportgeschäften und manchmal auch an Tankstellen erhältlich. Sie kostet ab 10 Mark, für Angelgewässer mit Edelfischen kann sie auch 50 Mark am Tag kosten. Informieren Sie sich vor Ort über die genauen Angelbedingungen, da sie von Gewässern zu Gewässern unterschiedlich sind.

CAMPING-KOMPAKT GOTLAND UND FÅRÖ

Camping auf Gotland und Fårö

Freie Stellplätze für Reisemobile

Schweden ist ein ideales Land für Camper, denn das Jedermannsrecht erlaubt das Übernachten im Zelt, Wohnwagen oder Reisemobil außerhalb von Campingplätzen. Allerdings gibt es dazu schon einheimische Stimmen, die die Abschaffung des „Allemansrätt“ für ausländische Besucher verlangen. Denn allzuoft wird es von Nicht-Schweden zu großzügig ausgelegt. Die Grundregel lautet: Nicht stören und nichts zerstören. Rücksicht gegenüber Privatbesitz und besonders der Natur ist dabei oberstes Gebot. Die Entsorgung von Abwasser und Fäkalien gestaltet sich etwas schwierig, freie Entsorgungsstationen gibt es nur in Skillingaryd an der E 4 beim Texaco Service und in Mellerud neben dem Campingplatz Vita Sannar. Beide Orte liegen aber nicht auf unserer Reiseroute. Ver- und Entsorgung also nur auf den Campingplätzen.



Camping in der Bucht von Sudersand.

Fårö:

Strandskogens Freizeitanlage, Sudersand

Lage: Westlich von Vinor in der Bucht von Sudersand.

Öffnungszeit: 15. Mai bis 15. September.

Stellplätze Caravans: 40 Stellplätze mit **Stromanschluß** auf dem naturbelassenen Gelände mit Wiese und Kiefernwald.

Preise: Stellplatz mit Strom 29 SEK, Wohnwagen oder Wohnmobil 90 SEK pro Nacht.

Gastronomie: Restaurant auf dem Platz.

Einkaufen: Mini-Shop auf dem Gelände.

Baden: Sandstrand in 300 Meter Entfernung.

1

CAMPING-KOMPAKT GOTLAND UND FÅRÖ

Freizeit auf Gotland und Fårö

Anreise: Auf deutschen Autobahnen zu den Fährhäfen Travemünde oder Rostock und Übersetzen nach Trelleborg. Von dort ca. 400 Kilometer durch Südschweden, entweder über Karlskrona und Kalmar an der Küste entlang, oder über Malmö und Växjö nach Oskarshamn, dem Fährhafen nach Gotland. Erneute Fährpassage nach Visby, danach auf der Straße 149 zum Fårösund. Eine kostenlose Autofähre bringt Sie über den Sund nach Fårö.

Fähren: Die TT-Line bietet zusammen mit Gotlandslinien ein günstiges Durchticket an. Die Fährstrecken Travemünde-Trelleborg und Oskarshamn-Visby kosten für ein Fahrzeug bis 6 Meter Länge inklusive fünf Personen zwischen 305 und 510 Mark, für Fahrzeuge und Gespanne über 6 Meter bis 12 Meter Länge von 540 bis 805 Mark, je nach Tag und Tageszeit. Die Überfahrt von Travemünde nach Trelleborg dauert circa siebeneinhalb Stunden, die von Oskarshamn nach Visby

drei Stunden. Schneller und billiger ist die Überfahrt von Rostock nach Trelleborg - sie ist in nur zweieinhalb Stunden zu schaffen, allerdings nur für zweiachsige Fahrzeuge. Gespanne können auf diesen neuen Katamaran-Fähren nicht befördert werden, da wegen fehlender Bugklappe eine Ausfahrt nur rückwärts möglich ist. Fahrplan und Tarife bei TT-Line, Matentwiete 8, 20457 Hamburg, Tel.: 040/36 01 442-446, Fax: 36 01 407.

Karten und Reiseführer: Die SCANMAP der grünen Serie M 1:50 000 oder Kartförlaget M 1:100 000 sind vor Ort erhältlich oder beim NORDIS Buch- und Landkartenhandel, Böttgerstraße 9, in 40789 Monheim. Gotlandliteratur, die immer auch Fårö mit einschließt, ist sehr dünn gesät. Das Reisehandbuch Gotland von Robert Bohn ist momentan vergrif-

fen. Bleibt noch der Führer Gotland vom DuMont Verlag.

Autofahren: Bitte beachten Sie folgende Verkehrsvorschriften: Das Abblendlicht ist auch am Tage einzuschalten. Die Promillegrenze liegt bei 0,2 Promille. Alkohol am Steuer wird streng bestraft. Achten Sie auf Wildwechsel, besonders in den Dämmerungsstunden. Rund die Hälfte aller Unfälle in Schweden ist auf Kollisionen mit Wild zurückzuführen.

Campingschecks: Die TT-Line bietet bei der Überfahrt Campingschecks an, die jeweils für eine Übernachtung auf einem SCR-Campingplatz einschließlich Stellplatz für Wohnwagen oder Reisemobil und allen mitreisenden Personen Gültigkeit haben. Strom wird vorort gesondert berechnet. Die Schecks kosten 26 Mark pro Stück, das sind etwa 125 SKR. Für die Campingplätze auf Fårö lohnen sich diese Schecks allerdings nicht.



1

Zu gewinnen:
14 Tage Ferien in der
Schluga Campingwelt
in Kärnten

Männer- name	Energie- Tank	Fluß zur Unter- elbe	Körper- organ (Mz.)	Mann- schaft	Wohn- wagen mit Zelt- wänden	Schrift- stücke, Ur- kunden	ohne Inhalt	abge- steckte Straßen- führung	Verzeich- nis von Camping- plätzen	Stadt an der Mosel	Eisen- hut	europä- ische Haupt- stadt	Un- sinn	Verband Dt. Wohnwagen- u. Wohnmobil- Hersteller	Kern- obst- gewächs	6
								9				alkoho- lisches Getränk		regelmäß. Wochen- end- camper		
				Minder- ausga- ben						roter Farb- stoff				Dotter	Ver- fassung, Satzung	
ein Erdteil							Boots- welt- fahrt			engl.: Ge- schäft, Handel	span. weibl. Vor- name	Virus	Gliede- rung	12	Stock, Hoch- sprung- gerät	
				griechi- scher Buch- stabe	jährl. Kapital- verzin- sung								Stadt in Süd- italien		Frie- dens- vogel	organ. Verbin- dung, Es- sigäther
Balti- kum- bewoh- ner	10							Erb- faktor				Schmuck- form				
wild, unge- stüm (Musik)		dt. In- dustrie- zentrum				Wagen			7					Unge- ziefer		
Heil- pflanze								Herren- mantel, Mantel- stoff					Milch- produkt			
Gruppe, Ab- teilung			Haus- tier							Train- ing	Un- kosten	witziger Einfall		dt. Schau- spieler (Beppo)		Getränk
					Bein- gelenk			Erkäl- tungs- erschei- nung					Summe Helden- gedicht	13		
Anfang		Fluß zur Wolga					Be- richt- erstat- ter								Preis- nachlaß	griechi- scher Meer- gott
						Wein- stock					Rauch- fang, Schorn- stein	Sing- spiel				
Klein- kunst- bühne	Teil der Kälte- maschi- ne		Zirkus- Variete- künstler	Segel- befehl		Fluß durch Lübeck	Ost- slawe		2			Groß- mutter			nordi- scher Hirsch	
								Teil e. Klei- dungs- stücks			See- notruf Retter		körper- liche Ertüch- tigung		Stadt an der Ems (NRW)	
kleines Motor- rad	8				Him- mels- rich- tung		Frauen- name					afrika- nisches Wild- pferd	frz. Philo- soph, Autor			
Abend- ständ- chen										Wert- papier	Emp- fangs- büro (Hotel)					
				Schutz- anzug								Liebes- götter				
Licht- bild		Roll- körper		Ansage auf Kontra (Skat)			Lotte- rie- anteil- schein	11		Bad im Spessart			Stadt im Sauer- land (NRW)		Stadt und Fluß in Böhmen	Fläche auf dem Camping- platz
Feuers- brunst						Ost- euro- päer					Rüben- art, Gemüse- pflanze					
				Gestalt in „Don Carlos“						Fest-, Tanz- raum			4	ausge- lernter Hand- werker		
Begriff der Pop- Musik			Gewürz- Heil- pflanze					Ringel- wurm				Hafen- damm				Frauen- name
										Drachen- töter der Sage						Zeichen für Natrium

Lösungs-
wort:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----

	intern. Autoren- verband (Abk.)	seltene Erd- metall	nordost- franz. Hoch- fläche	einfacher, schmaler Schrank	Horn- gebilde an Tier- zehen	Kletter- pflanze	3
				Persön- lich- keits- bild			Fuhr- werk
	Pflan- zenteil, Senker						
chem. Element, Edel- gas					poe- tisch: Löwe		
	Kanton der Schweiz		gün- stiger Boden- zustand		Gurken- kraut		schma- ler Weg
				Dumm- kopf			
Oper von Verdi			1		Abkür- zung für Air France		
Hab-, Raff- sucht				Strom in Ost- sibirien			
franzö- sisches Karten- spiel		uner- forsch- tes Gebiet					
	Trenn- linie						
Zeichen für Radon							
	Trauer- spiel von Goethe						
Brett- spiel- figur	Stadt im Sauer- land		Spreiz- schritt	Querholz- fahne Windschat- tenseite		schma- ler, steiler Weg	
	Augen- naß					griech. Göttin d. Mor- genröte	
			schöpfe- risch begabter Mensch				
				5	latei- nisch: ich		
		Stern im „Skor- pion“					

Paradies für Mini-Camper und ihre Eltern



Die Schluga Campingwelt in Hermagor auf der Südseite der österreichischen Alpen bietet höchsten Komfort und viele Freizeiteinrichtungen besonders für Kinder.

PREISRÄTSEL

URLAUBSNEST IN REINSTER NATUR

Die Region rund um Hermagor spiegelt die ganze Vielfalt Kärntens im Kleinformat wider. Auf der einen Seite türmen sich die schroffen Felswände der Karnischen Alpen, auf der anderen ziehen sich die Nockberge dahin. Dazwischen liegt ein See wie aus dem Bilderbuch. Tatsächlich ist dieser Teil der Karnischen Region ein Ferienparadies. Das Gailtal mit dem Pressegger See bietet Urlaubern nahezu alles, was man sich unter geruhsamen und dennoch abwechslungsreichen Ferien vorstellt. Weite Wälder zum Wandern, steile Bergwege zum Klettern, Seen zum Baden, Surfen und Angeln. Mitten in dieser Ferien-

landschaft liegt die Schluga Campingwelt, die Sie mit Ihrer Familie im Reisemobil oder Caravan erleben können, wenn Sie das richtige Lösungswort für unser Reiserätsel finden und bei der Auslosung Glück haben.

Als einen „Tummelplatz der Ferien- und Freizeitideen“ bezeichnet Campingplatzchef Norbert Schluga seine Anlagen rund um den Pressegger See, die zu den Spitzenplätzen in Europa zählen. Naturliebhaber können an Omi Schlugas geführten Wanderungen und Radtouren teilnehmen. Wer es lieber sportlich mag, der tobt sich beim Klettern, Rafting, Mountainbiking, Segeln, Surfen und natürlich Schwimmen im großen Badeareal (mit FKK-Bereich) aus. Mini-Camper, Teens und Twens sind in der Schluga Campingwelt nie allein. Sie können zwischen Streichelzoo, Fußballwiese, Kinderdisco und noch viel mehr wählen.

Wenn Sie noch mehr über die ganzjährig geöffnete Schluga Campingwelt und über preisgünstige Pauschalangebote wissen wollen, fordern Sie einen Prospekt an bei Schluga Camping, A-9620 Hermagor/Presseggersee, Tel.: 0043/4282/2051, Fax: 288120.

Das Lösungswort des Preisrätsels in Heft 4/96 hieß ABSORBERKUEHLSCHRANK. Johannes Weberskirch aus Mettmann hat zwei Wochen auf Terrassencamping Natterer See bei Innsbruck gewonnen. Herzlichen Glückwunsch!

Teilnahmebedingungen

Unter allen Einsendern wird ein 14tägiger Aufenthalt für vier Personen mit dem eigenen Freizeitfahrzeug in der Schluga Campingwelt Hermagor 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: 15. Juni 1996!
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Der Gewinner wird benachrichtigt und sein Name im übernächsten Heft veröffentlicht.



Fotos: Presseamt Kiel

Augenschmaus:
Segelregatten auf
der Kieler Förde,
Künstler auf der
Uferpromenade.

Ein abwechslungsreiches Programm bietet die Kieler Woche vom 22. bis zum 30. Juni auch in diesem Jahr: Täglich starten Segelregatten, Kutterwettfahrten und Kanupolo-Spiele. Entlang der Uferpromenade, der so-

genannten Spiellinie, gibt es Spielecken für Kinder und Erwachsene, Schaubühnen und Imbißstände mit Leckereien aus der Ostsee. Ausländische Marineeinheiten laden auf ihre Schiffe ein zum Tag der Offenen

Tür. Für Freunde der Musik wird auf mehr als 25 Bühnen in allen Stilrichtungen etwas geboten. Beendet wird die Festwoche am Kieler Innenhafen von einem großen Höhenfeuerwerk mit klassischer Musik.

Kieler Woche

Hart am Wind



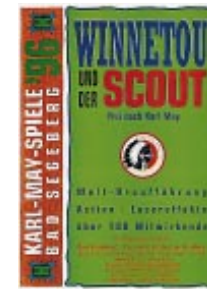
Infos:

Kieler-Woche-Büro, Tel.: 0431/9012402.

Stellplätze: Eckernförder Straße, „Automeile“ oder auf dem Exerzierplatz außer mittwochs und samstags.

Camping: Campingplatz Falckenstein in der Nähe des Olympiadorfes Schilksee, Tel.: 0431/392078.

KURZ & KNAPP



Karl-May-Spiele

Welturaufführung in Bad Segeberg: „Winnetou und der Scout“ zeigt das Freilichttheater ab dem 22. Juni. Vorführungen sind bis zum 25. August jeweils Donnerstag, Freitag und Samstag um 15 und 20 Uhr, sonntags nur um 15 Uhr. Infos bei: Kalkberg GmbH, Tel.: 04551/9521-0.

Harley-Treffen

Kassel lädt vom 14. bis zum 16. Juni zum Harley-Davidson-Treffen ein. Auf dem Gelände der ehemaligen Bundesgartenschau werden 5.000 Besucher erwartet. Eine große Harley-Davidson-Parade führt am Samstagvormittag durch die Innenstadt. Infos bei der Kassel Service GmbH, Tel.: 0561/707707, Fax: 7077200.

