

REISE MOBIL

INTERNATIONAL

DM
5!

*Amerika-Special:
Reisemobile
aus den
USA und Kanada*



*Profitest
Flair Life
6.3 S*



CARAVAN SALON 96

**Neuheiten
96/97**

Stellplätze: Vielfältige Tips
Praxistest: Ahorn Camp 700
Reise: Liebliches Taubertal
Clubs: Porträt und Termine
Praxis: Routenplaner im Vergleich

**Hobby Bergwandern:
Das Mobil als Basislager**



09

Unbegrenzt



Bekanntlich ist nicht alles Gold, was glänzt. Und auch Amerika hat, bei genauer Betrachtung, einiges von seinem Mythos als Land der unbegrenzten Möglichkeiten verloren.

Trotzdem kommen auch in diesem Jahr viele USA-Urlauber nach Deutschland zurück, die sich nach einer Reise im

Mietmobil durch die Neue Welt wünschen, sie würden die amerikanischen Selbstverständlichkeiten im Umgang mit Reisemobilisten bei uns antreffen.

Ob in den Wohnvierteln, auf Parkplätzen, kleinen Nebenstraßen oder den großen Freeways, in den USA gehören Reisemobile aller Klassen – wohl auch ein bißchen als Vermächtnis an Goldgräbermentalität und dem Aufbruch nach Westen – zu den normalsten Dingen des Lebens.

In ihnen sind die sogenannten Weekender, die über das Wochenende dem Fischen oder einem anderen Hobby frönen, genauso unterwegs wie die stets der Sonne hinterher fahrenden Snowbirds, oder die Fulltimer, die ihr Haus verkauft und das Reisemobil zum ersten Wohnsitz gemacht haben. Sie alle kosten die Freizügigkeit aus, die ihnen ihr Mobil verschafft. Und sie nutzen die Freiheiten, die ihnen die amerikanische Gesetzgebung und die auf Bewegung ausgelegte Gesellschaft bietet.

Entsprechend aufgerüstet zeigen sich denn auch die US-Mobile unterwegs. Wo der Europäer gerade mal einen Motorroller oder ein leichtes Motorrad auf den Heckträger schnallt, hängt sich der Amerikaner einen Geländewagen als Nachläufer an den Haken. Ganz Verwegene packen dem dann noch ein Motorrad, einen Jetski oder ein Boot auf die Pick-Up-Ladefläche.

Natürlich sind Reisemobilisten auch in den USA bestimmten Einschränkungen unterworfen. Aber dafür bietet das Land unzählige Naturparks und Campgrounds, auf denen man für sein Mobil so viel Platz findet, wie ein europäischer Platzwart für mindestens zehn Fahrzeuge einplanen würde.

Die Amerikaner, wesentlich flexibler als die Europäer, leben mit den Reisemobilisten. Sie akzeptieren sie und behandeln sie als gern gesehene, kaufkräftige Klientel.

Wenn es stimmt, daß jede Welle, jede Tendenz mit einigen Jahren Verspätung von den USA auch auf Europa überschwappt, dann stehen uns Reisemobilisten – nicht nur denen, die – wie die amerikanischen Snowbirds – schon heute in Nordafrika oder Südspanien überwintern – goldene Zeiten bevor. Mal sehen, ob sich auch dieser Trend bei uns durchsetzen läßt. Schön wär's ja.

Herzlichst Ihr

Frank Böttger

Frank Böttger



Alles stark: Wenn Trucks auf dem Nürburgring Gas geben, tummeln sich Reisemobilisten am Rande der Rennstrecke. **Seite 184**



Alles groß: Reisemobile aus den USA und Kanada bieten das gewisse Etwas. Was dahintersteckt, verrät das große America-Special. **Seite 62**

AMERIKA-SPECIAL

Alles dran: Obwohl komplett ausgestattet, läßt sich der Flair life von Niesmann + Bischoff nicht eindeutig einordnen. Wie schneidet der Integrierte im Profitest ab? **Seite 28**



Alles drin: Das Alkovenmobil Ahorn Camp 700 diente sieben Urlaubern als Feriendomizil. Welche Eindrücke brachte die Gruppe für den Praxistest mit nach Hause? **Seite 40**



Alles neu: Welches Programm bietet der Caravan Salon Düsseldorf seinen Gästen? Und welche neuen Modelle sind auf der Messe zu sehen? **Seite 8 und 48**



Alles klar: Der WMC Elbe-Weser nutzte die 777-Jahrfeier der Gemeinden Selsingen, um dort eine Ver- und Entsorgungsstation einzuweihen. **Seite 190**



Das Reise-Special in REISEMOBIL INTERNATIONAL

Reise durch das Taubertal ★ Mobil-Magazin mit Nachrichten, Reisezielen und Tips ★ Lektüre fürs Handschuhfach ★ Preisrätsel ab Seite 131

REPORT

Umfrage des NDVC
Ergebnis: Das erwarten Reisemobilisten von einem Campingplatz 6

MAGAZIN

Messe-Vorschau
Caravan Salon Düsseldorf 96: Hallenplan, Freizeitprogramm, Einladung von REISEMOBIL INTERNATIONAL 8

Nachrichten
Reisemobilfreundlicher Harz, Kuren in Bad Königshofen, Gewalt gegen Urlauber, Camping-News, Messe-Termine 10

Runder Tisch und heißer Draht
Die Bosse von SKW-Concorde stehen Rede und Antwort 24

TEST & TECHNIK

Profitest
Der Flair life von Niesmann + Bischoff: abgespecktes Luxusmobil oder eigene Linie? Die RM-Profis urteilen 28

Praxistest
Der Ahorn Camp 700 als Domizil für sieben Urlauber: Hit oder Flop? 40

Neuheiten '97
Caravan Salon Düsseldorf: Alle Mobile von
FFB48
Hyer50
Niesmann + Bischoff52
Rapido54
Concorde.....56
GKL, Rimor58
Buraw, Laika59

Amerika-Special
Mobile aus den USA und Kanada 62

Premieren
Winnebago66
Firan68
Bigfoot.....70
Triple E71
Neotec.....72
Monaco74
Thor West76
Travel Aire.....78
National RV.....79
Gulfstream Coach, AMI Mission80
Rockwood.....82

Zulassung von US-Mobilen in Europa
Welche Umbauten sind nötig? 84

Technik-Lexikon
Wie funktioniert ein Stoßdämpfer? 176

MOBIL REISEN

Reise-Special in REISEMOBIL INTERNATIONAL
Tour durch das Taubertal
Lieblich und weinselig: Ferien im deutschen Leckerland 132

Preisrätsel
Kniffliger Spaß mit Gewinnchance 140

Mobil-Magazin
Nachrichten, Reiseziele, Tips 142

Bücher
Lektüre fürs Handschuhfach 145

PRAXIS

Händler-Porträt
Der Betrieb der Familie Dürrwang in Dortmund 166

Händler-Meldungen
Was tut sich im Reisemobil-Handel? 172

Neues Zubehör
Praktisches für unterwegs 174

Routenplaner
18 computergesteuerte Landkarten im Vergleich 178

FREIZEIT

Hobby
Der Berg ruft: Wandern ist bei Reisemobilisten besonders beliebt 156

Stellplätze
Vielfalt unterwegs steigert die Lebensqualität 86

Truck Grand Prix
Mit dem Reisemobil am Rande der Rennstrecke 184

Gewinnspiel
Leser gewinnen ein Wochenende bei Circus Sarrasani 188

Club-Szene
Der WMC Elbe-Weser feiert eine Ver- und Entsorgungsstation in Selsingen, Nachrichten, Treffs & Termine 190

RUBRIKEN

Editorial
Amerika: Land der reisemobilen Freiheit. Kommt sie auch zu uns? 3

Treffpunkt
Leserforum: Meinungen, Ideen, Tips 164

Vorschau, Impressum 194

Wollen sich Reisemobilisten zum Frühsport animieren lassen? Legen sie Wert auf ein Fernsehprogramm wie zu Hause? Oder ziehen die mobilen Urlauber lieber die Wanderstiefel an?

So banal diese Fragen auch klingen mögen: Sie weisen in die Zukunft. Dank der Antworten wissen Campingplatzbetreiber, was ihre reisemobilen Gäste von ihnen erwarten.

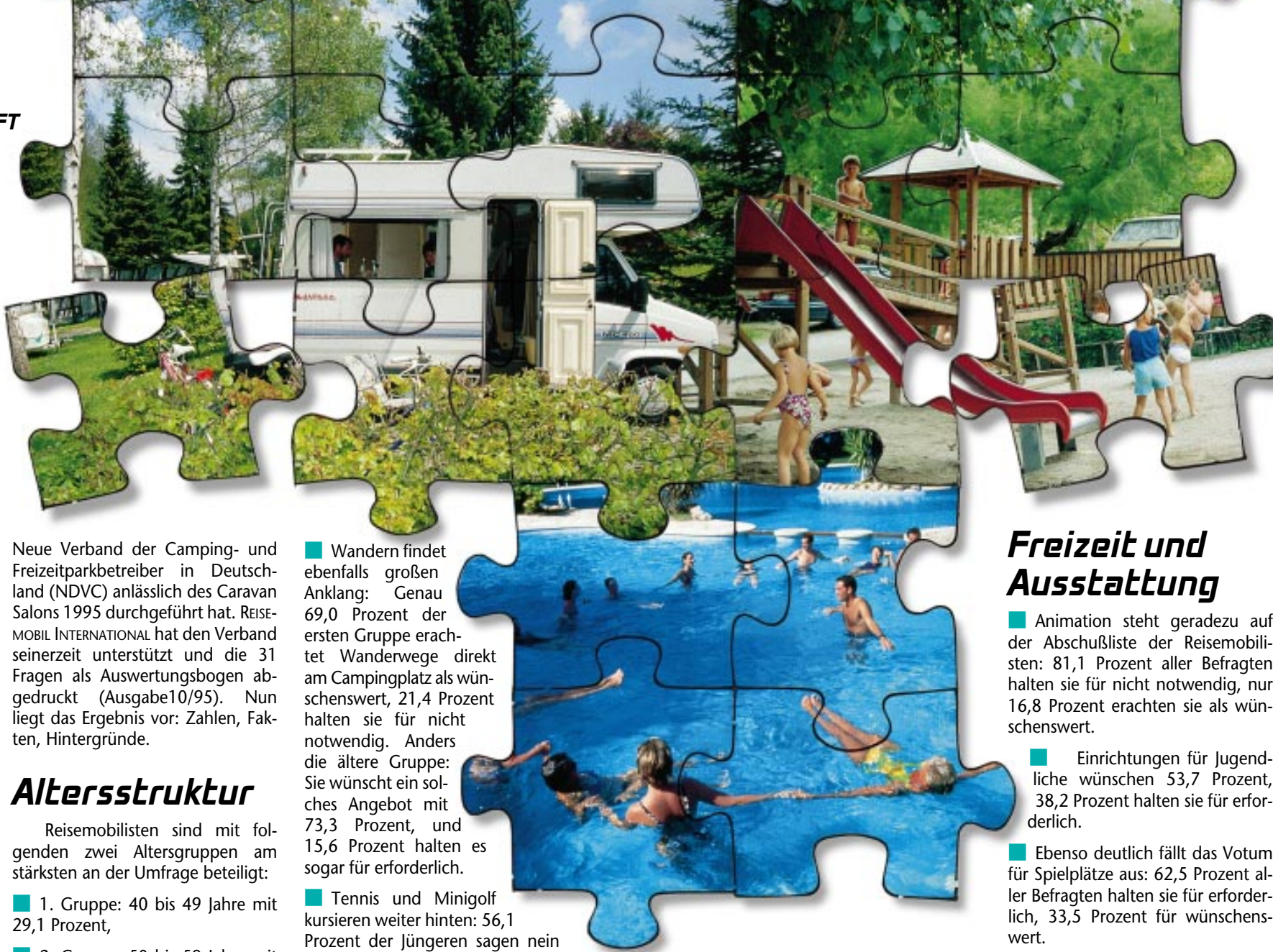
Kurz zusammengefaßt: Reisemobilisten wollen auf einem naturnahen Campingplatz ver- und entsorgen, legen Wert auf einen Strom-, aber keinen eigenen Fernsehanschluß – die Satellitenschüssel auf dem Dach bringen sie mit. Die mobilen Urlauber sind in ihrer Freizeit aktiv: Sie verzichten auf Animation, freuen sich aber über Kinderspielplätze, Schwimmbekken und Wanderwege.

Diese Aussagen basieren auf umfassendem Zahlenmaterial einer repräsentativen Umfrage, die der



Wie sieht der Campingplatz der Zukunft aus? Eine Umfrage gibt Antwort: Zahlen, Fakten, Hintergründe, exklusiv in REISEMOBIL INTERNATIONAL.

Zahlenspiele



Neue Verband der Camping- und Freizeitparkbetreiber in Deutschland (NDVC) anlässlich des Caravan Salons 1995 durchgeführt hat. REISEMOBIL INTERNATIONAL hat den Verband seinerzeit unterstützt und die 31 Fragen als Auswertungsbogen abgedruckt (Ausgabe 10/95). Nun liegt das Ergebnis vor: Zahlen, Fakten, Hintergründe.

Altersstruktur

Reisemobilisten sind mit folgenden zwei Altersgruppen am stärksten an der Umfrage beteiligt:

- 1. Gruppe: 40 bis 49 Jahre mit 29,1 Prozent,
- 2. Gruppe: 50 bis 59 Jahre mit 29,8 Prozent

Sportliche Interessen

■ Baden steht bei Reisemobilisten ganz oben auf der Beliebtheitskala. 54,8 Prozent der Jüngeren finden es wünschenswert und 33,3 Prozent für erforderlich. Als wünschenswert sehen 75,6 Prozent der Älteren die Möglichkeit zum Baden an, ein Fünftel hält sie für erforderlich.

■ Wandern findet ebenfalls großen Anklang: Genau 69,0 Prozent der ersten Gruppe erachtet Wanderwege direkt am Campingplatz als wünschenswert, 21,4 Prozent halten sie für nicht notwendig. Anders die ältere Gruppe: Sie wünscht ein solches Angebot mit 73,3 Prozent, und 15,6 Prozent halten es sogar für erforderlich.

■ Tennis und Minigolf kursieren weiter hinten: 56,1 Prozent der Jüngeren sagen nein zu diesen Sportarten auf dem Campingplatz, und 43,9 Prozent sind dafür. Deutlicher fällt das Votum der Älteren aus: 61,9 Prozent halten beides für nicht notwendig, 38,1 Prozent wünschen es sich.

Stellplätze

Zum Thema Stellplätze auf Campinganlagen berücksichtigt der NDVC keine Altersangabe der Befragten. Von allen befragten Reisemobilisten halten

Freizeit und Ausstattung

■ Animation steht geradezu auf der Abschußliste der Reisemobilisten: 81,1 Prozent aller Befragten halten sie für nicht notwendig, nur 16,8 Prozent erachten sie als wünschenswert.

■ Einrichtungen für Jugendliche wünschen 53,7 Prozent, 38,2 Prozent halten sie für erforderlich.

■ Ebenso deutlich fällt das Votum für Spielplätze aus: 62,5 Prozent aller Befragten halten sie für erforderlich, 33,5 Prozent für wünschenswert.

■ Klar vorn liegen auch spezielle Baby- und Kinderwaschgelegenheiten: 55,5 Prozent wünschenswert, 28,8 Prozent erforderlich.

■ Familienwaschkabinen mit Dusche, Waschbecken und WC erachten 46,4 Prozent als nicht notwendig, und 40,6 Prozent als wünschenswert. Claus-Georg Petri

■ 48,9 Prozent parzellierte Stellplätze in intakter Natur für wünschenswert und 38,7 Prozent für erforderlich.

■ 63,1 Prozent einen Stromanschluß auf jedem Stellplatz für erforderlich und 21,6 Prozent für wünschenswert.

■ 50,2 Prozent einen Wasseranschluß auf jedem Stellplatz für nicht notwendig und 31,8 Prozent für wünschenswert.

■ 48,6 Prozent einen Abwasseranschluß auf jedem Stellplatz für nicht notwendig und 34,0 Prozent für wünschenswert.

■ 78,3 Prozent einen TV-Anschluß auf jedem Stellplatz für nicht notwendig und 16,7 Prozent für wünschenswert.

Was erwarten Urlauber vom Campingplatz der Zukunft?

Die Umfrage des NDVC, unterstützt von REISEMOBIL INTERNATIONAL, kristallisiert 13 Punkte der 31 Fragen heraus. Sie belegen, welche Punkte für Camper erforderlich bis wünschenswert sind.

Die genannten Prozentzahlen weichen deshalb von den im Text nebenan aufgeführten ab, weil der NDVC an dieser Stelle die Antworten von Reisemobilisten und Caravanern zusammengefaßt hat. Hier ist die Rangliste:

| Kriterium | erforderlich | wünschenswert |
|---|--------------|---------------|
| ■ Freundlicher Service in der Reception: | 72,2 | 27,0 |
| ■ Moderne geflieste Sanitäreanlagen: | 69,9 | 28,2 |
| ■ Stromanschluß an jedem Platz: | 67,4 | 23,6 |
| ■ Spielplätze für kleine Kinder: | 67,0 | 29,4 |
| ■ Ver- und Entsorgung für Reisemobile: | 63,0 | 29,8 |
| ■ Sicherheit durch Tor und Schranke: | 59,4 | 33,6 |
| ■ Bademöglichkeiten: | 38,7 | 57,2 |
| ■ Einkaufsmöglichkeit auf dem Platz: | 56,1 | 38,9 |
| ■ Spezielle Einrichtungen für Behinderte: | 55,7 | 40,0 |
| ■ Grundversorgung mit Gas: | 52,5 | 40,0 |
| ■ Einrichtungen für Jugendliche: | 41,0 | 51,3 |
| ■ Parzellierte Stellplätze in intakter Natur: | 45,7 | 44,7 |
| ■ Gastronomie oder Imbiß: | 38,0 | 52,9 |

Als nicht erforderlich auf einem Campingplatz erweisen sich für Reisemobilisten und Wohnwagen-Urlauber folgende Kriterien:

| | |
|---|------|
| ■ Telefone zum Mieten: | 81,9 |
| ■ Geschirrspülmaschinen: | 80,3 |
| ■ Animation: | 74,4 |
| ■ Mietanschluß für Kabel- oder Satelliten-TV: | 74,7 |
| ■ TV-Anschluß auf jedem Platz: | 72,9 |

Alle Angaben in Prozent



Blickfang auf dem Caravan Salon: Der Neue Verband der Camping- und Freizeitparkbetreiber in Deutschland (NDVC) und der Herstellerverband VDWH präsentieren in der Aktionshalle 12 auf 11.000 Quadratmetern den „Campingpark der Zukunft“. Auf der modernen Miniatur-Anlage erhalten Fachleute und interessierte Besucher Informationen über neue Trends. Die Aktionsbühne unterhält das Publikum mit Spiel, Sport und Show.



MAGAZIN

Vom 28. September bis zum 6. Oktober öffnet die weltgrößte Publikumsmesse für Freizeitfahrzeuge ihre Pforten: Auf dem Caravan Salon Düsseldorf präsentieren 450 Aussteller ihre Neuheiten.

Salonfähig

Der Caravan Salon, weltgrößte Publikumsmesse für Freizeitfahrzeuge, findet bereits zum dritten Mal in Düsseldorf statt. Nach dem bislang eher mäßigen Geschäftsverlauf der Saison 1995/96 erwartet die Branche wieder einen deutlichen Aufwind durch den Salon. Die Düsseldorfer Messegesellschaft und der Verband Deutscher Wohnwagen- und Wohnmobil-Hersteller (VDWH) als Veranstalter geben sich optimistisch:

Die Ausstellungsfläche ist um 10.000 Quadratmeter erweitert, so daß 140.000 Quadratmeter zur Verfügung stehen. Mehr als 160.000 Besucher aus 40 Ländern werden erwartet. Von den 450 Ausstellern kommt jeder vierte aus dem Ausland – Italien, die Niederlande und Frankreich sind zahlenmäßig am stärksten vertreten.

Wie im vergangenen Jahr stehen den Besuchern elf Ausstellungshallen offen:

Hallen 4 und 5: Camping-Ausrüstung, Freizeit- und Sportgeräte.

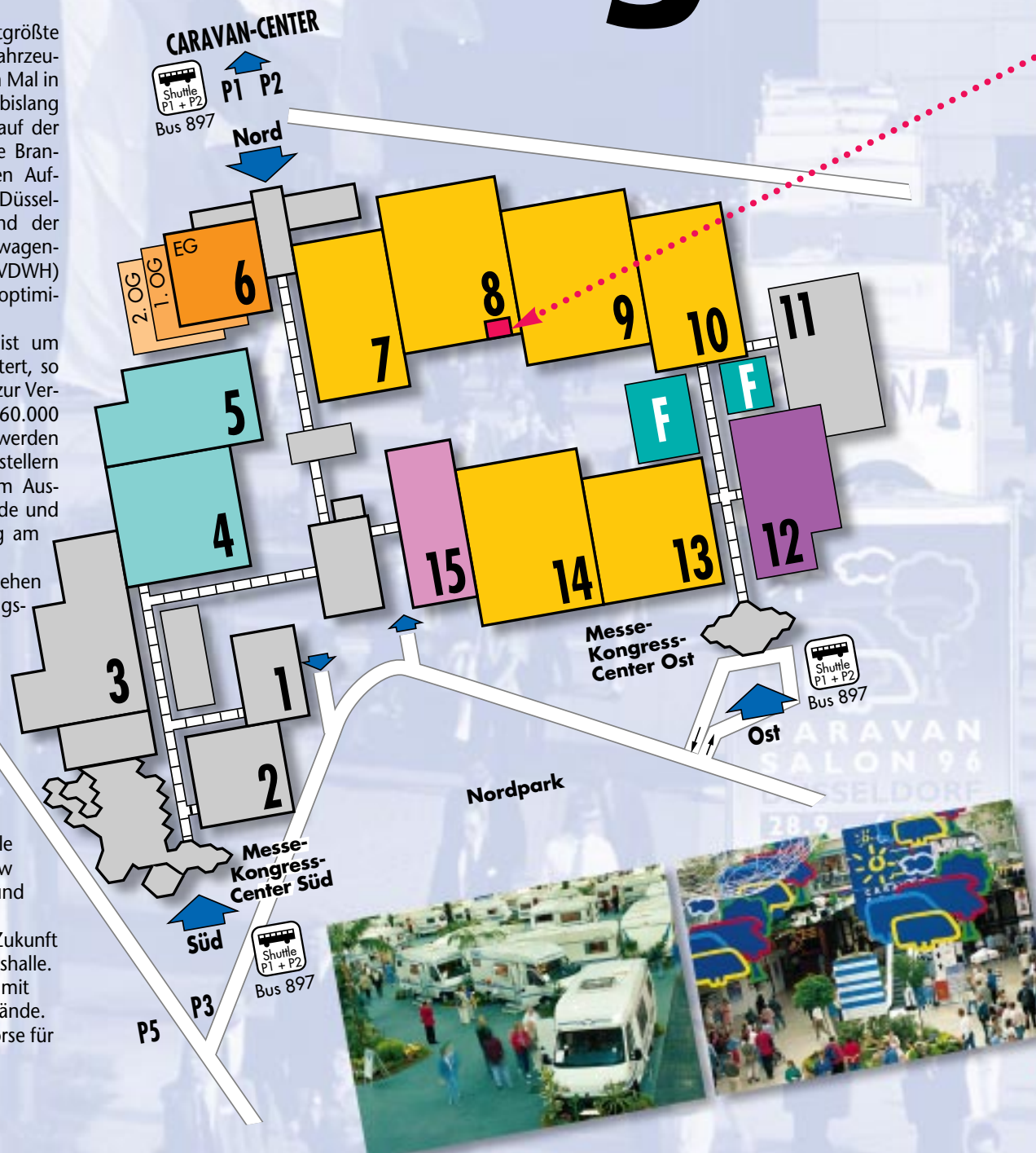
Halle 6: Tourismus-Stände, Partnerland Spanien.

Hallen 7, 8, 9, 10, 13 und 14: Ausstellung neuer Reisemobile und Caravans, Oldtimer-Show und Sonderstand für Boote und Wassersportzubehör.

Halle 12: Campingpark der Zukunft (siehe Seite 6), Sport-/Aktionshalle.

Halle 15: Offroad Fahrzeuge mit Test-Parcour auf dem Freigelände.

Eingang Nord: Reisemobil-Börse für den privaten Gebrauchtkauf.



Hier bekommen Sie Anschluß

Messe Düsseldorf: 0211/4560-01
 Caravan-Center: 0211/4560-508
 Verkehrsverein: 0211/172020
 Internet: <http://Messe-DUS.TradeFair.de>

Caravan Salon '96 auf einen Blick

Termin:
 28. September bis 6. Oktober 1996,
 täglich von 10.00 bis 18.00 Uhr

Eintrittspreise:
 Erwachsene 15 Mark
 Schüler, Studenten,
 Auszubildende 10 Mark
 Kinder 6-12 Jahre 4 Mark
 Katalog 7 Mark
 Kombikarte (Gültig für Hin- und
 Rückfahrt zur Messe mit öffentlichen
 Verkehrsmitteln im Großraum Düssel-
 dorf sowie zum Messe-Eintritt):
 Erwachsene 19 Mark
 Schüler, Studenten,
 Auszubildende 13,50 Mark

Aussteller:
 450 aus 16 Ländern.

Hallen:
 Halle 4 bis 10 und 12 bis 15

Herzlich willkommen



REISEMOBIL INTERNATIONAL sowie die Schwesterzeitschrift CAMPING, CARS & CARAVANS, laden Sie, liebe Leserin, lieber Leser, zu **Stand Nr. D 78 in Halle 8** ein. Dort präsentiert der CDS Verlag Stuttgart die beiden Fachmagazine sowie sein gesamtes Programm zum Thema mobiler Freizeitspaß. Hier fachsimpeln Sie mit den Redakteuren, geben ihnen Anregungen oder äußern Kritik. Seien Sie herzlich willkommen.

Außerdem wartet noch ein weiteres Schmankerl Ihren Besuch auf: Als ständiger Gast am selben Stand zeigt der Harz, daß er es ernst meint, sich den Reisemobilisten zu öffnen. Vertreter von Gemeinden, Tourismusverbänden und Campingplätzen stehen Ihnen nach dem erfolgreichen Symposium von REISEMOBIL INTERNATIONAL (Ausgabe 8/96 sowie Seite 10) ausführlich Rede und Antwort. Außerdem überrascht Sie der Harz am Stand von REISEMOBIL INTERNATIONAL mit Attraktionen aus der Region. Sie sehen – es lohnt sich, mal reinzuschauen.

**Kommen Sie vorbei:
 Stand Nr. D 78, Halle 8.**

Im Mobil zur Messe

Messebesucher, die mit ihrem Reisemobil nach Düsseldorf kommen, können bereits ab dem 23. September auf dem Großparkplatz P1 übernachten. Auf diesem Gelände gibt es 648 elektrisch versorgte Stellplätze sowie mehr als 1.000 weitere Stellflächen ohne Stromanschluß.

Einschließlich Strom kostet die Tagespauschale 25 Mark, ohne Strom 15 Mark. In der Gebühr enthalten sind Ver- und Entsorgung an den drei Service-Stationen, Duschen sowie die behindertengerechten Toiletten. Ein Kiosk auf dem

Caravan Center versorgt die reisemobilen Gäste mit Lebensmitteln, in einer Imbißstube oder im Bierzelt können die Messebesucher ihren Hunger und Durst stillen.

Kostenlose Busse pendeln tagsüber vom Caravan Center zum Messeingang Nord. Am Abend bringt ein ebenfalls kostenloser Shuttle-Service unternehmungslustige Reisemobilisten in die Düsseldorfer Altstadt.

Neu in diesem Jahr ist, daß nur zugelassene Reisemobile Einlaß ins Caravan Center finden. Für Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen gibt es zwei Ausweichplätze in Messenähe:

- Campingplatz Lörrick, Niederkasseler Deich 305, Tel. 0211/591401.
- Campingplatz Azur in Meerbusch-Langst, Zur Rheinfähre 21, Tel.: 02150/911817.

Was ist los in Düsseldorf?

Was wäre ein Messebesuch ohne einen Bummel auf der Kö, Düsseldorfs Flanier- und Einkaufsmeile? Dort und in den schmalen Gassen der Altstadt gibt es die längste Theke der Welt: Altbier-Kneipen, eine schöner als die andere. Auch Theater und Konzerte laden zu einem Besuch. Hier eine Auswahl:

Täglich: Musical Grease im Capitol-Theater.

19. September bis 3. Oktober: Düsseldorfer Altstadtherbst mit klassischer Musik und Rock in Kneipen.

28. September: Fortuna Düsseldorf – Borussia Mönchengladbach, Rhein Stadion · Trödelmarkt auf dem Aachener Platz.

28. und 29. September: Bullets over Broadway, Komödie von Woody Allen, Schauspielhaus.

29. September: Stadtrundfahrt in historischen Fahrzeugen · Großer Bauernmarkt in Ratingen.

1. bis 6. Oktober: Am Ziel von Thomas Bernhard, Theater Kammer-spiele · Der gestiefelte Kater, Puppentheater an der Helmholzstraße.

4. Oktober: Pommersches Erntefest im Gerhart-Hauptmann-Haus am Hauptbahnhof.

5. Oktober: Trödelmarkt am Aachener Platz · Computer-Tage in der Philips-Halle.

6. Oktober: Italienische Opern-Gala in der Tonhalle.

CARAVAN SALON DÜSSELDORF
 28.9. - 6.10.96





Fotos: Petri

Sie kommen: Reisemobilisten finden im Harz die ersten Stellplätze vor – Gasthof Alter Grenzkrug in Bad Sachsa Nüxei wurde eingerichtet von Wolfgang Schidzik (links).

■ Reisemobilfreundlicher Harz

Aufbruchstimmung

Großer Erfolg: Nach dem ersten Symposium von REISEMOBIL INTERNATIONAL öffnet sich der Harz für Reisemobilisten.

Die Harzer machen Ernst: Um den Reisemobil-Tourismus zu fördern, betrachten Gastwirte, Campingplatzbetreiber und Gemeindevetreter die „Harzer Erklärung“ als willkommene Basis. Sie war im Rahmen des Symposiums Reisemobilfreundlicher Harz verabschiedet worden, zu dem REISEMOBIL INTERNATIONAL, der Harzer Verkehrsverband und der Kurbetrieb Bad Sachsa Mitte Juni eingeladen hatten (Ausgabe 8/96).

Darin heißt es unter anderem: „Aus kommunaler, umweltpolitischer sowie wirtschaftlicher Sicht erscheint es sinnvoll und notwendig, dieser Zielgruppe attraktive Angebote zu unterbreiten.“ Was bereits geschieht.

Für zunächst 20 Reisemobile hat Wolfgang Schidzik Stellplätze einge-

richtet. Der 46jährige Wirt des Gasthofes Alter Grenzkrug in Bad Sachsa Nüxei möchte sich die mobile Kundschaft nicht entgehen lassen. Pro Nacht zahlt der Reisemobilist auf dem ebenen Hof acht Mark, Kurtaxe inklusive. Frischwasser ist vorhanden, Strom folgt. „Entsorgen müssen die Mobilisten in Bad Sachsa“, sagt Schidzik, ein Kanal für eine Station liege hier nicht. Wer das direkt an der B 243 gelegene Lokal besuchen möchte, kann sich telefonisch anmelden: 05523/8587.

Auf die Stellplätze an diesem Gasthof hat Bad Sachsas Kurdirektor Uwe Werner, 43, die reisemobilen Gäste erstmals Mitte Juli hingewiesen. Zu dieser Zeit nämlich war der offizielle kommunale Stellplatz wegen des Schützenfestes geschlossen – ein guter Auftakt für den Wirt Wolfgang Schidzik: „Sofort sind die ersten Mobile zu mir gekommen.“

Ebenso verwies Werner auf den Stellplatz des Campingplatzes im benachbarten Dorf Zorge. „Eine ange-

nehme Begleiterscheinung“, resümiert der Kurdirektor, „seit der Harzer Erklärung arbeiten wir zusammen und helfen uns gegenseitig aus.“

So wie zwei Harzer Reisemobilhändler und die Firma Freizeit Reisch beim Tag der offenen Tür des Campingplatzes Wildemann halfen: Sie informierten über den modernen Reisemobil-Tourismus. An jenem ersten Sonntag im Juli unterstrich die Gemeinde, die zu den fünf Oberharzern zählt, daß ihre Campinganlage mit 30 bis 40 Stellplätzen sowie Ver- und Entsorgungsstation durchaus reisemobilfreundlich sei.

Von dieser Aufbruchstimmung profitieren folglich beide Seiten: Gastgeber im Harz ebenso wie die Reisemobilisten, die nicht mehr auf blanke Ablehnung stoßen. Genau so, wie es die Harzer Erklärung vorsieht. ■

■ Bußgeld

Einspruch möglich

Wer in Urlaub ist und zu Hause einen Bußgeldbescheid erhält, kann selbst dann Einspruch erheben, wenn die reguläre 14tägige Widerspruchsfrist abgelaufen ist. Der Urlauber kann „Wiedereinsetzung in den vorigen Stand“ verlangen. Dies ergibt sich aus Paragraph 52 des Ordnungswidrigkeitengesetzes in Verbindung mit den Paragraphen 44 ff. der Strafprozeßordnung. Der Betroffene muß nachweisen, daß er nicht fristgerecht Einspruch einlegen konnte. Hier gilt beispielsweise die Rechnung eines Campingplatzes als Beweis. Die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand muß sofort nach der Rückkehr aus dem Urlaub, spätestens jedoch innerhalb einer Woche nach Urlaubsende beantragt werden. (Quelle: Deutsche Automobil Treuhand, Stuttgart).

■ Bad Königshofen

Kuren und morgens frische Brötchen

In diesem Herbst bietet Bad Königshofen wieder ein spezielles Kur-Paket für Reisemobilisten an. Unter dem Motto „Wir machen Sie fit für die nächsten 20.000 Kilometer“ enthält das Pauschalangebot Wirbelsäulengymnastik, autogenes Training und eine Ernährungsberatung. Es kostet 160 Mark, nach ärztlicher Verordnung ist es kostenfrei. Weitere Schwerpunkte der Herbst- und Winterkur sind Wärmetherapien – von Heißluftbestrahlung bis zum Moorfreibad und Naturfango.

Auf dem Stellplatz direkt am Kurhaus bringt ein Bäcker jeden Morgen frische Brötchen, Eier und Getränke gibt es wöchentlich, der Gas-Service kommt jeweils auf Bestellung. Kurende Reisemobilisten zahlen sechs Mark pro Tag und Fahrzeug, nicht-kurende Urlauber acht Mark. Der Stromanschluß kostet drei Mark extra.



In Reih' und Glied: Kurgäste verweilen in Bad Königshofen im Reisemobil.

Kleines Bonbon: Am 7. und 8. September lädt Bad Königshofen zu einem Kunsthandwerkermarkt ein. Informationen zu dem wichtigen Höhepunkt des Jahres gibt es bei der Kurverwaltung, Werner Angermüller, Tel. 09761/9120-0.

Kurz & Knapp

Stop in Dänemark

Die Quick-Stop Angebote in Dänemark für Reisemobilisten (REISEMOBIL INTERNATIONAL 8/96) werden für die kommende Saison neu verhandelt. Dabei kommt es darauf an, wieviele Reisemobilisten das Angebot wahrgenommen haben: je mehr, desto besser die Verhandlungsbasis für günstige Preise auch in der kommenden Urlaubssaison.

Separater Platz

Der Campingplatz Irenensee in Uetze-Dahrenhorst hat speziell für Reisemobilisten einen separaten Stellplatz eingerichtet, der nach 22.00 Uhr für fünf Mark durch ein Rolllor zu erreichen ist. Ver- und Entsorgung sind gewährleistet, Strom vorhanden. Toiletten und Duschen sind zu Fuß erreichbar. Das Angebot gilt bis zum nächsten Morgen um 9.00 Uhr. Info-Tel.: 05173/9812-0, Fax: -13.

Plakat-Aktion

Unter dem Motto „Schulanfänger – Verkehrsanfänger“ startet die Deutsche Verkehrswacht zusammen mit der Opel AG eine Plakat-Aktion. Insgesamt mahnen 35.000 Plakate an Hauptstraßen und gefährlichen Verkehrsschwerpunkten.



Winnebago

Winnebago unterstützt den ADAC Saarland in der Rennsaison 1996 mit einem Sun-cruiser 34. Das Luxus-Reisemobil mit Slide-Out steht bei Sportveranstaltungen neben der Rennstrecke als Pressezentrum bereit.

VDWH

Mit Brief und Siegel

Als erster Industrieverband hat der Herstellerverband VDWH in Kriftel am 10. Juni 1996 ein Qualitätsmanagement-System gemäß der internationalen DIN EN ISO 9001 eingeführt. Der Verband möchte mit diesem Schritt andere Dienstleister ermutigen, ebenfalls das Zertifikat zu bekommen.

Der Verband habe nur ein Jahr benötigt, um den Anforderungen zu entsprechen. Folge sei eine rationalisiertere Arbeit, weil Informationen schneller und besser fließen sowie klarer abgegrenzte Kompetenzen die Arbeitsdisziplin verbessern. Die eigene Arbeit gewinne an Qualität, weil sie einer Kontrolle standhalten müsse. Zeit ließe sich nun sinnvoller planen und einsetzen.

Den Grundstock, um diese Ziele zu erreichen, bescheinigte Rechtsanwalt Franz-Peter Seidl, 39, Geschäftsführer des Prüfinstituts ZDH-Zert, dem VDWH mit einer Urkunde. Verbands-Geschäftsführer Hans-Karl Sternberg, 43, freute sich: „Der erste Schritt ist getan. Die Arbeit beginnt jetzt.“



Foto: Petri

Glückliche Runde: Die Mannschaft des VDWH freut sich über die Urkunde. Sie bescheinigt gute Arbeit.

Top Camping Austria

Gemeinsam stark

Zur sogenannten Top Camping Austria-Gruppe haben sich 15 österreichische Spitzenplätze zusammengeschlossen. Ein starker Auftritt und ein gehobenes Niveau sind die Ziele der Gemeinschaft. Zu ihr gehören folgende Anlagen:
Tirol: Comfort-Camping Aufenfeld, Ferien-Komfort-Camping Seeblick Toni Brantlhof, Terrassen-Camping Natterer See, Tirol-Camp Fieberbrunn, Euro Camping Wilder Kaiser,
Salzburg: Nationalpark-Camping Andrel-Wirt, Kurcamping Erlengrund, Comfortcamping Mittersill, Seecamp Zell am See, Sportcamp Woferlglut,
Kärnten: Seecamping Berghof, Komfort-Campingpark Burgstaller, Schluga Camping Welt, Strandcamping Turnersee,
Niederösterreich: Donaupark-Camping Tulln.
Infos zu Top Camping Austria gibt es bei Waidhofer Marketing & Werbung, Tel.: 0043/3682/24261, Fax 24198.



Überwintern in der Halle

Dach überm Kopf

Eine verschlossene Halle, in der Reisemobile wohlbehalten überwintern können, bietet erstmals die Firma Kleeschulte in Büren, Westfalen, an. Dort sollen die Fahrzeuge auf großflächigen Arealen untergebracht werden und jederzeit abholbereit sein. Gegen entsprechende Gebühr stehen dem Reisemobilisten Strom und Wasser bereit, die Besitzer dürfen nach Absprache ihre Fahrzeuge in der Halle reparieren oder reinigen.

Die Preise fürs Überwintern staffeln sich je nach Breite und Länge des Reisemobils zwischen 55 und 80 Mark monatlich. Über neun Meter Fahrzeuglänge bedarf es einer zusätzlichen Absprache. Händler, welche den Winterschlaf en gros organisieren, bekommen je nach Anzahl der Fahrzeuge bis zu 15 Prozent Rabatt.

Die Hallen befinden sich bei Rüthen, das liegt südlich der Autobahnen 44 und 33. Für alle Anfragen ist Ansprechpartner Dirk Kleeschulte zuständig, Tel.: 02951/6005-38, Fax: 6378.



Campingführer

Verschwendung

In zwei großformatigen Bänden präsentiert der Dalbert Verlag „Empfehlenswerte Freizeitparks, Campingplätze, Urlaubstouren“. Auf den zusammen 250 Seiten starken Führern offenbart sich eine dicke Papierverschwendung: Die Blätter sind nur einseitig bedruckt, der Text, speziell in den Infokästen, unnötig groß aufgebläht. Leser, die eine Vielzahl von Campingplatz-Empfehlungen erwarten, werden schnell enttäuscht: Lediglich acht Campingplätze und 15 Freizeitparks europaweit stellt das Werk vor. In dem Führer sind zudem nur spärliche schwarz-weiß Fotos zu finden, die wenig Urlaubs-laune aufkommen lassen. Besser gelungen ist die Rubrik „Urlaubstouren“, die einige wertvolle Hinweise für Reisemobilisten und Camper gibt. Die beiden Führer kosten im Buchhandel 31,95 Mark.

Messen für Reisemobilisten + Messen für Reisemobilisten

Trucks in Hannover

Unter dem Motto „Ohne uns läuft nichts“ ist die 56. IAA für Nutzfahrzeuge in Hannover noch bis zum 29. September geöffnet. Auf 237.000 Quadratmetern zeigen 1.114 Aussteller aus 36 Ländern alle Neuheiten rund um den Truck. Info-Tel.: 069/7570-264, -265, -267, -277, Fax: -320.

Caravan Salon

In Villingen-Schwenningen findet vom 26. Oktober bis zum 3. November der Süddeutsche Caravan Salon statt. Die Aussteller der Reisemobile und Caravans sowie von Campingzubehör stammen vorwiegend aus dem südwestdeutschen Raum. Info-Tel. 07720/97420.

Freizeitmesse Augsburg

Das Messezentrum Augsburg öffnet vom 16. bis zum 24. November seine Tore zur „Freizeit + Hobby '96“. Etwa 270 Aussteller präsentieren ihre Neuheiten zu den Bereichen Caravaning, Touristik, Fitness + Sport. Info-Tel.: 0821/25769-0.

Schau in Leipzig

Zur Ausstellung Touristik & Caravaning lädt die Leipziger Messe vom 20. bis 24. November 1996 ein. Info-Tel.: 030/446871-0, Fax: -40.

Ausstellung in Kortrijk

Die belgische Reisemobilmesse Motorhome findet vom 14. bis 16. sowie vom 20. bis 22. September 1996 in Kortrijk statt. Die Messe ist montags bis freitags geöffnet von 14 bis 18 Uhr, samstags und sonntags von 10 bis 18 Uhr. Info-Tel.: 0032/56/20.40.00.



Salons in Italien

Vom 7. bis zum 15. September findet in Rimini die Freizeit- und Caravan-Messe Mondo Natura statt. Infos: Messe Rimini, Tel.: 0039/541/711711.

Als Konkurrenz-Messe öffnet zeitgleich der Freizeit- und Caravan-Salon „Atelier Vacanze“ in Parma seine Pforten. Hier zeigen allerdings ausschließlich italienische Hersteller ihre Produkte. Informationen erteilt das Messebüro Fiere di Parma, Tel.: 0039/521/9961.

Auf nach Kortrijk: Dort zeigt die Motorhome im September die Neuheiten der Branche.

Kurz & Knapp

Umweltkarte

Der Hamburger Waschmittelhersteller Lever bietet seine dritte Umweltkarte an. Sie gilt für den Bereich Berlin/Brandenburg und weist idyllische Winkel aus, stille Gewässer und besonders schützenswerte Landschaften. Die Karte im Maßstab 1 : 350.000 kostet samt Begleitbroschüre 9,80 Mark.



Neue Adresse

Accura, ein bundesweit tätiger Makler für Versicherungen rund ums Reisemobil, ist umgezogen: Eichendorfsstraße 134, 90491 Nürnberg, Tel.: 0911/95935-95, Fax: -93.

Qualitätssiegel

Der TÜV vergibt seit Juli das neue Qualitätssiegel „Freiwillig TÜV Rheinland geprüft – 7. Sinn empfohlen“ für Autozubehör, das besonders streng getestet wird. Bewertet werden Kindersitze, Alufelgen und Dachboxen hinsichtlich technischer Sicherheit, Funktion, Ergonomie und Handhabung.

Info-CD

Das CFH Unfallopfer-Hilfswerk erstellt eine Sozial-Info-CD-ROM. Sie soll über Behindertenurlaub, entsprechende Fahrzeuge sowie kostenlosen Rollstuhl-Service informieren. Wer einen Vermieter oder Ausbauer von behindertengerechten Reisemobilen kennt, gibt diese Info bitte weiter an: Unfallopfer-Hilfswerk, Michael Bittner, Tel.: 030/4013273.

Rast in Bremervörde

Die Stadt Bremervörde öffnet sich weiter für Reisemobilisten. Seit Juli gibt es einen kostenlosen Parkplatz für mindestens 20 Reisemobile. Er liegt direkt am Vörder See inmitten des Natur- und Erlebnisparcs. Die Stadt hat in unmittelbarer Nähe eine Entsorgungsstation mit öffentlicher Toilette eingerichtet. Dort legt der Fremdenverkehrsverein touristisches Infomaterial aus. „Von den mobilen Gästen erhoffen wir uns neuen Schwung in der Wirtschaft“, sagt Hans Borchardt, 49. Der Pressesprecher fungiert auch als Ansprechpartner für die Stadt Bremervörde, Tel.: 04761/987-110.

Hafen in Zingst

An der Ostseeküste in Mecklenburg-Vorpommern gibt es einen Reisemobilhafen: Im nordwestlich von Stralsund gelegenen Badeort Zingst hat der Campingplatz „Am Freesenbruch“ einen großen eigenen Bereich samt Entsorgungsstation für Reisemobile eingerichtet. Auf dem Gelände gibt es einen Laden für Camping- und Reisemobilbedarf. Auch Gasflaschen sind dort zu tauschen. Der Fußmarsch zum kilometerlangen weißen Ostseestrand dauert nur zwei Minuten. Eine Übernachtung auf dem Stellplatz kostet 23 Mark. Info-Tel.: 038232/786.



Neue Stellplätze



Komm zur See: Zingst bietet einen Reisemobilhafen.

Fisch auf Fehmarn

In Burg auf der Ostseeinsel Fehmarn finden bis zu 20 Reisemobile auf dem Gelände der Firma Hintz einen Stellplatz. Das Gelände liegt 200 Meter von der Innenstadt entfernt, bis zum Strand sind es drei Kilometer. In geringer Entfernung befinden sich drei Restaurants. Die Übernachtung kostet 15 Mark, Stromanschluß sowie Ver- und Entsorgung jeweils fünf Mark. Infos bei Hintz Heizungsbau, Tel.: 04371/8616-0.

Rein in die Rhön

Das Hotel Breitenbach im hessischen Bad Brüggenau bietet Platz für zwei Reisemobile. Die kostenlosen Stellplätze können jeweils zwei Nächte lang genutzt werden. Hunde sind willkommen. Die Gast-

stätte des Hotels in der Rhön hat täglich außer Mittwochs geöffnet. Am Freibad „Sintflut“ in Bad Brüggenau gibt es eine Entsorgungsstation. Infos beim Hotel Breitenbach, Familie Herdt, Tel. 09741/2385.

Baden in Mettingen

Der Erholungsort Mettingen im Tecklenburger Land hat zwei kostenlose Stellplätze mit Wasser- und Stromversorgung auf dem Parkplatz am Hallenbad eingerichtet. An der Kläranlage gibt es die Möglichkeit zu entsorgen. Direkt neben dem Bad befindet sich eine Fahrradstation, an der auch behindertengerechte Fahrräder verliehen werden. Es werden geführte Radtouren angeboten. Anmeldung und Infos unter Tel.: 05452/98377.

Lesen im Lappwald

Unter dem Motto „Mobil zu Gast“ wirbt das Fremdenverkehrsamt Elm-Lappwald um Reisemobilisten. Damit mobile Gäste die Heimat der Gebrüder Grimm erkunden, gibt es ein Faltblatt speziell für diese Besucher. Es enthält Anfahrtskizzen der Stellplätze in Helmstedt, Königslutter, Schöningen, Büddenstedt, Rábke, Weferlingen und Oebisfelde. Info-Tel.: 05351/121374.

Trinken an der Mosel

Pünktlich zum Weinfest vom 23. bis zum 26. August eröffnet die Gemeinde Klüsserath einen 30.000 Quadratmeter großen Stellplatz für 300 Reisemobile. Zu diesem Termin ist es kostenlos, am Ufer der Mosel zu übernachten. Danach zahlt der mobile Urlauber eine Gebühr von acht Mark. Die Entsorgungsstation ist rechtzeitig fertiggestellt, Strom gibt es ab dem kommenden Jahr. Das nächste Restaurant befindet sich in 150 Meter Entfernung, zum Ort selbst ist es 300 Meter weit. Der historische Burgkeller, etwa 700 Meter entfernt, lädt zur Weinprobe ein. Bei einem benachbarten Campingplatz gibt es Gasflaschen zu kaufen, einen Schiffsanleger bereitet die Gemeinde vor. Infos gibt Bürgermeister Günter Herres, Tel.: 06507/99123.





Weißer Flotte: Die 30 mobilen Service-Techniker des Heizungs Herstellers Truma aus Putzbrunn bekommen neue Fahrzeuge. Innerhalb der nächsten Monate erhalten sie Mercedes-Benz Sprinter. Damit sprinten sie dann von Termin zu Termin im Dienste ihrer mobilen Kundschaft.

■ Autodiebstahl im Ausland **Sofort melden**

Wird im Ausland das Reisemobil aufgebrochen oder gestohlen, muß der Schaden umgehend der Polizei gemeldet werden – sofern er 300 Mark übersteigt. Außerdem sollten Geschädigte unbedingt die Versicherung innerhalb einer Woche davon unterrichten. Bei einem Fahrzeugdiebstahl im Ausland muß zusätzlich eine Anzeige bei der deutschen Polizei erfolgen, sobald der Urlauber wieder zu Hause ist. Geschieht dies nicht, und das Fahrzeug wird später wieder aufgefunden, kann es zu Problemen bei der Herausgabe an den Besitzer kommen.

■ Königlich

Stern für ein Königreich



König Taufa'ahau Tupou IV besucht seine 110.000 Untertanen zukünftig mit seinem neuen Traumauto. Der schwarz-metallic-farbene Mercedes-Benz Sprinter 208 D ist ganz nach den Bedürfnissen Seiner Majestät, Herrscher von Tonga, ausgestattet. Bei Reisen über das 433 Kilometer lange, teils unbefestigte Straßennetz seines östlich von Australien gelegenen Eilandes thront der 78jährige auf einem elektrisch verstellbaren Drehsitz in der Wagenmitte. Standesgemäß sitzen seine Begleiter in der zweiten Reihe. Tropenisolierung, Klimaanlage und eine zur Bordbar geadelte Kühlbox sorgen dafür, daß keine königliche Schweißperle des Monarchen Gewand befleckt.



Mittelpunkt: König Taufa'ahau Tupou IV von Tonga Havout in seinem neuen Sprinter 208 D auf einem elektrisch verstellbaren Drehsitz.

kurz & knapp

Fritz Berger

Der Camping-Spezialversandhandel Fritz Berger GmbH hat seine Geschäftsführung: verstärkt Ludger Grevenkamp, 43, tritt seit Juli an, die Position des Unternehmens im Camping- und Freizeitmarkt weiter auszubauen.



Jubiläum

Die Dea Mediathek existiert fünf Jahre. Mehr als zwei Millionen Zuschauer haben sich bisher fast 90.000 mal Steifen aus den 500 Filmen zum Thema Straßenverkehr ausgeliehen. Info-Tel.: 0228/88480.

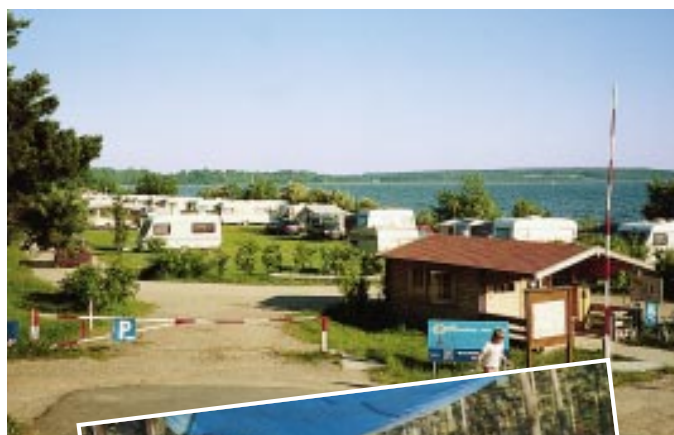
Erste-Hilfe-Tag

Unter dem Motto „Erste Hilfe – Einfach handeln“ wird am 21. September ein bundesweiter Erste-Hilfe-Tag veranstaltet.



Arbeiter-Samariter-Bund, Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft, Deutsches Rotes Kreuz, Johanniter-Unfall-Hilfe und Malteser-Hilfsdienst stellen dabei das Thema Kinder in den Mittelpunkt. Rollenspiele sollen ihnen helfen, bei Notfällen Angst zu überwinden. Eltern lernen, das Verhalten von Kindern bei Unfällen besser zu verstehen und zu helfen. Info-Tel.: 0228/541-0.

Kontrolle ist besser: Camp am See in Altshwerin und Camping Helensee in Frankfurt/Oder verstärken ihre Wachdienste.



Nach den Überfällen auf Campingplätze in Mecklenburg-Vorpommern fühlen sich die Touristen verunsichert.

■ Gewalt gegen Urlauber

„Unsere Plätze sind sicher“

Samstag, 13. Juli 1996, Tatort: der Campingplatz am Nordufer des Plauer Sees in Leisten. Es ist kurz vor Mitternacht. 30 Jungen und Mädchen zwischen 13 und 15 Jahren aus Kleve am Niederrhein liegen in ihren Schlafsäcken. Sie sind mit der evangelischen Kirche angereist, um die neuen Bundesländer kennenzulernen.

Draußen vor dem Campingplatz lauert im Dickicht ein Sturmtrupp. 25 Mann – ange-trunkene Skinheads, auf Randalen aus. Mit „Sieg Heil“, „Heil Hitler“ und „Deutschland den Deutschen“ stürmen die Angreifer das Lager.

Zwei bis drei Minuten dauert der Überfall, dann zieht sich die grölende Horde zurück. Sechs der zumeist jugendlichen Westdeutschen liegen blutüberströmt am Boden, durch Faustschläge, Baseballschläger und Tritte mit stahlbe-

schlagenen Springerstiefeln zum Teil schwer verletzt.

Ähnliche Anschläge auf Urlauber gab es bereits auf den Ostsee-Inseln Usedom und Rügen, in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg. Der Überfall am Plauer See jedoch erregte das meiste Aufsehen als Beispiel für sich hemmungslos entladende Gewalt junger Ostdeutscher.

Müssen Wessis nun fürchten, gnadenlos zusammengeknüpelt zu werden? Etliche Urlauber-Familien zogen bereits die Konsequenzen. Reisemobilist Frank Gußmann aus Dortmund zum Beispiel machte seit der Wende jedes Jahr Urlaub in Mecklenburg-Vorpommern. Nun hat der 36jährige die Nase gestrichen voll: „Das ist das letzte Mal, daß wir hier Ferien gemacht haben. Die Stimmung knistert. Wir haben Angst, die Kinder allein zu lassen.“

„Unsere 176 Campingplätze sind sicher“, wiegelt Landtagspräsident Rainer Prachtl, CDU, ab. Der 55jährige fungiert zugleich als Vorsit-

zender des Tourismus-Verbandes in Mecklenburg-Vorpommern.

Auch Manfred Sürken, 47, Vorsitzender des Verbandes der Campingplatzhalter des Landes und Betreiber des Campingparks Kühlungsborn an der Ostsee, beschwichtigt: „In jedem Fußballstadion passiert mehr Randalen als auf den Campingplätzen.“ Daß sich indes schon der Verfassungsschutz auf den Campingplätzen von Mecklenburg-Vorpommern umsieht, verschweigt er geflissentlich. Außerdem hat Sürken selbst Konsequenzen gezogen: Ein bewaffneter Sicherheitsdienst läuft in Begleitung eines Schäferhundes auf dessen Platz Streife.

Horst Frank, 67, Seniorchef der Campingkette Azur in Stuttgart, ebenfalls Betreiber zweier Anlagen in Mecklenburg-Vorpommern, bestätigt:

„Der Campingplatz Ecktannen ist Tag und Nacht bewacht. Wir haben bislang keine Probleme mit rechtsradikalen Jugendlichen.“ Absagen gab es dennoch: „Etwa 15 Familien, die auf dem Campingplatz ihren Urlaub verbringen wollten, haben storniert.“ Ihre Begründung: zu gefährlich.

Michael Treptow, 32, im Jahr 1993 vom Westen in den Osten übergemacht und seit Anfang dieses Jahres Direktor auf Camping Helene-See in Frankfurt/Oder, hat die Sache nach eigenem Bekunden im Griff: „Wir haben zwar ein sehr



Michael Treptow:

„Ich empfehle jedem Campingplatz einen Wachdienst.“

gutes Verhältnis zur Polizei und eine direkte Leitung zum Revier. Gewalt kann aber nie ganz ausgeschlossen werden. Ich empfehle jedem Campingplatz einen Wachdienst.“

Auf Helene-See (2.300 Stellplätze verteilt auf einer Fläche von 200 Hektar), wo sich des öfteren Gruppen von Rechtsradikalen zusammengedröhrt haben, patrouillieren vier bis sechs Sicherheitsleute rund um die Uhr – je nach Auslastung des Platzes. Auch in Sachsen sind die Ordnungshüter hellhörig geworden und haben die Polizeipräsenz in der Nähe von Campingplätzen erhöht.

Nun forschen Fachleute nach den Ursachen und weisen

Schuld zu: „Die Jugendlichen schmücken sich teilweise mit rechtsradikalen Parolen, um aufzufallen“, mutmaßt Thomas Gericke, 42, vom Deutschen Jugendinstitut in Leipzig. „Dabei ragen die 14- bis 18jährigen, die nicht mehr von der DDR geprägt sind, aus den Statistiken heraus.“

Campingplätze sind ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in Deutschland-Ost. Mehr als 1,6 Millionen Gäste haben dort im vergangenen Jahr ihr Geld gelassen. Dennoch nehmen Campingwarte Jugendgruppen vielfach nur noch widerwillig auf, wenn überhaupt.

Platzbetreiber im Seengebiet an der mecklenburgischen Müritz fürchten um ihren Ruf. Ihrer Meinung nach steht der Ruf des Urlaubslandes auf dem Spiel. Michael Hecht, 35, zweiter Vorsitzender des Verbandes der Campingplatzhalter, greift die Polizei scharf an. Teils agiere sie inkompetent, teils sei sie personell zu schwach, „auf jeden Fall wird unseren Hinweisen auf gewaltbereite Jugend zu wenig nachgegangen.“

Überzeugte Rechtsradikale sind die Täter nach seiner Ansicht nicht: „Die stammen aus nicht intakten Familien und geben sich einen militanten Anstrich als Alibi für ihre Gewaltaktionen.“ Die meisten hätten keine Lehrstelle, seien gelangweilt und suchten Anerkennung in der Gruppe.

Manfred Sürken indes sieht nach dem Desaster in Leisten am Plauer See die Schuld eher beim Betreiber: „Es kann nicht angehen, daß sich die Gäste ab 18 Uhr selbst überlassen bleiben. Wir fordern, daß ein Campingplatz Tag und Nacht besetzt ist.“

Zumindest das haben die Campingplatzhalter in Leisten begriffen. Seit dem Überfall vom 13. Juli dreht ein Sicherheitsmann in schwarzer Uniform seine Runden. ■



■ Bußgelder in der Schweiz **Eidgenossen mit neuem Käse**

Ab 1. September erhöht die Schweiz die Bußgelder bis zu 220 Prozent. Folgende Strafsätze müssen Autofahrer dann berappen:

- Telefonieren am Steuer: 100 SFR (etwa 121 Mark), gilt nicht bei Freisprechanlagen.
- Fahren bei roter Ampel: 250 SFR.
- Überschreiten der Geschwindigkeit innerorts um elf km/h: 250 SFR.
- Parken auf Gehwegen: zwölf SFR
- Falsch gesetzter oder fehlender Blinker: 120 SFR.
- Fahren ohne Sicherheitsgurt: 60 SFR.

■ Freizeitstats **Spendabel**

Fast drei Monats-Nettogehälter gaben die Arbeitnehmer 1995 für Feierabend, Wochenende und Ferien aus. In den alten Bundesländern zahlte der durchschnittliche Vier-Personen-Haushalt 9.504 Mark für Urlaub und Freizeit, in den neuen Ländern waren es 7.608 Mark. Den Löwenanteil investierten die Deutschen in den Urlaub, den nächst größeren Betrag gaben sie für Auto und Freizeit aus. Bereits an dritter Stelle stehen Sport und Camping.

■ Freizeitcenter Oberrhein **Sieger im Ländle**

Mit 96 von 100 möglichen Punkten hat das Freizeitcenter Oberrhein beim Landeswettbewerb 1996 „Vorbildliche Campingplätze in der Landschaft“ Mitte Juni den ersten Platz erreicht. Eine Jury bewertet dabei die Oberbegriffe Organisation, Ausstattung, Gestaltung und Standort, jeweils unterteilt in mehrere Unterpunkte. Als baden-württembergischer Landessieger nimmt das Freizeitcenter Oberrhein im September 1996 am Bundeswettbewerb teil. Die folgenden Plätze im Landeswettbewerb belegen der Campingplatz Königskanzel in Dornstetten sowie der Wirthshof in Markdorf mit jeweils 95 Punkten, gefolgt von der Anlage in Gaienhofen-Horn mit 93 Punkten. Insgesamt traten elf Plätze zum Vergleich an.



Sieger in Baden-Württemberg: Das Freizeitcenter Oberrhein hat der Jury am besten gefallen.

■ Klargestellt **Steuer-Korrektur**

Leider hat der Druckfehlerteufel im vergangenen Heft zugeschlagen: In dem Artikel „Abgas als Grundlage“ zum Thema Kfz-Steuer fehlte das Wörtchen „nicht“. Richtig heißt es:

● Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesfinanzhofes sind Reisemobile oder bauart-ähnliche Fahrzeuge als Pkw zu besteuern, wenn sie außer dem Fahrersitz nicht mehr als acht Sitze und ein zulässiges Gesamtgewicht von **nicht** mehr als 2,8 Tonnen haben.“

Das bedeutet für Reisemobilisten:

- Die Änderung betrifft alle Reisemobile mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 2,8 Tonnen. Steuerrechtlich sind sie den Pkw gleichgestellt.
- Reisemobile mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 Tonnen, die vor dem 1. Januar 1996 eine Typgenehmigung erhalten haben und als Lkw gelten, zahlen die Kfz-Steuer nach Gewicht. Für Besitzer dieser Fahrzeuge ändert sich also nichts.
- Ab 1. Januar 1996 typzugelassene Reisemobile, die ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 2,8 Tonnen haben und als M1-Fahrzeuge für den Personenverkehr zugelassen sind, werden wie Pkw besteuert. Für sie tritt die neue Regelung in Kraft.

Schöner Wohnen – besser Reisen



Reisemobile und Caravans

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



Zu Gast bei
**REISE
MOBIL**
INTERNATIONAL



Am Runden Tisch:
Brüder Heinz und
Dieter Reimann
(2. und 3. v.l.),
Redakteure Juan
Gamero, Claus-
Georg Petri, Frank
Böttger (v.l.)

Fotos: Eckl, Böttger

Zukunftsvisionen

Welche Perspektiven entwickelt SKW, Hersteller der Marke Concorde? Auskunft geben zwei Geschäftsführer am runden Tisch bei REISEMOBIL INTERNATIONAL.

Wir liegen nicht am Boden“, sagt Dieter Reimann, 36, energisch. Gemeinsam mit seinem drei Jahre älteren Bruder Heinz fungiert er als Geschäftsführer des mittelständischen Unternehmens SKW (Schlüsselfelder Karosserie Werk), Hersteller von Reisemobilen der Marke Concorde. Kurz vor dem Caravan Salon in Düsseldorf erläutern sie in der Redaktion ausführlich, wie sie die Situation der Branche einschätzen.

Sicher sei die Lage derzeit für einige Hersteller bedenklich. SKW indes habe in der laufenden Saison (September 1995 bis Juni 1996) 50 bis 60 Fahrzeuge mehr verkauft. Das entspricht einem Umsatzplus von 15 Prozent.

Gemessen an den aktuellen Neuzulassungen der gesamten Branche ein entgegengesetzter Trend: Das Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg registrierte im selben Zeitraum für alle Marken ein Minus von 3,0 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Im Juni 1996 betrug der Rückgang gegenüber demselben Monat anno 1995 sogar 20,2 Prozent.

Die Zuwachsrate von SKW erscheint angesichts einer anderen Entwicklung imposanter: Noch vor einigen Jahren betrug der Exportanteil an Concorde-Reisemobilen in ganz Europa 40 Prozent. Durch die starke D-Mark und ausländische Sonderzölle für Reisemobile schrumpfte er auf etwa acht Prozent, Hauptabnehmer Schweiz. Den Verlust

glich das Unternehmen letztlich dank der gesteigerten Nachfrage im eigenen Land wieder aus.

„Daran zeigt sich, wie wichtig der Faktor Geld ist“, sagt Heinz Reimann, „käme in Deutschland eine Sondersteuer für Reisemobile, könnte die Branche einpacken.“

Um weiterhin in der Gewinnzone zu arbeiten, haben die Reimann-Brüder – der dritte im Bunde ist Jochen, 29 – zusammen mit ihrem Vater Helmut, 63, die Weichen für den Betrieb gestellt. Der Stammsitz in Schlüsselfeld-Aschbach gewinnt ab dem 1. November 1996 weiter an Gewicht. Zu diesem Termin nämlich verlegt SKW fast alle derzeit noch in Zellingen am Main gelegenen Bereiche des Betriebs in ein neu gebautes Gebäude in der Zentrale.

Lediglich die Produktion von Kastenwagen bleibt in Zellingen. Das gesamte Gelände dort hat SKW verkauft und die Produktionshalle zurückgemietet. „Wir haben niemanden entlassen“, erklärt Heinz Reimann.

Nach dem Caravan Salon, so hoffen die Geschäftsführer, werde jede Arbeitskraft gebraucht: Der neue Integrierte (REISEMOBIL INTERNATIONAL 4/96) solle möglichst bald vom Band laufen. Geplant ist der Absatz von 100 Einheiten pro Jahr. „Eine Steigerung im Marktsegment der Oberklasse halten wir für möglich“, sagt Heinz Reimann, „allerdings kann sie auf Kosten der Alkoven-Fahrzeuge gehen.“

Für SKW bedeutet dies, daß sich die eigenen Marktanteile zugunsten der Integrierten verschieben könnten. Da-



Dieter Reimann:

„Kinder, die Spaß am Camping mit der Familie finden, sind zukünftige Kunden.“

mit kämen besonders jene älteren Kunden auf ihre Kosten, die vom Alkoven umsatteln. Dieter Reimann weiß: „Wir halten sie für Reisemobil-erfahrene Aufsteiger.“

Was aber passiert mit dem reisemobilen Nachwuchs? Genügt neues Design – etwa das von SKW zukünftig verwendete Apfel-Holz mit glatten Klappen ohne Rahmen –, um die Jugend zu gewinnen? Fördern

die Hersteller junge Einsteiger? „Es mangelt an Konzepten“, gesteht Heinz Reimann. Allerdings seien die Möglichkeiten für ein mittelständisches Unternehmen mit einer so klaren Marktposition, wie sie SKW besitze, relativ begrenzt. „Unser Kastenwagen Concorde Compact“, so verrät er, „wird in der Grundversion für 59.000 Mark kaum gekauft.“

Generell liege das Problem, Neueinsteiger zu gewinnen, nicht nur am Thema Geld. Auch müsse es nicht unbedingt bei den Fahrzeugen gesucht werden. Vielmehr erstarke die Konkurrenz der Billigflüge und Komplettangebote. „Warum erhebt der Staat keine Steuer auf Flugbenzin innerhalb Europas?“ fragen sich die Geschäftsführer. Damit ließe sich eine Menge regeln, erörtern sie ernsthaft.