Wikingerfestival

Ein großes Wikingerfestival findet vom 5. bis zum 9. Juni im norwegischen Karmøy/Rogaland statt. Dort treffen sich britische und norwegische Wi-

kinger in historischen Kostümen. Theaterstücke, Konzerte und Aktionen erinnern an die Zeit der Rauhebeine. Infos beim Norwegischen Fremdenverkehrsamt, Tel.: 040/22710818.

Autofreies Moselufer

Die Gemeinden zwischen Cochem und Schweich an der Mosel führen wieder einen freiwilligen autofreien Sonntag durch. Am 2. Juni gehört die Moseluferstraße dann den Fußgängern und Radfahrern.

Lutherjahr

Der Tourismusverband Sachsen-Anhalt gibt eine Broschüre heraus, die alle Veranstaltungen zum 450. Todesjahr Martin Luthers auflistet. Einen Höhepunkt bildet das Altstadtfest in Wittenberg vom 7. bis 9. Juni, bei dem die Lebensstationen Martin Luthers szenisch dargestellt werden. Die Broschüre gibt es gratis beim Tourismusverband Sachsen-Anhalt, Tel.: 0391/7384300, Fax: 7384302.



Heilbronner Traubenblütenfest

MIT DEM FASS AUF DEM RÜCKEN



Foto: Verkehrsverein Heilbronn.

Das neunte Heilbronner Traubenblütenfest findet vom 21. bis zum 23. Juni im Freizeitpark Wertwiesen statt. Nach der Eröffnungsfeier am Freitag um 19 Uhr gibt es ein buntes Unterhaltungsprogramm mit Volksmusik. Der Abend schließt mit einem großen Feuerwerk am Ufer des Neckars.

Auf der Festwiese steht ein kleiner Vergnügungspark mit Kinderkarussells und Luftschaukeln, Imbißständen und großem Festzelt. Auf drei Bühnen gibt es Musik- und Tanzvorführungen, auf der Wiese Mitmach-Spiele für Kinder. Am Sonntag werden ab 11 Uhr die achten Heilbronner Buttenlauf-Meisterschaften ausgetragen: Mit einer Wengertbutte auf dem Rücken, vollgefüllt mit Wasser, laufen die Mannschaften über einen Hindernis-Parcours um die Wette. Der Eintritt zu allen Veranstaltungen ist frei.

Spaß im Studentakt: Den ganzen Tag über gibt es auf den Wertwiesen Vorführungen unter freiem Himmel.

Infos:

Verkehrsamt, 74072 Heilbronn, Tel.: 07131/562265, Fax: 563140.

Übernachtungstip:

Direkt neben dem Festgelände auf der Theresienwiese.

Campingplatz Heilbronn, Am Breitenauer See (25 Kilometer bis Heilbronn), 74245 Löwenstein, Tel.: 07130/8558.

Carmina Burana

FREILUFT

Mitten in Stuttgarts Stadtzentrum geben die Stuttgarter Philharmoniker ein Konzert unter freiem Himmel: Im Ehrenhof des Neuen Schlosses führen sie am 29. und 30. Juni Carl Orffs Carmina Burana auf. Vor den Zuschauern entfaltet sich ein buntes Spektakel mit Hochseilartisten, Wasserspielen, Akrobatik und einem großen Feuerwerk.

Infos beim Kulturamt Stuttgart, Tel.: 0711/216-7122. Karten gibt es bei den Stuttgarter Philharmonikern Tel.: 0711/216-7110 oder an Vorverkaufsstellen.

Stadtjubiläum Hattingen

LANGER MARSCH

Die westfälische Stadt Hattingen feiert in diesem Jahr ihr 600jähriges Bestehen. Höhepunkt der Festivitäten ist ein großer Jubiläumsmarsch, der am 17. Juni im Düsseldorfer Raum startet, um auf den Spuren des alten Hilinci-Weges nach Hattingen zu ziehen. Dieser historische Weg verband in früheren Zeiten Hattingen mit der übrigen Welt. Zu Fuß, auf dem Pferd oder im Wagen läßt sich hier in den fünf Tagen die Geschichte hautnah nacherleben. Mit dem feierlichen Einzug des Hilinci-Trecks am 21. Juni wird in Hattingen das große Altstadtfest eröffnet.

Infos:

Jubiläumsbüro, Tel.: 02324/204-2405, Fax: 204-2217. Dort gibt es für drei Mark den ausführlichen Prospekt zum Stadtjubiläum.

Übernachtungstip:

Camping Stolle, Ruhrstraße 6, Tel.: 02324/80038 (15 Geh-Minuten zur Innenstadt), Camping An der Kost, Tel.: 02324/60915, Busverbindung zur Innenstadt).



Foto: Kurverwaltung Ottenhöfen

Achertalbahn

VOLLDAMPF

Gemächlich können Freunde alter Dampflokomotiven mit einem historischen Zug auf der elf Kilometer langen Strecke durchs Achertal im Schwarzwald zuckeln: Eine kleine Lok der Baureihe T3 aus dem Jahr 1900 dampft an dem malerischen Fluß entlang, vorbei an blühenden Wiesen und steilen Weinbergen zwischen Ottenhöfen und Achern. In fünf Personenwagen aus den Baujahren 1896 bis 1926 reisen die Besucher wie in vergangenen Zeiten. Anschließend bleibt genug Zeit für eine Kaffeepause, einen Spaziergang über den reizvollen Mühlenweg zurück nach Ottenhöfen oder die Besichtigung der Museumsmühle „Bühler im Lauenbach“.

Die Museums-Züge verkehren ab Pfingsten jeweils vierzehntägig sonntags um 9.40 Uhr, 14 und 17 Uhr, Ausgangspunkt ist Ottenhöfen.

Infos:

Tourist-Information Ottenhöfen, Tel.: 07842/80444

Übernachtungstip:

Parkbuchten auf dem Gelände der Aral-Tankstelle.

Campingplatz Murhof, Tel.: 07842/1670.

Furka-Bergstrecke

Nostalgie

Auf der Furka-Bergstrecke in den Schweizer Alpen dampft es wieder: Wo der berühmte Glacier-Express bis 1981 zum Furkapaß hochschnaufte, fahren heute in den Sommermonaten wieder historische Dampfzüge. Kohlebefeuerte Loks aus den Jahren 1902 und 1913 ziehen zwischen dem 22. Juni und dem 6. Oktober restaurierte Nostalgiewagen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB). Die gesamte Fahrstrecke von Realp nach Gletsch ist jedoch erst im Jahr 1999 abgeschlossen. Infos bei: DFB, Wolfgang Schmidt, 72488 Sigmaringen, Tel.: 07571/52030, Fax: 50604.



Foto: DFB

Reise in die Vergangenheit: Dampfzüge auf der Furka-Bergstrecke.

MDR Musiksommer

IM EINKLANG

Der Mitteldeutsche Rundfunk veranstaltet in Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt ein großes Festival klassischer Musik. Vom 21. Juni bis zum 8. September gibt es in dieser Region über 100 Konzerte in Kirchen, Schlössern und Parks. Ob auf der Wartburg in Eisenach, im Hof von Schloß Augustusburg oder auf einem Boot im Wörlitzer Park: Weltstars wie die Violinenvirtuosin Alyssa Park, der Dirigent Heinrich Schiff oder das Orchester Sinfonietta Krakau

beleben die geschichtsträchtigen Orte mit Musik. In der Reihe „Johann Sebastian Bach und seine Städte“ finden Konzerte an historischen Wirkungsstätten des Thomaskantors statt. Der Trompeter Ludwig Güttler gibt am 22. Juni den Auftakt zur Reihe „Wiederaufbaukonzerte in der Frauenkirche Dresden“. In der Ruine der Frauenkirche finden zwölf Konzerte mit dem Melos-Quartett, Giora Feidman und dem Nash Ensemble London statt.

Infos:

MDR-Ticket-Galerie in 04109 Leipzig, Tel.: 0341/2113198, Fax: 2115940.

Übernachtungstip:

Camping am Kulkwitzer See, 04420 Markranstädt bei Leipzig, Tel.: 0341/9411514, Straßenbahn ins Zentrum Leipzig. Campingplatz am Auensee, 04159 Leipzig (6 km zur Innenstadt, Straßenbahnhaltestelle). Tel.: 0341/4611997.

Musik im Einklang mit der Natur: Die Leipziger Blechbläuersolisten bei einer Bootsfahrt im Wörlitzer Park.



Foto: MDR Musiksommer



Drei Broschüren für Radler

NATUR ERFAHREN

Der kostenlose Prospekt „Salzburger Radjournal“ beschreibt 13 Regionen im Salzburger Land, in denen Radfahren besonders schön ist. Adresse: Salzburger Land, Postfach 1, A-5300 Hallwang, Tel.: 0043/662/6688-0, Fax: -66.

Unter dem Titel „Wandern und Radwandern in Deutschland und Nachbarländern“ hat die Firma Freizeit Service eine 45seitige Broschüre herausgegeben. Die Wanderangebote reichen von gemächlichen Touren in der Ebene bis hin zu kniffligen Bergtouren. Das Heft läßt sich als wertvolle Hilfe bei der Streckenplanung unterwegs benutzen: Der Urlauber erfährt, wo er attraktive oder naturnahe Rundwanderwege findet. Die Broschüre kann für 5 Mark in Briefmarken angefordert werden bei: Freizeit-Service, Seestr. 35, 83119 Obing.



Der Verkehrsverein Rimini gibt das englischsprachige Büchlein „Cycling“ heraus. Es stellt zwölf Fahrradrouten zwischen zehn und 100 Kilometern Länge vor, fünf Mountainbike-Strecken und drei familienfreundliche Picknick-Touren. Sie führen entlang der Küste und über weitgehend unbekannte Wege durchs bergige Hinterland. Die Radler-Broschüre gibt es kostenlos beim Tourist Office Rimini, Tel.: 0039/541/51101, Fax: 26566.





Lust aus Prinzip

Michael Winkler ist oberster Sachwalter der deutschen Caravaningbetriebe und gemeinsam mit seinem Bruder einer der erfolgreichsten Reisemobilhändler Süddeutschlands.

Der Mann verkauft seit drei Jahrzehnten Freizeitfahrzeuge an mobile Menschen aus dem Großraum Stuttgart und faßt seine Tätigkeit in einem für die Gegend gefährlichen Satz zusammen: „Eigentlich ist mein Job immer noch mehr Lust als Last.“

Die kühne Aussage, daß Schaffen, wie Schwaben ihre Erwerbstätigkeit nennen, auch etwas mit Lustgewinn zu tun haben kann, berührt viele Angehörige des Volksstamms so unangenehm wie ein unsittlicher Antrag. Der Mensch schafft, weil es sich so gehört.

Michael Winkler hingegen, Bürstner- und Flair-Händler, schafft sich Arbeit, weil's ihm Spaß macht und

weil er in seinen Tätigkeiten Sinn sucht. Deshalb kümmert er sich in der Familien-GmbH, die er sich zu 50 Prozent mit seinem Bruder teilt, nicht nur um den Vertrieb und die Finanzen, deshalb sitzt er seit 20 Jahren auch dem DCHV vor, dem Dachverband von rund 500 der 600 Caravan- und Reisemobilhändler Deutschlands.

„Unternehmer zu sein ist kein Selbstzweck. Wir sind eingebaut in eine soziale Gesamtgemeinschaft, wir tragen als Unternehmer mehr Verantwortung als nur die für unseren Betrieb“, formuliert er mit Bedacht. Das Statement klingt wohlhabend und hochoffi-

Unter Dach und Fach: Das Bruderpaar Joachim (links) und Michael Winkler führt den Stuttgarter Fachhandel schon seit mehr als einem Vierteljahrhundert.

ziell – und kommt dennoch nicht so glatt, daß sich vermuten ließe, Winkler serviere mal eben die Portion Ethos, die von ihm als DCHV-Präside erwartet wird.

Nach solchen Sätzen schiebt der 47jährige, als habe er bemerkt, daß seine Kernsätze falsch interpretiert werden könnten, gerne eine Gegen-darstellung nach. Mit gezieltem Pragmatismus verweist er auf seinen eigenen Betrieb und ergänzt: „Das soll aber nicht heißen, daß wir einmalig seien.“

Anspruch auf singuläre Qualitäten will er also nicht erheben. Und dennoch hat das Unternehmen des Bruderpaares in Kennzahlen – 10.000 Quadratmeter Betriebsgelän-



Mit Herz und Hand: 21 Teil- und Vollzeit-Mitarbeiter, von denen nicht alle für dieses Bild posierten, stehen den Winklers zur Seite.

de, davon 1.200 umbaut und weitere 1.500 überdacht – und in betriebswirtschaftlichen Eckdaten etwas mehr als üblich aufzuweisen: Gut 600 neue und gebrauchte Reisemobile und Caravans verkauft die Winkler GmbH auch in schwe-

ren Zeiten. Das addiert sich zu einem Jahresumsatz von 20 Millionen Mark.

Hier bedient der Präsident

Zum Vergleich: Insgesamt setzen die deutschen Caravaning-Händler pro Jahr rund zwei Milliarden Mark um. Der Grund für die in stattlichen Zahlen zu dokumentierende Wertschätzung des Winkler-

In Reih' und Glied: Boxenstopps im Winkler-schen Betrieb organisiert der hauseigene Computer.

schen Betriebs liegt sicher nicht darin, daß hier der Präsident bedient – und das, wenn es um den Kauf eines neuen Fahrzeugs geht, sogar fast ausschließlich. Die meisten Kunden wissen gar nichts von Michael Winklers Doppelrolle. Da könnte schon eher zählen, daß die Reisemobilisten, die zum Stammkundenkreis des Unternehmens im Stuttgarter Außenbezirk Weilimdorf gehören, sein umfangreiches Angebot schätzen. Mindestens 20 neue Mobile und rund 30 gebrauchte halten die Brüder vor, dazu eine platzgreifende Zubehörabteilung von 600 Quadratmetern, die manche Besucher länger inspizieren als die Fahrzeug-Ausstellung.

Von ihrer 300 Quadratmeter großen Werkstatt, in der ein Meister und fünf Gesellen Hand an gebeutelte Fahrzeuge legen und die vielen ihrer Kollegen ein Thema ist, über deren Wohl und Wehe ►

Händlerporträt

sie nachmittagelang reden können, machen die Winklers kaum Aufhebens. Ein gut funktionierender Reparaturbetrieb gehört für Bruder Joachim, der Einkauf und Technik ordnet, einfach dazu. Und auch die im Kollegenkreis heiß diskutierte Frage „Show-Room oder Freiluft-Ausstellung“ hat der Winklersche Betrieb schon salomonisch gelöst: Einen großen Teil des Freigeländes überspannt eine luftige Konstruktion aus Stahlträgern und Zeltdach nach genau dem Prinzip, das auch im Stuttgarter Gottlieb-Daimler-Stadion die Zuschauer schützt.