Freilich gebe es auf der Ebene des Herstellerverbandes VDWH nicht genügend Ansätze, jungen Menschen das mobile Reisen näherzubringen. Sie selbst gehören zwar dem Verband an, engagieren sich aber kaum in der Verbandsarbeit.

„Das Thema des mobilen Reisens muß attraktiver werden“, fordern die Reimann-Brüder unisono. Dazu gehöre ein verbessertes Programm auf Campingplätzen: „Die Gäste zahlen, damit sie auf einer Wiese stehen dürfen – das ist zu wenig.“ Die beiden Bosse denken an mehr Freiraum für den einzelnen, an Kinderanimation und gezielt geförderte Programme für die Familie. Darin stecke Perspektive: „Kinder, die Spaß am Camping mit der Familie finden, sind zukünftige Käufer.“

Dringend müßten Campingplatzbetreiber europaweit ihr Angebot für Reisemobilisten verbessern: „Ver- und Entsorgungsanlagen gehören nun mal nicht in die hinterste Ecke, die sich mit größeren Reise- ▶

Die Telefonaktion von

**REISE
MOBIL**
INTERNATIONAL

Leser fragen, Experten antworten

Die nächsten Gäste in der Redaktion und am heißen Draht: Der VDWH und die Messe Düsseldorf

Am Dienstag, dem 10. September, stellen sich von 10 bis 12 und 14 bis 16 Uhr der Verband Deutscher Wohnwagen- und Wohnmobilhersteller (VDWH) sowie die Düsseldorfer Messegesellschaft Ihren Fragen.

- Sprechen Sie mit VDWH-Geschäftsführer Hans-Karl Sternberg und Abdul-Rahman Adib, Projektmanager der Messegesellschaft Düsseldorf und verantwortlich für die Organisation des Caravan-Salons.

- Was bringt der Caravan Salon Neues? Wie entwickelt sich die Branche? Welche Knüller hält das Messsprogramm für Reisemobilisten bereit? Fragen Sie, loben Sie, üben Sie Kritik.

Die beiden kompetenten Gesprächspartner stehen Ihnen unter folgenden Telefonnummern in der Redaktion von REISEMOBIL INTERNATIONAL Rede und Antwort:



Hans-Karl Sternberg
Tel.: 0711/13466-65



Abdul-Rahman Adib
Tel.: 0711/13466-61

Fax für beide: 0711/13466-68



KOMPETENTER GESPRÄCHS PARTNER

Am Lesertelefon: die Geschäftsführer von Concorde, Heinz und Dieter Reimann. Hier eine kleine Auswahl der Gespräche:

Waltraud Speck, 45, aus Witzenhausen in Hessen beklagte sich darüber, daß ihr ein Jahr alter Concorde 790 XR bereits zum dritten Mal wegen desselben Defekts beim Händler in Reparatur gewesen wäre, aber immer noch beim Duschen Wasser unter dem Kühl-schrank hervortritt.

Dieter Reimann antwortete beruhigend: „Wenn Ihr Händler dieses Problem nicht in den Griff bekommt, müssen Sie zu uns ins Werk kommen. Falls Ihnen das nicht möglich ist, werde ich Ihren Händler dazu bewegen, Ihr Fahrzeug zu uns ins Werk zu überführen. Machen Sie sich also keine Sorgen.“

Für Waltraud Piotrowski, 46, aus Korbach eröffnete sich durch die RM-Hotline die Möglichkeit, direkt von den Concorde-Chefs Infos zu ihrem Traum-Mobil zu bekommen. Die Besitzerin eines fünf Jahre alten Bürstner A 580 interessierte sich für einen Concorde 720 XT auf Iveco 40.12-Basis und wollte wissen, welche Zuladungskapazität und Anhängelast ihr Wunsch-Mobil besitzt. Außerdem fragte sie, ob bei diesem Fahrzeug die Installation eines zweiten Diesel-Tanks möglich ist.

Die Antwort der Concorde-Chefs war kurz und präzise: „Die Zuladung beträgt 650 Kilogramm, die Anhängelast drei Tonnen. Und zum 90-Liter-Dieseltank des Iveco installieren wir Ihnen einen ebenfalls 90 Liter fassenden Zusatztank. Das kostet rund 1.000 Mark.“

Per Fax meldete sich **Hans Artner, 70**, aus St. Pölten in Österreich zu Wort. Der Allrad-Fan sucht schon lange ein allradgetriebenes Alkovenmobil auf Eurochassis oder Mercedes Sprinter. Er betonte, daß es in Österreich auch die Möglichkeit gibt, den Sprinter gegen 20.000 Mark auf Allradantrieb umbauen zu lassen.

Die Chefs wußten Rat auf Artners Anfrage: „Unsere Carma-Baureihe auf Fiat Ducato bieten wir auf dem mittleren Radstand an. Von Fiat können wir diesen Radstand auch mit Allradantrieb ordern. Wenn Sie hingegen die Mercedes-Sprinter-Basis bevorzugen und die nachträglichen Umbaukosten in Österreich oder Deutschland nicht scheuen, bieten wir Ihnen auch gerne ein Concorde-Mobil auf Sprinter an.“

Heiner Wiedemann, 36, Handelsvertreter aus Alphen in Nordrhein-Westfalen, beklagte sich über den undichten Ablasschieber am Abwassertank seines fünf Jahre alten Concorde 550 RS. Er wollte wissen, ob der Austausch des Schiebers mit dem kompletten Ausbau des Tanks verbunden sei, und wo in seiner Nähe eine Concorde-Niederlassung zu finden ist.

Die Antwort der Concorde-Chefetage: „Für den Austausch des Ablasschiebers ist der Ausbau des Abwassertanks nicht nötig. Nahegelegene, Concorde-Händler befinden sich in Remscheid und Fürstenaue. Sie tauschen ihren undichten Schieber problemlos aus.“

Äußerst zufrieden zeigte sich **Willi Schreiber, 61**, Taxi- und Busunternehmer aus Siegburg, mit seinem ein Jahr alten Concorde 790. Auf seiner Nordkap-Fahrt hatte er aber Probleme mit der Lichtmaschine bekommen. Sein Händler entdeckte ein defektes Kabel als Missetäter, berechnete 140 Mark und verwies Schreiber mit seiner Kulanz-Forderung an den Hersteller.

Heinz und Dieter Reimanns knapper Kommentar dazu: „Den Kulanz-Antrag muß der Händler an uns stellen. Wir gehen dieser Sache persönlich nach.“

Nach der RM-Telefonaktion zogen die Concorde-Geschäftsführer eine positive Bilanz: „Wir freuen uns, daß unsere Kunden mit dem Produkt zufrieden sind. Dabei soll es auch in Zukunft bleiben“, betonten Heinz und Dieter Reimann abschließend. ■

Heinz und Dieter Reimann knapper Kommentar dazu: „Den Kulanz-Antrag muß der Händler an uns stellen. Wir gehen dieser Sache persönlich nach.“

Nach der RM-Telefonaktion zogen die Concorde-Geschäftsführer eine positive Bilanz: „Wir freuen uns, daß unsere Kunden mit dem Produkt zufrieden sind. Dabei soll es auch in Zukunft bleiben“, betonten Heinz und Dieter Reimann abschließend. ■

Heinz und Dieter Reimann knapper Kommentar dazu: „Den Kulanz-Antrag muß der Händler an uns stellen. Wir gehen dieser Sache persönlich nach.“

Nach der RM-Telefonaktion zogen die Concorde-Geschäftsführer eine positive Bilanz: „Wir freuen uns, daß unsere Kunden mit dem Produkt zufrieden sind. Dabei soll es auch in Zukunft bleiben“, betonten Heinz und Dieter Reimann abschließend. ■

Am heißen Draht: Heinz und Dieter Reimann (l.u.r.), hier mit Redakteur Juan Gamero.



mobilen gar nicht mehr erreichen lassen“, schimpft Dieter Reimann.

Ihre Erfahrungen, was Reisemobilisten brauchen, sammeln die Brüder auf privaten Fahrten mit dem Mobil. Außer-



Heinz Reimann:

„Käme eine Sondersteuer für Reisemobile, könnte die Branche einpacken.“

dem hören sie zu, wenn ihre Kunden auf den eigens für Concorde-Fahrer organisierten Treffen und Reisen aus dem Alltag plaudern. Mit solchen Angeboten wie mit einer eigenen Zeitschrift versucht SKW, die eigene Kundschaft an die Marke zu binden.

Selbst bieten sie handfesten Service mit einem Netz aus 20 Händlern. „Wir werden es um maximal 20 Prozent ausbauen“, sagt Dieter Reimann. Das Hauptaugenmerk richten die Manager dabei nach wie vor auf Westdeutschland: „Im Osten gibt es kein Geschäft für uns“, sagt Heinz Reimann.

Selbstsicher fügt sein Bruder Dieter hinzu: „Zu unserem Produkt muß ich niemanden ermutigen.“ Eine Prognose für die Zukunft der reisemobilen Branche? Achselzucken: „Wir schauen der gegenwärtigen Situation ins Auge“, erklärt Heinz Reimann, „und dann machen wir das Beste draus.“

Claus-Georg Petri

Der Himmel auf Rädern!

START

Klicken Sie hier, um zu starten!

Immer in Bewegung
EURO MOBIL



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

Der Sachliche



*Im Profitest
waren die
RM-Profis
auf der
Suche nach
den Vor- und
Nachteilen
des 106.000
Mark teuren
Flair life
6.3 S von
Niesmann +
Bischoff.*



Für viele Reisemobilisten sind die vier Flair-life-Modelle von Niesmann + Bischoff abgespeckte Varianten der teureren Flair-Familie. Begründung: Die Flair life haben zwar die Warmwasserheizung der Flair, es fehlt ihnen aber der doppelte Boden, und sie

sind sparsamer ausgestattet. Im Gegensatz dazu wird Niesmann + Bischoff, aus dessen Werk in Polch die Flair-Reisemobile rollen, nicht müde zu erklären, daß es sich bei den Flair life um eine eigenständige Modellreihe handelt. Das sähe man auch an der Außenform, die sich zwar erst beim näheren Hinsehen, dann aber deut-

lich – zum Beispiel an der Frontpartie – von den Flair unterscheidet.

Da konnten unsere Profis nicht widerstehen, den verschiedenen Auffassungen auf den Grund zu gehen. Als Testobjekt haben sie sich den Flair life 6.3 S ausgesucht, dessen

Grundriß durch eine Längscouch gegenüber der rechts platzierten Barsitzgruppe, eine Kompaktküche hinter dem Einstieg, die Naßzelle in der linken, hinteren Ecke und einen großen, deckenhohen Außenstauraum rechts hinten gekennzeichnet ist, in dem durchaus zwei Fahrräder hängend Platz finden.

Das ist äußerlich ein sehr gelungenes Reisemobil“, lobt unser Designer Claus-Uwe Dieterle den Flair life 6.3 S, „in der Gesamterscheinung angenehm ausgewogen, in der Formgebung sehr schön reduziert.“ Besonders gut gefällt Dieterle die Frontpartie, die seiner Meinung nach „in einer sehr schönen Formensprache“

durchgezogen ist. Zur Untermauerung seiner Aussage verweist er auf die weichen Radien, die große Windschutzscheibe und die gewölbten, vorderen Dreieck-Seitenscheiben, die für „eine flüssige Form und bessere Aerodynamik“ des Mobils sorgen.

Als ganz besonders gelungen beurteilt unser Designer den Motordeckel, dessen schräg ansteigende Seitenflanken die Linienführung der Kühlluftschlitze des ansonsten „ein wenig zu plumpen, vorderen Stoßfängers“ aufnehmen. „Das ist guter Automobil-Stil“, so Dieterle, „in der Form zurückgenommen und schlicht,

das ist wirklich erstklassig gemacht.“

Weniger gut gefällt ihm die Ecke im Dachbereich, die den Übergang von der abgerundeten Frontpartie zum kastigen Wohnaufbau markiert. „Ich erkenne zwar die Schwierigkeit an, hier einen weichen Übergang zu finden“, überlegt er laut, „aber an ▶



Gemütlich: Ausreichend Platz für zwei bietet der Vorderwagen des Flair life an der Barsitzgruppe (oben) und das Hubbett, das vom Dach über den Fahrerhaussitzen heruntergezogen wird (rechts).



Fotos: Falk Böttger



dieser scharfen Ecke bleibt der Blick hängen, und das darf bei einem gut gestalteten Produkt nicht passieren.“

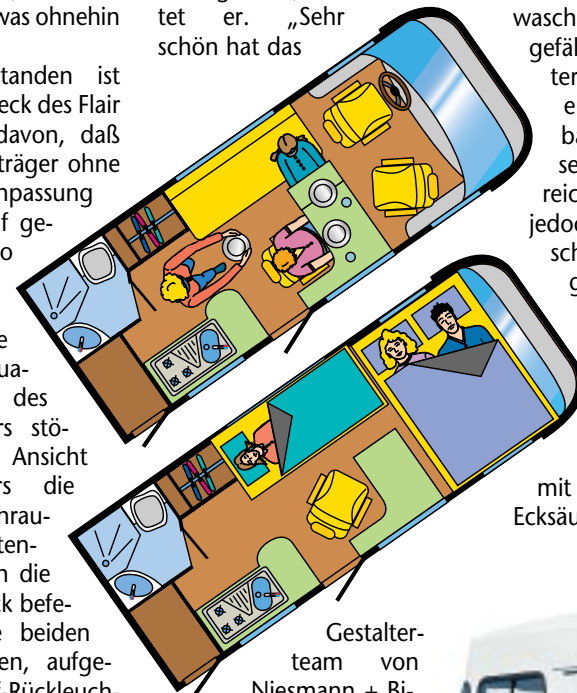
Einverstanden ist Dieterle dagegen mit den mattgrauen, seitlichen Schürzen des 6.3 S. „Die untere Beplankung gibt dem Integrierten eine sehr schöne Basislinie“, urteilt er. „Sie wirkt sehr solide und nimmt dem Wohnaufbau etwas an Höhe.“ Auch die großen Seitenscheiben des Fahrerhauses ernten Lob von unserem Designer. „Sie mögen zwar funktionell nicht so optimal sein, weil sie seitlich unheimlich viel Sonneneinstrahlung hereinlassen“ doziert Dieterle, „aber formal sind sie okay. Sie setzen sich deutlich von den wesentlich kleineren Fenstern des Wohnbereichs ab und versuchen nicht, etwas zusammenzuführen, was ohnehin nicht paßt.“

Nicht einverstanden ist Dieterle mit dem Heck des Flair life. „Abgesehen davon, daß Leiter und Fahrradträger ohne jegliche formale Anpassung einfach hintendrauf geschraubt sind“, so sein Kommentar, „hat das Heck auch sonst nicht die gleiche Formenqualität wie der Rest des Mobils.“ Besonders störend wirken nach Ansicht unseres Designers die sichtbaren Verschraubungen der „Knotenbleche“, mit denen die Dachreling am Heck befestigt ist, und die beiden „sparsam wirkenden, aufgesetzten Kunststoff-Rückleuchenträger“.

Nicht so recht überzeugen kann Dieterle auch das Innere des Flair life 6,3 S, das in seiner Gestaltung seiner Meinung nach gegenüber dem „schön reduzierten“ Äußeren „um eine Note schlechter“ dasteht. „Schade“, so seine Meinung,

„daß der Innenraum von seinem Möbelstil her nicht genauso konsequent gestaltet wurde wie die äußere Formgebung. Statt dessen gibt es nach seiner Ansicht „eine Mischung aus glattflächigen Türen, Klappen in Rahmenbauart, Rolladentüren und dann auch noch die einfache Preßplatte im Originalrahmen der Kühlschranktür. Das wirkt fast ein bißchen verspielt“, nörgelt er. „Und sicher ist es nicht so sachlich-nüchtern und kühl gestaltet wie das Äußere.“

Als gut gelungen bewertet Dieterle dagegen die Raumaufteilung und Farbabstimmung im Innern des Flair. „Die Kombination aus Sitzgruppe und Tisch hinter dem Beifahrersitz schafft gegenüber einer Viersitzgruppe ein großzügigeres Raumgefühl“, bewertet er. „Sehr schön hat das



Gestalterteam von Niesmann + Bischoff das Fahrerhaus mit den extrem großen Scheiben in den Wohnraum einbezogen, und die Farbauswahl finde ich



Gestaltung: Claus-Uwe Dieterle, 33

Das ist guter Automobil-Stil.

wohlich, ansprechend und ausgesprochen freundlich.“

Durchweg gelungen beurteilt Dieterle auch die Naßzelle, in der ihm besonders die abwaschbare Kunststofftapete gefällt. „Das ist ein neues, interessantes Material“, lobt er die Polcher Reisemobilbauer. „Es ist einerseits sehr gut für den Naßbereich geeignet, andererseits jedoch wirkt es nicht so glitschig wie die Verkleidungen, die man in anderen Reisemobilen sieht.“ Noch besser gefällt ihm allerdings die Duschkabine, die sich in die Ecke der Naßzelle schmiegt und mit zwei Falttüren, einer Ecksäule mit der verschiebba-

Arbeitsplatten, deren Farbton sich in den bunten Polstern wiederfindet, ausgesprochen farbharmonisch gestaltet“, lobt er. „Außerdem sind die Möbel sehr schön abgerundet, sauber verputzt. Auch die Furnierplattenkanten an den Fullseiten wurden hervorragend bearbeitet und anschließend komplett zulackiert.“

Besonders lobt Kiess die Abstimmung der mit Folien bezogenen Flächen zu den Massivholzrahmen der Türen und Klappen und zu den ummantelten übrigen Kanten. „Das wirkt wie aus einem Guß“, urteilt er. „Es fällt überhaupt nicht auf, daß sich dahinter verschiedene Materialien verbergen. Eine Augenweide für den Fachmann.“





Einverstanden ist er mit der Qualität der gepreßten Ganzmetallbänder und der Hochstellsützen in den Dachschränken, die „einen sehr stabilen Eindruck machen“.

Nicht gefallen will Kiess dagegen die Eingangstür zur Naßzelle. „Die nur an Scharnierbändern hängende Tür läßt sich sehr weit öffnen, was die Gefahr der Überdehnung in sich birgt“, prophezeit er. „Hier sollte man über einen Türanschlag nachdenken, um zu vermeiden, daß die Bänder durch Unachtsamkeit herausgerissen werden.“

Ansonsten findet er die stabile, durch eine senkrechte Buchenholzleiste versteifte Naßzellentür aber gut. „Man sieht keinen Stolperbolzen am Boden, der Hersteller hat auf die obligatorische Drehstange zum Verriegeln verzichtet“,



Innenausbau: Alfred Kiess, 54

Ausnehmend gut, fachlich fundiert gearbeitet.

freut sich Kiess. „Dafür hat er dem Schloß ein sauberes versenktes Türblech eingebaut, eine ordentliche Lösung.“

Unverständnis zeigt unser Möbelbauprofi aber, als er den Kleiderschrank öffnet und dort-

die nur oberflächlich verputzten und nicht lackierten Schnittkanten der Traverserahmen sieht.

„Da verputzt Niesmann + Bischoff sogar die Sichtkante des Deckels der Längscouch“, kritisiert er, „und diese viel öfter in Augenschein tretenden Kanten sind noch so gut wie roh. Und das bei einem Möbelbau, der dadurch glänzt, daß an den Außenseiten der Möbel keine abgedeckten Verschraubungen sichtbar sind. Schade, denn insgesamt wurde hier ausnehmend gut, fachlich und fundiert gearbeitet.“

Nicht ganz so zufrieden wie Kiess ist unser Profi für die Gas- und Wasserinstallation mit dem Flair life. „Der Gasflaschenkasten ist okay, auch die Verlegung der Gasanlage entspricht den Vorschriften“, diktiert er uns aufs Tonband. „Aber mit den Absperrhähnen der Gasgeräte im Kleiderschrank bin ich absolut nicht einverstanden. Die sollten, wie das heute fast überall üblich ist, an der Küche plaziert sein.“

Ähnlich kritisch betrachtet er auch die Wasseranlage. „Der Flair verfügt zwar über eine Warmwasserheizung sowie Tanks in einer beheizten Unterflur-Kunststoffwanne,

was ihm viele Pluspunkte bringt, faßt Ruthardt zusammen. „Aber der klappbare Kunststoff-Wasserhahn an der Küchenspüle wirkt ausgesprochen billig, und die Schraubendeckel der Wassertanks lassen sich nicht vollständig auf die Seite schieben, weil sie sich beim Öffnen unter dem Wagenboden verklemmen. Durch den zu öffnenden Spalt paßt

kein Arm zum Putzen der Tanks. Dieser Umstand mindert die Wertung.“

Die elektrische Anlage überprüft diesmal nicht Horst Locher sondern sein Sohn Götz, ebenfalls Meister seiner Innung und erfahrener Cam-

per. Er war schon oft mit seinem Vater auf Profirundgang durch unsere Reisemobile.

Gasabsperrhähne sollten an der Küche plaziert sein.

„Über den Lichtschalter im Eingangsbereich möchte ich gar kein Wort verlieren“, beginnt er seine Runde, „das erwartet man heute einfach in einem Reisemobil dieser Preisklasse.“

Mit der Ausleuchtung im Flair life ist Götz Locher zufrieden. Er hält das Licht, das die Flächenleuchten an der Wohnraumdecke, über der Küche, dem Bartisch und dem Hubbett verbreiten für ausreichend, ebenso die Spots über dem Bartisch, der Couch, dem Beifahrersitz und im Bad. Allerdings zweifelt er an der Festigkeit der schwarzen Spotleuchten mit den drehbaren Refektoren. „Besonders dem Spot unter dem Hubbett gebe ich keine lange Lebensdauer“, wagt er eine Voraussage. „So wie der jetzt schon wackelt, macht er's nicht mehr lange.“



Elektrik: Götz Locher, 35

Die Elektrik im Kleiderschrank müßte verkleidet werden.



Gut gefällt Locher das übersichtliche Elektropanel am Kleiderschrank und die Verlegung der Elektroleitungen in Kabelkanälen. Nicht anfreunden kann er sich aber mit der Unterbringung von Einspeise-steckdose, Schutzschalter und Leitungsverteiler im Kleiderschrank. „Einerseits toll, daß in diesem Reisemobil die Erdung über eine Potentialschiene verlegt ist“, lobt er seine Kollegen bei Niesmann + Bischoff. „Aber die Gefahr, daß die hier hängende Kleidung den Schutzschalter umlegen und Sicherungen herausdrücken kann, ist einfach zu groß. Ich finde, die Elektrik müßte unbedingt



Bequem: Die Längscouch gegenüber der Barsitzgruppe lädt ein zum Ausruhen während Fahrtpausen.

abgedeckt werden. Das ist doch kein großer Aufwand.“

Regelrecht Lochers Mißfallen erregt die einzige 230-Volt-Steckdose im Flair, die direkt unterhalb der



Pfiffig: Die knappe Arbeitsfläche an der Küche kann durch geschickt plazierte Ablagen erweitert werden.

Kompakt: In der Naßzelle läßt sich die Duschkabine durch zwei Falltüren abtrennen.

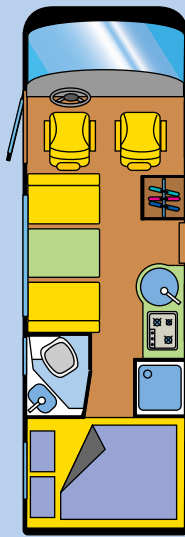
Spüle am Küchenblock sitzt. „Ohne Deckel und im Spritzbereich der Spüle“, wird er massiv „das ist ein Unding. Dabei wäre es ein Klacks, die Steckdose einige Zentimeter weiter links am Rolladenschrank oder über dem Müllbehälter zu montieren.“

Die offene Steckdose unter der Spüle ist auch das erste, was unsere Profihausfrau Monika Schumacher ärgert, die ihren Rundgang wie meist im Küchenbereich beginnt. Auch sonst hat sie an der fast 150 Zentimeter breiten Küche einiges auszusetzen. „Da ist zunächst der Kocher, der so weit rechts an der Wand zum Außenstufach sitzt, daß man keine zwei Töpfe nebeneinander draufstellen kann“, beginnt sie ihre Kritik. „Als zweites bin ich ein Gegner von Vorhängen und Teppichboden als Wandverkleidung an der Küche. Und schließlich hätte ich gern einen Einsatz oder eine Unterteilung des riesigen Auszugs unter der Besteckschublade. Ich verstehe zwar, daß hier wahlweise ein Backofen eingebaut werden soll. Aber deswegen kann man den Auszug doch praxisgerecht unterteilen.“



Die Konkurrenten

Weinsberg 680 MQ*



Der Weinsberg 680 MQ ist durch eine Vierersitzgruppe vorn und das Doppelbett mit darunterliegender Garage hinten gekennzeichnet. Vor dem Bett sind der Waschraum und die Duschkabine sowie der Küchenblock platziert. Der Kleiderschrank steht ganz vorn rechts.

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

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.850 kg, Leergewicht: 3.050 kg, Außenmaße (L x B x H): 696 x 230 x 276 cm, Radstand: 390 cm. Anhängelast: gebremst: 1.350 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Seitenwände: Gerippe-Bauweise mit 24 mm Isolierung aus Styropor. Boden: 5 mm Unterplatte, 24 mm Isolierung aus Styropor, 5 mm Innenboden mit PVC-Belag.

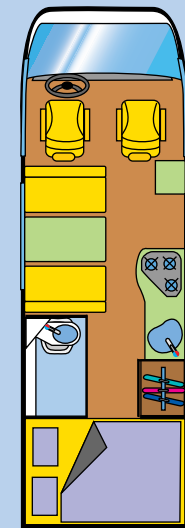
Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 555 x 215 x 195 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 195 x 130 cm, Hubbett: 190 x 140 cm, Heckbett: 210 x 150 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 120 l, Abwasser: 120 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalientank: 13 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6000, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l, Zusatzbatterien: 1 x 90 Ah.

Grundpreis: 105.000 Mark.

Dethlefs 1 6971 DB*



Der 1 6972 DB ist das integrierten-Flaggschiff von Dethlefs. Er hat vorn eine Viererdinette und hinten quer im Heck ein Doppelbett, unter dem sich eine große Garage befindet. In der Mitte stehen sich Küchenblock und Naßzelle gegenüber.

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

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht: 3.160 kg, Außenmaße (L x B x H): 698 x 223 x 284 cm, Radstand: 370 cm. Anhängelast: gebremst: 1.600 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Gerippebauweise mit 30 mm Isolierung aus Styropor. Boden: 5 mm Sperrholz-Unterboden, 30 mm Isolierung aus Styropor, 6 mm Innenboden mit PVC.

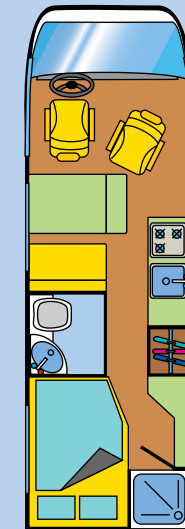
Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 590 x 215 x 195 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4; Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 190 x 130 cm, Hubbett: 198 x 135 cm, Heckbett: 205 x 135 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 117 l, Abwasser: 110 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalientank: 13 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6000, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 95 l, Zusatzbatterien: 2 x 11 Ah.

Grundpreis: 99.200 Mark.

Frankia 1 690 FD*



Der Frankia 1 690 FD wartet mit einer halben Dinette auf, die erst durch Einbeziehen der Fahrerhausitze zur Vierersitzgruppe wird, einem Doppelbett längs im Heck sowie einer räumlich weit vom Waschraum entfernten Duschkabine.

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

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.850 kg, Leergewicht: 2.900 kg, Außenmaße (L x B x H): 698 x 225 x 290 cm, Radstand: 370 cm. Anhängelast: gebremst: 1.150 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Gerippebauweise mit 30 mm Isolierung aus Styropor. Boden: Phenolharz-Unterplatte, 30 mm Isolierung aus Styropor, 6 mm Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 550 x 213 x 195 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 143 x 130 cm, Hubbett: 190 x 130 cm, Heckbett: 192 x 140 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 150 l, Abwasser: 130 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalientank: 13 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 3400, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l, Zusatzbatterien: 1 x 95 Ah.

Grundpreis: 103.000 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller



Flair life 6.3 S

PROFITEST

Basisfahrzeug: Fiat Ducato Maxi mit angeflanschem Al-Ko-Hochrahmenchassis.

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

Fahrwerk: vorne: Einzelradaufhängung mit Drehstabfedern, hinten: Starrachse mit Längsblattfedern. Bremsen vorne: Scheiben, hinten: Trommeln. Reifengröße: 205/75R16.

Füllmengen: 80 l, Frischwasser: 115 l, Abwasser: 100 l, Fäkalien: 13 l, Boiler: 7 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.850 kg, Leergewicht: 2.960 kg, Außenmaße (L x B x H): 635 x 233 x 300 cm, Radstand: 370 cm. Anhängelast: gebremst: 1.350 kg, ungebremst: 750 kg.

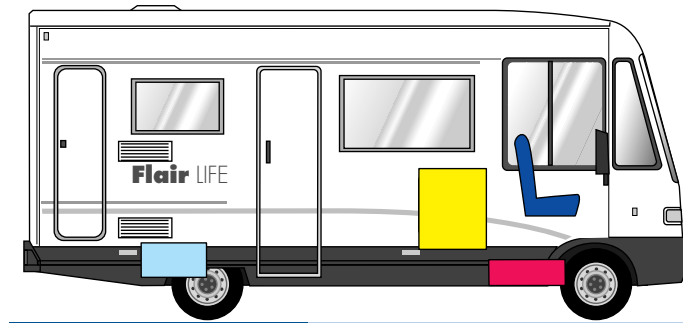
Wohnkabine: Bauart: Dach und Seitenwände in Alu-Sandwichbauweise mit 1 mm Außenhaut und 32 mm Isolierung aus Styrofoam. Boden: 1,5 mm GFK-Unterboden, 27,5 mm Isolierung aus PU-Hartschaum, 5 mm Sperrholz-Innenboden mit PVC-Belag. Innenmaße (L x B x H): 500 x 120 x 203 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 2. Bettenmaße: Hubbett: 195 x 132 cm, lichte Höhe im Hubbett: 86 cm, Längscouch: 194 x 60 cm, Naßzelle (B x H x T): 121 x 203 x 114/60 cm, Kleiderschrank (B x H x T): 69 x 119 x 57 cm, Küchenblock (B x H x T): 147 x 94 x 59/79 cm.

Serienausstattung: Heizung: Alde-Warmwasserheizung, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 88 l (Gas/12/230V), Zusatzbatterien: 1 x 90 Ah.

Sonderausstattung: Fahrerhaus-Klimaanlage: 2.800 Mark*, Backofen mit Grill: 1.250 Mark, Heckleiter: 590 Mark*, Zweier-Fahrradhalter: 450 Mark*, Markise 4,0 m: 1.560 Mark.

* Sonderausstattung im Testfahrzeug

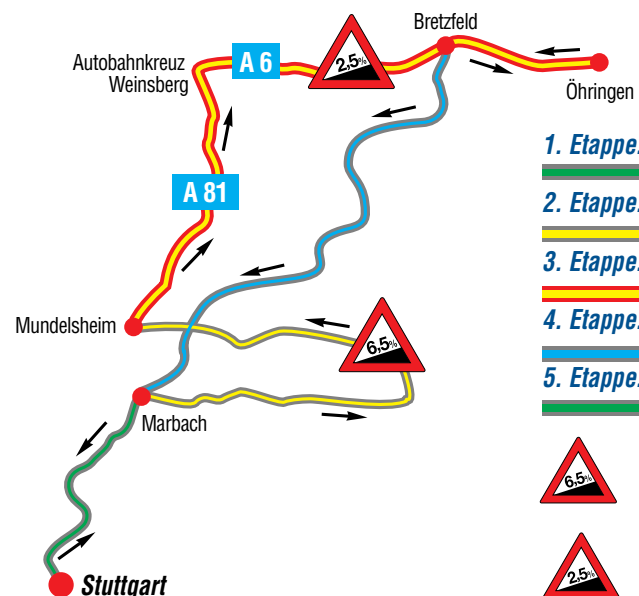
Grundpreis: 105.900 Mark
Preis des Testfahrzeugs: 109.800 Mark.



| RM-Ladetips | Gesamtgewicht | Vorderachse* | Hinterachse* |
|---------------------------|---------------|--------------|--------------|
| zulässige Gewichte | 3.850 kg | 1.850 kg | 2.120 kg |
| Leergewicht (gewogen) | 2.830 kg | 1.480 kg | 1.350 kg |
| + Fahrer (Normgewicht) | 75 kg | 55 kg | 20 kg |
| + Treibstoff (80 l) | 60 kg | 48 kg | 12 kg |
| + Frischwasser (115 l) | 115 kg | ÷ 9 kg | 124 kg |
| + Gas (2 x 11 kg) | 44 kg | 23 kg | 21 kg |
| + Beifahrer (Normgewicht) | 75 kg | 55 kg | 20 kg |
| + 2 Kinder (à 40 kg) | 80 kg | 35 kg | 45 kg |
| 2 Personen ohne Gepäck | 3.199 kg | 1.652 kg | 1.547 kg |
| Zuladung bei 2 Personen | 651 kg | 198 kg | 573 kg |
| 4 Personen ohne Gepäck | 3.279 kg | 1.687 kg | 1.592 kg |
| Zuladung bei 4 Personen | 571 kg | 163 kg | 528 kg |

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

Niesmann + Bischoff baut den Flair life 6.3 S auf Fiat Ducato mit angeflanschem Al-Ko-Hochrahmenchassis, was dem integrierten ein zulässiges Gesamtgewicht von 3.850 Kilogramm ermöglicht. Mit zwei vollen Gasflaschen sowie gefülltem Kraftstoff- und Frischwassertank hat das mobile Paar eine Zuladungsreserve von 651 Kilogramm. Reisen zusätzlich zwei Kinder mit, kann die Familie immer noch 571 Kilogramm an Zubehör, Kleidung, Reiseproviant und sonstige Notwendigkeiten einladen. Das ist auch für ausgedehnte Urlaubsreisen ausreichend. Beim Beladen müssen die Urlauber allerdings darauf achten, der Vorderachse nicht zuviel zuzumuten. Sie hat keine großen Tragkraftreserven mehr.