Für wenig mehr Geld hätte sich das Duo auch ein gleich großes Gebäude hinstellen las-



sen können. Michael und Joachim Winkler entschieden sich anders. Sie halten den Wettbewerbsvorsprung, den Präsentationshallen mit Mobilen auf spiegelndem Marmorboden bieten sollen, für vordergründig, sogar für kontraproduktiv. „Das schafft sofort eine Klasesengesellschaft“, glaubt Michael Winkler, „drinnen die besseren Mobile und draußen

der Rest. Damit erklärt man den größeren Teil der Kunden zu Käufern zweiter Klasse.“ Da bleibt der gelernte Bankkaufmann, der das schon in den 50er Jahren in die Familie gekommene Unternehmen mit seinem Bruder weiterführt, konservativ.

Ebenso dezidierte Ansichten kann er äußern, wenn es darum geht, was in der Branche gerne Angebotspalette ge-

Verteilte Rollen: Die Winklers schildern RM-Autor Lockau ihre Aufgaben – Joachim Winkler (Mitte) kümmert sich um Einkauf und Technik, sein Bruder Michael um den Vertrieb und den DCHV.



nannt wird. Hier setzt er zwar nicht auf monochrome Kunstausübung, aber doch auf Selbstbescheidung: Die Winklers verkaufen Bürstner- und Flair-Modelle – das muß reichen. „Wir sind seit 1974 Bürstner-Händler. Ich halte nichts davon, auf alle Züge zu springen, beispielsweise kurz Italiener zu verkaufen, weil die gerade billig sind, oder Zweig-

stellen zu eröffnen und wenig später wieder dichtzumachen. Mein Bruder und ich schätzen die Beständigkeit.“

Die Kunst der Selbstbeschränkung

Ein durchaus schwäbischer Wert, den die Winklers vertreten und von dem sie glauben, daß ihn ihre Kunden ebenfalls

Verstaute Größe: Einen Teil der 20 Millionen Mark Jahresumsatz macht das Stuttgarter Unternehmen mit dem mehr als 600 Quadratmeter großen Shop für mobiles Zubehör.

zu schätzen wissen. Beredt legen sie dar, wie und daß sich für nur zwei Fabrikate wesentlich mehr Ersatzteile horten lassen als für die Fahrzeuge vieler Marken („Bei uns gibt es alle Türschlösser für alle Mobile und Caravans, die wir führen“) und daß die Kenntnisse der Werkstatt-Crew natürlich tiefer gründeten, wenn sie sich nur mit den Konstruktionen zweier Hersteller beschäftigen. Schließlich bestehe jeder Caravaning-Betrieb ja aus zwei Geschäftszweigen – „einem Automobilhandel und einem Möbelhaus“.

Damit trotz des interdisziplinären Wirkens Betrieb und Mitarbeiter in geordneten Bahnen ihre Kreise ziehen, haben die Winklers schon vor zehn Jahren ein EDV-System eingeführt, das heute umfassenden Überblick verschafft. „Vom Augenblick an, in dem der Kunde seinen Namen nennt“, schildert der 50jährige Joachim Winkler das System, „führt der Rechner Regie: Er weiß, ob und wann in der Werkstatt Zeit frei ist, er kennt den Stand der Ersatzteile im Lager. Für jede Arbeit nennt er Richtzeiten, was schlußendlich zu Terminen führt, auf die sich die Kunden verlassen können.“

Und auf deren Zufriedenheit, so die feste Überzeugung von Bruder Michael, komme es schließlich an. Deshalb würde er auch nie einem Nachwuchs-Unternehmer, der ihn nach ►

Händlerporträt

Ausbildung oder Studium mit der Frage konsultiere, ob er einen Betrieb für Freizeitfahrzeuge eröffnen solle, zuraten, wenn der nicht „ein Herz dafür hat“. Dieses Kapital ist ihm noch wichtiger als das, was ein Newcomer ohnehin mitbringen müßte: genügend finanziellen Rückhalt, um sich ausreichend Modelle auf den Hof zu stellen, um eine solide Werkstatt zu finanzieren und um sich ein Grundstück von mindestens 3.000 Quadratmetern zu leisten. Denn unter einer Million Mark Jahresumsatz sei auch ein junger Betrieb kaum lebensfähig.

Deshalb, so warnt Winkler, solle ins Geschäft nur einsteigen, wer den Rücken, weil mit Kapital gepolstert, frei habe. „Die durchschnittliche Rendite deutscher Caravaning-Händler liegt bei 1,5 Prozent des Umsatzes. Vermutlich ist sie mittlerweile sogar geringer, denn die Zahl ist bereits vor einigen Jahren ermittelt worden“, dämpft der Einzelhändler und Präsident allzu hochfliegende Erwartungen.

Daß er und seine Kollegen nicht so viel verdienen, wie es in manchen anderen Branchen möglich ist, veranschaulicht er auch gerne damit, daß „Investmentfonds sich für Caravaning-Betriebe überhaupt nicht interessieren“. Deren Manager, die ja das ihnen anvertraute Kapital mehren sollen, lassen angesichts der Gewinnerwartungen ihr Portefeuille lieber zu. Nein, reich werden könne man mit dem Verkauf von Mobilien, Caravans und allem, was dazugehört, kaum. Und wenn so manche seiner Kollegen mächtige Limousinen fahren und sich in gefälliges Tuch hül-



Fotos: Lockau, Dichtel/Schreiber, Stuttgarter Luftbild Elsässer GmbH 125689

Feste Größen: Das Betriebsgelände mißt 10.000, Werkstatt, Verkaufsräume und Verwaltung zählen 1.200 Quadratmeter.

len, so gebe es dafür ganz pragmatische Gründe: „Die großen Autos brauchen sie, um schwere Wohnwagen zu ziehen, und gute Anzüge, weil fast jeder Händler täglich im Verkauf steht.“

Was seinen eigenen Betrieb betrifft, beschwerten die begrenzten Gewinnperspektiven Michael Winkler wenig: „Caravaning hat noch ein großes Entwicklungspotential“, glaubt er. Nach den Jahren der Überhitzung, in denen große Vermietflotten aufgebaut wurden, die dann als Gebrauchtwagen nur schwer abzusetzen waren, sei der Markt „jetzt wieder da, wohin wir zurückmußten“. Und: „Meine

Aufgabe ist es nicht, möglichst viel Geld möglichst schnell auf die Seite zu schaffen.“ Mit leiser Ironie erinnert er daran, daß jeder Tag 24 Stunden zähle, während derer man sich nützlich machen könne.

Asiatische Weisheit als Vorbild

Was er in denen erwirtschaftet, nutzt er dazu, ab und an ein wenig Tennis und Golf zu spielen oder die Welt zu inspizieren. Das kann bedeuten, daß er mit einem Freizeitfahrzeug die Nordspitze Jütlands umrundet, das kann aber auch in eine der großen Touren münden, die er regelmäßig mit einer Gruppe von Freunden unternimmt: Gemeinsam buchen sie dann einzelne Pakete aus dem Angebot von Reiseveranstaltern und stellen sich so ihre zweiwöchigen Expeditionen zusammen. Indien, Ma-

laysia, China, Lateinamerika oder Afrika – der Reisemobilhändler weiß, anschaulich von seinen Reisen zu erzählen. Besonders die Gelassenheit der Menschen in Fernost hat Michael Winkler so beeindruckt, daß er augenscheinlich versucht, die eine oder andere Erkenntnis daraus ins Berufsleben zu übernehmen.

Spätestens dann, wenn der Reisemobilhändler und Verbandspräsident aus Stuttgart fast nüchtern – er würde nie große Formeln für prosaische Umstände suchen – von der Ruhe berichtet, die Inder oder Chinesen erlangt haben, wird deutlich: Michael Winklers Spaß an der Arbeit, sein Bekenntnis zum Lustprinzip enthält auch eine Komponente asiatischer Weisheit.

Axel H. Lockau

Zubehör

Wie man sitzt, so fährt man: neue Sitze von Recaro.



Recaro-Sitze

Thronfolger

Recaro in 72017 Tübingen hat zwei neue Sitze in stark verändertem Design entwickelt. Die Modelle Trend und Style fügen sich mit ihren runden Formen und der schlanken Polsterung harmonischer in den Innenraum ein und benötigen dank deutlich schmalerer Sitzstruktur weniger Platz als ihre Vorgänger. Die Neuen verfügen über elektrische Höheneinstellung, die das Sitzpolster gleichzeitig nach oben und vorne bewegt. Die Sitzfläche ist in der Länge um 60 Millimeter verstellbar und ruht auf einer federgelagerten Schwingschale, um die Fahrvibrationen zu reduzieren. Serienmäßig ist eine Luftkammer im Lendenbereich, die sich über eine Handpumpe füllen läßt. Unterschiedlich sind die beiden Modelle im oberen Lehnenbereich. Der Style besitzt kräftiger ausgeprägte, verstellbare Seitenführungen. Der Trend kostet 1.650 Mark, der Style 1.850 Mark.

Gaslampen

Meister-Lampe

Behagliches Licht ohne Strom verbreiten die Gaslampen der schwedischen Firma Primus. An eine Propan/Butan-Gaskartusche angeschraubt, bieten die Messinglaternen eine stufenlos regulierbare Lichtausbeute zwischen 10 und 100 Watt. Die Lampen im Kajüten-Look sollen bis zu 30 Stunden geräuscharm brennen. Im Fachhandel kosten die Lampen zwischen 120 und 140 Mark.

Nordlichter: die Messing-Gaslaternen von Primus.



Klappliegestuhl

Sonnenbank

Die französische Firma Lafuma fertigt Campingmöbel mit Pep. Die Liegestühle der Serie Transatube, die zusammengeklappt wenig Platz beanspruchen, sollen der Sonne mit einem UV-resistenten Bezug trotzen, der über leichte Rohrgerüste gestülpt ist. Sollte dieser verschlissen sein, kann er einfach und ohne handwerkliche Vorkenntnisse abgezogen und ersetzt werden. Der Transatube-Klappliegestuhl kostet mit Baumwollbezug 90 Mark. Infos bei Lafuma Deutschland in 77694 Kehl, Tel.: 07851/7061.



Locker flockig: Liegestühle von Lafuma.

Campingmöbel

Tischlein streck dich

Eine neue Rasterverstellung der Tischbeine ersetzt bei Lallemand-Campingtischen in Zukunft die stufenlose Tischbeinverstellung. Eine leichte Tischplatte mit Kunstharz/Glasfaserumrandung soll in Verbindung mit den Aluminiumtischbeinen für geringes Gewicht sorgen. Die Tische sind flach zusammenklappbar und bei zweiteiligen Modellen ist mittig ein Loch für Sonnenschirme ausgespart. Informationen bei Handelsvertretungen Schuh in 71282 Hemmingen, Tel.: 07150/ 947940.



Klappt zusammen: Tisch von Lallemand.

Infrarot-Käppchen von Lilie.

Elektronik

Magic Eye

Magic-Eye, das magische Auge von Lilie Mobiltechnik aus 71634 Ludwigsburg, läßt bei Annäherung der Hände an den Wasserhahn das Wasser sprudeln. Das kleine, wassergeschützte Gerät wird am Rand des Wasch- oder Spülbeckens montiert. Wie feinfühlig und in welchem Spektrum es auf Bewegungen reagiert, kann über einen Trimmer selbst bestimmt werden. Der empfohlene Verkaufspreis liegt bei rund 150 Mark für das 12-Volt-Gerät und 190 Mark für das magische Auge mit 24-Volt-Anschluß. Eine Einbauanleitung liegt bei.



Klima im Blick: mit dem Thermo/Hygrometer von Oregon Scientific.

Raumklima

Wohl-Fühler

Genaue Auskünfte über Raumtemperatur, Luftfeuchtigkeit und Außentemperatur soll der Thermo/Hygrometer von Oregon Scientific geben. Die Elektronik speichert ferner die höchsten und tiefsten Temperaturen. Für rund 90 Mark ist der Thermo/Hygrometer im Fachhandel erhältlich.

Zubehör

**Sichere Sache:
Der Fritec-
Akkumat ver-
hindert böse
Überraschungen.**



Ladegerät

Elektro-Hirn

Die Firma Fritec aus dem mittelfränkischen Igensdorf bietet ein microprozessorgesteuertes Ladegerät an. Automatisch soll es die Batterieart erkennen und die für den Akku optimale Strom- und Spannungskennlinie errechnen. Bei vollem Akku schaltet das Gerät laut Hersteller auf Ladeerhaltung, was es zur Batteriepflege über den Winter optimal erscheinen läßt. Eine Falschpolung oder einen Batteriedefekt meldet das Gerät per LED-Anzeige. Schaden soll der Akkumat selbst bei Kurzschlüssen nicht nehmen, weil er sich dann automatisch abstellt. Zu haben ist der Akkumat als Einbausatz oder tragbares Ladegerät. Der Strom-Denker kostet 460 Mark. Vertrieben wird er über den Fachhandel oder direkt von Fritec in Igensdorf. Tel.: 09192/549.

Universal-Schemel

Multitalent

Ein stabiler Alu-Druckguß-Schemel von Car Completion in kann dem Reisemobilisten eine große Hilfe sein. Mit einer Tragkraft von 1.000 Kilo soll der Car Completion als Auffahrrampe, Ausgleichskeil, Anfahrhilfe, Trittsstufe oder Arbeitsbühne herhalten. Für die jeweiligen Aufgaben läßt sich der Schemel mit wenig Zubehör schnell umrüsten. Rund vier Kilogramm wiegt der Car Completion, ist somit kein großer Ballast. 100 Mark kostet der Basisschemel, die Auffahrrampe kommt mit 30 Mark hinzu. Eine Tragetasche kostet 25 Mark extra. Infos bei CCV Vertriebs GmbH unter Tel.: 06122/941046.



**Macht sich stark: Der Car Completion
als Multitalent.**

Elektronik

Laß laufen

Der Aquaflow von Ardelt-Elektronik soll jederzeit die Menge des im Reisemobil verbrauchten Wassers feststellen können. Dazu wird ein Durchlaufmesser in die Wasserleitung des Frischwassertanks eingebaut. Ein LCD-Display zeigt die durchgelaufene Wassermenge an. Ist der Tank befüllt, wird die Anzeige über den Reset-Knopf auf Null zurückgestellt. Das Gerät kostet im Zubehörhandel 300 Mark. Infos und Bestellungen bei Ardelt-Elektronik in 48493 Wettringen, Tel.: 02557/7037

**Wasserrad: Der Aquaflow
mißt den Wasserverbrauch.**



**Für leichte Last
am Heck:
Motorradträger
Light
von SMV.**

Motorradträger

Light-Tragender

Einen vollverzinkten Motorradträger namens Light mit 100 Kilogramm Tragfähigkeit bietet die Firma SMV-Metall GmbH in 49163 Bohmte an. Das Trägersystem ist für Kastenwagen und Reisemobile geeignet. Der Preis von 1.148 Mark enthält die Aufnahmehalterung am Chassis, eine Auffahrschiene und das Elektroset mit achtpoligem Anschlußstecker sowie die Rückleuchteinheit. Im Handumdrehen soll der leichte Träger zu entfernen sein. Info-Tel.: 05471/95830.



treffpunkt

Meinungen, Tips, Ideen

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

Eure Winzigkeit

(Lesermobil der Familie Mehnert, REISEMOBIL INTERNATIONAL 4/96)

Vielen Dank für Ihren amüsanten Bericht über unser Minimobil. Das Schönste für uns war Ihre Antwort auf die Frage, ob es ein Reisemobil sei. In Zukunft brauchen wir uns beim Aufsuchen von Reisemobilplätzen nicht mehr mit Zweifeln zu quälen. Der Allradantrieb und die Winzigkeit haben uns schon manchen Schlafplatz beschert, der für normale Mobile unerreichbar wäre.

len 40 Schweizer Franken für die Vignette, gültig für ein Jahr. Fahrzeuge über 3,5 Tonnen bezahlen die sogenannte Schwerverkehrsabgabe anstelle und nicht zusätzlich zur Vignette. Ihre Angabe zur Gültigkeit von zehn Tagen innerhalb eines Jahres ist eine Variante, wobei in diesem Falle die Tage frei wählbar sind.

Luciano Bassi,
CH-8967 Widen, Schweiz

Herr Bassi hat recht. Wir haben uns geirrt, sorry. Die Redaktion.

Äpfel mit Birnen

(Profitest Winnebago Brave, REISEMOBIL INTERNATIONAL 3/96)

Leider drucken Sie höchst persönliche und absolut nichtssagende Aussagen eines Designers ab. Ob die äußere Erscheinung eines Winnebago „dramatisch“ ist, ob die Möbel „blockig“ sind, soll seine Sache bleiben. Wir Reisemobilisten kaufen nicht nach derartigen Kriterien. Lassen Sie doch die Konterfeis Ihrer Mitarbeiter weg und vor allem die sinnlose Statistik über den RM-Testkurs. Was sollen überhaupt derartige Angaben? Sie sagen doch nichts aus – oder sollte dies der Mentalität manch deutscher Reisemobilisten entgegenkommen, Urlaubsfahrten wie Rallye-Sonderprüfungen zu absolvieren? Trotzdem danke für den Bericht. Jetzt weiß ich, welches Reisemobil ich kaufen werde.

Friedrich Pregley,
A-8071 Grambach, Österreich

Für mein Verständnis haben Sie in diesem Test Äpfel mit Birnen verglichen. Sie stellen den Brave 25 auf eine Stufe mit den Reisemobilen Rockwood Classic 326 BD, Pinnacle 305 und Intruder 295 B. Für meine Begriffe ist dieser Vergleich hirnrissig, da mein Interesse bei der Konkurrenz in der gleichen Preisklasse liegt. Und

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

da wird der Winnebago von der Ausstattung her immer besser abschneiden. Weitaus interessanter wäre ein direkter Vergleich mit gleichgroßen europäischen Mobilen.

Frithjof Forkel,
67659 Kaiserslautern

Sie haben das Fahrzeug anders erlebt als ich. Ihr Designer bemängelt die Innengestaltung des Brave, aber gerade die gefällt mir. Unverständlich ist mir auch der enorm hohe Testverbrauch von 21,6 Litern auf 100 Kilometer. Ich fahre den Brave mit einem Durchschnittsverbrauch von 16 Litern.

Cora Neumann,
61440 Oberursel

Unfertige Produkte

(Eco-Motoren, REISEMOBIL INTERNATIONAL 5/96)

Im Namen aller Eco-Fahrer möchte ich mich bei Ihnen bedanken, daß Sie sich einem Problem annehmen, das doch von beachtlichem Ausmaß ist. Ich lese öfter in Testergebnissen, daß die Leistungen des Eco-Motors nicht den Aussagen des Herstellers entsprechen. In meinem Auto sind nicht nur Teile falsch eingebaut, sie wurden von Fiat offensichtlich auch sehr schlampig montiert. Fiat trägt doch absichtlich die Modifizierung des Eco-Turbo-Motors auf Kosten des Kunden aus. Hätten deutsche Firmen nicht sofort eine Rückrufaktion gestartet? Wir Camper fragen uns schon: Warum nehmen die Reisemobilhersteller solche unfertigen Produkte in ihr Angebot auf?

Paul Maile,
87600 Kaufbeuren



Foto: Lockau

Freut sich auf Norwegen im Subaru: Busfahrer Jens-W. Mehnert.

Nachzutragen bleibt noch, besonders in Bezug auf norwegische Serpentine, der knapp neun Meter große Wendekreis des Subaru. Wir freuen uns auf den August, dann geht es wieder für 30 Tage nach Norwegen.

Christina und Jens-W. Mehnert,
22846 Norderstedt

Schweizer Käse

(Maut in Europa, REISEMOBIL INTERNATIONAL 5/96)

Danke für den interessanten und gut recherchierten Artikel. Die Situation für die Schweiz ist jedoch falsch dargestellt. Zutreffend ist: Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen bezah-



Natur pur: Nach einer erlebnisreichen Kanufahrt läßt sich gut im Schatten des Reisemobils ausspannen.

Abges im Fluß

**Auf dem Wasser die Welt erkunden –
eine tolle Sache im Paddelboot,
solange am Ufer das Reisemobil wartet.**

Erlaub am und auf dem Wasser – für Reisemobilisten ein leicht zu erfüllender Traum. Wer die Landschaft fernab der Straße aus einem ganz neuen Blickwinkel entdecken möchte, für den ist das Fahren mit dem Kanu genau das richtige: Kein anderer Wassersport bietet die Möglichkeit, auf verschiedenen Gewässern – Binnensee, Wildwasser oder Flachland-Fluß – zu fahren. Fernab von Touristenzentren fährt der Wassersportler auf gemächlich strömendem Wasser durch lichtdurchflutete Schluchten, beobachtet seltene Wasservögel, gleitet vorbei an wildüberwucherten Ufern und genießt abgeschieden von jeglicher Hektik paradiesische Ruhe.

Was gibt es Schöneres, als morgens im ersten Sonnenlicht aus dem Alkoven zu kriechen, einen starken Kaffee in der Bordküche zu brühen und das Gepäck für die Tagestour im Kanu zu verstauen? Besonders an Flüssen kosten Reisemobilisten die Trümpfe des mobilen Reisens aus: Während eher wenige Hotels direkt in Flußtälern liegen, gibt es an beinahe jedem Fluß eine große Zahl von Stellplätzen für Reisemobile. Schnell treffen kanubegeisterte mobil Reisende auf Campingplätzen Gleichgesinnte, mit denen es sich bestens fachsimpeln läßt: Wo gibt es die ruhigsten Schluchten? Wie hältst Du das Paddel? Welches Boot bevorzugst Du?

Was heute beliebtes Freizeitvergnügen ist, diente noch im letzten Jahrhundert fast ausschließlich dem Nahrungserwerb. Mit den Booten wurde gefischt und gejagt. Die Form des Kanadiers hat ihren Ursprung in den Rindenbooten der kanadischen Ojibwas- und Sioux-Indianer in Ontario (Canoes = Kanadier): Die ►

HOBBY
*Kanu-
fahren*

Abbas im Fluß

Boote mit dem hochgezogenen Bug können auch auf windgepeitschten Seen fahren. Das Aussehen der Kajaks hingegen wurde den aus Tierfellen gefertigten Jagdbooten der Eskimos abgeschaut (Umyaks = Kajaks).

Im heutigen Sprachgebrauch dient Kanu als Oberbegriff für Kajak und Kanadier. Zwar handelt es sich bei beiden Bootstypen um relativ schmale Sport- und Freizeitboote, mit denen sich nahezu jedes Gewässer befahren läßt. Doch gibt es einige wesentliche Unterschiede:

Der breite Kanadier mit seiner hochgezogenen Bug- und Heckpartie ist oben offen. Deshalb läßt sich relativ viel Gepäck verstauen. Der Kanute hockt im Kanadier mit abgewinkelten Beinen auf einer Sitzbank oder kniet im Boot. Bei längeren Fahrten ist es durchaus angenehm, die Sitzposition hin und wieder zu wechseln. Gepaddelt wird an nur einer Seite des Bootes: Die Körper-Bewegung erscheint manchem etwas eintönig.

Das flachgebaute, schmale Kajak ist rundum geschlossen, und nur ein schmales Sitzloch bildet die einzige Öffnung. Es läßt sich weniger Gepäck als im Kanadier transportieren. Das Paddel taucht der Kanute abwechselnd rechts und links ins Wasser. So belastet der Kajak-Sportler seinen Körper gleichmäßig.

Im Kajak sitzt er mit ausgestreckten Beinen auf dem unten

am Bootsboden befestigten Sitz. Damit er nicht naß wird, zieht er eine Spritzdecke über Sitzloch und Körper. Das Einstiegsloch sollte so groß sein, daß der Paddler sich nicht hineinzwängen muß. Sonst kommt er nämlich nicht schnell genug aus dem Boot heraus, wenn das Kajak mal umkippt.

Wer bisher weder in einem Kajak noch in einem Kanadier gesessen hat, sollte vor dem Kauf eines solchen Bootes unbedingt einmal für längere Zeit darin probesitzen. Einige Händler bieten ihren Kunden an, das Boot in Ruhe auf dem Wasser auszuprobieren. Auch gibt es gerade im Urlaub unzählige Möglichkeiten, ein Kanu direkt an einem Fluß oder See auszulihen. In allen europäischen Reiseländern gibt es Mietstationen. Hier sammeln Wasserratten kostbare Erfahrungen, bevor sie sich ein eigenes Boot kaufen.

Besonders beliebt bei Reisemobilisten ist das französische Kanurevier an der Ardèche. Wenn bei uns das Grün der Bäume erst zaghaft austreibt, können Kanuten dort bereits inmitten der aufgeblühten Natur bei sommerlichen Temperaturen in den Schluchten der Ardèche dahingleiten. Wer mit seinem Reisemobil entlang den Schluchten der Ardèche fährt, findet zwischen Vallon-Pont d'Arc und St. Martin viele Hinweisschilder auf Kanu-Vermietstationen: „Canoe, Kayak“.

Wildwasserkajak

Helm

Schwimmweste

Doppelpaddel

wasser-dichte Jacke

Spritzdecke

Richtig angezogen

Für einfache Wandertouren reicht normale Sportbekleidung. Empfehlenswert sind feste Schuhe gegen Verletzungsgefahr beim Ein- und Aussteigen. Unerlässlich ist eine wasserdichte Jacke, am besten mit Kapuze und wasserdichtem Ärmelbündchen. Wichtig ist auch, für längere Touren warme Kleidung mitzunehmen. Nicht nur Anfänger sollten eine Schwimmweste tragen. Wer auf wildwasserähnlichen Flüssen fährt, muß vorsorglich einen Schutzhelm tragen.

Anfänger sollten sich einer Gruppe anschließen und auf einem ruhigen Flußabschnitt erst einmal üben, bevor sie sich richtig aufs Wasser trauen. Obligatorisch sind dabei Schwimmwesten.

Kanuten, die sich allein auf fremde Gewässer wagen, sollten unbedingt eine genaue Streckenkarte mit im Gepäck haben, damit sie jederzeit auf Hindernisse gefaßt sind. Für jeden Bootsführer ist es lebenswichtig, rechtzeitig zu wissen, was ihn erwartet: eine tosende Stromschnelle, ein spitz zulaufender Felsen mitten im Fahrwasser oder ein Wehr, das umtragen werden muß. ►



Lesestoff

Zum Thema Kanu gibt es jede Menge zu lesen. Zum Beispiel:

- * einführende Werke wie das Paddel-Handbuch aus dem BLV-Verlag, 36 Mark.
- * praktische Routenführer „Kanuwandern in Süddeutschland“, BLV-Verlag, 32 Mark.
- * Spezialführer für Wildwasser „Kanu fahren in den Alpen“, BLV-Verlag, 36 Mark.
- * Die Fachzeitschrift „Kanu Magazin“ gibt Tips für Bootstouren, Veranstaltungen und Sicherheitstrainings, berichtet über Neuentwicklungen im Bootsbereich. Das Einzelheft kostet 9,80 Mark, ein Jahresabo 52,80 Mark.
- * Die Zeitschrift „Kanu Sport“ des DKV gibt es nur als Jahresabo. Preis: 52 Mark.



HOBBY
Kanu-fahren

Abbas im Fluß

Kajak-Typen

Wander-oder Tourenkajak:

Für Kanufahrten auf ruhigen Flüssen oder Seen. Langer, schmaler Bootskörper, relativ schnelles Boot mit gutem Geradeauslauf. Gepäckluke im Heck oder dort nachrüstbar. Länge etwa 4,50 Meter, Gewicht 20 Kilogramm.

Seekajak: Für Langstrecken auf offenen, großen Gewässern. Extrem flach gebaut, dadurch wenig seitenwindempfindlich. Stauräume im Bug und Heck. Fußsteuer. Salzwasserfest. Länge: 4 bis 5 Meter. Etwas schwerer (25 Kilogramm).

Wildwasserkajak: Mit 3,20 Meter kürzer als übliche Kajaks, deshalb reagiert es schnell. Die stumpfe Bugform (breite Nase) verringert die Verklemmungsgefahr in Fels-Nischen.

Besonders auf Flüssen ist es unbedingt erforderlich, sich auf die Strecke vorzubereiten. Schon mancher Kanufahrer ist aus Unkenntnis an einem augenscheinlich harmlosen Wehr gekentert und in Lebensgefahr geraten. Besonders bei Flachwehren ist äußerste Vorsicht geboten, denn hier bilden sich durch den rückläufigen Sog kräftige Strudel, die lebensgefährlich sind.