- RM-Testkurs**
- 1. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr:**
Fahrzeit: 40:30 min/Ø 44,4 km/h
 - 2. Etappe: 29 km Landstraße:**
Fahrzeit: 29:20 min/Ø 59,3 km/h
 - 3. Etappe: 42 km Autobahn:**
Fahrzeit: 31:20 min/Ø 80,4 km/h
 - 4. Etappe: 49 km Landstraße:**
Fahrzeit: 53:50 min/Ø 54,6 km/h
 - 5. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr:**
Fahrzeit: 44:20 min/Ø 40,6 km/h

- Steigungs-Strecke: 2,4 km Landstraße:**
Fahrzeit: 2:22 min/Ø 60,8 km/h
- Steigungs-Strecke: 5 km Autobahn:**
Fahrzeit: 3:44 min/Ø 80,4 km/h

Meßergebnisse:

Fahrleistungen:

| | |
|--|--------------|
| Beschleunigung: | |
| 0-50 km/h | 7,4 s |
| 0-80 km/h | 17,6 s |
| Elastizität: | |
| 50-80 km/h | 13,4 s |
| Höchstgeschwindigkeit (laut Kfz-Schein): | 132 km/h |
| Tachoabweichung: | |
| Tacho 50 km/h | eff. 48 km/h |
| Tacho 80 km/h | eff. 77 km/h |

Wendekreis:

| | |
|--------|--------|
| links | 13,7 m |
| rechts | 13,7 m |

Innengeräusche:

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

Testverbrauch: 11,6 l

Kosten:
Die Kosten wurden ermittelt in Zusammenarbeit mit der Dekra

| | |
|--|--------------|
| fixe Kosten: | 182,06 Pf/km |
| (Kfz-Steuer, Versicherung, Abschreibung) | |
| Variable Kosten: | 37,31 Pf/km |
| (Kraftstoff, Reifen, Reparatur, Wartung) | |
| Gesamtkosten: | 219,37 Pf/km |

Sehr gut gefällt Frau Schumacher die Geräumigkeit, die sie an der Küche genießt und die Idee, die zur Ablage aufgestellte Küchen-Abdeckplatte an einer stabilen Querstange vor dem Fenster einzuklinken, über die sich auch Küchentücher zum Trocknen hängen lassen.

Mit Lob überschüttet unsere Profihausfrau die Naßzelle im Flair life. „Das ist mal ein Bad, das mir richtig gut gefällt“, sprudelt sie los. „Die Dusche mit den beiden an den Wänden verriegelten Falttüren ist gekonnt in den Raum integriert und platzsparend ausgeführt, es gibt genügend Staufächer, die Armaturen sind okay und der Raum ist freundlich und sehr schön ausgeleuchtet.“

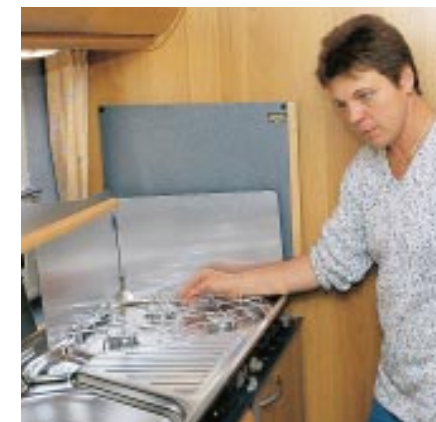
Weniger angetan zeigt sich Monika Schumacher vom „Leitungsgewürge“ im Kleiderschrank. „Bei dieser Vielzahl von Gasleitungen, Absperrhähnen und elektrischen Einbauten hätte ich regelrecht Angst, meine Kleidung zu zerreißen“, befürchtet sie.

Nach dem Kleiderschrank wendet sich unsere Profihausfrau dem vorderen Bereich des 6.3 S zu, den sie als „sehr angenehm“ beurteilt. Besonders lobt sie den breiten Durchgang zum Fahrerhaus und die gelungene, optische Einbeziehung

des Cockpit-Bereichs in den Wohnraum. „Zu viert kann man an dem ausklappbaren Tisch kaum essen, weil er vor der Couch nicht breit genug ist“, stellt sie fest, nachdem sie den insgesamt 140 Zentimeter langen Eßtisch aufgeklappt hat. „Aber für zwei oder drei ist das ein herrlicher Eßplatz. Vor allem, weil man genügend Abstellfläche auf dem Sidebord hat, an dem der Tisch hängt.“

Zwangsläufig kommt sie damit zur Beurteilung der Stauräume, die sie an der 195 Zentimeter langen Couch beginnt. „Küchenmöbel, Kleiderschrank, Dachschränke rundherum“, zählt sie auf, „dazu der gesamte Platz unter der vorderen Längscouch und ein deckenhoher Außenstauraum im Heck, in den sogar zwei Fahrräder passen. Das ist für zwei Personen mehr als ausreichend. Und es ist unerwartet viel für diesen sehr kompakt wirkenden Integrierten.“

Daß die kompakten Abmessungen den Flair life 6.3 S ausgesprochen wendig machen, darüber freut sich der Fahrer des übersichtlichen Integrierten. Er sitzt zwar etwas hoch auf dem drehbaren Fahrerhausgestühl, dafür bekommt er aber einen unvergleichlichen Panoramablick durch die riesige Front- und die nicht minder großen Seitenscheiben. Solche Aussichts Fenster haben allerdings auch ihre Nachteile; Fahrer und Beifahrer sitzen nämlich fast ständig in direkter Sonneneinstrahlung. Zwar hilft das Einschalten der 2.800 Aufpreis-Mark teuren Klimaanlage gegen



Wohnqualität:
Monika Schumacher, 45

Der Kocher sitzt zu weit rechts.



Flair life 6.3 S



Vorbildlich: Verriegelung der Duschtüren, Wassertanks in geheizter Wanne, Warmwasserheizung, Außenstauraum für zwei Fahrräder.



Unbefriedigend: Die Steckdosen sitzen ungeschützt direkt unter der Spüle.

die Hitze. Der Kampf gegen die Blendung ist dagegen unvergleichlich komplizierter. Gegen den Lichteinfall von der Seite kann man die Verdunklungsrollos herunterziehen. Allerdings ist das nur bei geschlossenen Fenstern ratsam, weil sonst Zugluft die Rollobahnen aus der Führung reißt.

Wenig Blendschutz nach



Fahrzeugtechnik: Frank Böttger, 57

Der Motor reagiert recht ruppig auf Gaspedalbewegungen.

vorn bieten die Sonnenblenden. Sie sind zu klein und sitzen so hoch, daß sie nur Riesen beim Fahren erreichen können. Wir haben uns auf unseren Testfahrten dadurch beholfen, daß der Beifahrer den Frontscheiben-Rolladen mit dem Gurt, der rechts von ihm an der sogenannten B-Säule montiert ist, etwas heruntergelassen hat.

Das Fahren mit dem Flair life macht eine Menge Spaß. Dank seiner soliden Basis, Fiat Ducato 18 mit angeflanschem Al-Ko-Hochrahmenchassis, ist er übersichtlich, wendig, richtungstabil, und er läßt sich trotz seiner 3,85 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht fast sportlich bewegen. Leider ist unser Testwagen aber mit einem Motor gesegnet, der sich durch ein deutlich spürbares Turboloch auszeichnet, ▶



Das Heki 1



Das Heki 2



Das S5-Rahmenfenster



Der Rahmenfenster-Einbau



Der S5-Innenrahmen



Die Fahrerhaus-Abtrennung



Das Rastrollo

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

Die Händlerliste

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

Die aktuelle Seitz-Produktfamilie Auf einen Blick

Wer baut Seitz-Produkte serienmäßig ein?

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



Das Insektenschutz-Türrollo



Die Serviceklappe

Gestaltung



Zweckbestimmter, eckiger Wohnaufbau, gelungene Frontpartie, kantiges Heck, keine Fahrerhaustür, drei PU-Rahmenfenster, harmonische Farbgebung und Formenvielfalt im Innenraum.

Innenausbau



Maschinell gefertigter Möbelbau mit sauberer, manueller Nachbearbeitung, abgerundete Kanten, gut harmonisierende Holz- und Folienmaserungen, stabile Scharniere und Klappenaufsteller.

Wohnqualität



Offener Grundriß, geräumiger Bar-Sitzbereich, Bad mit geschickt abtrennbare Duschkabine, großes Hubbett, gute Ausleuchtung, viel Stauvolumen.

Geräte/Installation



Einfache Geräteausstattung, Warmwasserheizung, ordentliche Gas- und Wasserinstallation, Gasabsperrhähne und Elektrik im Kleiderschrank, Elektroleitungen in Kabelkanälen.

Fahrzeugtechnik



Motor mit Einstellungsmängeln, gutes Handling, hohe Fahrstabilität, gute Übersichtlichkeit, starke Sonneneinstrahlung ins Cockpit, hohe Zuladung.

Preis/Leistung



Solide Basis, sauber gefertigter Innenausbau, praxisgerechte Ausstattung, 6 Jahre Dichtheitsgarantie, 1 Jahr Garantie auf Chassis, angemessener Preis.



Niessmann + Bischoff:
Manfred Kessler, 44

Wir hatten die Steckdose schon auf unserer eigenen Änderungsliste.

recht ruppig auf Gaspedalbewegungen reagiert und beim Beschleunigen zum Ruckeln, dem sogenannten Bonanza-Effekt, neigt. Außerdem nervt der Flair life im Fahrerhaus aufgrund der vielen Streben, Schienen und Rolloführungen beim Überfahren von Bodenunebenheiten durch Schwirren und Zirpen, was die Fahrfreude durch die Komforteinbußen im Fahrerhaus doch ziemlich mindert.



block, verspricht er. „Wir hatten das schon auf unserer eigenen Änderungsliste“. Leichte Änderungen gibt es auch an der Küche. Zwar bleibt es „wegen der Wohnlichkeit“ bei den Vorhängen am Küchenfenster, die beim Kochen durch „einen extragroßen Spritzschutz abgedeckt werden“. Dafür erhält die

doppelthohe Schublade, an deren Platz der gegen Aufpreis erhältliche Backofen eingebaut wird, wie von Frau Schumacher vorgeschlagen, einen verschiebbaren Einsatz. Bleiben wird es bei dem einfachen Wasserhahn in der Küchenspüle. „Kocher, Spüle und Armatur sind ein zugekauftes Gesamtteil“, erläutert Kessler. „Da können wir nichts ändern“.

Zusammenfassend wird am Ende des Profitests klar, daß der Flair life 6.3 S mitsamt seinen Brüdern – wie von Niessmann + Bischoff behauptet – eine eigenständige Familie bildet, die sich deutlich von den Flair-Modellen unterscheidet. Andererseits haben aber auch diejenigen Reisemobilisten nicht ganz unrecht, die behaupten, es handele sich bei den Flair-life-Modellen lediglich um abgespeckte Flair-Varianten. Dafür sind schließlich die Ecken, an denen die Polcher gespart haben, gar zu offensichtlich. Frank Böttger

Zu den Kritikpunkten der RM-Profis nimmt der Werkleiter von Niessmann + Bischoff, Manfred Kessler, Stellung. Der Kritik unseres Designers in Richtung zu viel Kastigkeit und eintönige Heckpartie entgegnet er mit dem Argument, daß für Niessmann + Bischoff stets der Kundennutzen – hier größtmöglicher Innenraum – im Vordergrund steht. Trotzdem erhält der Flair life ab der nächsten Saison einen neuen, gefälligeren Heckspoiler mit integrierter, dritter Bremsleuchte. Nichts ändern will Kessler dagegen im Innenraum-Design. „Gerade bei der Innenraum-Gestaltung müssen wir uns an unseren Kunden orientieren“ erläutert er. „Da können wir nur Schritt für Schritt gehen. Aber glauben Sie mir, in diesem Punkt gibt es bei uns ständig heiße Diskussionen.“

Ganz sicher ändern wird er dagegen das von allen Profis beanstandete Leitungs- und Rohrgewürge im Kleiderschrank und die Anbringung der Steckdose am Küchen-

Meine Meinung

Der Flair life 6.3 S ist ein konsequent auf Zweckmäßigkeit ausgerichtetes Reisemobil. Es rollt auf einem erstklassigen Fahrwerk, läßt sich leicht fahren und ist sehr übersichtlich und wendig. Eher konservativ geht es im Innern zu.

Zwar wird mittels Warmwasserheizung temperiert, aber der Möbelbau ist Großserienstil des italienischen Möbelbauers Tecnoform. Sehr gelungen:

die Längscouch für kurze Fahrtpausen, die Naßzelle mit geschickt abzutrennender Duschkabine und der hintere Außenstauraum.



Frank Böttger

Ein einziger Mausklick führt Sie

zu einem

Festival der Sinne



In der Zeitschrift
REISEMOBIL INTERNATIONAL
erhielt der

**Flair life
6.3 S**

für Innenausbau



für Gestaltung,

Wohnqualität,

Fahrzeugtechnik und

Preis/Leistung



September 1996





Raum-Wunder: Sieben Schlafplätze und zwei Dinetten lassen in der Küche nicht mehr allzuviel Platz.

Ob das wohl gut geht? Mit vier Erwachsenen und zwei Kindern Urlaub in einem Reisemobil? Ein wagemutiger Plan. Doch jetzt ist es zu spät. Der Ahorn Camp 700 hat Deutschland längst hinter sich gelassen, rollt auf den ersten Kilometern Autostrada seines Herkunftslands. Die Kinder jedenfalls – zur Zeit in einer Einzelphase – haben schon den passenden Reim zur Hand: „Der Ford Transit nimmt alles mit“.

Nicht zu Unrecht, denn der erste bange Blick ins Wageninnere hatte getäuscht, wie wir mittlerweile wissen – Stauraum besitzt der Ahorn in rei-

chem Maße: einen von außen und über das untere Stockbett sinnvoll auch von innen zugänglichen Ladekasten mit üppigen Abmessungen. Und da er mittschiffs an beiden Wagenflanken je eine Dinette vorhält – eine mit vier Sitzplätzen, die andere mit zweien, wartet unter jeweils einer der Sitzbänke weiteres Volumen für Sack und Pack. Auch der Kleiderschrank ist den zahlreichen Schlafplätzen angemessen: 1,25 Meter Höhe, 84 Zentimeter Breite und 70 Zentimeter Tiefe gibt es nicht überall.

Recht frohgestimmt wartet deshalb die Besatzung im Ahorn, den Joachim Reichmann, auf italienisches Mobilgut abonnerter Im-

Praxistest
Ahorn
Camp 700

porteur aus Königheim-Pülfringen bei Tauberbischofsheim, von Elnagh speziell für den deutschen Markt fertigen läßt, auf die Silhouette des schiefen Turms von Pisa. Wenn nur die Stimmung ebenso standhaft bleibt!

Bislang jedenfalls ist das Klima an Bord noch vorzüglich: Im Fahrerhaus sitzen der diensttuende Pilot und der jeweilige Navigator, dahinter durchaus bequem zwei weitere Erwachsene und zwei Kinder. Die 100 PS des serienmäßigen Tubodiesels lassen die gut 6,70 Meter Reisemobil recht flott auf die 130 km/h kommen, die das italienische Recht Mobilien bis zu 3,5 Tonnen Gewicht zubilligt. Dann sind allerdings Gepräche kaum mehr möglich, weil der Motor, ohnehin kein Leisetreter, spätestens jetzt deutlich macht, daß er harte Arbeit verrichtet, und weil ab 75 km/h der Alkoven im Fahrtwind zum Herzerweichen heult. Zudem stimmt das Mobiliar des Ahorn schon weit unter dieser Geschwin-



Nehmer-Qualitäten

Sieben Fahrgäste und gehörig Gepäck nimmt der Ahorn Camp 700 mit auf Tour – für verblüffende 63.400 Mark. Kunststück oder Zaubertrick?

digkeit eine Symphonie des Schirbelns und Klötterns an. Also lassen wir ihn meist 20 km/h weniger als zulässig laufen. Das dämpft. Zusätzlich stimmt ver-söhnlich, daß sechs, wenn es sein muß, sogar sieben Mann, im Team kommod verreisen können – zu einem Freundschafts-Preis von 63.400 Mark.

Praxistest

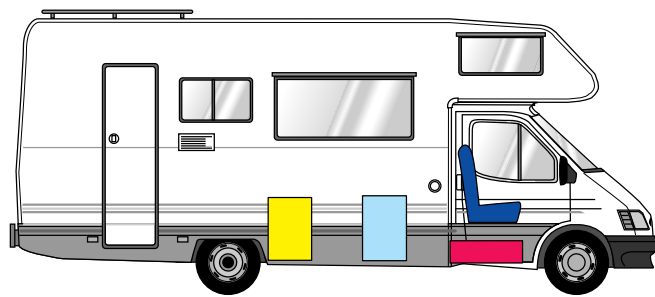
Ahorn

Camp 700

Noch aber steht uns die eigentliche gruppenspezifische Bewährungsprobe bevor: das Nachtlager im Sextett. Der Belegungsplan – vor der Abfahrt in langen Sitzungen ausgetüfelt – sieht es so vor: die Eltern im Alkoven, die Kinder auf der breiteren Dinette, unsere mitreisenden Freunde in den Stockbetten hinten, weil sie „schon seit der Kindheit nicht mehr in Stockbetten geschlafen“ haben.

Das aber ist für sie nicht die einzige Neuerung. Sie haben bislang nur in Hotels geurlaubt und erleben deshalb noch intensiver als wir Routiniers, wieviel Spaß schon die Fahrt zum Ziel bereiten kann, wenn man mobil reist. Entsprechend staunend verfolgen sie die erste Übung im Kochstudio des Preiswert-Mobils. Daß die Küchenzeile des Ahorn – 104 Zentimeter breit und 60 tief – angesichts der Fülle von Schränken und Betten nicht viel Platz bieten kann, liegt nahe. Deshalb erscheint es den Novizen im Team fast wie ein Wunder, daß sich auf dem dreiflammigen Kocher der für sie eher putzigen Küche dennoch Schmackhaftes herstellen läßt. Bei Teigwaren und Prosecco aus dem vorzüglich arbeitenden Kühlschrank, der die Abluft am Wagenboden zapft und sich so einen besonders guten Kamineffekt verschafft, klingt der erste Tag aus.

Während unsere Freunde draußen mit den Kindern noch die Umgebung erkunden, bauen wir schon einmal die Bet-



| RM-Ladetips | Gesamtgewicht | Vorderachse* | Hinterachse* |
|---------------------------|---------------|--------------|--------------|
| zulässige Gewichte | 3.500 kg | 1.600 kg | 2.600 kg |
| Leergewicht (gewogen) | 2.530 kg | 1.070 kg | 1.460 kg |
| + Fahrer (Normgewicht) | 75 kg | 56 kg | 19 kg |
| + Treibstoff (70 l) | 52 kg | 30 kg | 22 kg |
| + Frischwasser (103 l) | 103 kg | 54 kg | 49 kg |
| + Gas (2 x 11kg) | 44 kg | 8 kg | 36 kg |
| + Beifahrer (Normgewicht) | 75 kg | 56 kg | 19 kg |
| + 2 Kinder (à 40 kg) | 80 kg | 16 kg | 64 kg |
| 2 Personen ohne Gepäck | 2.879 kg | 1.274 kg | 1.605 kg |
| Zuladung bei 2 Personen | 621 kg | 326 kg | 995 kg |
| 4 Personen ohne Gepäck | 2.959 kg | 1.290 kg | 1.669 kg |
| Zuladung bei 4 Personen | 541 kg | 310 kg | 931 kg |

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

Ahorn läßt den Camp 700 auf Ford FT 190 bauen, der ein zulässiges Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm hat. Bei vollem Kraftstoff und Frischwassertank sowie zwei gefüllten Gasflaschen an Bord, können zwei Reisende noch 621 Kilogramm Urlaubsgepäck einladen. Reisen noch zwei Kinder mit, reduziert sich die Zuladung auf 541 Kilogramm. Und selbst bei zwei weiteren Erwachsenen bleiben immer noch fast 400 Kilogramm Zuladung zur Mitnahme von Reise-Utensilien übrig.

Technische Daten*

Basissfahrzeug: Ford Transit FT 190, 2,5 l-Vierzylinder-Turbo-Dieselmotor, 74 kW (100 PS), Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht: 2.580 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.000 kg/750 kg, Außenmaße (L x B x H): 677 x 222 x 297 cm, Radstand: 365 cm.

Aufbau: Wand und Dach: Gerippebauweise; Wände mit Alu-Außenhaut, 30 Millimeter Styrofoam-Isolierung und vier Millimeter Sperrholzinneinwand; Dach: Alu-Außenhaut, 40 Millimeter Styrofoam-Isolierung und 4 Millimeter Innenwand; Boden: 4 Millimeter Holz-Unterboden, 68 Millimeter Styrofoam-Isolierung und 10 Millimeter Sperrholzinneinboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 445 x 211 x 197 cm, Bettenmaße: Alkoven: 211 x 135 cm, Dinette rechts: 190 x 130 cm, Dinette links: 188 x 70 cm, Stockbetten: 190 x 70 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 68 l, Frischwasser: 103 l, Abwasser 95 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Serienausstattung: Heizung: Truma 3200, Boiler: Atwood 10 l, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l (Gas/230/12 V), Zusatzbatterien 1 x 80 Ah.

Grundpreis: Grundpreis: 63.400 Mark, Testwagenpreis: 68.050 Mark.

Testverbrauch: 13,1 l/100 km.

* Alle Angaben laut Hersteller

ten. Und freuen uns, als unsere Freunde den so umgerüsteten Siebenschläfer „unheimlich gemütlich“ finden und das 125 bis 132 Zentimeter breite Bett auf der flachgelegten

Viererdinette „eigentlich ganz schön groß“. Spontan beschließen sie, nun doch lieber Seite an Seite zu nächtigen, die Kinder erhalten die Stockbett auf der flachgelegten

Daß wir einige Kleinigkeiten vermissen, etwa Lesespots, die sich schwenken lassen, oder einen Vorhang, der zwischen Kinderkajüte und Erwachsenenabteil Sicht- und Lichtschutz böte, stört unsere Mobilneulinge nicht. Und auch nicht, daß der am Bug ungewöhnlich flache Alkoven bei 130 Zentimetern Bettbreite Schläfern, die sich nicht einzuschränken wissen, Probleme bereiten kann. Bald kehrt Stille ein im Ahorn.

Früh am Morgen – die beiden Dachluken besitzen aufgestellt keine Verdunklungsmöglichkeit – wacht die Reisegesellschaft auf. Und jetzt bei Tage können unsere Freunde das Bad des Ahorn erst richtig würdigen. Immerhin haben es die Konstrukteure geschafft, trotz der zahlreichen Schlafstätten eine vom Toiletten- und Waschraum getrennte Dusche einzubauen. Deren Vorhang läßt zwar dort, wo sich der Schlauch vom Waschbecken entlang schlängelt, und an der gegenüberliegenden Wand wenige Zentimeter frei, was denn doch zu Wasserspritzern ins benachbarte Abteil führt. Aber besser duschen als in einem Kombibad läßt's sich allemal – vor allem, weil niemand, der das Heckabteil aufschauen will, durch ein Feuchtbiotop am Boden waten muß, das sein Vorgänger hinterlassen hat.

Nur mit dem Wasservorrat sind wir sechs nicht so ganz glücklich: 103 Liter nimmt der Camp 700 mit auf die Reise. Doch schon die Modelle des kommenden Bauloses, so Ahorn-Chef Reichmann, werden 135 Liter bunkern können. Und sie erhalten auch sonst mehr Ausstattung, zum Beispiel drei statt zwei Dachluken.

Die Änderungen böten dann Gelegenheit, dem Preiswert-Mobil weitere Modellpflege angedeihen zu lassen: zum Beispiel dafür zu sorgen, daß im Wagen eine deutsche Bedienungsanleitung für den Ford liegt, daß die Temperatur



Nachtwache: Die Stockbetten im Heck bieten sogar Erwachsenen Platz. Der Alkoven gewährt wegen seines flach abfallenden Bugs nur eingeschränkten Schlafkomfort.

des warmen Wassers nicht allzu sehr schwankt, daß die Heizung nicht fast ausschließlich auf einer Seite aus den Ausströmern bläst, daß die Besteckschublade einen Einsatz erhält, daß der Lichtschalter im Bad nicht für Kinder unerreichbar unter der Decke sitzt, daß die Bewohner der Stockbetten kleine Ablagefächer vorfinden, daß im Innenraum wenigstens

eine 220-Volt-Steckdose installiert wird, daß die 12-Volt-Leitungen für Lampen nicht lose und mit ungeschützten Lüsterklemmen in den Hängeschränken liegen, daß die Befestigung für die nachts abzusenkenden Tische solider wird oder daß die sechs Zentimeter dicken Matratzen im Alkoven und in den Stockbetten etwas an Höhe zulegen. ▶

Von uns können Sie 'was erwarten

Praxistest

Ahorn

Mein Fazit

Camp 700



Axel H. Lockau

Wer ein Fahrzeug für die mobile Großfamilie sucht, der findet in den Katalogen einheimischer Hersteller nur wenige Vorschläge. Italienische Marken hingegen berücksichtigen solche Wünsche. So preiswert wie der Ahorn Camp 700 sind aber auch die italienischen Familienkutschen selten. Wer sich von diesem starken Argument überzeugen läßt, muß akzeptieren, daß für 63.400 Mark ein Nobelmobil nicht drin ist. Der Camp 700 mit stattlichem Schlafplatz- und Stauraumangebot, mit Bad und separater Dusche – bietet deshalb nachlässiges Finish. Dafür aber hilft er, einige 10.000-Mark-Scheine zu sparen – wenn der Käufer über Konstruktionsunregelmäßigkeiten und Verarbeitungsmängel hinwegsieht.



Aufbau/Karosserie



Gefällige Optik, großer Außenstauraum, wegen fehlender Blende zwischen Alkoven und Fahrerhausdach starke Windgeräusche, vorgehängte Fenster, Auspuffrohr ragt über hintere Stoßstange hinaus.

Wohnqualität



Schlafplätze für maximal sieben Personen, oberes Stockbett auf Lattenrost, funktionelles Bad mit separater Dusche, großer Kleiderschrank, keine Vorhänge oder Türen zwischen Stockbetten und Wohnraum, wenig Arbeitsfläche auf der Küchenzeile, Alkoven nicht in ganzer Breite nutzbar, teilweise zu dünne Matratzen, zum Teil nachlässige Verarbeitung.

Geräte/Ausstattung



Dreiflammkocher, gut kühlender Kühlschrank, Frischwassertank im Innern, helle Grundausleuchtung, zum Teil starre Lesepots, keine 220-Volt-Steckdose innen

Fahrzeugtechnik



Agiler und kräftiger, aber recht lauter Turbodieselmotor ohne Aufpreis, für Wagengröße geringer Verbrauch, gute Traktion und präzises Fahrverhalten, Drehzahlmesser serienmäßig, hohe Zuladungskapazität, wegen langen Überhangs etwas seitenwindanfällig.

Preis/Leistung



Vielfältig nutzbarer Innenraum mit sieben Schlafplätzen und beachtlichen Staukapazitäten, für den Preis noch angemessene Verarbeitung, drei Jahre Dichtheitsgarantie.



Zweizeller: Trotz der reichhaltigen Möblierung des Ahorn besitzt sein Bad eine abgeteilte Duschecke.

Allerdings: Mit solchen Verbesserungen würde auch der Preis steigen. Und teurere Mobile gibt es genug. Joachim Reichmann ist jedenfalls davon überzeugt, daß er auf dem deutschen Markt erheblichen Bedarf für Fahrzeuge vom Zuschnitt des Camp 700 ausgemacht hat. Auch deshalb plant er, ein Alternativmodell fertigen zu lassen, das im Heck nur ein Bett offeriert aber darunter eine Garage für platzgreifende Hobbygeräte.

Uns reicht indes schon das Stauvolumen im jetzigen Camp. Als wir die Rückfahrt antreten, birgt es außer Stühlen für sechs, einem Tisch und zwei großen Kartons mit Pasta und Wein noch eine voluminöse Terrakotta-Amphor. „Wo das doch hier in Italien alles so billig ist“, lautet das Argument der mitreisenden Frauen.

Dagegen läßt sich wenig sagen – schließlich kostet ja auch das ganze Mobil erstaunlich wenig. Und das betrifft sogar die laufenden Ausgaben: Im Durchschnitt fiel während unseres Trips der Pegelstand

Volumenmodell: reichlich Ladekapazität im Außenstauraum unter den Stockbetten, mehr Kleiderschrank als die schmale Tür vermuten läßt.



des Dieseltanks nach 100 Kilometern um 13 Liter. Hätten wir es bei Tempo 80 belassen und nicht zahlreiche Abstecher in die Berge der Toskana unternommen, die der Camp mit seinem Hinterradantrieb und den Zwillingerrädern mühelos bewältigt, wäre es bestimmt ein Liter weniger gewesen.

Recht bepackt wollen wir uns wieder auf die Autostrada einfädeln. Kaum ist der Motor gestartet, entdecken wir, daß seine Väter dem Wagen sogar etwas mitgegeben haben, was viele deutsche Hersteller preisgünstiger Reisemobile wohl für überflüssigen Luxus halten: einen Warnsummer, der nervenzerfetzend signalisiert, daß wir vergessen haben, die Einstiegsstufe einzuschieben. Die Erwachsenen sind für solchen Hinweis dankbar, und die Kinder entwachsen begeistert dem Einzeilerstadium: „Ist die Stufe raus, trötet's, welch ein Graus.“ Axel H. Lockau

KNAUS Trends 97
DAS FREIZEIT-ERLEBNIS-MAGAZIN

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

KNAUS Trends 97
LEBENS-MAGAZIN

MITMACHEN UND GOLD GEWINNEN!

Wenn dann noch Feinschliff an der Verarbeitungsqualität betrieben wird, damit Türen und Klappen besser anliegen, damit das Mobiliar sich wenigstens einen Teil der lästigen Geräusche abgewöhnt, damit der im Testwagen stetig

unter sich lassende Abfluß der Küchenspüle dichthält, damit die schnell brechenden Schalter der Lesepots an Solidität gewinnen und damit die ein wenig lässig befestigte Heckleiter mehr Vertrauen vermittelt, kann auch das nicht schaden.





FFB Geweißbelt

Die FFB-Reisemobile der kommenden Saison sind alternativ zum gewohnten Crème-gelb auch in Fiat-Weiß erhältlich.

Reisemobil-Hersteller FFB aus Sinntal-Mottgers schließt sich dem allgemeinen Trend an: Ab der nächsten Saison gibt es alle FFB-Modelle – außer im traditionellen Crème-gelb – gegen Aufpreis von knapp 1.000 Mark – in Fiat-Weiß mit einem neuen, frischeren Dekor.

Darüber hinaus zeigen die Hessen in den Innenräumen der kommenden Modell-Generation neue Küchenblocks mit weich abgerundeten Kanten und geänderte Hängeschränke über den Küchenblocks. Außerdem bekommen alle Varianten modernere Spotlampen, neue Polsterstoffe, Gardinen, Stores und Resopal-Arbeitsplatten sowie leistungsstärkere Ladegeräte.

In der Alkoven-Baureihe mit dem Namen Europa nehmen die Sinntaler die Varianten 570 M und DN sowie 670 M aus dem Programm. Dafür bieten sie mit den beiden knapp 89.000 Mark teuren Modellen 570

LS und LC zwei neue Grundrisse an. Der 570 LC ist durch einen breiten Einzelsessel gegenüber der links vorn platzierten L-förmigen Couch gekennzeichnet, über dem der TV-Schrank hängt. Der Küchenblock steht auf der rechten Seite hinter dem Einstieg, der Kleiderschrank quer im Heck, die Naßzelle mit separater Dusche belegt die linke, hintere Ecke.

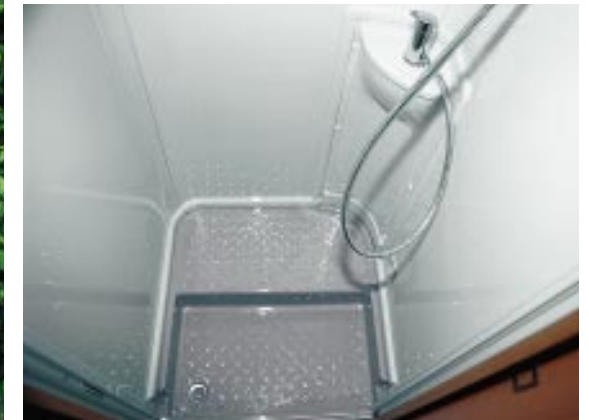
Den gleichen Standort hat die kompakte Naßzelle auch im 570 LS, in dem der vorn platzierten L-Couch eine Längscouch gegenübersteht. Dafür bietet die Naßzelle bei ihm keine separate Dusche. An deren Platz macht sich der Kleiderschrank breit. Auf die vordere Längscouch folgt ein halb-hohes TV-Möbel, dem sich der Einstieg anschließt. Das Küchenmöbel nimmt den Platz neben der Naßzelle

Frisch: Alternativ zu Crème-gelb gibt es die FFB-Reisemobile jetzt auch in Fiat-Weiß.



Gewinkelt: der Classic 580 LS mit L-förmiger und gestreckter Längscouch vorn.

Geglättet: Die Integrierten erhalten neue Fahrerhaus-Seitenverkleidungen.



Abgesetzt: Die Duschwanne der separaten Dusche im Classic 680 MQ überdeckt den hinteren Radlauf.

Dreigeteilt: Der 680 MQ hat hinter dem Wohnteil den Hygienebereich, dann das Heckdoppelbett.

quer im Heck ein.

Ohne spezielle Änderungen geht der einzige Teilintegrierte aus Sinntal-Mottgers, der 6,91 Meter lange und 99.700 Mark teure Avantgarde 66 MQ in die nächste Saison. Allerdings zeigt auch er sich mit den Modifikationen im Innern aller FFB, und auch er ist auf Wunsch in Fiat-Weiß erhältlich.

Mit deutlich mehr Änderungen präsentieren sich die Classic genannten, ab rund 105.000 Mark erhältlichen FFB-Integrierten-Modelle. Zusätzlich zu den für alle Modelle gültigen Innenraum-Neuheiten bekommen die Classic-Varianten eine geänderte Optik im Bereich des Fahrerhauses. Außen sind das neue GfK-Seitenteile und eine neugestaltete Fahrtür. Innen zeigen sich modifizierte Türverkleidungen und Komfortsitze mit integrierten Dreipunktgurten von Isringhausen.

Nicht sichtbar, aber mindestens genauso wichtig: FFB hat die Belüftung der Frontscheibe, die Beheizung des

Hubbettes und die Isolierung des Motorraums zum Fahrerhaus hin verbessert.

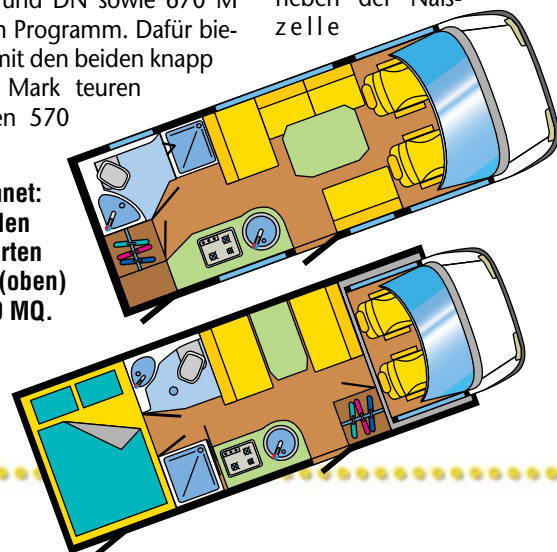
Geringfügig überarbeitet haben die Hessen auch einige Grundrisse der Classic-Modelle.

So zeigt sich der 6,90 Meter lange 680 MD mit dem Waschaum des ebenfalls in Sinntal-Mottgers gebauten Tabbert-Wohnwagens Diadem. Das gleichlange, knapp 116.000 Mark teure Classic-Topmodell 680 MQ bekommt eine neue, separate Dusche gegenüber dem Waschaum. Folge: Der Küchenblock ist etwas schmaler geworden und der Kleiderschrank ganz vorn platziert. Neu in die Classic-Palette aufgenommen wird der 580 LC, der mit L-Couch und Einzelsessel vorn dem Grundriß des Alkovenmodells 570 LC entspricht. Frank Böttger



Ausgeschnitten: Unter dem Heckbett im 680 MQ bietet eine große Garage Platz für Fahrräder und ähnliches Sportequipment.

Gezeichnet: die beiden Integrierten 580 LC (oben) und 680 MQ.





**SAISON
NEUHEITEN
'96/'97**

CARAVAN
SALON 96

Kompakt: Im Camp Swing 554 sind der Einstieg, die Küche und die Vierer-Sitzgruppe vorn plaziert (unten).



Getrennt: Die Naßzelle läßt Waschen und Duschen gleichzeitig zu.

HYMER Europäisch

Hymer geht mit drei neuen Swing-Modellen in die 97 er Reisemobil-Saison.

Außer den Integrierten der B-, E- und S-Klasse (siehe REISEMOBIL INTERNATIONAL 8/96) hat Marktführer Hymer aus Bad Waldsee auch die Alkovenmodelle der Camp-Swing-Serie für die kommende Saison kräftig überarbeitet. Die neuen Einsteigermodelle haben eine neue Farbgestaltung im unteren Bereich der Außenhaut und einen neuen Heckleuchtrträger bekommen. Außerdem ist jetzt die B-Säule zur Verbesserung der Aerodynamik und zur Reduzierung der Verschmutzung abgerundet. Mit der geänderten Optik hat Hymer die Swing-Palette gleichzeitig gestrafft. Der Programm kürzung fielen die wenig verkauften Modelle 514, 594 und 654 zum Opfer. Dafür nehmen die Allgäuer die beiden 5,54 Meter langen Camp

544 K und 554 auf Fiat Ducato 10 neu ins Angebot auf. Der knapp 53.000 Mark teure 544 K präsentiert sich als die kürzere Version des nicht mehr gebauten Jubiläumsmodells 544 Jubilar. Der vollkommenen neue, rund 54.000 Mark teure Camp Swing 554 stellt sich als typisches Familien-Reisemobil mit zwei Sitzgruppen und einer Naßzelle mit abtrennbarer Duschkabine vor. Wahlweise läßt er sich rechts im Heck mit schmaler Sitzgruppe plus darüber aus den Dachschränken herausklappbarem Kinderbett oder mit Festbett und darunter befindlicher Garage ausstatten. Ermöglicht hat Hymer diesen Familiengrundriß auf dem nur 5,54 Meter langen Fahrzeug durch konsequente Raumökonomie. So ist die vor-

Ungewohnt: Im Tramp Swing 654 sind das Heckbett links (unten) und der Waschraum rechts plaziert (darüber).



Fotos: Böttger

derere Sitzgruppe lediglich 1,85, die hintere sogar nur 1,74 Meter lang. Mit 70 Zentimetern Breite ist auch das Küchenmöbel sehr kompakt geraten. Es gewinnt Arbeitsfläche nur dadurch, daß sich an seiner rechten Seite eine Ablageplatte hinter dem Polster der sich an-

schließenden Sitzbank hervorheben läßt. Neu in den Camp Swing ist die einteilige Nirostaspüle-Kocher-Kombination. Geblieben ist dagegen die Trennung von Heizung und Boiler. Das hat den Vorteil, daß die vor den Kleiderschränken montierte, neugestaltete



Abgeklappt: Aus den Dachschränken der hinteren Sitzgruppe wird ein Bett.

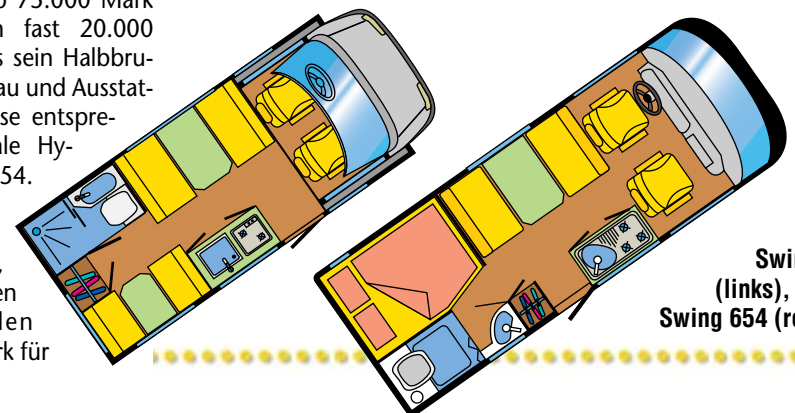
Truma-Heizung 3002 K den Innenraum auch ohne elektrisches Gebläse, nur durch ihre Wärmeabstrahlung, aufheizt. Zusätzlich zu den beiden neuen Camp-Swing-Alkovenmodellen nehmen die Allgäuer auch einen Teilintegrierten in die Swing-Baureihe auf: den im

elsässischen Hymer-Werk in Cerny bei Mulhouse gebauten Tramp Swing 654. Dieses 6,34 Meter lange, nur 2,72 Meter hohe und auf einem Fiat Ducato 14 mit Alko-Flachbodenchassis aufgebaute Zweipersonen-Reisemobil war zunächst nur für den französischen Markt gedacht, wurde aber von der Hymer-Händlerschaft auch für den deutschen Markt gewünscht. Sein Riesenvorteil:

Vorfracht, TÜV-Gebühr und Fahrzeugbrief hinzurechnen, die beim normalen Tramp und den anderen Hymer-Reisemobilen im Grundpreis enthalten sind. Der Tramp Swing 654 unterscheidet sich in der Formgebung und seiner Hammer-schlag-Außenhaut nicht nur äußerlich sehr stark von seinem teureren Namensvetter. Auch innen präsentiert er sich völlig anders möbliert. Statt einer Barsitzgruppe hat er eine Viererdinette vorn links, der ein kompakter Küchenblock gegenüber steht. Auf den mittig platzierten Einstieg folgt auf der rechten Seite der Kleiderschrank, dann eine offene Waschecke und schließlich die Duschkabine mit Cassetten-

Toilette. Neben dem Hygiene-abteil, von der Sitzgruppe durch einen halbhothen Raumteiler getrennt, macht sich das 190 mal 140 Zentimeter große Heck-Doppelbett auf der linken Seite breit. Das alles ist im gefälligen Look der Swing-Baureihe mit Kirschoptik-Möbeln und bunten Polstern ausgestattet. Auch wenn der Tramp Swing 654 nicht wie sein teurerer Bruder mit PU-Rahmenfenstern und der Truma-C-Heizungs-Boiler-Kombination, sondern mit aufgesetzten Fenstern und der einfacheren Truma-3002-K-Heizung ausgestattet ist, kommt kaum der Gedanke an betontes Sparen auf. Schließlich sind 20.000 Mark Preisdifferenz ein gewichtiges Argument. Frank Böttger

Er ist mit knapp 75.000 Mark Grundpreis um fast 20.000 Mark billiger als sein Halbbruder, der in Aufbau und Ausstattung der E-Klasse entsprechende, normale Hymer-Tramp 654. Allerdings muß man beim Tramp Swing, wie bei allen Swing-Modellen noch 1.750 Mark für



Camp Swing 554 (links), Tramp Swing 654 (rechts).



SAISON
NEUHEITEN
'96/'97



NIESMANN + BISCHOFF Mannschaftlich

Bei Niesmann + Bischoff haben spezielle Teams die Modelländerungen für das nächste Jahr erarbeitet.

Gewaltige Änderungen an der Modellpalette für die kommende Saison kann von Niesmann + Bischoff niemand erwarten. Schließlich hat erst vor wenigen Wochen die Führung des Polcher Unternehmens gewechselt; von der US-Firma Fleetwood auf die Hymer AG. Trotz dieser Umstellung und der damit verbundenen Hektik hat Niesmann + Bischoff eine Reihe von Details an den drei Bauweisen Clou, Flair und Flair life für das nächste Jahr geändert.

Den größten Schub erfährt der Flair-Bereich, der mit zwei neuen Grundrissen, den Integrierten-Varianten 6900 i und 7100 i aufwartet.

Die beiden Neuen zeichnen sich durch die Einbeziehung des Fahrerhausgestühls in die Barsitzgruppe aus. Was gar nicht so einfach zu lösen war; denn die Flairmodelle zeigen sich wegen ihres doppelten Bodens mit einer markanten Stufe zwischen Fahrerhaus und Wohnraum. Zur Lösung des Problems haben die Polcher Tüftler einen Hubzylinder unter den Drehmechanismus der Sitzschienen geschraubt, der die Fahrerhaussitze vor dem Drehen – wie einen Bürostuhl – um etwa 20 Millimeter anhebt.

Der restliche Grundriß lehnt sich an bekannte Muster an. Gegenüber der Barsitzgruppe gibt es in beiden Mo-

Gelüftet: Die Flairs starten mit geändertem Dekor (oben), einem neuen Heckspoiler (rechts unten) und Detailänderungen an den Möbeln (darüber) in die nächste Saison.



Fotos: Böttger



Gelüftet: Hubzylinder heben die Fahrerhaussitze auf das Eßtisch-niveau.

Geschliffen: Die Liner-Küche bekommt Corean-Platten und ein Ceran-Kochfeld.



dellen eine etwa 1,30 Meter lange Couch auf der linken Seite. Dahinter sind jeweils die identischen, nur leicht überarbeiteten Küchenblocks und die Waschräume plaziert, aus denen die Dusche auf die gegenüberliegende Seite des Ganges ausgegliedert ist. Hinten gibt es im 6900 i ein 84 Zentimeter breites Einzelquerbett, im 7100 i ein 135 Zentimeter breites Doppelbett. Unter den Schlafstätten machen sich jeweils gleichbreite Heckgaragen breit.

Alle Flair-Modelle bekommen einen geänderten Heckspoiler mit integrierter Bremsleuchte, ein neues, sicheres Schloß an der Eingangstür und eine ganze Reihe weiterer kleinerer Verbesserungen. So etwa neue Polsterstoffe und Stores, eine geänderte Küchenschublade, eine 230-V-Steckdose an der Bar und ein Gläser- und Flaschenregal am Einstieg, in dem auch der Video-Rekorder und der Satelliten-Receiver ihren Platz finden.

Änderungen gibt es auch in der Clou-Baureihe. So zeigen sich die Liner mit neuen Waschräumen und modifizierter Dusche, die Küchenblocks – wo es möglich ist, sitzen die

Kühlschränke nebenan – zeigen sich kräftig verändert, die Möbel präsentieren sich in Fine-line-Furnier und gegenüber der Barsitzgruppe erstreckt sich zukünftig eine Original-US-Couch.

Dazu haben die Polcher die elektrische Anlage gründlich überarbeitet und verwenden nur noch Gel-Batterien. Außerdem haben sie die Heizungskanäle verbessert, bauen sichere Schlösser an Eingangstüren und Stauklappen ein und fertigen den Wohnaufbau in Zukunft aus vorlackierten Blechen, wodurch sich das Lackieren des fertigen Reisemobils erübrigt.

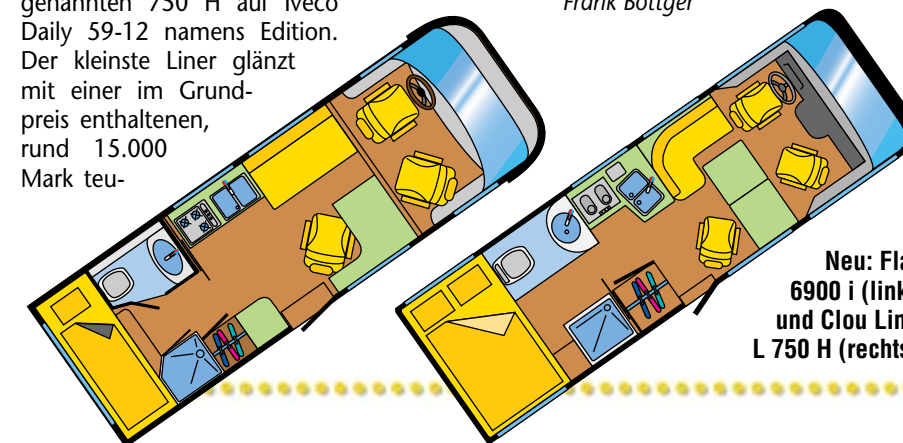
Zum Düsseldorfer Caravan-Salon kommt Niesmann + Bischoff mit einem Sondermodell des hausinternen Schrägliner genannten 750 H auf Iveco Daily 59-12 namens Edition. Der kleinste Liner glänzt mit einer im Grundpreis enthaltenen, rund 15.000 Mark teu-



ren Zusatzausstattung. So bekommt er ohne Aufpreis den Heckspoiler und die Reling des großen Liners, weiße Linea-Bianca-Möbel, Corean-Arbeitsplatten und ein Gas-Ceran-Kochfeld an der Küche.

Frank Böttger

Gestaltet: Die Liner-Modelle zeigen sich mit neuem Waschräumen.



Neu: Flair 6900 i (links) und Clou Liner L 750 H (rechts).



Der französische Reisemobilbauer Rapido bietet seine Teilintegrierten künftig wahlweise auch auf Ford Transit an.



RAPIDO **Alternativ**

In der französischen Zulassungsstatistik belegt der bretonische Reisemobilbauer Rapido mit 11,6 Prozent Marktanteil den dritten Platz, bei den Teilintegrierten mit über 30 Prozent sogar die Spitze.

Weil die Rapido-Teilintegrierten auch in Deutschland immer mehr Freunde gewinnen, wollen die Franzosen ihr Engagement verstärken. Logische Konsequenz: Rapido kommt in der nächsten Saison mit drei neuen, unter sechs Meter langen Teilintegrierten, die sich durch ein Festbett im Heck auszeichnen.

Für zwei der neuen Randonneurs, zu deutsch Wanderer, die Modelle 744 und 764, bietet Rapido den Ford Transit 150 L mit Tdi-Motor und Plattformchassis als Basisfahrzeug an. Den Dritten im Bunde, den Typ 740 präsentiert Rapido in Deutschland auf Fiat Ducato Maxi mit Turbo-Dieselmotor. Er ähnelt in seinem Grundriß

dem 744, dessen letzte Ziffer für Ford Transit steht.

Die Grundrisse der Neuen sind auf zwei Personen ausgerichtet. Sie sind zwar durch ihre umbaubare Mitteldinette auf vier Schlafplätze erweiterbar. Deren Länge 170 Zentimeter taugt aber nur zum Kinder-Doppelbett. Die Randonneur-Varianten 740 und 744 haben ein französisches Bett mit seitlichem Bad und Kleiderschrank. Viererdinette und Küchenblock befinden sich in der Mitte. Der Überbau des Fahrerhauses ist mit Ablagen und Schränkchen pfiffig genutzt.

Im Gegensatz zu diesen beiden Modellen zeigt sich der Randonneur 764 mit quer im Heck eingebauten Doppelbett, vor dem der Kleiderschrank rechts und das Kompaktbad links platziert sind.

Bei allen Rapido-Modellen ist das Mobiliar jetzt



Elegant: Der Möbelbau bei Rapido ist solide und hat Stil. Das Bad im 764 hat kompakte Abmessungen.

in Ahorn-Dekor mit Echtholzrahmen gehalten. Die Rahmen sind stärker gerundet und die Griffe und Schösser schimmern in edlem Gold. Die Ausstattung ist vollständig und reicht von der Dachreling, die Rapido aufgrund von Händler-Protesten in Deutschland nicht nur als Zierrat, sondern als vollwertig nutzbaren Dachträger ausführt, über Bultex-Matratzen und Gas-Umschaltautomatik bis zum Heki-Dachfenster von Seitz. Dach, Seitenschweller und Unterbau fertigen die Bretonen aus Glasfaser-verstärktem Kunststoff.

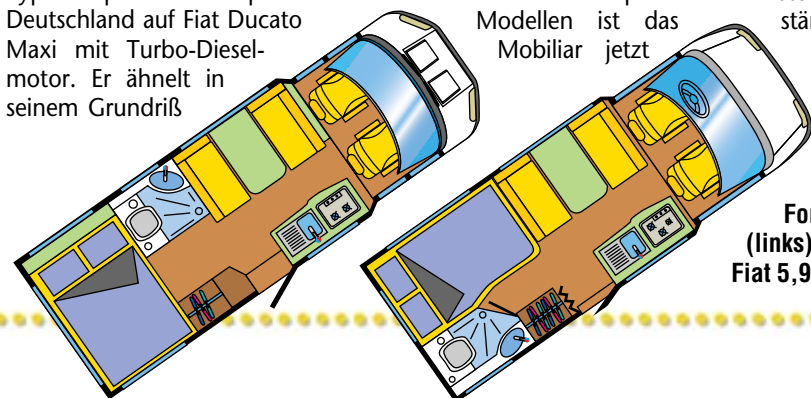
Fahrzeuge von Rapido sind deshalb auch nicht billig.



Auf Basis des Fiat Ducato18 kostet der Randonneur 740 87.000 Mark. Und wer glaubt, Reisemobile auf Ford Transit gehören in die untere Preisklasse, sieht sich bei Rapido getäuscht. Die Modelle 744 und 764 schlagen trotz etwas reduzierter Ausstattung mit 84.300 und 87.000 Mark zu Buche. Interessant können sie aber für Schaltfaule werden: Den Ford Transit gibt's mit schwächerer Motorisierung für 1.500 Mark Aufpreis auch mit Automatik-Getriebe.

Raymond Eckl

Der 764 auf Ford mißt 6,52 m (links), der 740 auf Fiat 5,99 m (rechts).



Wir machen Sie mobil!

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

ABC Bank



SAISON
NEUHEITEN
'96/'97

SKW/CONCORDE Zugelegt

Die SKW Fahrzeugbau GmbH aus Zellingen bei Würzburg peppt ihre Concorde-Modellpalette mit geänderten Grundrissen, frischem Innendesign und neuen Baureihen auf.

Im unterfränkischen Zellingen und dem zweiten Produktionsstandort, dem etwa 60 Kilometer entfernt gelegenen Aschbach in Oberfranken, fertigt SKW seit dem Jahr 1981 Reisemobile der Marke Concorde. Unterdessen ist das Unternehmen mit seinen Kastenwagen- und Alkovenmodellen dank solider Verarbeitung und kompletter Ausstattung zu einer festen Größe auf dem Markt geworden.

Damit das auch in Zukunft so bleibt, halten SKW-Geschäftsführer Heinz, 39, und Dieter Reimann, 38, für die Saison '96/'97 einige Neuheiten parat. So legen sie in der gehobenen Alkovenklasse, die ab sofort den Namenszusatz Charisma trägt, mit dem luxuriösen Flaggschiff 850 E eine neue Baureihe auf. Als Basis dient dem 8,50 Meter lan-



Komfortabel eingerichtet: Im 850 E steht der Crew eine gemütliche Sitzecke und eine große Küche zur Verfügung.



gen und circa 175.000 Mark teuren Edel-Alkoven ein Iveco Daily 59-12 mit 90 kW (122 PS) starkem Turbodiesel-Aggregat, sechs Tonnen Gesamtgewicht, circa 2.000 Kilogramm Zuladung, verbreiteter Hinterachsspur und einem auf 450 Zentimeter verlängerten Radstand.

Serienmäßig mit von der Partie ist ABS, eine Rückfahrkamera, Solaranlage, Frontsitze von Isringhausen und Wurzelholz im Cockpit. Die Wohnkabine dominiert im vorderen Wagentrakt eine Rundsitzgruppe, die sich aus Mitteldinette und gegenüber platzierter Längssitzbank bauen läßt. Im mittleren Fahrzeugteil installiert SKW eine große L-Küche,

Gleich zu erkennen: Das Concorde-typische Outfit des Charisma 650 besitzt einen hohen Wiedererkennungswert.



Groß gewachsen: Der 850 E ist eine imposante Erscheinung und besitzt wie der kleinere 650 eine große Heckgarage



Ebenfalls neu im Concorde-Fahrzeugprogramm: der Charisma 650. Wahlweise auf Fiat Ducato 18 (110.000 Mark), Mercedes Sprinter (117.000 Mark) oder Iveco Daily (124.000 Mark) aufbauend, gibt es ihn in drei familienfreundlichen Versionen; entweder mit Heckdinette oder Heckbetten. Als Sondermodell auf Iveco 40-12 ist dieses Fahrzeug bereits für 115.000 Mark zu haben.

ausgestattet mit Vierflammkocher, Backofen, Dunstabzugshaube und reichlich Vorrats- und Geschirrschränken.

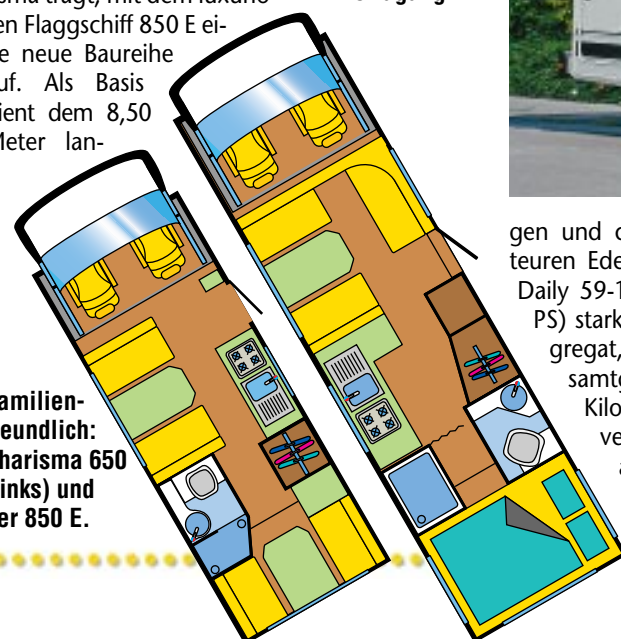
Zwischen Küche und Sitzgruppe findet ein hochgesetzter TV-Schrank mit serienmäßig installiertem Farb-TV-Gerät und automatischer Sat-Anlage Platz. Gegenüber nimmt ein mannshoher 170-Liter-Kühlschrank mit separatem Gefrierfach Vorräte und Getränke auf. Nach hinten schließen sich ein voluminöser Kleiderschrank und ein Bad mit Eck-Waschbecken und wahlweise Cassetten- oder Fest-Toilette an. Auf der Fahrerseite wartet eine große Duschkabine mit Haushaltsarmaturen. Das Heck gehört dem quer installierten, 218 x 150 Zentimeter großen Doppelbett, unter dem eine große Motorradgarage ihren Platz findet.

Zudem statten Reimanns ihren Concorde Charisma 720 XT mit dem großen Heckbad inklusive separater Duschkabine des Modells 620 XT aus. Und die Modelle 620 ST und XS präsentieren sich in Zukunft mit leicht modifizierten Grundrissen sowie neuem Möbel- und Polsterdesign.

Ebenfalls in Planung: Das neue kompakte Alkovenmobil Charisma 590 XT mit großem Heckbad, Längsküche und Mittelsitzgruppe zum Preis von knapp 99.000 Mark sowie der Compact ST, ein neues Modell der Concorde-Kastenwagenfamilie mit variabler Grundrißgestaltung zum Preis von knapp 69.000 Mark. Außerdem erfährt die ehemalige Concorde-Mittelklasse Eco zahlreiche Verbesserungen in punkto Konstruktion und Ausstattung und bekommt schließlich einen neuen Namen verpaßt: Carma.

Juan J. Gamero Ortiz

Familienfreundlich: Charisma 650 (links) und der 850 E.





GKL Variabel

Seinen neuen Surprise-Ausbau auf Mercedes-Benz Vito bietet der westfälische Kastenwagen-spezialist Gkl in mehreren Ausführungen an.

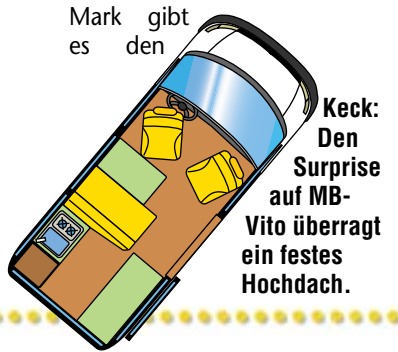
Kastenwagenbauer Gkl aus dem nordrhein-westfälischen Castrop-Rauxel setzt bei seinem neuen Vito-Ausbau „Surprise“ auf mehrere Grundriß-, Dach- und Motorlösungen. So bietet das Unternehmen die Vito-Basis seines Surprise-Mobils beispielsweise in allen drei Mercedes-Motorvarianten an. Zum einen als Modell 108 D mit 79 PS starkem Saugdiesel-Ag-regat oder als Vito 110 D mit 98 PS-Turbodiesel-Motor und mit dem 129 PS starken Benzinmotor des Vito 113. Die Preise: zwischen 41.700 und knapp 44.000 Mark als Kastenwagen sowie zwischen 44.600 und 46.900 Mark als Kombi.



29.900 Mark kostet die Version mit bettlosem Hochdach und Dachstaukästen.

Gkl-Surprise-Ausbau beispielsweise mit wulstigem Hochdach inklusive 200 x 145 Zentimeter großem Bett. Knapp

Für rund 28.700 Mark gibt es ein Aufstelldach und Doppelbett. Und gegen 21.400 Mark fertigt Gkl seinen Surprise auch mit einem kleinen Hubdach, das den Insassen eine Stehhöhe von 185 Zentimetern ermöglicht. Außerdem bietet Gkl dem Kunden bei der Einrichtung seines Surprise zwei Grundrißvarianten. Zum einen mit Quersitzbank, Einhängetisch, drehbaren Frontsitzen, längs im Heck installierter Küche mit Spüle und Zweiflammkocher sowie gegenüber gelagerter Anrichte. Zum anderen gibt es, gegen 708 Mark Aufpreis, dieselbe Einrichtung anstatt mit Quersitzbank auch mit Längs-sitzbank. gam



Keck: Den Surprise auf MB-Vito überragt ein festes Hochdach.



RIMOR Kreativ

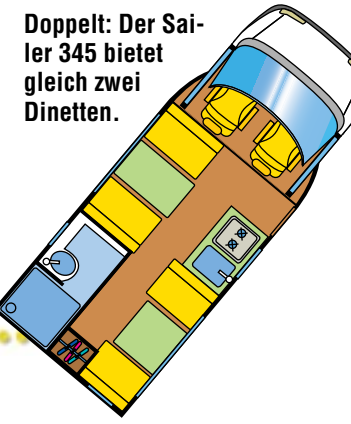
Der italienische Reisemobilhersteller Rimor präsentiert sich zur kommenden Saison mit zwei neuen Baureihen und stark überarbeiteter Modellpalette.

Bei Rimor im toskanischen Poggibonsi will man es in Zukunft wissen. Wie anders ließe sich die kreative Rimor-Modelloffensive erklären, die dem deutschen Markt ab Herbst ins Haus steht. Neu im Programm ist zum Beispiel die neue Raro-Alkovenbaureihe, die aus den Modellen 39 und 49 besteht. Auf Ford Transit 120 D aufbauend kostet der Raro 39 circa 52.000 Mark, auf Mercedes-Sprinter 208 D rund 53.400 Mark. Dafür bietet er seiner Bordcrew einen familiengerechten Grundriß mit Zweierdinette, gegenüber platzierter Mittelsitzgruppe, Heckküche und großem Bad mit separater Duschkabine.

Den 6,10 Meter langen Raro 49 gibt es für 64.150 Mark lediglich auf Mercedes-Sprinter 312 D. Seine Raumaufteilung besteht aus zwei hintereinander folgenden Dinetten auf der Fahrerseite und gegenüber platzierter Längsküche mit sich anschließendem Bad nebst separater Duschkabine. Ebenfalls neu im Rimor-Programm: Zwei Teilintegrierte mit Namen Sailer 345 und 545. Auf Fiat Ducato 10 aufbauend und für knapp 60.200 Mark zu haben, bietet der

kompakte Sailer 345 seiner Crew einen Grundriß mit Vierer- und Zweierdinette, Längsküche und großem Bad mit separater Duschkabine. Sein großer Bruder, der Sailer 545, rollt hingegen auf Ducato 18 vom Band, kostet knapp 73.800 Mark und besitzt ein fest und quer installiertes Heckbett, Längsbad und Längsküche sowie eine Mittelsitzgruppe.

Zudem peppt Rimor seine restliche Modellpalette mit neuen Polstern und Möbeln auf. Und das familienfreundliche Alkoven-Dickschiff Brig 678, das wahlweise auf Ford Transit 150 (68.750 Mark) und Fiat Ducato 18 (75.450 Mark) zu haben ist, bekommt unter dem unteren Stockbett in Fahrerseite eine große Fahrradgarage. gam



Doppelt: Der Sailer 345 bietet gleich zwei Dinetten.

LAIKA Erstmalig

Mit dem neuen, knapp sieben Meter langen Ecovip 1 r stellt der italienische Reisemobilhersteller Laika zum ersten Mal einen Teilintegrierten vor.

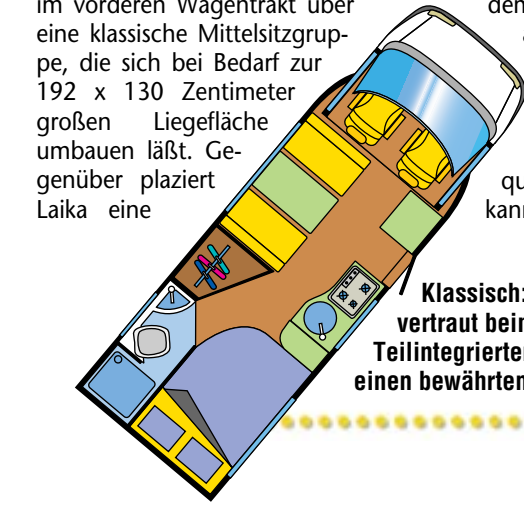
In Tavernelle Val di Pesa nahe Florenz, dem Sitz des italienischen Reisemobilhersteller Laika, steht Zuwachs bevor. Der toskanische Freizeitfahrzeugbauer stockt seine Ecovip-Baureihe, die aus je fünf Alkoven- und Vollintegrierten-Modellen besteht, um einen Teilintegrierten auf. Für die Summe von 87.400 Mark bietet der neue, 6,99 Meter

Längsküche mit Dreiflammkocher, Dunstabzughaube und Gasbackofen. Im Heck steht ein 200 x 135 Zentimeter großes Doppelbett mit daneben installiertem Bad inklusive separater Dusche bereit. Unter dem Bett sorgt ein von innen und außen durchladbarer Stauraum für ausreichend Ladevolumen. Darüberhinaus geben die



lange Ecovip 1 r auf Fiat Ducato 18 mit Tiefrahmenchassis seiner Bordcrew einen ausgesprochenen Zweier-Grundriß mit zahlreichen praktischen Detaillösungen und viel Ausstattung. So verfügt er im vorderen Wagentrakt über eine klassische Mittelsitzgruppe, die sich bei Bedarf zur 192 x 130 Zentimeter großen Liegefläche umbauen läßt. Gegenüber platziert Laika eine

Laika-Ingenieure ihrem neuen Ecovip gleich zwei TV-Fächer mit auf den mobilen Lebensweg. Eines plazieren sie nebst dazugehörigem TV- und Antennenanschluß über dem Fahrerhaus. Das andere befindet sich im Heck, so daß die Laika-Crew auch vom Festbett aus bequem fernsehen kann. gam



Klassisch: Laika vertraut beim ersten Teilintegrierten auf einen bewährten Grundriß.