Kanuwandern auf Flüssen ist deswegen besonders beliebt, weil man sich von der Strömung flußabwärts treiben lassen kann und so mit wenig Kraftaufwand Tagesetappen bis zu 40 Kilometer fast spielend bewältigt. Solche Touren sollten sorgfältig vorbereitet werden: Sonnenschutzmittel gehören ebenso in das wasserdicht verpackte Gepäck wie Essensproviant, Getränke, warme, wasserdichte Kleidung und vor allem gutes Kartenmaterial. Beim Deutschen Kanu-Verband sind Flußführer für fast alle europäischen Flüsse erhältlich.

Nachteil beim Kanuwandern in gebirgigen Gegenden: Es ist nahezu unmöglich, mit

dem Boot wieder stromaufwärts zu fahren. Das funktioniert nur auf langsamen Flüssen. Deshalb muß der Kanute bereits vor der Abfahrt dafür sorgen, daß am Ende der gewählten Wasserroute jemand auf ihn wartet. Der fährt den Sportler oder Wasserwanderer samt Kanu wieder zurück zum Ausgangspunkt und zu seinem mobilen Heim. Und dann endet der Tag genauso schön, wie er begonnen hat: im geliebten Reisemobil.

Welches Boot für welchen Zweck?

Das Material des Bootskörpers muß so abriebfest sein, daß es in flachen Gewässern beim Schleifen über Steine nicht kaputtgeht. Auch im leichten Wildwasser muß es so manchen harten Schlag einstecken können. Gleichzeitig soll das Boot leicht genug sein, damit es sich mühelos zum Wasser und an Hindernissen vorbei tragen läßt.

Da jedes verwendete Material Vor- und Nachteile hat, sollte jeder Kanute vor dem Kauf

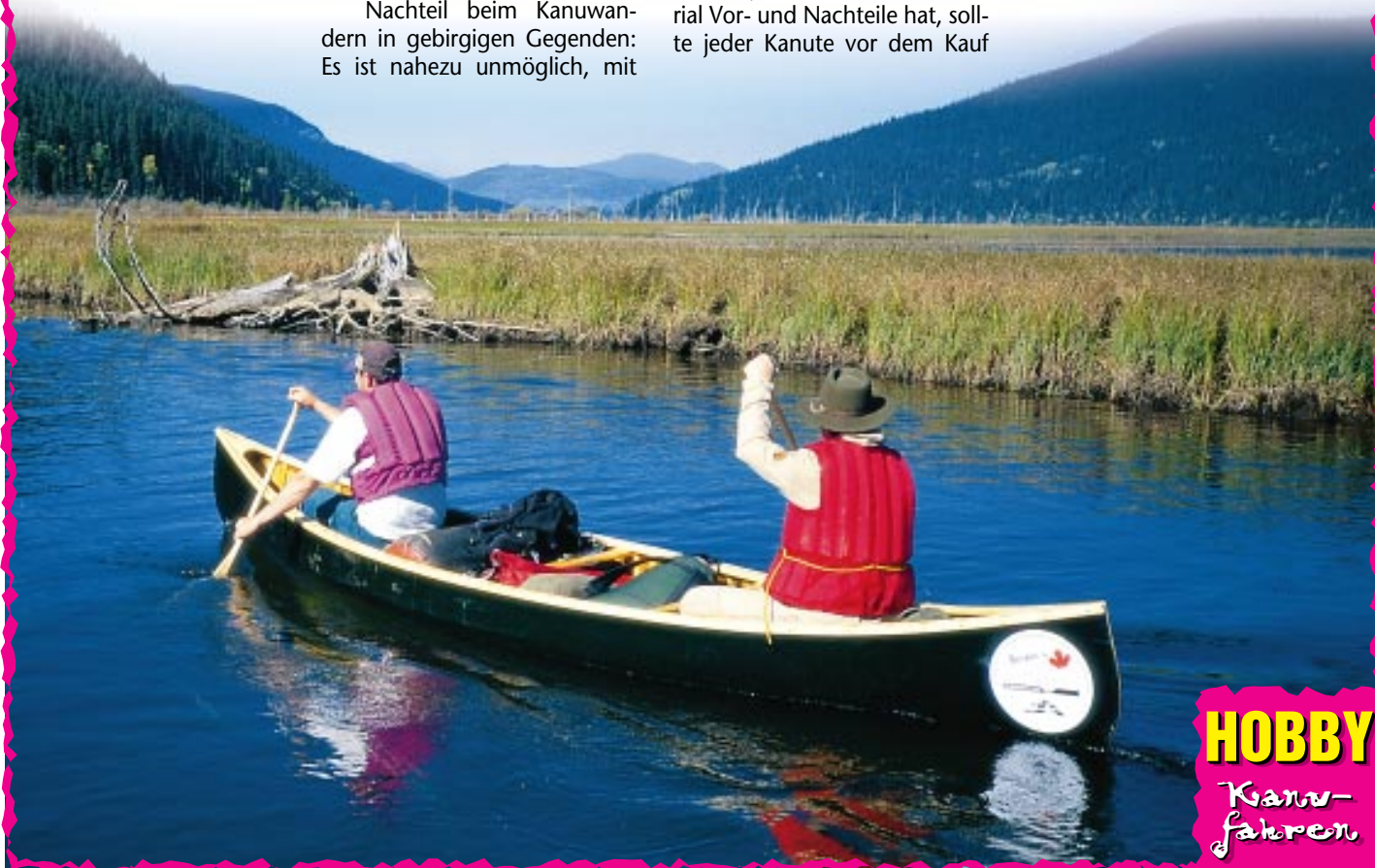
abwägen, ob er das Boot eher auf quirligem Wildwasser oder zum gemütlichen Seen- und Flußwandern benutzen will.

Boote aus Holz sind zwar schön, aber im Bootsbau heute selten geworden: Sie verlangen viel Pflege und sind teuer. Kunststoff dagegen macht es möglich, daß die etwa 4,50 Meter langen Boote nur 20 Kilogramm wiegen und äußerst verschleißfest sind.

Kanadier werden aus Kunststoff oder Holz gefertigt, Kajaks gibt es ausschließlich aus Kunststoff, allerdings in verschiedenen Materialien:

Faserverstärkte Kunststoffe (FVK) teilen sich in drei Kategorien ein:

1. GfK: Boote aus reinem Glasfaserverstärkten Kunststoff sind preisgünstig, jedoch nicht sehr belastbar und etwas schwerer. Sie eignen sich gut für Anfänger.
2. Kevlar/Carbon-Leichtbau: Gegenüber GfK sind diese Boote bis zu 20 Prozent leichter. Reißfestes Kevlar und steifes Kohlefaser-Gewebe wird mit Spe- ►



HOBBY

Kanu-
fahren

Abbas im Fluß



Dreierlei Maß: Großes Holzblatt beim Kanadier-Stechpaddel (oben). Kleines Blatt aus Kunststoff für das Kajak (Mitte). Asymmetrisches Blatt für gleichmäßiges Eintauchen im Wasser (unten).

Gewinnen Sie zwei Kanu-Bücher und ein Jahres-Abo des Kanu-Magazins

Exklusiv für Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL spendiert der BLV Verlag zwei Bücher zum Thema Kanufahren, der Rotpunkt Verlag hält ein Jahres-Abo der Zeitschrift Kanu Magazin bereit. Sie können gewinnen, wenn Sie die Antwort auf nachfolgende Frage auf eine Postkarte schreiben und an die Redaktion senden: REISEMOBIL INTERNATIONAL, Stichwort Kanu, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart. Einsendeschluß ist der 21. Juni 1996. Bei mehreren richtigen Einsendungen entscheidet das Los. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Frage: Welchem Volksstamm wurde die Bauweise der Kajaks abgeschaut?

zialharz zu einem Material von hoher Stabilität verarbeitet. Solche Boote sind gut als Touren-Kanu geeignet.

3. Carbon-Ultraleichtbau: Die leichtesten Boote bestehen aus diesem Werkstoff, der gegenüber GfK bis zu 35 Prozent leichter ist. Der Kunststoff mit hohem Anteil an Carbonelementen gibt dem Boot eine hohe Bruchfestigkeit. Wegen der geringeren Wandstärke empfiehlt sich die Carbon-Bauweise für den Einsatz auf Seen und ruhigen Fließgewässern.

Die **Polyethylen**-Bauweise verwendet bis zu drei Schichten aus dem UV-beständigen Polyethylen (PE). Vorteil dieses Werkstoffs ist, daß er sich leicht reparieren und später recyceln läßt. Eine Delle im PE-Kanu läßt sich leicht wieder herausdrücken.

Schlauchboote, also aufblasbare Kanus, sind am leichtesten zu transportieren. Allerdings sind sie nicht so stabil wie Festkörper-Boote. Höherwertige Luftboote besitzen mehrere Sicherheitskammern, so daß das Kanu bei einer Beschädigung des Bootskörpers noch weiterhin fahrbereit ist und nicht gleich untergeht.

Faltboote, einst von einem Rosenheimer Schneider erfunden, gelten inzwischen als Klassiker: Das heute bei Familien und Abenteuerreisenden gleichermaßen beliebte Boot läßt sich auf Rucksackgröße zusammenfalten und somit überallhin transportieren. Für Geübte dauert der Aufbau nur 15 Minuten. Das Holzgerüst macht das Boot elastisch und sorgt für Auftrieb. Eloxierte Aluminiumbeschläge gewährleisten eine korrosionsfreie Verbindung. Die rißbeständige Trevira-Bootshaut macht das Kanu universell einsetzbar.

Kleine Paddel-Kunde

Viele Freizeit-Kanuten verbringen eine Menge Zeit, um das richtige Boot auszuwählen. Über den Einsatz der passenden Paddel aber machen sie sich keine Gedanken.

Die beiden Kanu-Arten werden mit unterschiedlichen Paddeln gefahren: Für Kajaks gibt es Doppelpaddel, für Kanadier die einblättrigen Stechpaddel mit einem spatenähnlichen Griff am Ende. Der Kajakfahrer hält sein Paddel in der Mitte des Schaftes

und taucht abwechselnd das linke und das rechte Blatt seitlich neben seinem Kajak ins Wasser. Der Kanadierfahrer hingegen führt sein einblättriges Paddel jeweils auf nur einer Seite seines Bootes ins Wasser.

Grundsätzlich gilt für den Gebrauch eines jeden Paddels: Um das Kanu mit minimalem Kraftaufwand voranzutreiben, soll das Paddel möglichst nahe am Boot geführt werden. Je steiler der Bootsrumpf, desto näher und senkrechter muß das Paddel am Kanu in das Wasser eingesetzt werden. Da der Kajakfahrer tief auf dem Boden seines Bootes sitzt, kann er das Paddel nicht so steil einsetzen wie der Kanadierfahrer, der deutlich über der Wasserlinie in seinem Boot hockt.

Wer in seinem Kanadier lieber kniet als sitzt, kann ein Paddel mit großem Blatt benutzen, da in dieser Körperhaltung seine Rumpfmuskulatur zusätzlich Kraft für den Paddelschlag liefert. Bei weiten Touren jedoch sollte der Wassersportler schmalere Blattformen verwenden, mit denen er auch nach längerer Fahrt noch eine flotte Schlagfrequenz erreicht. Auf langsam fließenden Gewässern

paddelt der Wasserwanderer mit einem kurzen, breiten Blatt, weil er damit mehr Druck erzeugen, besser steuern und leichter beschleunigen kann.

Stechpaddel für Kanadier sind immer symmetrisch, während Doppelpaddel für Kajakturen häufig asymmetrisch geformte Blätter haben. Diese bieten, sofern sie relativ flach geführt werden, den Vorteil, daß eine möglichst große Fläche des Blattes gleichmäßig ins Wasser eintaucht.

Wildwasserpaddler verwenden mit ihren breiteren, langsamen Kajaks kurze Paddel mit symmetrischem Blatt, da sie zum schnellen Manövrieren des Bootes einen eher steilen Paddelschlag anwenden.

Damit die Doppelpaddel wenig Angriffsfläche für den Wind bieten, sind die Blätter um 90 Grad gegeneinander verdreht. Seit neuestem bieten die Hersteller jedoch Paddel an, deren Blätter um 85 Grad gegeneinander gedreht sind, was die Handgelenke entlastet.

Wie lang aber muß das Paddel sein? Hier kommt es sowohl auf die Größe des Kanufahrers als auch auf die Länge des Bootes an. Das Übersetzungsverhältnis sollte von vornherein auf das Boot abgestimmt sein. Ein kurzes Paddel in einem langen Boot würde die Schlagzahl erheblich erhöhen, um in derselben Zeit die gleiche Strecke wie mit einem langen Ruder zurückzulegen.

Lange, schnelle Boote werden mit langen Paddeln ab 200 Zentimeter Länge gefahren. Für kurze Wildwasser-Kanus empfehlen sich Paddel mit einer Länge ab 150 Zentimeter.

Auch das Gewicht des Paddels ist wichtig: Mit leichten Paddeln macht das feuchte Vergnügen noch mehr Spaß. In erster Linie kommt es auf leichtgewichtige Blätter an. Hier hat sich die Kombination von Carbonblatt mit Aluschaft bestens bewährt.

Sabine Scholz

Regeln für Sicherheit und Naturschutz

Der Deutsche Kanu-Verband hat Punkte zusammengestellt, die jeder Kanute beachten sollte. Grundsätzlich gilt: Sicherheit hat Vorrang!

- 1 Nichtschwimmer gehören nicht ins Boot.
- 2 Paddeln Sie nie allein, hinterlassen Sie jeweils, wohin und bis wann Sie unterwegs sein wollen.
- 3 Erkundigen Sie sich über die Gefahren der Gewässer – Wasserstand, Wehre – sowie über die Wetterlage.
- 4 Fahren Sie nie bei Hochwasser.
- 5 Meiden Sie Wehre, Elektrizitätswerke und Stauanlagen aller Art – umtragen Sie diese Stellen mit Ihrem Boot.
- 6 Halten Sie Abstand zu allen anderen Wasserfahrzeugen, insbesondere zu Motorbooten und Segelschiffen. Kanus sind anderen Booten gegenüber fast immer ausweichpflichtig.
- 7 Die Boote sollen unsinkbar gemacht werden – bei offenen Kanadiern durch Keterschläuche, bei Kajaks durch Spitzenbeutel vorne und hinten.
- 8 Meiden Sie das Einfahren in Röhrichbestände, Schilfgürtel und dicht bewachsene Uferpartien. Diese sind schützenswerte Lebensräume für Vögel, Fische und Kleintiere.
- 9 Befolgen Sie in Naturschutzgebieten unbedingt die geltenden Vorschriften. Häufig ist Wassersport in Naturschutzgebieten zumindest zeitweise untersagt.
- 10 Beobachten und fotografieren Sie Tiere nur aus der Ferne.
- 11 Helfen Sie, das Wasser sauber zu halten.