BUROW Vielseitig

Ausbauer Burow will sich mit einem superkompakten Freizeitmobil auf Peugeot-Expert-Basis einen Namen machen.

Alibi heißt der neueste Coup von Claus Burow aus dem bayerischen Mering. Anfängliche Spekulationen, woher der Name denn komme, beseitigt der Firmenchef sofort. „Es gibt nun keine Ausrede mehr“, verkündet der 37jährige, denn der Alibi sei ein Meister der Vielseitigkeit.

Diese liegt schon in den Außenabmessungen des Peugeot Expert begründet. Er paßt in jede Parklücke, ist tiefgaragentauglich und dank seines Fahrwerks sicher und komfortabel wie ein PKW. Im Innenraum drückt sich die Vielseitigkeit in der Ausstattung aus: Mehrere, wenn auch kleine Staufächer für Krimskrams und Klamotten, Spirituskocher und Spülbecken

klappen, hinter denen sich technische Einrichtungen verbergen, sind silbern lackiert.

Knackiger als alle anderen Mobile will Burow seinen Alibi gestalten. Durch einen Deal mit Peugeot werden seine Experts in Postgelb oder türkis angeliefert. An das Postgelb wagte sich Burow nur zögernd. „Jetzt gefällt mir die Farbe richtig gut, vielleicht sind die Postautos nur immer zu schmutzig“, begründet er seine frühere Unsicherheit.

Neben dem hauseigenen Alibi entsteht in Mering der Sporti-Van von Kraus. Diesen sieht der Firmenchef trotz derselben Basis nicht als direkten Konkurrenten. Der Sporti-Van ist seiner Meinung nach etwas für konventionellere Naturen, während der Alibi mit knalligem Erscheinungsbild auf die jüngeren Kunden abziele.

Ab rund 40.000 Mark eröffnet sich jedem die Möglichkeit, auf den fetzigen Freizeit-Van abzufahren. imw



Farbig: Der Alibi zeigt sich innen und außen farbenfroh.

Amerika, Du hast es besser. Alles ist mindestens eine Nummer größer im Land der unbegrenzten Möglichkeiten – auch US-Reise-mobile sprengen die Dimensionen europäischen Denkens. Sie sind länger, breiter und höher – und meist auch üppiger ausgestattet. Was sie tatsächlich zu bieten haben, und zu welchem Preis, liefert REISEMOBIL INTERNATIONAL mit dem großen Amerika-Special:

| | |
|-----------------------|----|
| Winnebago..... | 66 |
| Firan..... | 68 |
| Bigfoot..... | 70 |
| Triple E..... | 71 |
| Neotec..... | 72 |
| Daybreak..... | 72 |
| Monaco..... | 74 |
| Columbus..... | 76 |
| Four Winds..... | 76 |
| Travelaire..... | 78 |
| National R.V..... | 79 |
| Vision..... | 80 |
| Gulf Stream Coach.... | 80 |
| Rockwood..... | 82 |
| Europazulassung..... | 84 |



Fotos: Lockau, Carle

Größer, schneller, stärker – in Nordamerika nehmen das Hobby Reise-mobil und die dazugehörigen Fahrzeuge mehr Platz ein als bei uns. Hintergründiges aus einem Land, in dem kaum etwas unmöglich ist.

Freiheit für die Zugvögel

Das Schauspiel ist selten, aber immer wieder beeindruckend: Wenn sich Nordamerikaner in den Kopf setzen, Europa zu bereisen und dazu per Telekommunikation ein Reisemobil der Mittelklasse aus europäischen Werkhallen angemietet haben, erhält der Begriff Kulturschock neue, mobile Bedeutung.

Die erwartungsvoll gestimmten Besucher entern das Innere – und sind so betroffen, daß ihre angeborene Heiterkeit für Minuten versiegt. Die Aussicht auf zwei Wochen unklimateisierte Klaustrophobie klettert ihnen bis zum Kragen. Das soll ein RV sein, ein echtes Recreation Vehicle? Und diese Nische, in die allenfalls das mitgeführte Sortiment Baseball-



Caps paßt, ein Kühlschrank? Auf ihre Gesichter malt sich Entsetzen, unter ihren Achseln wachsen – für je-

den Nordamerikaner Gipfel der Peinlichkeit – die Schweißflecken sekundlich. Beobachter solcher Szenen unterstellen den gebeutelten Amis dann gerne Großmannssucht. Zu Unrecht, denn der Schock ist echt. Drüben bewegen sie sich in einer anderen Welt: Das typische nordamerikanische Reisemobil ist lang, ein Integrierter und nach europäischen Begriffen chronisch unterbesetzt. Mehr als zwei Reisende sieht man allenfalls in Alkoven-Modellen. Das sind dann Touristen aus Europa, die zu viert oder im Six-Pack von Nationalpark zu Nationalpark touren, oder US-Bürger der mexikanischen Minderheit, die meist über ein kleines Budget, aber eine große Familie verfügen.

In den Integrierten aber sitzen die echten Reisemobilisten, von Kennern unterschieden in Gelegenheits-Mobilisten und Snow-Birds. Gruppe eins fährt dann und wann mit dem RV durch die Lande, häufig nur 30 Meilen weit, um die Angel ins Wasser zu hängen oder abends am Lagerfeuer

über alte Pionierzeiten zu sinnieren. Snow-Birds, Zugvögel, nutzen das Mobil als rollendes Ferienhaus. Sie wohnen zum Beispiel in Montana, sind in Ehren retired, was nicht müde, sondern pensioniert heißt, und setzen sich aus der Heimat in den Süden ab, wenn die Tage kürzer werden. Winters also



treiben sie sich in Florida oder Kalifornien herum und schleppen ihre entsprechend umfangreiche Ausstattung durch halb Amerika. Hinten am Mobil hängt der Pkw, am besten ein Four-Wheel-Drive, der auch die Straßen packt, auf denen das Elf-Meter-RV denn doch ein wenig deplaciert wirken würde. Drinnen gibt's US-amerikanischen Alltag: Pizza aus der Mikrowelle, aromatisiertes heißes Wasser, das US-Bürger gerne als Kaffee ausgeben, und Konfekt aus dem Extra, das Snow-Birds als erstes installieren: aus dem Popcorn-Automaten.

Die These, daß Reisemobile auch etwas mit Camping zu

tun hätten, halten viele US-Mobilisten für eine Legende aus der Zeit, als die Männer noch zwei Colts am Gürtel trugen und ihre Frauen Korsetts und Reifröcke. Den meisten Besitzern sind Mobile einfach Häuser auf Achsen. Auch deshalb unterscheiden sie Plätze, auf denen die Fahrzeuge

abends stehen, in zwei Kategorien: Ganz Nordamerika ist übersät mit Campgrounds und RV-Parks. Den Campground hat sich der Europäer etwa so vorzustellen wie einen Campingplatz hierzulande – nur etwas schlichter. Zuweilen fehlen Stromanschlüsse, und häufig gibt es weder Rezeption noch Platzwart. Dann zieht der Besucher einfach an der Einfahrt einen Briefumschlag aus einer Box, legt hinein, was als Gebühr dem Umschlag aufgedruckt ist, sucht sich sein Plätzchen und ist's zufrieden.

Dafür aber liegen Campgrounds fast immer betörend schön, viele sogar mitten in Nationalparks, wo die Umgebung tatsächlich freie Natur heißen darf. Mag der Stellplatz auch stromlos sein, in jedem Fall besitzt er einen unbehaulenen Tisch, zwei Bänke und ei-

nen Grillrost. Denn würden heute offene Feuerstellen verboten, bräche morgen in den USA garantiert eine zweite Revolution aus. Das schönste aber: Campgrounds kosten, weil staatlich unterhalten, stets nur ein paar Dollar und sind außerhalb der kurzen Sommersaison so leer, daß zuweilen der Nachbar erst nach einem Fußmarsch zu erreichen ist.

RV-Parks hingegen, Plätze auf denen sich Recreation Vehicles, also Fahrzeuge, die der Erholung dienen, besonders wohl fühlen sollen, können ins Geld gehen. Dafür bemühen sie sich, ihren Gästen das Gefühl zu geben, sie befänden sich in einer der typischen Vorort-Siedlungen, in denen sich Einfamilienhäuser bis zum Horizont ziehen. Nicht wenige der Parks sind vollflächig betoniert und werben damit, daß alle 20 Minuten Security-Men mit strengem Blick die Parade der Mobile abfahren.

Immer aber gehören dazu: Stellbuchten, in die das Mobil abends hineinfährt und am nächsten Tag ohne zu wenden wieder heraus; Bänke, Tisch und Grill; und: full hook-up. Hinter diesem Begriff steckt eine bestechend sinnvolle Idee: Links an jeder Bucht harren Vorrichtungen für Netzstrom, Frischwasser, Abwasser plus Toiletteninhalt und häufig fürs Kabel-TV und das Telefon. Die entsprechenden Anschlüsse

trägt jedes drüben gefertigte Mobil ausnahmslos ebenfalls an der linken Flanke. Wer andockt, genießt also den ganzen Segen der Zivilisation. Und den der Sewer-Hose, des wadendicken Schlauchs zur kombinierten Entsorgung: Durch ihn fließen Abwasser und Fäkalien nach der Produktion sofort in die Kanalisation, frisches Naß gibt es – unter Umgehung des Wassertanks im Mobil – ebenfalls direkt aus der ans Stadtwassernetz angeschlossenen Zapfstelle am Stellplatz. Solcherart verbunden, kann der RV-Reisende in



seinem Mobil stundenlang duschen oder baden. Denn viele der Mobile besitzen eine serienmäßig eingebaute Sitzbadewanne – Hygiene ist das Steckenpferd der amerikanischen Mittelklasse.

Weil im weiten Land auch große Camper nur die Hälfte von großen europäischen Modellen kosten, muß ein Mobil, will es sich zur Oberklasse zählen, aber noch einiges mehr bieten. Gern genom- ▶

men sind Fahrzeuge, die außer der Aufbautür zum Wohntrakt noch eine zweite bieten, die ins Schlafzimmer führt. Integrierte Waschmaschinen gelten nicht als Vorrecht von Nabobs, sondern als einfacher Bestandteil der Haushalts-Infrastruktur.

Überhaupt zeitigt die Vorliebe der Nordamerikaner für elektrische Helferlein die schönsten Ergebnisse: drei Klimaanlage, eine im Motorraum, zwei verteilt auf dem Dach? Normal. Kleine, in den Boden eingelassene Pilotlampen? Standard. Alarmanlagen, die, sobald sich jemand dem Mobil nähert, eine schrecklich männliche Stimme über den ganzen Platz trompeten lassen: „Achtung! Sie befinden sich näher als drei Fuß an diesem Fahrzeug“? Muß sein. Fahrerhaussitze, von Motoren um alle Achsen gedreht? Ja, wie denn sonst?

Allein: Wer aus solchen Ausstattungsbeschreibungen nun schlösse, die Eigner der hochgerüsteten RVs seien das Pendant zum europäischen Dauercamper, der irrt gewaltig. Auf den Freeways und auf Schlingelpisten über steile Pässe rollen diese Trutzburgen munter mit – auch jene, die schon ohne angehängten Pkw in der Länge 13 Meter messen und 2,80 in der Breite. Und jeder andere Autofahrer läßt ihnen außerdem gerne den Vortritt, betrachtet er sie doch nicht als Konkurrenten im Kampf um die Pole-Position, sondern als Ausdruck amerikanischer Mobilität.

Wenn Sie also, lieber RM-Leser, demnächst auf ein europäisches Mobil treffen, in dem US-Amerikaner oder Kanadier reisen, dann sollten Sie beschämt das Haupt senken. Diese armen Menschen unterziehen sich freiwillig einer Übung des Verzichts, deren Heroismus Sie nur nachvollziehen könnten, wenn Sie drei Wochen lang in einem zum Mobil ausgebauten Fiat 500 durchs hochsommerliche Neapel fahren müßten. Axel H. Lockau

Schiff ahoi

Für wen lohnt sich ein USA-Trip im gemieteten US-Mobil und für wen eine Tour im eigenen Gefährt?

Wer länger als 14 Tage die USA besuchen möchte, der hat die Wahl: Er kann entweder einen der dort lachhaft billigen Miet-Pkw buchen, er kann eines der pompösen US-Motorhomes mieten oder er kann sein eigenes Reisemobil übers Wasser schicken und dann in gewohnter Umgebung über die Highways kreuzen.

Variante eins empfiehlt sich nur für ausgesprochene Gegner von Reisemobilen. Denn nicht nur die Zahl und die Qualität der Campingplätze in den USA ist beeindruckend, auf keine andere Weise läßt sich so beeindruckend und naturnah erfahren, warum die Nordamerikaner ihre Heimat „The Big Country“ nennen. Deshalb durchqueren zahlreiche europäische Touristen in US-Mobilen das Land. Die mietet man am besten gleich in Deutschland, denn die Tagespreise liegen vor Ort nur wenig günstiger. Viele deutsche Veranstalter wie der ADAC oder Meyers Weltreisen bieten attraktive Komplettpakete (Flug, Hotelbuchung für Ankunfts- und Abflugtag, alle Formalitäten) an. Wichtigste Faustregel: Je früher der Reisende zuschlägt, desto billiger ist sein Wunschmodell. Wer vier Monate vor dem Start bucht, zahlt 30, manchmal so-



Getrennte Anreise: Will man in den eigenen vier Wänden durch die USA touren, macht sich das Mobil im Bauch eines Hochsee-Schiffes erstmal alleine auf den Weg.



gar 40 Prozent weniger. Die Mietpreise entsprechen ungefähr den in Deutschland üblichen, für Langzeitmieter sind die Rabatte individuell auszuhandeln. Fahrzeuge von 7,50 bis neun Metern Länge zählen offiziell zur Kategorie Mini – mit viel Luxus wie Achtlitermotoren, Klimaanlage, Mikrowelle und Riesendusche. Zum Mietpreis hinzu kommen die Benzinkosten – Mobile mit Dieselmotoren fahren drüben so gut wie nicht. Die betragen für ein mittelgroßes Mobil (Verbrauch 25 bis 35 Liter) rund 15 bis 20 Mark pro 100 Kilometer.

Mobile aus US-Produktion zu mieten, ist also immer dann angeraten, wenn der USA-Trip nicht länger als vier Wochen dauern soll. Wer mehr Zeit hat, für den wird die Alternative interessant, im eigenen Mobil zu reisen.

Der Detlef Heinemann Verlag in Düsseldorf kümmert sich besonders um solche USA-Fans. In seinen Informationen und auch auf dem kommenden Caravan-Salon in Düsseldorf berät er über die Mobil-Verschiffung nach Nordamerika, Australien, Neuseeland und Südafrika. Er beziffert die Kosten zum Beispiel für einen VW T 4 mit Hubdach, der sechs Wochen lang US-Luft schnuppern soll, einschließlich aller Frachtgebühren zur Ostküste und zurück und aller Versicherungen auf 2.463 Mark – pro Tag also 58,63 Mark. Ein 5,53 Meter langes Alkovenmobil, das gleich ein halbes Jahr durch die Vereinigten Staaten tourt, kostet den Besitzer 6.365 Mark, jeden Tag also 35,36 Mark – Treibstoff immer zusätzlich.

Da bleibt die Entscheidung Mentalitätsfrage: das eigene Gefährt genießen und sich dafür im Fall von Reparaturen mit Schwierigkeiten abfinden – oder die USA im sanft brummenden Am-Dickschiff zu erobern, aber mehr zu bezahlen. ahl

Mobilität für gehobene Ansprüche.



**Hier
starten
in eine neue Mobilität**

**Exklusiv
bei Ihrem
Volkswagen Partner**

**EURO
MOBIL**

Das Flaggschiff von Winnebago verwöhnt seine Besatzung mit einem Komplettangebot reise-mobiler Freuden.

Häuptling

 Winnebago Superchief WCM 31 RQ

Dieser Auftritt läßt sich sehen. Pompös steht der Superchief da, reckt seine 3,45 Meter hohe Front gen Himmel. Die Breite von 2,45 Metern verlangt dem Chauffeur auf dem Weg zur Fahrtür einige Schritte mehr ab als gewohnt. Getönt die doppelten Scheiben, schier unermeßlich seine Länge: Dieses Reisemobil im Omnibusformat begrenzt die Modellpalette des US-Herstellers Winnebago nach oben.

Und das überaus großzügig: Freundlich dank des in hel-



Übersichtlich: Für gute Sicht sorgt der Monitor, auf dem das Bild der Rückfahrkamera erscheint. Das Cockpit ist ansonsten eher schlicht gehalten.

ler Esche gehaltenen Holzes (wahlweise auch Kirsche) empfängt der geräumige Innenraum den mobilen Urlauber. Schnell bestätigt sich dem Reisenden, daß ihn in dem 31 Fuß (9,60 Meter) langen Integrierten eine Ausstattung umgibt, die so recht nichts vermissen läßt.

Typisch amerikanisch: Eine gute Portion Plüsch. Der flauschige Teppichboden schluckt jegliches Geräusch. Im Heck laden zwei Einzelbetten zur Rast ein – gegenüber dem Doppelbett kosten sie 1.500 Mark Aufpreis. Eine Schiebetür teilt das Schlafzimmer ab.



Fotos: Petri



Fotos: Petri

Unmittelbar davor führt ein Gang nach vorn, dessen Breite die beiden Spiegel am beleuchteten Kleiderschrank optisch verdoppeln. Das Badezimmer verdient seinen Namen nicht nur wegen der abgeteilten Dusche und der Toilette aus Porzellan. Die Grundfläche ist so bemessen, daß man nicht andauernd irgendwo aneckt.

Platz satt hält der 170 Liter fassende Kühlschrank bereit, zusätzlich befindet sich in der dunkel verkleideten Einheit ein 35-Liter großes Gefrierfach. Weitgehend entspricht die

Freundlich: Die Ausstattung des geräumigen Innenraums läßt nichts vermissen.

Technische Daten*

Basisfahrzeug: GM-P30, V8 Turbodiesel, 6,5 Liter Hubraum, 129 kW (175 PS), Viergang-Automatikgetriebe mit Overdrive.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 7.250 kg, Leergewicht: 6.100 kg. Außenmaße (L x B x H): 960 x 245 x 345 cm, Radstand: 579 cm, Anhängelast (gebremst/ungebremst): 1.800/700 kg.

Aufbau: Wände: Gfk-Sandwich mit 35 mm Isolierung aus Styropor und 3mm Sperrholz-Innenwand. Dach: Sandwich aus Polyesterhaut mit 88 mm Isolierung aus Styropor. Boden Gfk-Unterboden, 30 mm Isolierung aus Styropor, 10 mm Schaumstoff, 10 mm Teppichboden.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 780 x 232 x 203 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 6/4, davon mit Dreipunktgurt: 4, Bettenmaße: Einzelbetten: 200 x 83 cm, Doppelbett: 190 x 152 cm, Längssofa: 168 x 122 cm.

Füllmengen: Frischwasser: 302 l, Abwasser: 189 l, Fäkalien: 185 l, Gasvorrat: 116 l.

Serienausstattung: Heizung: Truma 2 x 4.000 e, Herd: 4-flammig, Kühlschrank: 170 l, Zusatzbatterien: 2 x 88 Ah.

Grundpreis: 224.000 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller

Küche der eines normalen US-amerikanischen Haushalts: Vier Flammen zählt der Kocher, dessen Gas einem 116 Liter fassenden Festtank entströmt. Dazu kommt ein Mikrowellenherd, Dunstabzugshaube und Doppelspüle sind kaum der Erwähnung wert.

Weiter vorn im Wohnraum schließlich sitzt der Reisemobilist artig am Tisch der Zweiersitzgruppe, um die frisch zubereiteten Speisen zu sich zu nehmen. Oder er versinkt in einem längs stehenden Sofa und guckt in das satellitengespeiste und serienmäßige Farbfernsehen.

Dazu braucht er nicht einmal einen Stromanschluß von außen: Die nötigen 230 Volt erzeugt der serienmäßige Generator auf Knopfdruck. Damit es dem Reisenden nicht zu warm wird, erzeugt eine zentrale Klimaanlage kühle Luft, welche sie über den gesamten Innenraum verteilt.

Die Fahrzeugklimaanlage macht sich unterwegs bemerkbar: Das Fahrerhaus durchströmt ein angenehmer Luftzug. Selbst wenn er rangiert,

gerät der Fahrer nicht ins Schwitzen. Dafür sorgt die Rückfahrkamera, deren Bild auf dem Monitor rechts im Cockpit erscheint.

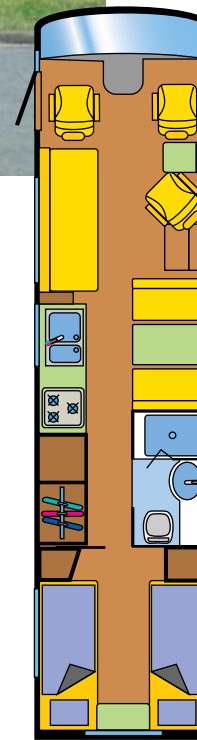
Relativ leise geht es auf den vorderen Sitzen zu, der V8-Turbodiesel mit 6,5 Liter Hubraum bringt seine 175 Pferdchen zwar kraftvoll, aber nicht zu laut auf Trab. Auf Autobahnen fühlt sich der Superchief am wohlsten, kommen

diese Asphaltbänder den unendlichen Freeways seiner Heimat doch am nächsten. Dabei verstärken das Viergang-Automatikgetriebe mit Overdrive und der Tempomat das Gefühl des American Way of Drive. Den Geschwindigkeitsregler auf 80 km/h einzustellen empfiehlt sich, damit der Winnebago nicht ungewollt unzulässig hohe Temporegionen erobert.

Landstraßen hingegen schrumpfen optisch mit jedem schneller gefahrenen Kilometer. Die 2,45 Meter Breite des sogenannten Narrow Bodys, das bedeutet

schmalen Körper, verlangt dem Fahrer eine gewisse Zirkelerei ab. Mit ein wenig Übung freilich läßt sich der servounterstützte Superchief sehr einfach lenken. Zu dem angenehmen und sicheren Fahrgefühl trägt die zusätzliche, aber serienmäßige Luftfederung der Hinterachse bei, die Schlaglöcher und Bodenwellen verschluckt.

Rundum versucht Winnebago, den zwei Reisenden den Urlaub zu versüßen. Richtig – obwohl sich der Superchief geradezu gigantisch gibt, ist sein Konzept für zwei Personen ausgelegt, was bedeutet: Luxus auf nicht zu engem Raum, verbunden mit einer Art häuslichem Individualismus. Well done. Claus-Georg Petri



Der Firan Raven wirkt durch seine etwas klobige Form noch größer, als er ohnehin schon ist.



Fotos: Petri

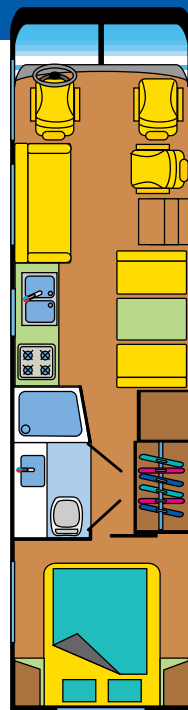
Weißer Riese

Firan Raven XL 303

Schon von außen entspricht der Firan Raven LX 303 jenen Attributen, die für US-amerikanische Reisemobile als Standard herhalten: Gemessen an seinen europäischen Ebenbildern ist er extrem lang, breit und hoch. Und weil die Farbe Weiß sein Erscheinungsbild prägt, fällt er auf dem deutschen Straßenbild als weißer Riese auf – freilich als einer mit blauer Bauchbinde.

Durchblick: Firan stellt mit dem Raven ein typisch amerikanisches Reisemobil auf die Räder.

Wie aber präsentiert sich der etwas klobig geratene Raven in seinem Inneren? Auch hier hält er, was ein amerikanisches Reisemobil verspricht. Trotz seines relativ niedrigen Grundpreises von 139.500 Mark vermittelt der Firan Raven einen durchaus gediege-



nen bis hochwertigen Eindruck. In den Ruhezeiten, also jeweils vor der Längscouch im vorderen Bereich sowie rund ums Doppelbett im Heck dämpft dicker Teppichboden den Schritt. Der Gang zwischen Dinette und Küche, Baderaum und Kleiderschrank ist dagegen mit einem Bodenbelag im Holzlook bedeckt.

Das ist praktisch, denn Wasserspritzer aus der Küche oder Fußstapser lassen sich hier gut wegwischen. Daß dieser Durchgang etwas schmal geraten ist, kaschiert ein Spiegel auf

der Tür des beleuchteten Kleiderschranks. Ihm gegenüber befindet sich das relativ geräumige Bad mit abgeteilter Dusche. Das Ende des Gangs begrenzt eine Schiebetür, dahinter eröffnet sich ein angenehm großes Doppelbett. Auch hier vergrößert ein Spiegel die Optik des ohnehin schon großzügigen Raums.

Amerikanisch ausladend dimensioniert ist auch das Fahrerhaus des Raven. Der Chauffeur bedient von einem Ledersessel aus alle Aggregate. Kraftvoll treibt den weißen Riesen

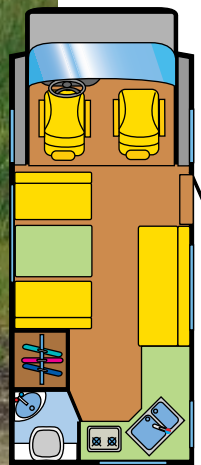


Überblick: Der Chauffeur steuert den Raven von einem Ledersessel aus. Im Bad gibt's goldene Wasserhähne.



ein Turbodiesel mit 6,5 Liter Hubraum und 140 kW (190 PS) an. Der Aufbau des Reisemobils sitzt auf einem P-30-Chassis von General Motors-Chevrolet.

Auch mit diesen Zutaten bestätigt sich, was Firan dem Reisenden von außen wie innen vermittelt: Bei dem Raven handelt es sich um ein typisch amerikanisches Reisemobil. Und seinen Attributen wird es gerecht. *Claus-Georg Petri*



Kurzer Prozeß

Canada Bigfoot Alkoven C 20 RK

Wer für ein Mobil gut 136.000 Mark ausgibt, will nicht unbedingt in Länge investieren. Hersteller Bigfoot setzt deshalb auf kompakte Modelle.



Großzügig: Viel Platz zum Relaxen bietet die Dinette samt Längscouch.

„Amerikanische Reisemobile? Die mögen ja nett sein – aber ich würde mir nie so etwas kaufen. Viel zu lang.“

Pech gehabt. Wer in Jüchen bei Mönchengladbach die Triple E GmbH besucht, muß liebgewordene Vorurteile revidieren. Auf dem Betriebsgelände des Importeurs der Marken Triple E, Born Free und Bigfoot steht ein kanadisches Modell, das 6,04 Meter in der Länge mißt und keinen Fuß mehr. Daß es von außen aussieht wie ein auf den Maßstab 1:1 vergrößerter Bausatz des Lego-Konzerns, verstärkt nur noch den Reiz.

190 DIN-PS von Ford stecken unter seiner Haube und ein Apartment für zwei zwischen den doppelschaligen Wänden, von denen Importeur

Walter Kluth überzeugt ist, daß sie besonders winterfest seien: „Bigfoot isoliert die Aluminiumrahmen der Aufbaukonstruktion innen mit Holz, ein Drittel der Wandstärke dick. Da gibt es keine Kältebrücken.“ Dafür aber reinrassige kanadische Innenarchitektur: Die gekalkt wirkenden Einbauten aus rötlich schimmerndem Holz bieten üppig Platz für zwei oder, etwas bescheidener für vier: ein Schlafplatz auf der ein Meter breiten und zwei Meter langen Dinette, ein zweiter auf der ausklappbaren ebenso breiten und zehn Zentimeter kürzeren Längscouch. Im Alkoven streckt sich die Matratze auf zwei mal 1,45 Meter – im Normalfall. Denn Kluth bietet auf Wunsch ein Modell an, dessen Alkoven 35 Zentimeter weiter nach vorne ragt. Das schafft Platz für zwei Betten der Maße 190 auf 95 Zentimeter, längs, versteht sich.

Das Sechsmetermobil gibt es in Kanada übrigens nicht zu

kaufen – zu kurz für das Land der langen Wege. In Europa indes könnte der Bigfoot auch ohne Nasenverlängerung eine Marktlücke besetzen. Denn die Kombination aus bürgerlichem Längenmaß, sattem V-8-Antrieb und Zutaten wie 240 Liter fassendem Frischwassertank

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Ford Econoline E 350 mit 156 kW (210 PS)-Turbo-Dieselmotor mit automatischem Vierganggetriebe auf Hinterachse

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 5.630 kg, Leergewicht: 4.100 kg. Außenmaße (L x B x H): 604 x 236 x 313 cm, Radstand: 351 cm Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.000/750 kg.

Aufbau: Wand: GfK-Sandwich-Bauweise mit 35 mm Isolierung, Boden: 70 mm Isolierung, Dach 50 mm Isolierung.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 470 x 228 x 198 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 6/3, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Alkoven: 200 x 145, Dinette: 190 x 100 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 135 l, Frischwasser: 240 l, Boiler: 22 l, Abwasser: 82 (bei Cassetten-Toilette 165 l) l, Fäkalientank (nicht bei Cassetten-Toilette): 80 l, Gasvorrat: 50 l plus 2 x 5 kg.

Serienausstattung: Heizung: Primus-Warmwasserheizung mit Wärmetauscher, Herd: 4-flammig, Kühlschrank: 172 l, Zusatzbatterien: 1 x 225 Ah.

Grundpreis: 136.500 Mark.

* Alle Angaben laut Hersteller

oder 170-Liter-Kühlschrank mit zusätzlichem Eisfach war bislang noch nicht zu kaufen.

Natürlich steckt im leeren 4.100 Kilogramm schweren Bigfoot nicht alles, was Mobile vom amerikanischen Kontinent zu bieten haben. Für eine vom Bad getrennte Dusche etwa fand sich kein Platz. Aber dafür viel Stauraum im doppelten Boden: Dort sitzen ein über die Wagenbreite reichendes Fach, beheizte Tanks und Leitungen der serienmäßigen Warmwasserheizung von Primus.

Ähnliche Vorsorge trafen Deutschland-Manager Walter Kluth und Cees Smit, in Holland ansässiger Europaimporteur, für die Gasversorgung. Weil im Ursprungsland des Bigfoot mobile Menschen diese Energie in Tanks bunkern, in europäischen Regionen das Gas-Tankstellennetz aber Lücken aufweist, besitzt der kurze Bigfoot einen 50 Liter fassenden Gastank und zusätzlich zwei Fünf-Kilogramm-Flaschen.

Aus diesem Reservoir schöpft auch der Herd, der wie manch andere Komponenten europäischer Provenienz gleich in Kanada implantiert wird. Der Tausch soll sicherstellen, daß im Reparaturfall hiesige Mechaniker nicht entnervt den Schraubenschlüssel wegwerfen, weil sie weder Ersatzteile noch Durchblick haben.

Finanzielle Transparenz sollte auch unter potentiellen Käufern des Bigfoot herrschen, denn Exoten kosten nun einmal mehr als Mobile von der Stange. Im Falle des C20RK sind es genau 135.500 Mark, wobei sich der Preis noch um einige Zehntausender steigern läßt, wenn Zutaten wie Klimaanlage mit Generator oder Farb-TV samt selbstpeilender Sat-Antenne an Bord sollen.

Andererseits rollen Eigner der kurzen Kraftmaschine in einem Mobil, das nicht nur Luxus, sondern auch den Hinterherschau-Effekt serienmäßig eingebaut hat. Und wer will den in Mark beziffern? Axel H. Lockau



Fotos: Lockau

Fliehende Stirn

Canada Triple E Commander A-2901 E

Der Triple E Commander A-2901 E aus Kanada soll nur zwei Reisende glücklich machen.

Die deutsche Straßenverkehrsordnung ist unerbittlich: Zwölf Meter darf ein Autobus lang sein, dann ist Schluß. Da hat der Triple E Commander A 2901 E noch Reserve. Wer von seiner vorderen Stoßstange 9,15 Meter nach hinten geht, hat das Ende des Kanadiers schon erreicht.

Betritt er das Innere des mindestens 189.500 Mark teuren Integrierten über die zuvor leise surrend ausgefahrene Stufe, darf er schwelgen. Zunächst einmal in Platz – 19,32 Quadratmeter. So läßt das Wohnzimmer den Insassen die Wahl: Sie können in einem Sessel und im gedrehten Beifahrersitz am Bartisch speisen oder von der Längscouch das Programm aus dem serienmäßigen Farb-TV samt Sat-Anlage verfolgen.

Natürlich läßt sich die Couch vom Typ Schlafsofa für Gäste auch entfalten. Dann mißt sie 122 auf 183 Zentimeter. Ausgelegt ist der Integrierte aber für zwei. Das Bett im Heckschlafraum, 153 Zentime-



Offen: Hinter der Barsitzgruppe und Längscouch ist der L-förmige Küchenblock plaziert.



ter breit und 190 lang, thront inmitten von Einbauten. Darunter steckt eine von beiden Flanken zu beschickende Heckgarage mit den Maßen 240 x 117 x 78 Zentimeter.

Zwischen Schlafheck und guter Stube gibt's die Abteilungen Kochen und Körperpflege. Im L des Küchenblocks stecken ein Vierflammergehen und zwei Edelstahl-Spülbecken, gegenüber ragen 170-Liter-King-Size-Kühlschrank und 32-Liter-Gefrierfach empor. Ähnlich großzügig: das Badezimmer. Die beiden Nischen – eine für Toi-

lette und Waschbecken, die andere für die Dusche – ergeben mit ausgeschwenkten Türen einen abgeschlossenen Raum.

Insgesamt zählt der Commander ein halbes Dutzend Tanks: außer dem fürs frische Naß mit 317 Litern Volumen einen 227 Liter großen Dieseltank für das Antriebsaggregat, das je nach Fahrgestell von General Motors oder Cummins (14.000 Mark Aufpreis) stammt und 172 oder 210 DIN-PS leistet; 150 Liter passen in den Fäkalientank, 145 in den fürs Abwasser; das Gasreservoir faßt 80 Liter, von zwei Elf-Kilogramm-Gasflaschen ergänzt;

der sechste Tank (60 Liter) beschickt den Generator mit Benzin, damit Mikrowelle oder Klimaanlage auch ohne Kontakt zum 230-Volt-Netz arbeiten.

Wer die 9,15 Meter lange Ausführung ordert oder gar die 10,39 Meter messende und 20.000 Mark teurere Variante bestellt, wird auch das Geld für eine Klimaanlage übrig haben. Die bläst nicht profan nach vorne und hinten, Commander-Eigner werden aus insgesamt sieben in den Dachhimmel eingelassenen Verteilerdüsen befächelt. Axel H. Lockau

Kompakt: Hinter dem Kühlschrank erstreckt sich quer im Heck die Küche.



Fotos: Lockau



ge freiläßt. Ebenso großzügig berechneten die Konstrukteure den Frischwasservorrat des deutschen Amis: 350 Liter reichen für eine Woche Unabhängigkeit vom Wassernetz. Ebenso beeindruckend lesen sich die automobilen Daten. Fußt der

Frisch: Der Neotec verbindet europäischen mit amerikanischem Stil.

Zweites Leben

Neotec

Neotec in Mönchengladbach komplettiert ausgeräumte US-Mobile zu Luxusintegrierten.

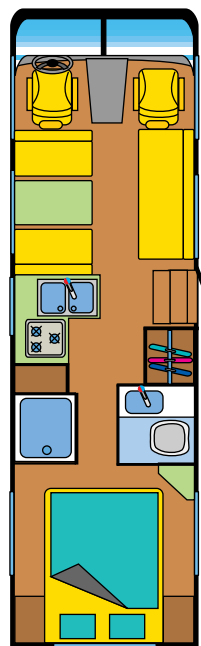
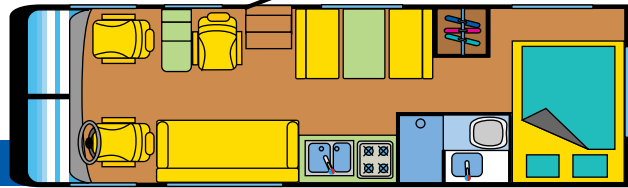
Einen besonderen Weg deutsch-amerikanischer Freundschaft geht die im niederrheinischen Mönchengladbach angesiedelte Firma Neotec. Sie importiert leere oder teilausgestattete Fahrzeuge und baut sie in Deutschland zu Luxusintegrierten aus. Daß die dann vom Zuschnitt her und in der Optik starke Parallelen zu US-Mobilen tragen, liegt nahe.

So setzt der Neotec LA 82 A auf die Sitzoption aus Längs-

couch und gegenüberstehendem Sessel. In der Mitte des 8,20 Meter langen Mobils steckt an der linken Seite nur eine Kochzeile. Das schafft Raum für eine Dinette an der anderen Flanke, was zusammen acht Sitzplätze ergibt – konzipiert ist der Neotec aber nur für zwei.

Deshalb gilt als wichtigste Schlafstatt das Bett im Heckgemach, das – quer und ganz in die Ecke gerückt – zwei Zugän-

Neotec auf einem Chassis von General Motors, soll er – die- selbelflügelt – in 19 Sekunden Tempo 80 erreichen und 120 km/h rennen. Steckt ein Ford-Chassis mit V-8-Benzinmotor darunter, beziffert Neotec die Spanne bis 80 sogar mit nur 15 Sekunden und den Maximal- speed mit satten 140 km/h. Die schnelle Variante kostet rund 138.400 Mark, der Dieseli-ntegrierte rund 152.300 Mark. *ahl*



Rundes Gesicht

CB-Motorhomes

Mit 8,5 Metern Außenlänge ist der DayBreak 2740 LE von Damon ein amerikanisches Kompaktmobil.

Reisemobile der US-Firma Damon bringt Camperland J. Bong aus Weilerswist nahe Köln nach Deutschland. Einer-

seits sind das die kantigen In- truder-Integrierten, zum ande- ren die im Frontbereich weich gerundeten DayBreak-Model-

le. Deren zweitgrößte Variante, der 8,5 Meter lange und knapp 140.000 Mark teure 2740 LE, bietet einen kompakten, fast

Softig: Die Front des DayBreak ist aerodynamisch weich gerundet.

europäischen Grundriß. Hinter den Fahrersitzen erstreckt sich auf der linken Seite eine Sitz- gruppe für vier, rechts eine Längscouch. Im Mittelteil ist links die L- Küche und gegenüber der Kühlschrank platziert. Ihnen folgen die Dusche und der Wasch- raum mit Toilette. Im Heck bie- tet der DayBreak ein längs in der Mitte stehendes Doppel- bett.

Auch die Füllkapazitäten der Wassertanks haben eher europäische Abmessungen. 145-Liter-Frisch- und 160-Li- ter-Abwassertanks gibt es auch bei uns. Amerikanisch aber der Dieseltank: Dem 127 kW (173 PS) leistenden 6,5-Liter-GM- Turbodieselmotors angepaßt, nimmt er 227 Liter auf. *fb*

Typische Ami-Mobile sind in der Regel auf urigen Reisemobil-Chassis der US-Autogiganten GM, Ford oder Freightliner-Spartan aufgebaut. Aber es gibt bekanntlich keine Regel ohne Ausnahme. In diesem Fall zeigt sich die Firma Monaco in Elkhart, Indiana, als Ausnahme. Denn sie realisiert ihre adligen Windsor- und Dynasty-Modelle auf einem eigenen, technisch sehr anspruchsvollen, vollluftgefederten Reisemobil-Chassis, das sich durch einen hohen Flankenschutz und große Verwindungssteifigkeit auszeichnet. Komplettiert mit Cummins-Motoren, die mit Euro-II-



Fotos: Böttger

Ihre Majestät

Monaco Windsor

Adel verpflichtet. Die Windsor-Modelle von Monaco verbinden amerikanischen Lebensstil mit hochkarätiger Technik.

Zulassung aus England kommen, Allison-Automatikgetrieben sowie Achsen und Lenkungen verschiedener US-Hersteller, überzeugt das Monaco-Chassis durch leichte Bedienbarkeit, engen Wendekreis und beste Fahreigenschaften.

Aber nicht nur bei der Basis, auch im Innern gehen die Monaco-Macher eigene Wege. Denn wo andere Hersteller den Druckluft-Tacker ansetzen, um Möbelteile zusammenzubauen, drehen die Monaco-Werker versenkte Metallschrauben in vorgebohrte Montagekanäle.

Was allerdings das Ambiente, die Grundrisse und die Ausstattung der Monaco-Modelle angeht, sind auch sie aus europäischer Sicht ganz eindeutig typische US-Mobile.

So auch der von uns gefahrene, 10,52 Meter lange und 2,54 Meter breite 34-Fuß-Windsor PB, dessen rund 33 Quadratmeter Wohnfläche



Luxus pur: Ob Queensbett im Heck (rechts) oder Seifenspender im Unterflur der Außendusche (oben) – im Monaco fehlt es an nichts.



Technische Daten*

Basisfahrzeug: Roadmaster-Chassis mit 179 kW (244 PS)-Cummins-Turbo-Dieselmotor und Sechsgang-Automatikgetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 12.712 kg, Leergewicht: 10.353 kg, Außenmaße (L x B x H): 10,52 x 2,54 x 3,56 cm, Anhängelast: 2.270 kg, Radstand: 5,41 cm.

Aufbau: Wände: 2 mm GfK-Außenhaut, 32 mm Isolierung aus Styrofoam, Front und Heck: GfK-Formteile, Dach mit Gummipolster, Boden: GfK-Unterboden mit 32 mm Isolierung.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 957 x 247 x 197 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 2/2, davon mit Dreipunktgurt: 0; Bettenmaße: Heck-Doppelbett: 195 x 160 cm, Längscouch: 175 x 115 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 400 l, Frischwasser: 370 l, Abwasser: 220 l, Fäkalientank: 130 l, Boiler: 22 l, Gasvorrat: 232 l.

Serienausstattung: Heizung: Primus und Eberspächer D5W, Herd: 4-flammig, Kühlschrank: 170 l, Zusatzbatterien: 3 x 135 Ah.

Grundpreis: 360.000 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller

sich von vorn nach hinten in die fünf Bereiche Fahren, Relaxen, Kochen und Essen, Hygiene sowie Schlafen unterteilen.

Für europäische Maßstäbe unglaublich: Der Reisebusgroße Windsor ist für lediglich zwei Personen konzipiert. Das

zeigt sich etwa daran, daß außer dem Queensbed im Heck keine weitere Schlafstatt zur Verfügung steht. Auch der Eßtisch, der gegenüber der rund zwei Meter breiten Küche platziert ist, ist nur für zwei gedacht, die auf – nicht am Boden verschraubten – Haushaltsstühlen Platz nehmen. Mehr Platz bietet lediglich der Relaxbereich, der – zwischen Fahrersitzen und Eßtisch platziert – mit seiner Längscouch links und einem Einzelsessel hinter dem Klappstisch aufwartet.

Aus europäischer Sicht bieten auch die Stauräume Platz für reisende Großfamilien. Zwei Schlafzimmer-Kleiderschränke, riesige Küchenschränke, Dachschränke rundum und üppige Fächer in beheizten, mit Teppichboden ausgekleideten Unterflurtaukästen können mehr aufnehmen, als man unterwegs braucht.

Ausreichend Platz für mehr als Zwei bietet auch der

Hygienebereich, der sich in einen Winkelwaschtisch und eine Haushalts-Duschkabine auf der rechten Seite sowie einen großen Toilettenraum mit einer Yachttoilette auf der linken Seite aufteilt.

Seine aristokratische Ausstrahlung erhält der Windsor einerseits durch seine Möbel in Rahmenbauart aus Nußbaum-Echtholz, wahlweise auch aus dem helleren Walnußholz. Wobei entscheidend ist, daß Monaco auch die Füllungen der Türen und Klappen aus Echtholzplatten fräst und nicht aus folienbezogenem Sperrholz fertigt. Der Windsor wirkt aber auch durch seine ausgesuchten Accessoires wie Leuchten, Armaturen, Klappengriffe und sonstige Beschläge. Sie vermitteln mit goldenen Kanten und Kristalloptik zwar eindeutig amerikanischen Charakter. Andererseits sind sie aber edler und weniger aufdringlich als die üblichen Ami-Kleinteile.

Ganz US-Mobil ist der Windsor, was seine Autarkie betrifft. 400 Liter Diesel, 370 Liter Frischwasser, 220 Liter Abwasserkapazität, 130 Liter Aufnahmevermögen im Fäkalientank, 232 Liter im Gastank, zwei Heizungen, zwei Klimaanlagen, ein wassergekühltes Stromaggregat, das sind Ausstattungsmerkmale und Dimensionen, die europäische Reisemobilisten zum Grübeln bringen können.

Leicht verständlich, daß dies alles nicht mehr in einem 7,49-Tonner unterzubringen ist. Schon leer kommt der 34-Fuß-Windsor auf knapp 10,5 Tonnen. Vollgepackt können es bis zu 12,7 Tonnen werden. Da wird der Lastwagen-Führerschein zum unbedingten Muß. Aber das sollte für jemand, der die knapp 360.000 Mark Grundpreis für den adligen Windsor aufbringen kann, zumindest kein finanzielles Problem sein. Frank Böttger



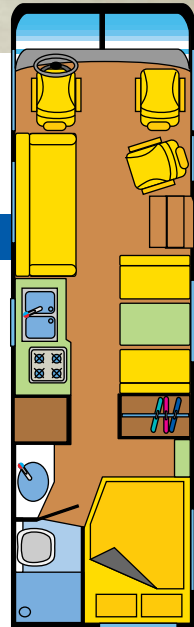
Markant: Die Columbus-Modelle haben geteilte Frontscheiben und Parallel-Scheibenwischer.

Entdecker-Trio

Thor-Columbus

Der 8,25 Meter lange Columbus 270 DB ist das Baby-Modell im Angebot von ACP.

Otwin Schairer in Lindau am Bodensee bringt verschiedene Modelle des US-Herstellers Thor-West-Industries nach Europa. Sein kürzester Integrierter ist der 8,25 Meter lange Columbus 270 DB. Der circa 150.000 Mark teure Integrierte rollt auf einem GM-Chassis und wird von einem 129 kW (173 PS)-Turbo-Dieselmotor angetrieben.



Der Grundriß des Entdeckers ist dreigeteilt. Vorn die Barsitzgruppe mit Längscouch, in der Mitte die Küche und die ihr gegenüber platzierte Dinette. Sich anschließende Schränke trennen Wohnbereich vom Heckraum, in dem ein Längs-Doppelbett auf der rechten Seite steht, nebenan die offene Waschecke und die Duschkabine inklusive Toilette.

Wie bei US-Mobilen üblich, sind im Grundpreis des Columbus unter anderem enthalten: Tempomat, Motor- und Wohnraum-Klimaanlagen, Backofen, Mikrowelle, Generator und TV-Antenne. fb

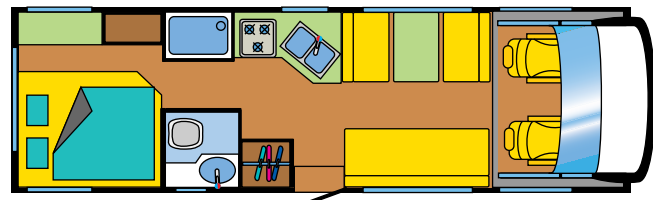
Gerold Kunz im hessischen Grävenwiesbach vertreibt die Four-Wind-Alkovenmodelle des US-Herstellers Thor-West-Industries in Deutschland.



Gestreckt: Der flache Four-Wind-Alkoven gefällt mit großzügig dimensionierten Wohnraumfenstern.

Flacher Tourer

Thor-Four Winds

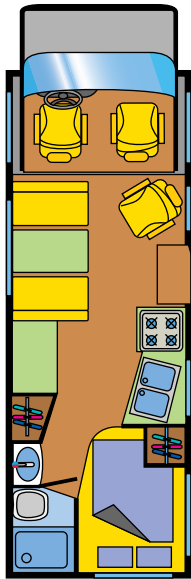


Mit 8,53 Meter Länge besetzt der Typ 27 A etwa die Mittelposition in der amerikanischen Angebotspalette von Gerold Kunz.

Der Grundriß des Sechsschläfers zeichnet sich durch eine Längscouch gegenüber der vorn platzierten Viersitzgruppe aus. Ganz hinten gibt's ein Längs-Doppelbett, daneben einen Schminkbereich und einen doppelflügeligen Kleiderschrank mit Spiegeltüren.

Die Mitte des 27 A belegt der Waschraum mit Toilette rechts. Ihm gegenüber haben die Amerikaner eine Sitzbadewanne mit Dusche eingebaut. Vor dem Hygienebereich stehen der L-förmige Küchenblock und der Kühlschrank.

Lieferbar ist der etwas über 124.000 Mark teure 27 A auf Ford-Chassis, gegen einen Aufpreis von 6.200 Mark auch auf GM-Chassis mit dem 6,5-Liter-Turbo-Dieselmotor. fb



Lange Nase

Travelaire TC 240

Mit eigens für Europa gefertigten Alkovenmobilen kommt die kanadische Firma Travelaire nach Deutschland.

Typisch: Wie alle US-Mobile hat auch der Travelaire große Stauräume unter dem Wagenboden.

Unter der Flagge mit dem Ahornblatt segelt der kanadische Travelaire TC 240, ein Alkovenmobil klassischer nord-amerikanischer Bauart: Im vorderen Abteil gibt es eine Dinette und ihr gegenüber den drehbaren Clubsessel, der Mobile von drüben immer dann ziert, wenn für eine ausladende Längscouch der Platz nicht



ganz reicht. Mittschiffs prangen auf der Einstiegsseite eine lange, leicht angewinkelte Küchenzeile mit Doppelpüle und Vierflamherd und vis-à-vis einem großen Kühlschrank. Wer das Heck betritt, kann auf einem Längsdoppelbett ruhen oder in der Badzeile – von vorne nach hinten: Waschbecken, dann Toilettennische, dann Duschkabine – seinen Körper pflegen.

Diese Ausstattung setzt das kanadische Unternehmen Travelaire auf das ebenso klassische Ford-E 350-Chassis mit dem 154 kW (209 PS) starken 7,3-Liter-Achtzylinder-Diesel und packt allerlei europäische Komponenten der Gas- und Elektrotechnik dazu – auf daß der Deutschland-Importeur,

die Transglobe Dulle Mobile GmbH, im Emsland kaum mehr etwas umzurüsten hat.

So ausgestattet kommt der TC 240 auf ein Leergewicht von 4.760 Kilogramm und eine Länge von 7,60 Metern, wofür in der Grundversion 128.000 Mark zu berappen sind.

Eine reichhaltige Sonderausstattungsliste ermöglicht aber auch, den Preis um mehrere Zehntausender zu erhöhen. So nennt das Extra-Programm eine Warmwasserheizung von Primus, die mit 5.500 bis 7.500 Mark zu Buche schlägt, oder einen vier Kilowatt leistenden Onan-Gas-generator für 8.280 Mark.



Offen: Der Waschtisch ist im TC 240 zwischen Kleiderschrank und Toilettenraum plaziert.

Zum Serienstandard gehören hingegen ein Volumen von 170 Litern für Frischwasser, Thermopane-Doppelverglasung und die für Fahrzeuge von jenseits des großen Teichs allfälligen Fahrerhaus-Annehmlichkeiten wie Klimaanlage, Automatikgetriebe, Tempomat, Cassettenradio und schließlich ein in Höhe und Winkel verstellbares Lenkrad.

Axel H. Lockau



Breite Front

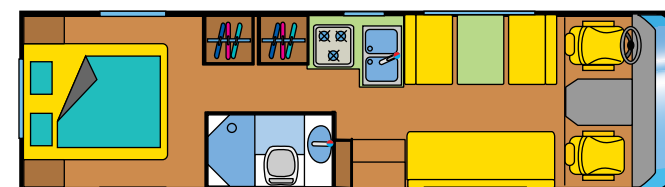
National R.V. Sea Breeze EL 129

Mit verzinktem Unterbau kommen die Reisemobile von National R.V. nach Europa.

Aus dem sonnigen Kalifornien importiert die Hannoveraner Firma Euro-Liner Fahrzeuge des Herstellers National R.V. So auch den 8,80 Meter langen Sea Breeze EL 129, der zur Gilde der Integrierten zählt

und wie die meisten US-Vertreter dieser Bauart für zwei Personen konzipiert ist. Die können wahlweise an einer Dinette Platz nehmen oder sich gemütlich auf der gegenüberliegenden Couch räkeln. Im Heck

Wohnlich: Im EL 129 steht der Längscouch eine gemütliche Dinette gegenüber.



wartet auf die beiden Reisenden ein Doppelbett, um das herum freie Lauffläche bleibt. Wem diese Aufteilung nicht gefällt, der kann statt des Sofas zwei drehbare Clubsessel ordern und als Schlafstätten zwei einzelne Längsbetten.

Damit in der Winkelküche und der Dusche, die mit beträchtlichen Ausmaßen gefällt, das Wasser nicht vorzeitig ausgeht, bunkert das Mobil aus Übersee 250 Liter Frischwasser. Dieser Wert wird allerdings vom Fassungsvermögen des Kraftstofftanks noch übertroffen. Maximal 300 Liter Diesel gluckern im Vorratsbehälter, was bestens zum Leergewicht von 5,1 Tonnen paßt. Alles das ruht bei dem in der Grundausstattung knapp 130.000 Mark teuren Sea Breeze EL 129 auf einem Chevrolet-Fahrgestell mit einem 127 kW (173 PS) leistenden Turbo-Dieselaggregat.

Dazu präsentiert National R.V. – wie immer in den Lieferlisten amerikanischer Hersteller – eine beeindruckend lange Aufstellung mit Sonderpositionen, die unter anderem Nützliches wie – gegen Aufpreis von 975 Mark – elektrische Außenspiegel oder auch Verspieltes wie einen frei auf Rollen stehenden Esstisch und vier Haushaltsstühle statt einer Dinette nennt.

Axel H. Lockau

Den 7,21 Meter langen Vision 23 läßt Ami-Motorhomes speziell für den deutschen Markt in den USA bauen.

Weiter Blick

Ami-Vision

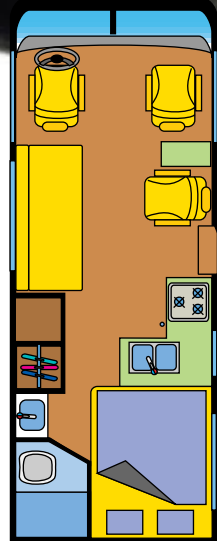
Vor zwei Jahren hat AMI-Motorhomes-Chef Andrew F. Kutzner aus Mörfelden nahe Frankfurt begonnen, seine jahrelangen Erfahrungen im Vertrieb von US-Reisemobilen zum Bau speziell für Deutschland konzipierter US-Mobile zu nutzen. Nun präsentiert er auf dem Caravan-Salon seine Vision-Familie mit den Modellen 23, 25, 27 und 29, von denen der Kleinste, der Vision 23, mit seiner Außenlänge von 7,21 Metern durchaus europäische Dimensionen aufweist.

Trotzdem bleibt der kompakte Integrierte mit GM-Achtzylinder-Turbo-Dieselmotor, Automatikgetriebe, Tempomat, ABS, doppeltem Boden mit durchgehenden Stauräumen, Vierflamherd und Doppelpüle ein waschechter Amerikaner. Das belegt auch der Grundriß, der sich vorn mit Längscouch links und Barsitzgruppe rechts zeigt. Hinter dem Einstieg hat Kutzner, der die Vision-Modelle in eigenen Werk in den USA fertigt, die Winkelküche gesetzt, aus der

Kommen kürzer daher: die Vision-Modelle von Kutzner.

er den Kühlschrank auf die gegenüber liegende Seite ausgelagert hat. Rechts folgen der Kleiderschrank und der Hygienebereich mit offener Waschecke, Toilette und Duschkabine. Daneben steht das Doppelbett längs im Heck.

Während der halbjährigen Einführungsphase verlangt Kutzner 120.000 Mark für den Vision 23, wobei er den ersten 25 Käufern zusätzlich noch zwei Klappfahrräder mitgibt. fb

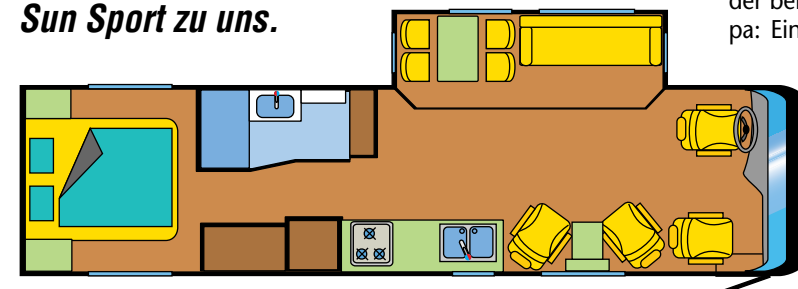


Gehen in die Breite: die Europavertreter der Sun-Familie.

Pralle Sonne

Gulf Stream Coach

US-Hersteller Gulf Stream Coach schickt seine Reisemobil-Familien Sun Voyager und Sun Sport zu uns.



US-Hersteller Gulf Stream Coach in Nappenee, Indiana, hat es mit der Sonne. Denn die vom Caravan- und Campingcenter Overath gelieferten Modelle, wahlweise auch mit GM-Chassis und Achtzylinder-Turbodieselmotor, heißen Sun Voyager und Sun Sport. Allerdings dürfen nicht alle Mitglieder beider Familien nach Europa: Einige von ihnen sind mit 102 Inch Breite sogenannte Widebodies, die hierzulande nicht zulassungsfähig sind (siehe Seite 84).

Keine Probleme mit seiner Breite hat der 10,45 Meter lan-

ge und 219.000 Mark teure Sun Voyager 8342 SYD. Der läßt sich zwar vorn links durch einen rund vier Meter langen Slide-Out erheblich verbreitern. Im fahrfertigen Zustand mißt er aber nur 2,44 Meter.

Vorn rechts – gegenüber dem Slide-Out mit Sofa und Vierer-Sitzgruppe – bilden zwei Sessel am Klappstisch die Bar-ecke. Anschließend macht sich die Küche breit, der Kühl- und Kleiderschrank folgen.

Links präsentiert sich das Bad mit Toilette, Waschecke und Sitzbadewanne. Das Heckschlafzimmer ziert ein Queensbett längs gestellt, mit Nachtschischen zu beiden Seiten. fb

**Groß wie ein Haus
und fast so teuer:
Der deutsch-ameri-
kanische Rockwood
Classic 332 DP von
TSL Landsberg.**

Breitseite

 **Rockwood Classic 332 DP**

„So ein Auto hat man nicht alle Tage auf dem Hof stehen“, schwärmt Jürgen Landsberg, Chef der Firma Touring Sport Landsberg, sichtlich stolz auf das, was unter seiner Regie im US-Bundesstaat Indiana entstanden ist. Dort baut die Howard Sellers Motor Corporation im Auftrag von Landsberg jene Autos, die mit dem Firmennamen Rockwood fast jedem Kundenwunsch gerecht werden sollen. Da der akribische TSL-Chef viel Wert auf qualitativ einwandfreie Einbauten legt, läßt er Schubladen, Schränke und Stauräume mit strapazierfähigem Filz auskleiden. Ferner verlangt er von Sellers, die Möbel in aufwendiger Schwalbenschwanz-Verzahnung zu fertigen, was für zusätzliche Stabilität sorgt.

Für einen Kunden mit sehr genauen Vorstellungen – und LKW-Führerschein – entstand der 10,60 Meter lange Classic 332 DP. Auf den ersten Blick ist klar, woher der wuchtige 11,3-Tonner stammt: mächtige, verchromte Stoßfänger, spiegelnde Fanfaren und Zusatzscheinwerfer lassen mühelos ameri-



Fotos: Wagner

**Ausgefahren:
Im knapp vier
Meter langen
Slide-Out
haben eine
Längscouch
und die
Zweier-
Sitzgruppe
Platz.**



kanisches Truckerfeeling aufkommen.

Auch die Technik ist amerikanisches Urgestein. Das Spartan-Fahrgestell trägt im Heck einen 5,883 Kubikzentimeter großen Turbo-Dieselmotor von Cummins, dessen sechs Zylinder 157 kW (213 PS) freisetzen. Die Kraft überträgt ein Allyson-Sechsgang-Automatikgetriebe auf die Hinterachse.

Im Innenraum des Classic scheint sich die Weite des ame-

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Spartan/Cummins mit 157 kW (213 PS)-Turbo-Dieselmotor im Heck mit automatischem Sechsganggetriebe auf Hinterachse

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 11.300 kg, Leergewicht: 9.300 kg. Außenmaße (L x B x H): 1.060 x 245 x 360 cm, Radstand: 582 cm, Anhängelast (gebr./ungebr.): 3.500/750 kg.

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

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 107 x 246 (335) x 198 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 5/8, davon mit Dreipunktgurt: 2; Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 183 x 110 cm Festes Heckbett: 203 x 142 cm Sofa im Slide-Out: 183 x 110 cm Füllmengen: Kraftstoff: 302 l, Frischwasser: 400 l, Abwasser: 400 l, Gasvorrat: 110 l.

Serienausstattung: Heizung: Primus Warmwasserheizung, Herd: 4-flammig, Kühlschrank: 170 l, Zusatzbatterien: 2 x 100 Ah.

Grundpreis: 336.000 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller



ikanischen Kontinenten widerzuspiegeln. Bei einer Innenlänge von knapp über zehn Metern, einer Höhe von 1,98 Metern und einer Innenbreite von 2,42 Metern kommen wahrlich herrschaftliche Raumgefühle auf. Und wem die Breite immer noch nicht genügt, der läßt mittels Elektromotor und Zahnstange einfach den seitlichen, knapp vier Meter langen Slide-Out ausfahren, wodurch der 336.000 Mark teure Rockwood gegenüber dem Küchenblock um zusätzliche 89 Zentimeter in die Breite geht.

Beim Grundriß geht Jürgen Landsberg keine Kompromisse ein. Dank des mehr als großzügigen Platzangebots teilt er den Classic 332 DP in drei Räume ein. Das gesamte Heck ist für das Schlafzimmer

reserviert. Hinten rechts hat Landsberg das 203 x 142 Zentimeter große Doppelbett mit dahinterliegendem Wandspiegel installiert. Gegenüber, auf der linken Fahrzeugseite, liegen die Schlafzimmerelemente mit zahlreichen Schränken, einem Schminktisch mit Spiegel in der Klappe. Ein zweiter Fernseher ist in einem separaten Fernsehfach integriert.

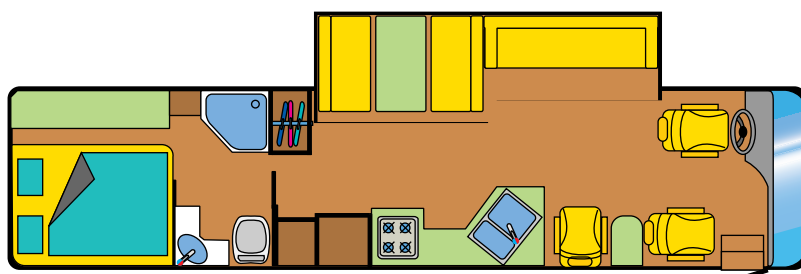
Auf der rechten Seite des vor dem Schlafzimmer platzierten Baderaums glänzt das über Eck eingebaute Waschbecken mit Theaterspiegel und zahlreichen Staumöglichkeiten. In ausreichendem Abstand daneben ist die Toilette zu finden, die ohne Extra-Kabine auskommen muß. Gegenüber befindet sich die separate Duschkabine, in der eine Plexiglaskuppel den Blick zum Himmel freigibt.

Eine Holzschiebetür trennt den Sanitärbereich vom Wohnabteil ab. Direkt hinter der Schiebetür beginnt auf der rechten Seite die langgestreckte Kücheneinheit. Auch in diesem Bereich fehlt es an nichts. Ein wandhoher Gläserschrank, eine 170-Liter-Kühl- und Gefrier Einheit von Electrolux, Vierflammkocher, Mikrowelle und zwei Spülbecken bieten haushaltsüblichen Standard.

Im 382 x 89 Zentimeter großen Slide-Out gegenüber dem Küchenblock sitzt hinten eine Viererdinette als Eßplatz. Davor ist noch Platz für eine bequeme Längscouch.

Einem so riesigen Reisemobil angemessen zeigen sich auch die Vorräte, die für Langzeit-Autarkie sorgen. Mit 400 Litern Frischwasser und derselben Speicherkapazität für Abwasser ist die Classic-Besatzung seltener als die Masse der europäischen Camper angewiesen, Tankstellen oder Campingplätze zum Nachbunkern anzulaufen. Ergänzt wird die Autark-Ausstattung durch einen 110-Liter-Gastank, einen Stromgenerator und insgesamt 302 Liter Diesel-Kraftstoff.

Ingo Wagner



Bevor deutsche Zulassungsstellen einem US-Reisemobil ihren Segen geben, muß es sich einem aufwendigen Umbau unterziehen.



Normendschungel

 Zulassung von US-Mobilen in Europa

Die Versuchung ist groß: Viele USA-Reisende überkommt – meist aufgrund der in den USA zu zahlenden niedrigen Kaufpreise – spontan der Wunsch, ein US-Mobil zu kaufen und nach Europa überführen zu lassen. Doch Achtung: Bis man ein so ins Land gebrachtes Reisemobil in Deutschland fahren darf, sind eine Menge Umbauten erforderlich und einige bürokratische Hürden zu überwinden.

Die in den USA geltenden Normen unterscheiden sich nämlich so stark von unseren europäischen, daß die Zulassung eines nicht umgebauten Original-US-Reisemobils in unserem Land überhaupt nicht möglich ist.

Zwar haben sich die Europäer vor einigen Wochen endlich auf den in den USA

geltenden Gasbetriebsdruck von 30 Millibar – statt der bisher in Deutschland geltenden 50 Millibar – geeinigt. Aber hierzulande werden zusätzlich eine automatische Zündsicherung und das DVGW-Prüfzeichen auf allen Gasgeräten verlangt. Und beides bringen amerikanische Geräte nicht zwangsläufig mit.

Mehr oder weniger komplett ist die elektrische Anlage umzubauen. Außen müssen die amerikanischen Sealed-Beam-Scheinwerfer und die roten Blinkergläser durch europäische Modelle mit E-Kennzeichnung ersetzt werden. Bei dieser Gelegenheit können auch gleich die bei uns vorgeschriebenen Seitenmarkierungsleuchten, die Nebelschlußleuchte und der Rückfahrscheinwerfer montiert und die hinteren



Geändert: Die Gasanlage der US-Mobile ist auf die in Europa geltenden Bestimmungen umzurüsten.



Lampen einzeln verkabelt und abgesichert werden.

Noch mehr Arbeit fällt innen an, wo grundsätzlich alle Leitungen raus müssen. Die Amerikaner verlegen nämlich Elektroleitungen aus starrem Kupferdraht, deren Verwen-



Geschraubt: Für Europa sind geprüfte Sitzbänke mit Dreipunktgurten und andere Scheinwerfer einzubauen.



wandern auch die auf 110 Volt ausgelegten US-Haushalts-Elektrogeräte raus. In Europa müssen sie 230 Volt Wechselstrom verkraften.

Von dem Aufwand und den Schwierigkeiten, die eine europäische Zulassung von US-Mobilen mit sich bringt, können die offiziellen US-Importeure ein Lied singen. Bis sie den Segen des deutschen TÜV für ein US-Reisemobil bekommen, haben ihre Mitarbeiter bis zu siebzig Stunden an und in den Fahrzeugen geschraubt.

Bei einem Stundensatz von über 70 Mark ein Kostenbrocken, den sich freie Importeure und Privatleute – von den meist fehlenden technischen Detailkenntnissen ganz abgesehen – kaum zusätzlich leisten können.