Der Deutsche Kanu-Verband DKV in Duisburg, Tel. 0203/99759-0, veröffentlicht regelmäßig Infos zu Kanu-Veranstaltungen, informiert über Kanu-Schulen und Sicherheits-Lehrgänge.

Trendshop

Zubehör-News



Haut nah:

Long John zum Schutz vor Unterkühlung und Verletzung aus Microflex Neopren (oben) empfiehlt sich besonders für Touren auf bewegtem Wasser. Preis: 200 Mark.

Mollig warm:

Um den Paddler trocken und warm zu halten, hat Lettmann diese Jacke (oben rechts) aus wasserdicht beschichtetem PU-Material entwickelt. Sie kostet 170 Mark.

Für alle Fälle:

Die Schwimmweste (darunter) ist ein echtes Muß für jeden Touren-Paddler. Die verstellbare Weste gibt es für 150 Mark in Sportfachgeschäften.

Boxenstopp:

Wasserdichte Boxen für Gepäck gehören in jedes Pad-

delboot. Je nach Größe kosten sie 20 bis 80 Mark

Verschlusssache: Die Spritzdecke aus Neopren (unten) verschließt das Boot gegen Spritzwasser oder Regen. Auch in anderen Materialien lieferbar, ca. 140 Mark.



HOBBY
Kanu-fahren

Alles über Wasser
in Reisemobilen



lichen Bedarf an Flüssigkeit. Tatsächlich dient das Wasser im Tank hauptsächlich dem Waschen, Putzen und Spülen. So erklärt sich, daß Reisemobilisten von Frisch- und nicht von Trinkwasser sprechen.

In der Praxis zeigt sich, daß Wasser zur Mangelware werden kann. Mitunter ist es einfacher, den Nachschub an Bier oder Limo zu sichern. Zudem hat auch Wasser seinen Preis, es muß pfleglich behandelt und später wieder sachgerecht entsorgt werden. Hinzu kommt, daß Wasser nicht unerheblich wiegt und das Fahrzeug ebenso belastet wie denjenigen, der es heranschafft.

100 Liter im Frischwassertank eines Reisemobils, in dem vier Personen unterwegs sind, ergeben, sofern täglich nachgefüllt wird, 25 Liter pro Kopf. Es geht auch sparsamer? Theoretisch ja, aber Fakt ist, daß der Durchschnittseuropäer pro Tag rund 150 Liter Wasser verbraucht, und davon rund ein Drittel allein für die WC-Spülung (siehe Grafik Seite 188).

Daß Reisemobilisten mit Wasser relativ sparsam umgehen, liegt wahr-

senes System. Verschiedene Spültoiletten bedienen sich auch des Trinkwassers aus dem Frischwassertank.

Ideal wäre hier eine Verbindung beider Systeme, bei der mit dem Brauchwasser aus Küche und Dusche die Toilette gespült wird – eine sparsame und gleichzeitig ökologisch sinnvolle Lösung. Dabei bedürfte es nur einer Pumpe im Abwassertank und eines Filters zum Auffangen der Schmutzpartikel, damit sich die Pumpe nicht zusetzt.

Dem Wasser muß in einem Reisemobil nachgeholfen werden, damit es aus dem Hahn kommt. Diese Aufgabe übernehmen Pumpen. Um sie zu betreiben, ist Strom unabdingbar. Wird der Wasserhahn aufgedreht, setzt ein an der Armatur eingebauter Schalter die Pumpe in Gang. Anders bei einem zwischengeschalteten Membranschalter: Er registriert den Wasserabfall in der Zuleitung, sobald der Hahn geöffnet wird, und schaltet die Pumpe ein.

Zwei Arten von Pumpen kommen zum Einsatz. Da ist einmal die vorrangig im Kanister verwendete Tauchpumpe. Sie ist technisch einfach aufgebaut und wird in den Tank gehängt. Ihre Leistung liegt je nach Ausführung zwischen acht und 18 Liter pro Minute bei einem Druck zwischen 0,5 und zwei bar.

Sogenannte Druckpumpen arbeiten bevorzugt in festinstallierten Tanks und bei mehreren Verbrauchern. Sie sitzen außerhalb des Tanks, arbeiten je nach Modell mit einem Druck von einem bis 3,5 bar und befördern zwischen drei und zehn Liter pro Minute. Ein Druckschalter ist bereits eingebaut oder kann zusätzlich angeschlossen werden. Er aktiviert die Pumpe bei einem Druckabfall im Leitungssystem.

Vorsicht: Sind Druckpumpen nicht über einen Hauptschalter ausgeschaltet, pumpen sie den gesamten Wasservorrat in das Fahrzeug, falls ein Leck im Leitungssystem den Druck abfallen läßt, also einen Nachschubbedarf vorgaukelt. Ein weiterer Nachteil: Druckpumpen arbeiten oft laut und schalten sich zwischendurch ein, um den gelegentlichen Druckabfall auszugleichen. Wer das Geräusch nicht hören möchte, installiert Schwingmetallpuffer zwischen Pumpe und Auflagefläche.



Der Einsatz von Druckpumpen setzt druckfeste Armaturen, Schläuche und Absperrhähne voraus. Druckausgleichsgefäße gewährleisten einen gleichmäßigen Wasserfluß und sind beim Einsatz von Warmwasserboilern ein Muß.

Die heutigen Pumpen imponieren mit ihren Leistungen. Ein gewaltiger Durchlauf hat aber auch Nachteile. Bis die Hände naß sind, ist bereits ein Viertelliter oder mehr des Wassers ungebraucht auf dem Weg in den Abwassertank.

Es geht auch anders: Beim Tauchpumpensystem etwa stellt den Kontakt in der Armatur ein zwischengeschalteter Fußschalter (kostet keine fünf Mark) her. Das erlaubt, die Hände unter dem Hahn zu plazieren, bevor das Wasser kommt.

Die moderne Alternative ist von der Raststätte her bekannt: Ein Infrarot-Schalter steuert ein Magnetventil. Nähert sich die Hand dem Wasserhahn, beginnt das Wasser zu laufen. Auf beide Arten läßt sich jeder Tropfen nutzen – altgediente Camper wissen das zu schätzen.

Andererseits: Wer Autarkie wörtlich nimmt und sich nicht auf die Stromversorgung verläßt, der sollte sein Fahrzeug mit der guten alten Hand- oder Fußpumpe ausstatten. Mit dem Wasserhahn kombiniert, fördert sie je nach Modell drei bis 20 Liter pro Minute.

TIP: Ist die Batterie leer, läuft kein Wasser mehr. Hier hilft nur ein Reserve-Wasserkonister, möglichst mit einem kleinen, unten angebrachten Absperrhahn. Er läßt sich als Wasserspender auf die Küchenanrichte stellen.



Beim Kauf eines Reisemobils müssen individuelle Wünsche nicht vor der Wasseranlage haltmachen. Selbstausbauer haben hier freie Hand, aber auch bei Ausbauten nach Kundenwunsch gibt es kaum Grenzen des Machbaren.

Ausgangspunkt jeder Wasseranlage ist der Frischwassertank. Der im allgemeinen gern gefolgten Regel „je größer, um so besser“ sollte jedoch mit Vorsicht begegnet werden. Ein 120-Liter-Tank nimmt 120 Kilogramm der wertvollen und begrenzten Fahrzeugzuladung in Beschlag. Das Fassungsvermögen des Tanks ist somit letztlich eine Frage der Fahrzeugabstimmung. Das betrifft auch den Abwassertank, der nicht wesentlich kleiner als der Frischwassertank sein sollte.

Damit Tanks die Straßenlage des Fahrzeugs nicht ungünstig beeinflussen und der Schwerpunkt möglichst tief liegt, sollten sie mittig und möglichst weit unten angebracht sein. Hier bietet die Zulieferindustrie interessante Konstruktionen an, die ►

Wasser leicht transportiert: Auf einem Handkarren läßt sich die Cassette, aber auch Frisch- oder Abwasser rollen. Im doppelten Tanks Platz. Ein Schlauch hilft beim Wassernachfüllen.

Tropfen für Tropfen

Kochen, waschen, duschen – ohne Wasser ist ein Urlaub im Reisemobil kaum mehr denkbar. Wie aber läßt es sich mit dem Lebensquell am besten umgehen?

Das mit dem Wasser ist schon so eine Sache: Kommt es durch die Dachluke oder schlägt es sich an den Wänden nieder, ist es lästig. Tröpfelt es nur noch spärlich aus dem Wasserhahn, macht sich ebenfalls Unmut breit. Kurz: Läuft das Wasser nicht richtig, macht es dem Reisemobilisten das Leben schwer.

Dennoch möchte niemand auf die Annehmlichkeiten einer gut funktionierenden Wasseranlage verzichten. Allerdings fungiert das im Reisemobil mitgeführte köstliche Naß nur in bescheidenem Maße als aufbauendes Getränk in Form von Kaffee oder Tee. Überwiegend decken Lebensmittel und die unterschiedlichsten Getränke den mensch-

scheinlich weniger an ihrem Umweltbewußtsein. Wohl möchte der mobile Urlauber sein Gefährt eher selten an die öffentliche Wasserversorgung anschließen, um das letzte Stückchen Freiheit nicht aufzugeben.

Was aber bieten Reisemobile in puncto Wasserversorgung? In der Regel zwei Wassersysteme. Das eine Leitungsnetz versorgt die Küchenspüle sowie die Naßzelle samt Dusche und Waschbecken mit Frischwasser. Das Wasser findet von dort seinen Weg in den Abwassertank.

Das andere System befindet sich an der tragbaren oder festeingebauten Spültoilette mit Frischwasserreservoir und eigenem Fäkalientank. Dabei handelt es sich um ein geschlos-

Alles über Wasser in Reisemobilen

sich sogar den Achsen und der Kardanwelle anpassen.

TIP: Tanken Sie bei der Anreise den Frischwassertank nicht voll, damit Sie die Zuladung nicht überschreiten.

Frisch- und Abwassertanks sollten regelmäßig gereinigt werden. Das aber setzt ausreichend große Reinigungsöffnungen voraus. Üblich sind Schraubverschlüsse mit zwölf oder 15

Zentimeter Durchmesser.

Sie erlauben, auch die entferntesten Ecken zu erreichen. Zudem darf sich durch Unebenheiten des Bodens im Tank kein Sumpf bilden. Das gilt auch für die meist versteckt liegenden Wasserleitungen, an deren tiefsten Stellen sich leicht Wassersäcke bilden – eine ideale Brutstätte für Keime und Bakterien.

Wasser wohl geleitet: Damit das kostbare Naß seinen rechten Weg findet, fließt es durch diverse Verzweigungen und Verbindungen. Ein Filter reinigt es, bevor es getrunken wird.



TIP: Ideal sind Entleerungshähne an Tanks und Leitungssystem, damit nach dem Urlaub kein Wasser im System bleibt. Nachdem die Anlage gereinigt ist, sollte sie durchgeblasen werden. So verschwinden die letzten Tropfen.

Eine saubere Anlage ist die halbe Miete. Wie aber steht es ums Wasser? Wer sein Kaffeewasser abkocht und es dabei einige Minuten sprudeln läßt, muß in Mitteleuropa wenig befürchten. Auch zum Zähneputzen empfiehlt es sich, abgekochtes oder handelsübliches Wasser aus der Flasche zu benutzen.

Für Fernfahrten, etwa in den Osten Europas oder nach Nordafrika, empfiehlt sich der Einbau einer Filteranlage. Aber Vorsicht: Werden die Filterpatronen nicht rechtzeitig gewechselt, kippt das System um und die angesammelten Keime entleeren sich in das Trinkwasser. Bei Verwendung von Tabletten wie Micropur ist auf die richtige Dosierung zu achten.



TIP: Wasser findet nur dann seinen Weg in den Tank, wenn die dort vorhandene Luft über Schläuche entweichen kann. Andererseits würde bei der Entnahme ein Vakuum entstehen, gegen das die Pumpe kaum eine Chance hat. Läuft das Wasser nicht richtig oder läßt sich der Frischwassertank nicht befüllen, können folglich auch abgeknickte oder zugesetzte Entlüftungsschläuche die Ursache sein.

Weil Alkovenmobile und Integrierte über Frischwassertanks verfügen, stellt sich die Frage nach der Wasserversorgung aus dem Kanister kaum noch. Wer jedoch mit einem ausgebauten Kastenwagen lie-

bäugelt, der kann sich für das eine wie das andere System entscheiden.

Der eingebaute Tank ermöglicht den ununterbrochenen Zugriff auf den gesamten Wasservorrat, den übrigens eine Skala anzeigt. Der Einfüllstutzen des Tanks befindet sich außen am Mobil. Um problemlos Wasser zu fassen, gehört nicht nur ein Schlauch ins Mobil. Auch ein möglichst abgewinkelter Trichter und ein Wasserkarister sollten an Bord sein. Besser sind zwei, die lassen sich angenehmer tragen.

Befindet sich der Wasservorrat im Kanister, stehen sinnvollerweise mehrere mit beispielsweise je 20 Litern zur Verfügung. Damit erübrigt sich die Frage nach den Kapazitäten: Ist ein Kanister leer, wird die Tauchpumpe samt Schlauch einfach in den nächsten Kanister gehängt. Der Nachteil: Diese Situation kann ausgerechnet beim Zähneputzen auftreten. Weil sich dabei alles im Wageninneren abspielt, geht es nicht nur eng, sondern auch naß zu.

Die Vorteile: Mit einem Kanister kann das Wasser praktisch überall geholt werden, auch ohne den Stellplatz auf dem Campingplatz zu räumen. Ein elektronischer Wasserstandsanzeiger erübrigt sich, wenn die Kanister einsehbar ihren Platz haben, zum Beispiel in einer Bettkiste. Weithalskanister zu reinigen bereitet keine Probleme. Selbst bei Stromausfall ist ein Zugriff auf das Wasser möglich. Fazit: Der Wasserkarister steht bei Einbußen im Komfort für mehr Unabhängigkeit.



TIP: Volle Wasserkarister sehen leichter aus, als sie tatsächlich sind. 20 Liter Wasser wiegen 20 Kilogramm. Sinnvoll ist ein zusammenklappbarer Transportkarren im Stauraum.

Die Zeiten, in denen ein Abwassertank höchstens in der Zubehörliste zu finden war, sind vorbei. Schwierig wird es, das Abwasser abzulassen, wenn das Reisemobil mehrere Tage an einem Ort steht und nicht bewegt werden soll. Das Wasser muß dann in tragbare Kanister umgefüllt werden. Praktisch sind da Faltpumpen oder Abwassersäcke, besonders solche, die sich wie eine Schubkarre fahren lassen. Dank ihrer flachen Bauweise können sie bequem unter das Reisemobil geschoben werden.



Im Sommer lassen sich alle Probleme rund ums Wasser mehr oder weniger leicht lösen. Wie aber im Winterurlaub? Nicht alle Reisemobile verfügen über frostsichere Wasseranlagen. Bei der Suche nach dem richtigen Fahrzeug spielt dieser Aspekt eine wichtige Rolle.

Erste Frage: Wo ist der Frischwassertank platziert? Es ist gewiß vorteilhaft, wenn er sich im Wohnbereich befindet, etwa in den Sitztrühen. Sind hier auch die Wasserleitungen verlegt, ist die Wasserversorgung sichergestellt – vorausgesetzt natürlich, daß die Innentemperatur des Fahrzeugs nicht unter null Grad abfällt.

Eine optimale Lösung, aber meist nur bei größeren Fahrzeugen anzutreffen, ist die Lage der Tanks und Wasserleitungen in einem Zwischenboden oder Keller, der von der Umluftheizung mitbeheizt wird. Damit ergibt sich zudem der angenehme Effekt einer Fußbodenheizung.

Hier wäre auch Platz für den Abwassertank. Oft aber sitzt der Schmutzwasserbehälter immer noch unter dem Aufbau.

Verschiedene Reisemobilhersteller bieten dafür eine winterfeste Verkleidung an. Vorausgesetzt, der Tank ist von allen Seiten zugänglich, wäre zu erwägen, den Tank mit einer Art Kiste zu umbauen. Gut isoliert und mit einem von der Heizung abgezweigten Umluftrohr versorgt, wäre das Wasser frostgeschützt. ►



Wasser, klar geregelt: Tinkturen sorgen für Sauberkeit im Leitungssystem. Abwasser kann aus dem Festtank in einen Rolltank abgelassen werden. Manche Mobile lassen sich über den druckmindernden Stadtwasserregler ans öffentliche Wassernetz anschließen.



Wasser elegant reguliert: Die Zeiten des simplen Hahns aus Plastik sind vorbei. Chrom hält Einzug ins reisemobile Bad.

Alles über Wasser in Reisemobilen

Als komplettes System, ausgelegt für den Fiat Ducato (Originalfahrgestell sowie Alko-Rahmen), präsentiert sich die Hot-Box von Fusion. Sie besteht aus einer doppelwandigen Wanne mit integriertem Tank und einer Warmluftzuführung.

Bei unterflur montierten Tanks macht Not erfinderisch. Für die Tankheizung wird ein Rohr der Warmluftheizung durch den zu schützenden Tank geführt. Dem Einbauset liegen neben dem speziellen lebensmittel-echten Schlauch die erforderlichen Anschlußstücke bei.

Manchmal hilft nur noch ein Frostwächter mit eingebautem Thermostat, der sich bereits bei fünf Grad über Null einschaltet. Diese elektrische Tankheizung wird an das Zwölf-Volt-System angeschlossen. Ähnlich funktioniert ein Heizelement mit dem vielsagenden Namen Nüssi, daß in den Ablaufstutzen geschoben und an 230 Volt angeschlossen wird.

Auch freiliegende Wasserrohre sind frostanfällig, vor allem dann, wenn sie nur einen kleinen Querschnitt haben. Eine Verkleidung aus übergestülpten Styroporrohren hilft über den ersten Frost hinweg. Sicherer ist, ein Heizband zu verwenden. Es wird einfach um die Rohre gewickelt und arbeitet über das Zwölf-Volt-Netz.



TIP: Salz im Abwassertank – eine alte Hausregel – hilft nur bedingt und bei entsprechend hohen Dosierungen, schadet aber letztlich der Umwelt. Bei speziellen Frostschutzmitteln ist ebenfalls Vorsicht angesagt. Die Verpackungen geben nicht immer erschöpfend Auskunft über den Inhalt.



„Schrubben vor und nach der Saison“

Interview mit Dr. Erich Zeller, Biologe am Institut für Hygiene und Mikrobiologie in Stuttgart.



Herr Dr. Zeller, was muß ein Reisemobilist hinsichtlich seiner Gesundheit beachten, wenn er Wasser tankt?

Wasser, das in EU-Staaten von Wasserwerken geliefert wird, bereitet kaum Probleme, da hier nahezu einheitliche Trinkwasserrichtlinien für eine ordentliche Qualität stehen. Abstriche sind in entlegenen Regionen zu machen, wo die Bestimmungen möglicherweise etwas nachlässig gehandhabt werden. Voraussetzung ist allerdings, daß das Wasser unter möglichst sauberen Bedingun-

gen gezapft wird. Das betrifft das Übernahmesystem, etwa den Schlauch, und setzt einen sauberen Tank voraus.



Welche Einflüsse wirken sich auf die Qualität aus, wenn das Wasser erst einmal im Tank ist?

Zunächst die Temperatur. Bestimmte krankmachende Bakterien lieben Wärme. Sie können dann – beispielsweise beim Waschen – Ohren- oder Augenentzündungen hervorrufen. Ein anderer Punkt ist der Lichteinfluß, etwa bei durchsichtigen

Tanks. Licht fördert besonders das Wachstum von Algen, in denen sich wiederum Bakterien und Amöben einnisten und sich so einer Desinfektion entziehen.



Das Wasser in Reisemobil-Tanks wird während der Fahrt mächtig geschüttelt. Wirkt sich das negativ aus?



Bestimmte Bakterien brauchen für ihr Wachstum Sauerstoff. Je stärker das Wasser bewegt wird, desto mehr Luft nimmt es auf. Das kommt dem Lebensdrang der Bakterien entgegen, sie vermehren sich dann schneller.



Was kann der Reisemobilist tun, um die Qualität des Wassers zu bewahren?



Da gibt es verschiedene Möglichkeiten, etwa die Silberpräparate. Sie haben eine gute Wirkung, nicht als Desinfektions-, aber als Konservierungsmittel, und halten das Wasser über eine längere Zeit auf einem guten Niveau.



Wassertanks werden meist nachgefüllt und selten bis zum letzten Tropfen geleert. Ist das ratsam?



Sinnvoller ist, den Tank komplett zu leeren, bevor frisches Wasser eingefüllt wird. Nur so lassen sich die Dosierungen der Zusätze exakt einhalten. Zudem könnten Wasserrestbestände bereits eine hohe Keimzahl aufweisen, die sich auch schon den Bedingungen im Tank angepaßt haben. Kommt frisches Wasser hinzu, wird es umgehend infiziert.

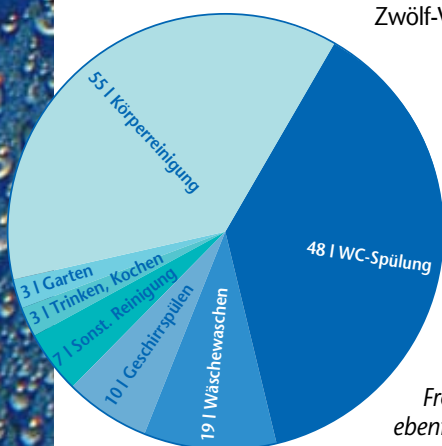


Wie oft und womit sollte ein Wassertank gereinigt werden?



Spätestens dann, wenn sich Beläge gebildet haben. Grundsätzlich empfiehlt sich aber eine vierteljährliche mechanische Reinigung mit der Bürste, alternativ ein Schrubby vor und nach der Saison. Letzteres hat den Vorteil, daß sich die Beläge noch leicht entfernen lassen. Sinnvoll ist auch, die Tanks gelegentlich mit chlorhaltigen Mitteln zu befüllen und anschließend durchzuspülen.

Wasser stark gefragt: Der durchschnittliche Europäer verbraucht pro Tag rund 150 Liter.



TIP: Warmwasserboiler müssen bei Frostgefahr oder auch, wenn sie längere Zeit nicht benutzt werden, unbedingt geleert werden.

Eine preiswertere Lösung für den stationären Einsatz auf dem Campingplatz oder mit einem Generator, weil ausschließlich mit 230 Volt betrieben, sind Kleinboiler mit einem Drei-Liter-Tank. Auch hier kann die Temperatur gewählt werden.

Heizstäbe kosten keine hundert Mark, arbeiten auch im Wasserkammer, sind aber mit Vorsicht zu behandeln. Einmal eingeschaltet, müssen die mit 230 Volt betriebenen Geräte voll im Wasser stecken. Das bedeutet: aufwärmen des Wassers (bis etwa 37 Grad), abschalten und anschließend duschen.

Komfort wie daheim, gar Luxus – in Sachen Armaturen sind nahezu alle Varianten erlaubt. Formen und Farben sind kaum Grenzen gesetzt. Die verwendeten Materialien sind Kunststoff, Messing und Keramik für die Dichtscheiben.

Drehbare Einhebelmischarmaturen stehen neben kippbaren Wasserhähnen, die auch unter einer Spülen-Abdeckung Platz finden. Ausziehbare Wasserhähne haben sich bewährt und dienen gleichzeitig als Dusche.

Das wissen auch Campingbusfahrer zu schätzen, die oftmals auf eine Naßzelle verzichten müssen.

Sitzt die Armatur der Küchenspüle an einem Schlauch, kann dieser durch das geöffnete Fenster nach draußen gereicht werden. Und schon steht einem Open-air-Duschvergnügen mit viel Bewegungsfreiheit nichts mehr im Weg.

Vornehmer sind Wasser-Außensteckdosen, die es selbst für Warmwasser gibt und die sich auch nachrüsten lassen. Sie bilden den Kontakt zum öffentlichen Wasser-Netz. Erhältlich sind im Caravanhandel komplette City-Wasser-Anschlüsse oder Schläuche mit Adapter, die über ein Druckminderungsventil verfügen. Mit ihnen wird der Leitungsdruck von etwa zehn auf 0,9 bis 3,5 bar begrenzt.

Bei all diesen technischen Neuheiten: Wie schön und gleichsam einfach zu handhaben ist da doch eine Solardusche. Runde zwanzig Mark kostet der schwarze Wassersack mit Duschschlauch. Rechtzeitig in die Sonne gehängt, spendet er zu passender Zeit wohlige warme 20 Liter Wasser Tropfen für Tropfen.

Wolfgang Strähler



RMC Mittelbaden

Sauer macht lustig

Der RMC Mittelbaden hat im Schwarzwaldstädtchen Bad Peterstal-Griesbach nicht nur sauren Sprudel getrunken.

Steil windet sich der schmale Asphaltweg hinauf zur Sommer-Ski-sprungschanze. Der Wald lichtet sich, die Sonne taucht einen ebenen Schotterplatz und fünfzehn Reisemobile in angenehmes Licht: Hoch über dem beschaulichen Örtchen Bad Griesbach hat es sich der RMC Mittelbaden gemütlich gemacht.

Im Kreis der Mobile genießen die Clubkameraden die warme Aprilsonne und kühle Getränke. Vor seinem Alkoven der Marke Riviera sitzt Martin Lenz, 44, verantwortlich für die Öffentlichkeitsarbeit des RMC Mittelbaden. „Wir sind zum ersten Mal auf diesem herrlichen Platz“, schwärmt er und lässt den Blick über das Tal schweifen. „Wir haben uns rechtzeitig mit der Verwaltung abgesprochen. Unser Wochenendstellplatz wurde schnell genehmigt. Kleine Probleme gab es nur mit dem Besitzer eines lediglich zwanzig Meter langen Teilstücks des Weges“, lacht Martin Lenz mit sichtlicher Freude über den Erfolg.

Mit ihm genießt der gesamte RMC Mittelbaden. 60 Mitglieder

mit 34 Autos zählt der Verein heute. Über zwei Neuzugänge an jenem Wochenende freuen sich Martin Lenz und Kassierer Wolfgang Karius, 45. Gemeinsam betonen sie, daß eine Mitgliedschaft im Club bei der Teilnahme an Ausfahrten nicht nötig ist. „Lediglich clubinterne Feste wie unser Burger-Fest feiern wir im kleinen Rahmen“, erklärt Martin Lenz. „Unsere Mitglieder sind zwischen 30 und 72 Jahre alt. Aber oft sind die Senioren flotter als die Jün-

geren, beim Wandern rennen die immer voraus“, schmunzelt er.

Langweilig wird es den Badenern nie. Rasch ist das Schuhwerk geschnürt, um den Fußmarsch ins Tal anzutreten. Die Firma Schwarzwaldsprudel hat sich bereiterklärt, die Gruppe durch ihre Werkshallen zu führen. Dafür, daß die zur Kostprobe angebotenen Erfrischungen des Hauses gern angenommen werden, sorgen die hoch-

sommerlichen Temperaturen. Was die Mittelbadener gerade zu sich nehmen, erklärt der Geschäftsführer und Gesellschafter von Schwarzwaldsprudel, Josef Huber, 52, in einem eineinhalbstündigen Vortrag. Er kann kein Mineralwässerchen trüben.

Vorfreude auf die bevorstehende Schnapsprobe spiegelt sich in den Gesichtern der Clubmitglieder, als sie den bereitstehenden Bus besteigen. Sein Ziel: der



Vom Löcherhansenhof bot sich eine herrliche Aussicht auf die Schwarzwaldberge.

telbaden: 300 Kilometer fuhren Freddy Weller, 56, und seine Frau Georgette, 62, aus Luxemburg. Sie campen seit mehr als zwanzig Jahren. „Gern reisen wir in der Gruppe, sonst wären wir ja nicht mitgekommen. Deshalb nehmen wir auch an jeder Rallye teil, wenn unsere Zeit es erlaubt. Zuletzt waren wir in Antwerpen dabei.“

Mit schwer verständlichem luxemburgischem Dialekt ruft Freddy Weller dem zweiten Ehepaar aus Luxemburg, Malou, 47, und Klaus Noculak, 59, etwas zu. Dabei geht es offensichtlich um die Zeit nach der bevorstehenden Pensionierung. Noculak antwortet: „In einem halben Jahr werde ich pensioniert, was glaubst du, was dann rollt.“ Dann wird auch er seinen Bürstner auf Iveco-Basis noch öfter nutzen.

Der Abend geht zur Neige, die letzte Runde Schnaps auf Kosten der Firma Schwarzwaldsprudel wird ausgeschenkt. „Wie trinken wir den Schnaps?“ ruft eine Teilnehmerin in die Runde. „Umsonst“, schallt es zurück. Wegen der Hochstimmung geht der Aufruf, den Bus zu besteigen, fast im Trubel unter.

Am nächsten Tag löst sich die Wagenburg nach einer gemeinsamen Wanderung auf. Zurück bleibt bei allen Teilnehmern die schöne Erinnerung an ein Wochenende, an dem nur der Most und das Mineralwasser sauer waren. Ingo Wagner



Der Club gut zu Fuß: Bei Wander-Ausflügen lassen die RMC-Mitglieder das Mobil natürlich stehen.

RMC – die Termine 1996

An jedem ersten Freitag im Monat veranstaltet der RMCM einen Stammtisch, abwechselnd in Ottenheim und Hügelsheim.

13. -15. September: Erstes Reisemobiltreffen des RMC Mittelbaden in Schuttern. Anlaß ist die Einweihung einer neuen Entsorgungsstation.

11. -13. Oktober: Der RMC feiert sein clubinternes Burger-Fest.

6. Dezember: Jahreshauptversammlung

14. Dezember: Weihnachtsfeier

31. Dezember: Traditionelle Silvesterausfahrt

Infos bei Martin Lenz, Tel.: 07245/4085

Gemütlichkeit – hoch über dem Schwarzwaldstädtchen Bad Griesbach findet man sie.



Der Mineralwasser-Tempel: Hier tritt zutage, was tief unten im Fels entspringt.



Freie Auswahl:
Zu welchem Treffen fahr' ich denn am nächsten Wochenende?

TREFFS UND TERMINE

24. bis 27. Mai

■ Treffen des Freundeskreises Hobby 600 im holländischen Borkel en Schaft, rund 50 Kilometer südlich von Eindhoven, Teilnahmegebühr etwa 50 Mark, Infos und Anmeldung bei Jos Klein Rouweler, Tel.: 0031/546/821640.

■ Großes Pfingstfest der Strassenfuchse in Berlin anlässlich des zehnjährigen Bestehens des Clubs, Infos bei Achim Rohde, Tel. und Fax: 030/3612971.

■ Radtour des WMC Landstuhl in Bad Waldsee, Infos bei Harry Kneip, Tel.: 06371/62636

■ Traditionelle Pfingstochsentour der Hobby-Brummis nach Rotenburg/Fulda, Infos bei Bernd Janke, Tel.: 0231/283919.

■ Pfingsttreffen des Tabbert Club in Lemgo, Infos bei Jürgen und Vera Karnehl, Tel.: 040/7428532.

■ Pfingsttreffen des Caravanclubs Hessen in Wertheim am Main, Tel. und Fax: 069/5890954.

■ Erstes Campingtreffen des ADAC Sachsen auf dem Campingplatz am Leipziger Auensee, buntes Programm, Anmeldung erforderlich, Infos beim ADAC Sachsen, Tel.: 0351/447880.

■ Neuntes Treffen des Suleica-Orion-Clubs in Osthofen, Rheinhessen, auf dem Festplatzgelände der Wonnegau-Halle, Infos bei Reinhold Beck, Tel.: 06202/15868.

■ Erstes Reisemobiltreffen in Butjadingen-Tossens, Infos bei der Kurverwaltung, Tel.: 04703/9293-0, Fax: -99.

28. Mai bis 2. Juni

■ Treffen des holländischen Oldie-Clubs OCC/NL in Appelscha, Camping Alkenhaer, Infos bei E. Keuning, Tel.: 0031/512/514872.

31. Mai bis 2. Juni

■ Fahrradtour des RMC Schleswig-Holstein, Infos bei Peter Kluge, Tel.: 040/7224629.

■ Reibekuchenessen der Düssel-Tramps in Windeck-Dattenfeld an der Lahn, Infos bei Horst Jichowska, Tel. und Fax: 0211/724282.

1. bis 2. Juni

■ Treffen der RMF Neustadt und Umgebung mit Fischessen bei Harald Zeiss, Infos bei Rainer Lamotte, Tel. und Fax: 06321/16363.

■ Drittes Mostfest mit Töpfermarkt in Lalling, Infos beim Verkehrsamt Lallinger Winkel, Tel.: 09904/374, Fax: 7279.

1. bis 6. Juni

■ FFB-Reise nach Schottland, Infos bei Joachim Fischer, Tel.: 06664/89164.

5. bis 9. Juni

■ Lahn-Tour des WMC Landstuhl, Infos bei Harry Kneip, Tel.: 06371/62636

■ Fronleichnamstreffen des Camping-Oldie Clubs auf dem Campingpark Meyersgrund, Manebach, Thüringen, Infos bei Jörg Ratzmann, Hauptstraße 46c, 98559 Gehlberg.

■ Treffen des Caravanclubs Hessen in Diez an der Lahn, Tel. und Fax: 069/5890954.

6. bis 9. Juni

■ Große Einweihung des Mosel-Stellplatzes Kettern in Neumagen Dhron.

■ Haupttreffen und Mitgliederversammlung des Europäischen Motorhome Clubs (EMHC) in Rotenburg an der Fulda, Infos bei der Geschäftsstelle des Clubs, Tel. und Fax: 089/872201.

■ Niederrhein-Rallye der Hobby-Brummis, Start in Sonsbeck, Infos bei Bernd Janke, Tel.: 0231/283919.

6. bis 10. Juni

■ Reisemobiltreffen in Edenkoben auf dem Kirchbergparkplatz anlässlich der Owwergäßer Winzerkerwe, einem traditionellen Weinfest, Platz für 50 Reisemobile, Anmeldeschluss 31. Mai, Preis pro Person 20 Mark, Infos beim Büro für Tourismus, Tel.: 06323/3234, Fax: 80888.

7. Juni

■ Klönabend des RMC Weser-Ems in Edewecht am Markt, Infos bei Wilhelm Holub, Tel.: 04421/12829.

■ Stammtisch des RMC Mittelbaden in Ottenheim, Infos bei Martin Lenz, Tel.: 07245/4085.

11. Juni

■ 92. Stammtisch des RMC Bünde im Vereinslokal „Zur Klinke“, Infos bei Dieter Restemeier, Tel. und Fax: 05223/60025.

14. Juni

■ Klönabend des RMC Friesentreck im Ostfriesenlandhaus, Aurich, Beginn 20 Uhr, Infos bei Karl-Otto Kleinichen, Tel.: 04941/80377.

14. bis 16. Juni

■ Erwachsenenzeltlager des Caravanclubs Hessen in Weickartshain, Tel. und Fax: 069/5890954.

■ Themen-Tour des RMC Weser-Ems, „Karl May“, Infos und Anmeldung bei Nelly und Uwe Kuhlmann, Tel. und Fax: 0421/650061.

15. bis 23. Juni

■ Clou Reise nach Luxemburg, Belgien und Holland.

16. bis 19. Juni

■ Treffen der Freunde mit Flair in der Nähe von Wilhelmshaven, Infos bei Wilfried Bruns, Tel.: 04453/2694.

21. bis 23. Juni

■ Stammtisch des RMC Ratingen-Rhein-Ruhr mit anschließender Ausfahrt zum Möhnesee-Bad in Sassendorf, derzeit im Club keine Aufnahme möglich, Infos bei Günter Diehl, Tel. und Fax: 02102/473359.

■ Zehntes internationales Reisemobiltreffen des RMC Osnabrück an der Hollager Mühle, Anmeldungen bei Heinz Ferlemann, Tel.: 05484/212, Infos bei Jürgen Helgert, Tel.: 05495/1349.

■ Treffen des I. A. RMC Schleswig-Holstein anlässlich der Kieler Woche, Stellplatzgebühr 25 Mark, Infos bei Jürgen Maß, Tel.: 0431/523797.

■ Fliegerwochenende der Strassenfuchse auf dem Mosenberg, Infos bei Jutta und Holger Gottlob, Tel.: 06623/41967.

22. bis 23. Juni

■ Dritte Womo-Weinhock der WMF Rheinhessen in Osthofen, Infos bei Volker Dehn, Tel.: 06242/4601, Fax: 1857.

Laika-Club Deutschland Gegründet

Freunde italienischer Luxus-Mobile der Marke Laika haben sich jetzt in einem Club zusammengeschlossen. Ansprechpartnerin ist Krimhild Ufer, Horstsee 4, 49565 Bramsche, Tel. und Fax: 05495/1349. Der Club hat sich der Reisemobil-Union (RU) angeschlossen.



I. A. RMC Schleswig-Holstein

Ostern an der Waterkant

Mit einem riesigen Treffen hat der I. A. RMC Schleswig-Holstein die Saison eröffnet: Knapp 400 Reisemobile steuerten den Gill-Hus-Parkplatz in Heiligenhafen zwischen Yachtclub und Ostseestrand an. „Damit hoffen wir, das größte Treffen der Saison ausgerichtet zu haben“, freut sich Gerd Sorgenfrei, 49, erster Vorsitzender des Vereins.

Ob nun das größte oder nicht – das Programm jedenfalls konnte sich sehen lassen. Ob Brötchendienst am Morgen, Radeln, Wandern und Dampferfahrt am Nachmittag, oder Tanz im nächtlichen Festzelt: Die Reisemobilisten mußten sich an der sonnenbeschiedenen Waterkant einfach wohl fühlen.

Und sie kamen von nah und fern: Zum Beispiel das Ehepaar Aebin aus dem schweizerischen Böckten. Schon bei dem

ersten Treffen des I. A. RMC hatten die Eidgenossen einen Pokal für die weiteste Anreise eingeehmt. Beim zweiten Mal verweigerte ihr Reisemobil den Dienst, und auch in diesem Jahr streikte der Motor. Weil die Aebins aber unbedingt mit von der Partie sein wollten, setzten sie sich ins Auto und fuhren stracks nach Heiligenhafen: Da-beisein ist alles.

Für so viel Interesse an einem Treffen sorgte auch die Gastfreundschaft der Stadt an der Ostsee. Bürgermeister Detlef Anders, 47, hatte sich im Vorfeld für das Treffen und den Reisemobilhafen stark gemacht (REISEMOBIL INTERNATIONAL 11/95).

Mit Erfolg, auch für die Gastronomen und Ladenbesitzer vor Ort: Als abends vor dem großen Schwof Models aus den eigenen Reihen über den Lauf-



Gesellige Runde: Zwischen Yachtclub und Ostseestrand schmeckt so mancher kühle Tropfen einfach besser.



Fotos: Petri

Schneller Sprint: Schon die Kleinsten tummeln sich in den Dünen und an den Reisemobilen.

steg lustwandelten, um die neueste Mode eines ansässigen Konfektionshauses zu präsentieren, war der Jubel im Festzelt groß. Und anschließend klingelte ordentlich die Kasse des Modehauses.

Nach so viel Spaß und guter Laune bleibt Gerd Sorgenfrei nur noch eine vielversprechende Bemerkung: „Das nächste Ostern kommt bestimmt mit einem Treffen des I. A. RMC Schleswig-Holstein.“

Ostertreffen Wiedersehensfreude

Ein halbes Menschenleben ist beinahe eine ganze Ewigkeit. Und wenn sich zwei Brüder 35 Jahre lang nicht gesehen haben, so ist es kein Wunder, wenn sie sich erst auf den dritten Blick wiedererkennen. So jedenfalls ist es Fred Ludwig, 69, aus Hamburg, und dem 59jährigen Ost-Berliner Manfred Ludwig ergangen. Beide sind begeisterte Reisemobilisten, und beide besuchten das dritte Ostertreffen des I. A. RMC Schleswig-Holstein in Heiligenhafen. Was sie zu Beginn ihrer Fahrt nicht ahnen konnten: Der Saisonauftakt sollte es in sich haben.

„Auf der Anmeldeliste standen zwei Ludwigs“, erzählt Bruder Fred, „da bin ich gefragt worden, ob ich mit dem anderen verwandt bin.“ Und Bruder Manfred ergänzt: „Mein Berliner Dialekt hat ihn schon mal aufhorchen lassen.“

Kein Wunder, schließlich hatte Fred Ludwig Berlin anno 1961 verlassen, um sich in Hamburg niederzulassen: „Über die Jahre haben wir uns aus den Augen verloren.“ Die Trennung durch die Mauer war für sie unüberwindlich.

Der Witz an der Geschichte: Beide Brüder Ludwig haben schon die zwei vorangegangenen Ostertreffen des I. A. RMC Schleswig-Holstein in der Stadt an der Ostsee besucht und dabei nichts voneinander gehäht. So haben sie sich erst auf den dritten Blick wiedergefunden. Fred Ludwig erklärt: „In 35 Jahren entwickelt eben jeder sein eigenes Leben und verändert sich.“ Wie gesagt, ein halbes Menschenleben ist beinahe eine ganze Ewigkeit.



Glückliche Brüder: Fred und Manfred Ludwig haben sich nach 35 Jahren wiedergefunden.



Stilvoll

Ein Bad fast so groß wie im Hotel, eine L-Küche für abendfüllende Feinschmecker-Menüs, Echtholz für Ästheten – der Alpha 650 des sauerländischen Herstellers Carls-Aue will seinen drei bis vier Insassen

mobilen Genuß im großen Stil bieten. Das Konzept des gut 140.000 Mark teuren Alkovenfahrzeugs auf Mercedes-Benz Sprinter durchleuchten die Profitester von RM.

Bella Italia

Wie bauen die Italiener ihre Reisemobile? Warum lehrt die Konkurrenz rund um Siena die deutschen Produzenten das Fürchten? Und warum können die Südeuropäer ihre Fahrzeuge so preiswert anbieten? Ein Blick in die Werkshallen der führenden Hersteller in der Toskana.



Mit Kind und Regel

Den Nachwuchs im Mobil bei Laune zu halten ist kein Kinderspiel. Der große RM-Ratgeber liefert Tips für Spiele und Animation auf Reisen, vor allem aber informiert er über die kindgerechte Ausstattung des Mobils. Dazu: Was Sie selbst tun können, um Ihr Mobil sicherer zu machen. Alles über Reisen mit Kindern – vom Säuglings- bis ins Flegelalter.



Außerdem:

MOBIL REISEN, das Extramagazin in RM mit Reisereportagen, Tourenplänen, Campingplätzen und Stellplatz-Tips. In der Juli-Ausgabe lesen Sie unter anderem: Nordische Weiten – Reisemobilisten bietet Finnland noch echte Einsamkeit und unverfälschte Natur.



Die nächste Ausgabe erscheint am 21. Juni 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 Döhm, Dieter S. Heinz, Rudolf Lodemann, Marion Seigel, Wolfgang Strähler, Wolfgang Möller-Streitbürger, Fritz Sturm, Aurel Voigt

Fotos: Wolfgang Falk

Gestaltung und Produktion: Grafik & Service GmbH: Gunild Carle (Ltg.), Frank Harm, Cordula Klink, Cristine Lott

Abbonementsservice: Telefon 0711/1346622

Anzeigenleitung: Hansjörg Schwab (verantw.), Sylke Wohlschies (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