Um sich die kostenträchtige Doppelarbeit zu ersparen, sind die Importeure in den vergangenen Jahren dazu übergegangen, ausschließlich halbleere, nur mit den nackten Möbeln ausgestattete US-Mobile nach Europa zu verschiffen, die sie anschließend in ihren hiesigen Werkstätten durch den Einbau der Gas- und Elektroanlage sowie anderer Installationen komplettieren.

Immer häufiger werden aber bereits europäische Geräte in die USA geschafft, um sie schon im Herstellerwerk einzubauen. Schließlich werden sie oftmals eh von den gleichen Herstellern gefertigt, die auch die US-Geräte liefern.

In einem Punkt hilft allerdings alles Umbauen nichts. Entweder erfüllt ein Motor die strengen, europäischen Abgasnormen nach Euro II, die ab Oktober dieses Jahres gelten. Oder er erfüllt sie nicht. Derzeit schaffen nur die GM-Chevrolet- und die Roadmaster-Chassis der Monaco-Mobile mit ihrem englischen Cummins-Motor diese Hürde. Alle anderen gebräuchlichen Reisemobil-Chassis haben diesen Segen zur Zeit nicht und sind damit in Europa ab Oktober nicht mehr zulassungsfähig.

Genauso wenig wie die in den USA so beliebten Widebodies: Diese Reisemobile mit der üppigen Breite von 102 Inches, umgerechnet sind das 2,56 Meter, überragen das deutsche Limit um einen Zentimeter. Da spielt kein TÜV mehr mit und beschert spätestens jetzt aller Begeisterung und allen Träumen der Ahnungslosen ein jähes Ende. fb

REISE
MOBIL
INTERNATIONAL

LESER
HILFEN
LESERN

Die Sammelkarten von
REISEMOBIL INTERNATIONAL berücksichtigen

Viel ist mehr

Stellplätze an
den unterschied-
lichsten Punkten.

Vielfalt bedeutet Lebensqualität. Das gilt für alle Bereiche des Alltags – erst recht bei der Suche nach einem geeigneten Stellplatz. Denn wer übernachtet schon gern jeden Tag neben einer Tankstelle, vor den Toren eines Naturparks oder auf dem Museumsparkplatz?

Sicher, gegen keinen der genannten Plätze ist irgend etwas einzuwenden – aber auf die Dauer gestaltet auch hier die Abwechslung den Urlaub interessanter. Mit den neuen Sammelkarten von REISEMOBIL INTERNATIONAL ist dieser Anspruch schnell in die Wirklichkeit umgesetzt.

Allein 13 Möglichkeiten bietet der Fragebogen auf Seite 94, damit Sie, liebe Leserin, lieber Leser, mithelfen können, das Archiv der großen Gemeinschaftsaktion aufzufüllen. Neben den genannten Punkten bieten sich attraktive Punkte wie ein Bauernhof an, ein Weingut, Burgen und Schlösser oder ein besonders freundlicher Reisemobilhändler.

In der vorliegenden Ausgabe zeigt sich, daß auch die mobilen Urlauber vor Ort Wert auf Vielfalt legen. Von ihnen stammen die Hinweise auf das Hotel Bauerndiele in Leer und das Restaurant Haus am Wildbach in Halblech. In beiden Gasthäusern sind Reisemobilisten gern gesehene Gäste.

Auch die Tips zu den zwei Freizeitanlagen, dem Aaseebad in Ibbenbüren sowie der Fläche vor dem Campingplatz am Parkschwimmbad von Hofgeismar, gehen auf engagierte Mobilisten zurück. Gerolzhofen erklärt sich reisemobilfreundlich, und in Brüggen hat sich gar ein ganzer Club, der RMC Ratingen-Rhein-Ruhr, für die ureigenen Belange eingesetzt.

Selbstverständlich geht die Redaktion von REISEMOBIL INTERNATIONAL allen eingesandten Hinweisen nach und überprüft die Angaben gründlich Punkt für Punkt. Nur so ist ein sorgfältig recherchiertes Archiv gewährleistet.

So viel Aufwand ist notwendig – denn was nützt die größte Vielfalt, wenn sich am Ende eines langen Tages der scheinbar wertvolle Stellplatztipp als Flop erweist? *cgp*

Hofgeismar
macht
sich für
Mobilisten
stark ...



Reisemobilfreundliche Gemeinden

... in Brüggen
hat sich der
RMC Ratingen-
Rhein-Ruhr
engagiert.



Immer mehr
Restaurants
begrüßen Reise-
mobilisten,
auch das Haus
am Wildbach in
Halblech ...



Willkommen in Gasthöfen

... Besucher des
Hotels Bauern-
diele erleben die
schöne Stadt-
ansicht in Leer,
Ostfriesland.



In Ibben-
büren ent-
spannen
Reisemobi-
listen im
Aaseebad ...



Spaß in der Freizeit

... Gerolzhofen
lädt zum
gemütlichen
Stadtbummel
ein.



Reisemobil-Stellplätze

41379 Brüggen

Burgwall/Borner Straße
Nähe Hotel „Brüggener Klimp“,
Gemeinde Brüggen, Tel.: 02163 / 57 01-0,
Fax: 02163 / 57 01-65

Areal: Parkplatz in ruhiger, zentrums-
naher Lage.

Zufahrt: Asphalt, Schotter, Kopfsteinpflaster.
☞ = bis 25 auf Asphalt und Kopfstein-
pflaster, kostenlos. Aufenthalt bis 3 Tage.
Clubtreffen mit ca. 50 Fahrzeugen nach
vorheriger Anmeldung möglich.

An den Stellplätzen: ♿ ♻️ 🚰 🚰

Gastronomie:
Hotel „Brüggener Klimp“, Karl Haupts,
Burgwall 15, Tel. 02163 / 955-0.
Warme Küche durchgehend.

Hauptgerichte: 17-33 DM, 🍴 🍷
Sport & Freizeitangebote:
🏊 4 km, 🏠 300 m, 🚲 300 m.

Entfernungen:
🏠 200 m, 🛒 100 m, 🚰 am Platz.

Sehenswürdigkeiten: Burg Brüggen mit
Naturkundemuseum, Wassermühlen der
Schwalm.

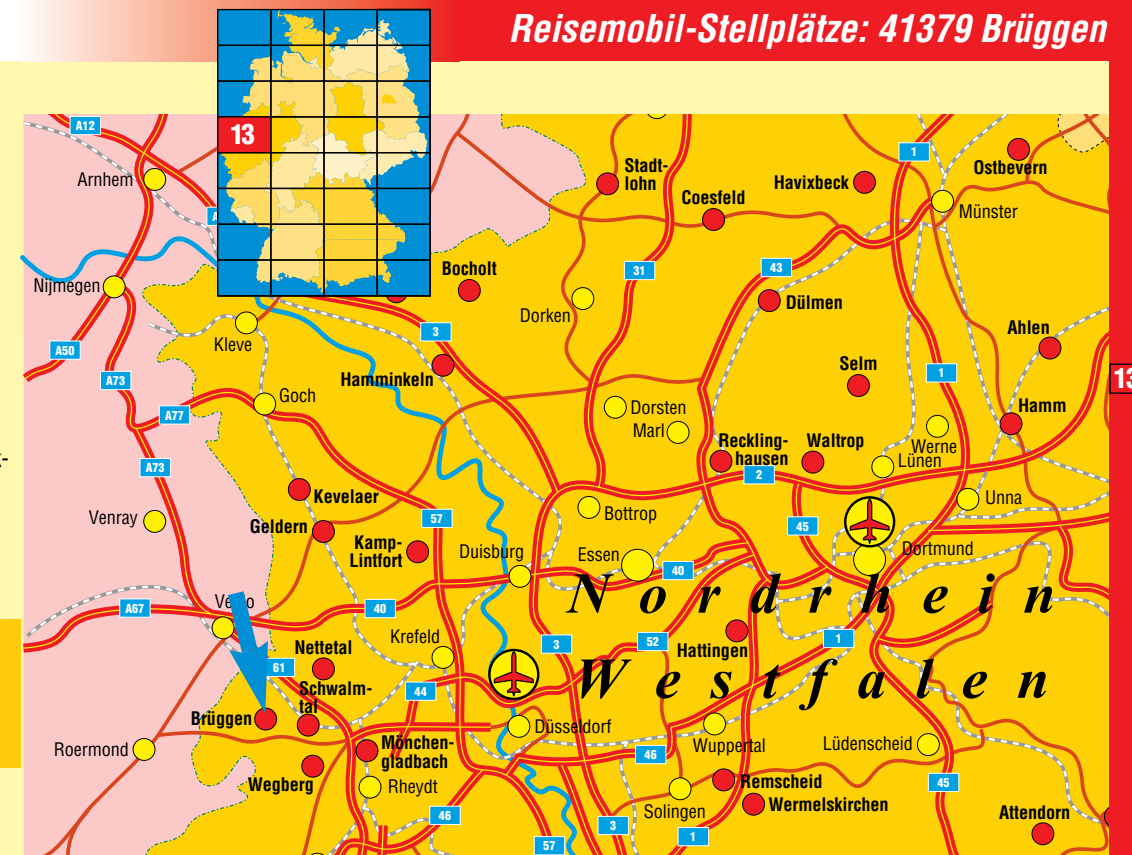


Zeichenerklärung: 🚰 = Anzahl der
Stellplätze, ☎ = telefonische Reservierung
erwünscht, ♿ = behindertengerecht
ausgebaut, 🐕 = Hunde erlaubt,
🔌 = Stromanschluß, 🚰 = Frischwasser,
🚽 = Sanitäreinrichtungen, 🚰 = Ver-
und Entsorgung, 🍷 = Grillplatz,
🌿 = Liegewiese, 🚰 = Einrichtungen
für Kinder, 🏊 = Schwimmbad,
🏠 = Hallenbad, ☕ = Cafébetrieb,
🌿 = Garten/Terrasse, 🚲 = Fahrrad-
verleih, 🏠 = nächster Ort,
🛒 = nächster Lebensmittelladen.

RM 9/96

REISE
MOBIL
Collection

- 🛢 = Tankstelle
- 🍽 = Restaurant
- 🍷 = Winzer
- 🌿 = Naturpark
- 🏰 = Schloß/Burg
- 🏠 = Bauernhof
- 🎡 = Freizeitpark
- 🏊 = Freizeit-/
Erlebnisbad
- 🏛 = Kultur-/Technik-
museum
- 🏠 = Stellplatz vor
Campingplatz
- 🏭 = Hersteller oder
Händler
- 🏠 = Allgemeiner
Stellplatz
- 🏠 = Reisemobil-
freundliche
Gemeinde



13

Reisemobil-Stellplätze

49479 Ibbenbüren

Aaseebad Ibbenbüren
Stadt Ibbenbüren, An der Umfluth 99,
Tel.: 05451 / 1 47 70, Fax: 05451 / 93 17 75

Areal: Parkplatz am Aaseebad.

Zufahrt: Asphalt, von der A 30 Abfahrt
Ibbenbüren (Nr. 11). ☞ = 10 auf Wiese,
kostenlos.

An den Stellplätzen: ♿ ♻️ 🚰 jeweils
zu den Öffnungszeiten des Bads.

Sport & Freizeitangebote:

🏊 0 km, 🏠 0 km, 🚲 2 km.
Sonstiges: Ballonfahrten in Tente 1 km,
Historische Eisenbahn 1 km, Minigolf 3 km.

Entfernungen: 🏠 1 km, 🛒 2 km, 🚰 3 km.

Sehenswürdigkeiten:

Automuseum Ibben-
büren, Freizeithof Bögel-
Windmeyer 1 km,
Wasserschloß Suren-
burg 8 km.

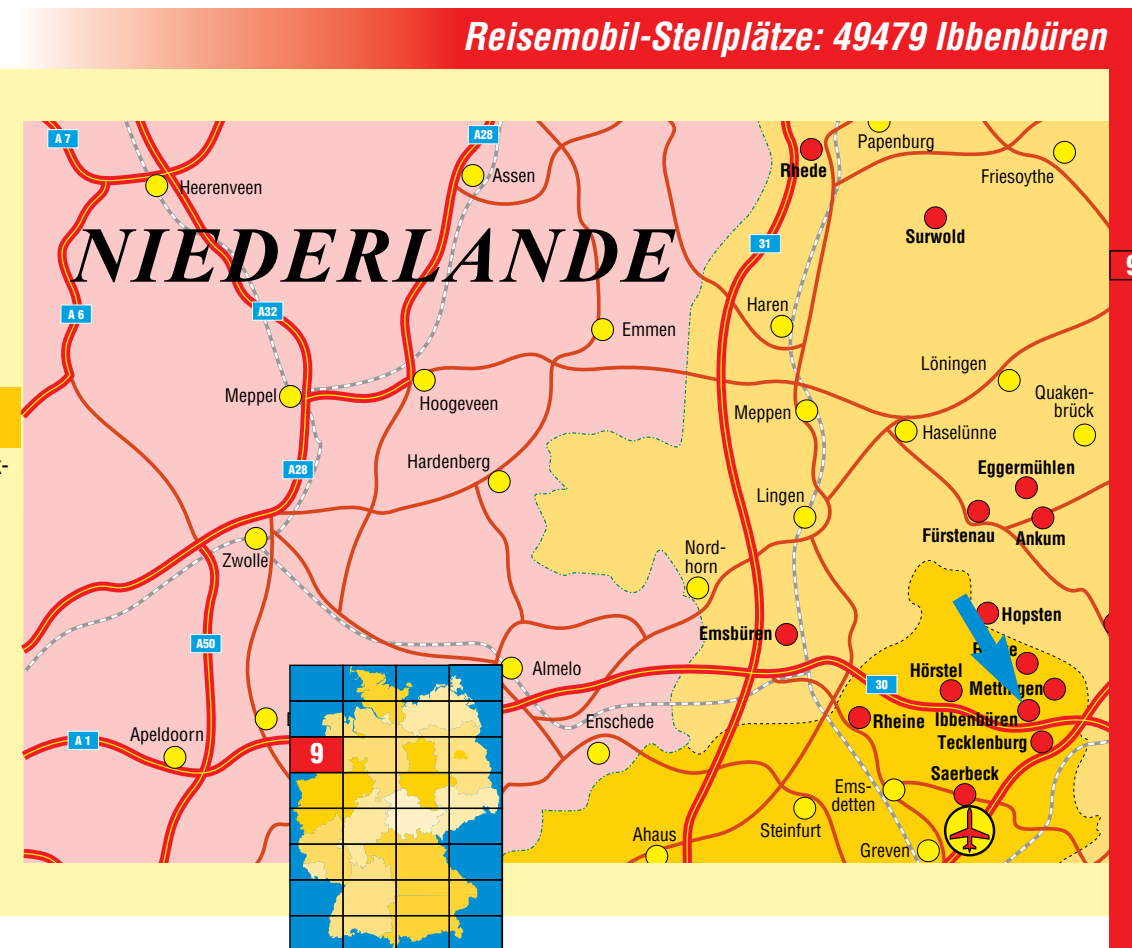


Zeichenerklärung: 🚰 = Anzahl der Stellplätze, ☎ = telefonische Reser-
vierung erwünscht, ♿ = behindertengerecht
ausgebaut, 🐕 = Hunde erlaubt,
🔌 = Stromanschluß, 🚰 = Frischwasser, 🚽 = Sanitäreinrichtungen, 🚰 = Ver-
und Entsorgung, 🍷 = Grillplatz, 🌿 = Liegewiese, 🚰 = Einrichtungen für Kin-
der, 🏊 = Schwimmbad, 🏠 = Hallenbad, ☕ = Cafébetrieb, 🌿 = Garten/Ter-
rasse, 🚲 = Fahrradverleih, 🏠 = nächster Ort, 🛒 = nächster Lebensmittelladen.

RM 9/96

REISE
MOBIL
Collection

- 🛢 = Tankstelle
- 🍽 = Restaurant
- 🍷 = Winzer
- 🌿 = Naturpark
- 🏰 = Schloß/Burg
- 🏠 = Bauernhof
- 🎡 = Freizeitpark
- 🏊 = Freizeit-/
Erlebnisbad
- 🏛 = Kultur-/Technik-
museum
- 🏠 = Stellplatz vor
Campingplatz
- 🏭 = Hersteller oder
Händler
- 🏠 = Allgemeiner
Stellplatz
- 🏠 = Reisemobil-
freundliche
Gemeinde



9

Reisemobil-Stellplätze

34369 Hofgeismar

Camping Parkschwimmbad

Irma Ehmke,
Schöneberger Str. 16, Tel.: 05671 / 12 15
Areal: Vor dem Campingplatz



Zufahrt: Asphalt, Schotter.
☛ = 15 auf Rasengittersteinen, pro Reisemobil 18 DM, inkl. 2 Personen, Schwimmbad. Ankunft 7-22 Uhr.

An den Stellplätzen:

☛ ☛ ☛ ☛ ☛ ☛ ☛

Gastronomie: In der Sommersaison Imbiß, Campingstube, ☛.

Sport & Freizeitangebote:

☛ 0 km, ☛ 0 km, ☛ 0 km.

Entfernungen:

☛ 1 km, ☛ 800 m, ☛ am Platz.

Sehenswürdigkeiten: Tierpark Sababurg 10 km, Historische Altstadt 1 km, Museum 1 km.

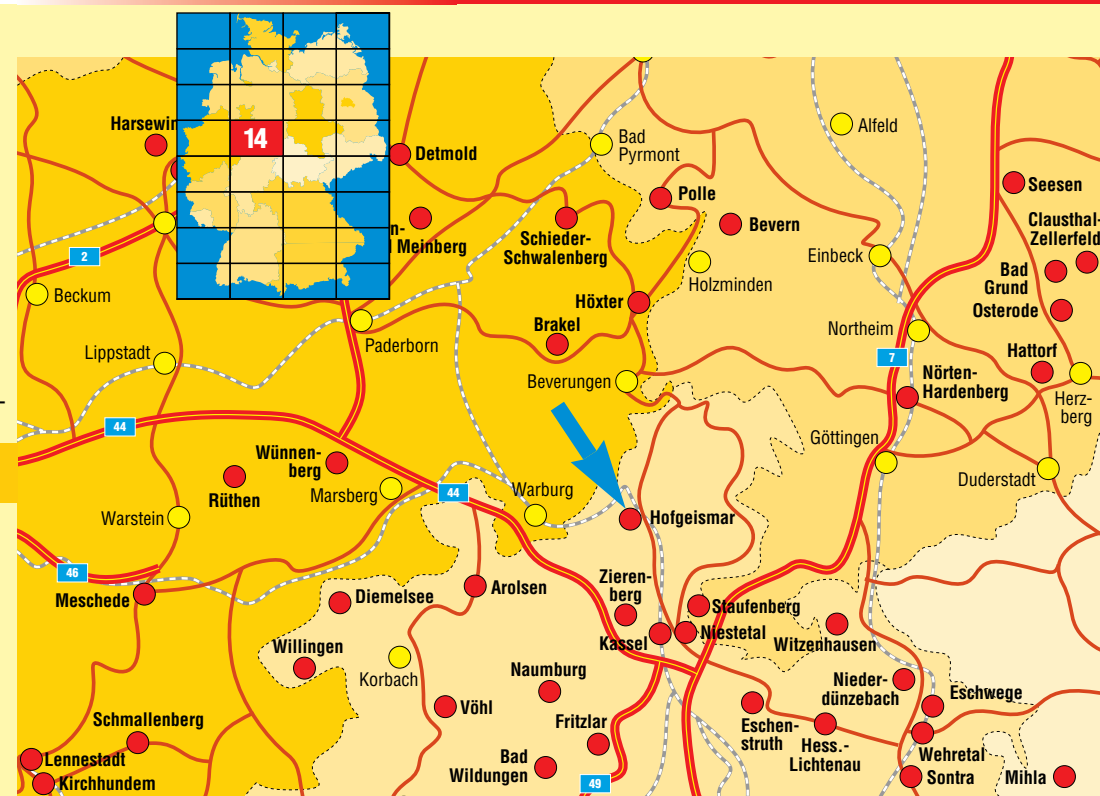
Zeichenerklärung:

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

RM 9/96

REISE MOBIL Collection

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



Reisemobil-Stellplätze: 34369 Hofgeismar

Reisemobil-Stellplätze

87642 Halblech

Haus am Wildbach

Veronika und Richard Fanta,
In der Siedlung 47,
Tel.: 08368 / 378, Fax: 08368 / 829
Areal: Beleuchteter Parkplatz in ruhiger, landschaftlich reizvoller Lage am Waldrand.



Zufahrt: Asphalt. ☛ = 10 auf Schotter, kostenlos. Späteste Ankunft 21.00 Uhr, unbeschränkte Aufenthaltsdauer.

An den Stellplätzen: ☛ ☛ ☛ ☛ ☛ ☛ ☛

Gastronomie:

Warme Küche: 11.00-21.00 Uhr.
Hauptgerichte: 11-24 DM, ☛
Sonstiges: Dienstag Ruhetag, geöffnet 10.00-22.00 Uhr. Bayerische und internationale Spezialitäten, Frühstücksservice.

Sport & Freizeitangebote:

☛ 1 km, ☛ 8 km, ☛ 2 km. Sonstiges:

Tennisplätze 1 km, Tennishalle 8 km.

Entfernungen: ☛ 1 km, ☛ 1 km, ☛ 1 km.

Sehenswürdigkeiten: Schloß Neuschwanstein und Schloß Hohenschwangau 8 km, Wieskirche 10 km.

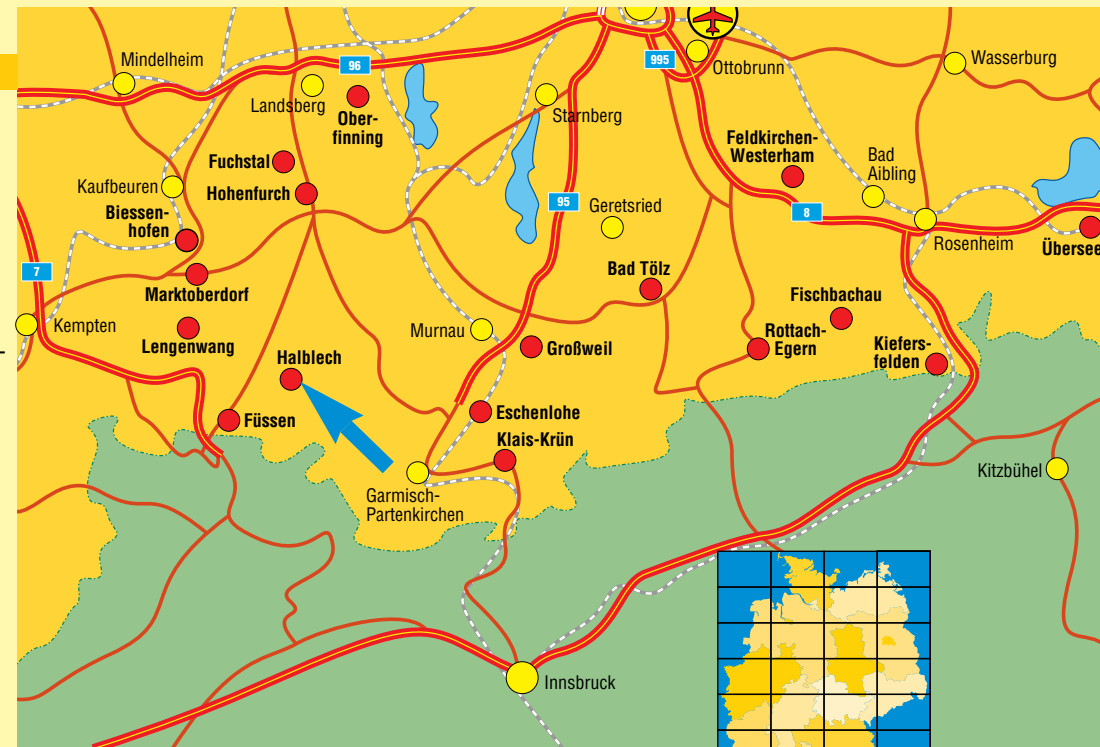
Zeichenerklärung:

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

RM 9/96

REISE MOBIL Collection

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



Reisemobil-Stellplätze: 87642 Halblech

Reisemobil-Stellplätze

26789 Leer

Hotel „Bauerndiele“
 Helmut Lucht, Heisfelder Straße 181,
 Tel.: 0491 / 34 21, Fax: 0491 / 34 91
Areal: Parkplatz hinter dem Hotel
Zufahrt: Asphalt. 🚗 = 15 auf Steinplatten,
 kostenlos.

An den Stellplätzen: ♿ 🐕 🚰 🚰

Gastronomie:

Warme Küche: 11.45-21.45 Uhr,
 17.45-21.45 Uhr.

Hauptgerichte: 14-35 DM, 🍷 🍴

Sonstiges: täglich Frischfisch, regionale
 Spezialitäten, internationale Küche.

Frühstücksbuffet 15 DM.

Sport & Freizeitangebote:

🏠 200 m, 🏠 200 m,

🚲 500 m.

Entfernungen:

🏠 0 km, 🛒 200 m,

🚰 3 km.

Sehenswürdigkeiten:

Altstadt von
 Leer, Hafenpromena-
 de, Ausflugsdampfer,
 Museum und Weinhaus
 jeweils ca. 1,5 km



Zeichenerklärung:

- 🚗 = Anzahl der Stellplätze,
- 📞 = tel. Reservierung erwünscht
- ♿ = behindertengerecht ausgebaut
- 🐕 = Hunde erlaubt
- 🚰 = Stromanschluß,
- 🚰 = Frischwasser,
- 🚰 = Sanitär-einrichtungen,
- 🚰 = Ver- und Entsorgung,
- 🔥 = Grillplatz,
- 🌳 = Liegewiese,
- 👶 = Einrichtungen für Kinder,
- 🏊 = Schwimmbad,
- 🏠 = Hallenbad,
- ☕ = Cafébetrieb,
- 🌿 = Garten/Terrasse,
- 🚲 = Fahrradverleih,
- 🏠 = nächster Ort,
- 🛒 = nächster Lebensmittelladen

RM 9/96

REISE MOBIL Collection

- 🚗 = Tankstelle
- 🍽️ = Restaurant
- 🍷 = Winzer
- 🌳 = Naturpark
- 🏰 = Schloß/Burg
- 🏠 = Bauernhof
- 🎡 = Freizeitpark
- 🛀 = Freizeit-/Erlebnisbad
- 🏛️ = Kultur-/Technik-museum
- 🏕️ = Stellplatz vor Campingplatz
- 🏭 = Hersteller oder Händler
- 🏠 = Allgemeiner Stellplatz
- 🏠 = Reisemobil-freundliche Gemeinde



5

Reisemobil-Stellplätze

97447 Gerolzhofen

Zentralparkplatz „An der Volkach“, Schallfelder Straße,
 Verkehrsamt Stadt Gerolzhofen,
 Tel.: 09382 / 6 07 34, Fax: 09382 / 6 07 51

Areal: Parkplatz am Rand der Altstadt, direkt
 am Stadtgraben „An der Volkach“ gelegen.
Zufahrt: Asphalt. 🚗 = 4 auf Drainfugen-
 pflaster, kostenlos.

An den Stellplätzen: ♿ 🐕 🚰 🚰 🚰

Sonstiges: 🌳 100 m.

Aktivitäten: Weinproben, Angeln,
 Trimpfad.

Sport & Freizeitangebote: 🏠, 🏠 300 m
 im Badezentrum Geomaris, 🚲 500 m.

Sonstiges: GeoAktiv Freizeitzentrum mit
 Tennis, Squash, Fitneß-Center, Sauna;

Stadtbibliothek mit Leseräumen.

Entfernungen:

🏠 300 m, 🛒 300 m, 🚰 am Platz.

Sehenswürdigkeiten: Die über 1200 Jahre
 alte Stadt: Steigerwaldom, Museum Altes
 Rathaus, doppelter Stadtmauerring mit
 13 Türmen, Spitalkirche St. Vitus, Vogtei,
 ehemaliges Schloß, Hexenturm.

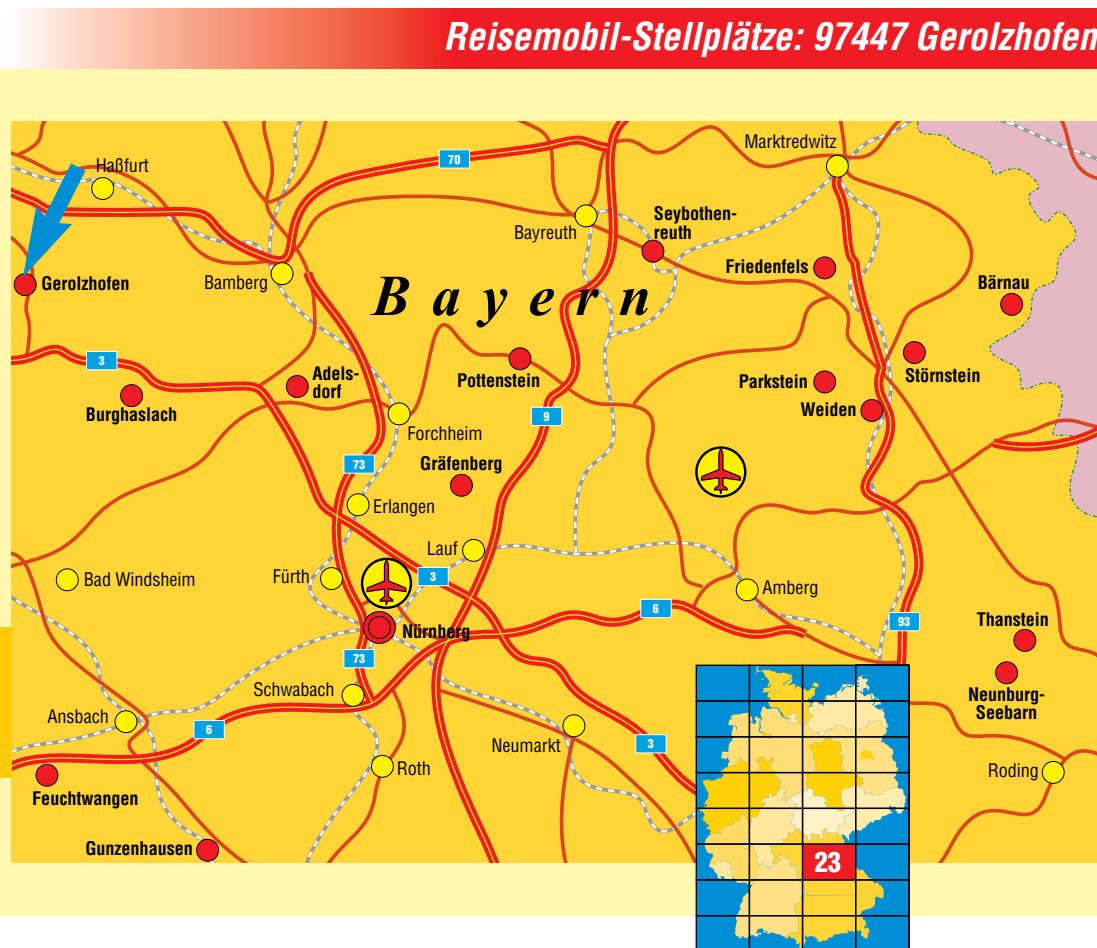


RM 9/96

- Zeichenerklärung:** 🚗 = Anzahl der Stellplätze, 📞 = telefonische Reservierung erwünscht, ♿ = behindertengerecht ausgebaut,
 🐕 = Hunde erlaubt, 🚰 = Stromanschluß, 🚰 = Frischwasser, 🚰 = Sanitäreinrichtungen, 🚰 = Ver- und Entsorgung, 🔥 = Grillplatz,
 🌳 = Liegewiese, 👶 = Einrichtungen für Kinder, 🏊 = Schwimmbad, 🏠 = Hallenbad, ☕ = Cafébetrieb, 🌿 = Garten/Terrasse,
 🚲 = Fahrradverleih, 🏠 = nächster Ort, 🛒 = nächster Lebensmittelladen.

REISE MOBIL Collection

- 🚗 = Tankstelle
- 🍽️ = Restaurant
- 🍷 = Winzer
- 🌳 = Naturpark
- 🏰 = Schloß/Burg
- 🏠 = Bauernhof
- 🎡 = Freizeitpark
- 🛀 = Freizeit-/Erlebnisbad
- 🏛️ = Kultur-/Technik-museum
- 🏕️ = Stellplatz vor Campingplatz
- 🏭 = Hersteller oder Händler
- 🏠 = Allgemeiner Stellplatz
- 🏠 = Reisemobil-freundliche Gemeinde



23

Ich habe einen Stellplatz entdeckt:

- Restaurant
- Bauernhof
- Weingut
- Burg oder Schloß
- Kultur- oder Technikmuseum
- Freizeit- oder Erlebnisbad
- Freizeitpark
- Naturpark
- Reisemobil Hersteller/Händler
- vor dem Campingplatz
- Allgemeiner Platz
- 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




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

Fitness-Ferien gewinnen

Sportcampingplatz
Woferlgut

Almabtrieb

Mit den Bergbauern
in Kramsach und
Hindelang feiern

Reise durch das

TAUBERTAL

Viel erleben zwischen Wertheim
und Rothenburg



ZWISCHEN BOCKS BEUTEL UND VIERTELE

DURCHS
WEINSELIGE
TAUBERTAL

Als „lieblich“ wird
das Tal der Tauber
immer wieder werbewirksam
beschrieben. Fahren Sie hin!
Es ist wirklich so.

Napoleon schenkte – vielleicht sogar in weinseliger Laune? – einen Teil des Taubertals dem König von Württemberg. Seit der Zeit ist der Wein dieser Gegend ein Württemberger, und der darf nach EG-Gesetz nicht in Bocksbeutel abgefüllt werden, obwohl er doch eigentlich Frankenwein ist. Wenn also der Schwabe im Fränkischen sein Viertel aus einem Bocksbeutel kredenz bekommt, hat er sich ins ausländische Bayern verirrt, oder es hat ihn ins verwandte Baden verschlagen. Streitet sich jetzt auch noch ein badischer Prädikatswein mit einem bayerischen darüber, wieviel Öchsle er im fränkischen Bocksbeutel haben muß, ist die Verwirrung komplett. Dann ist es Zeit, sich auf den „Lieblichen Tauber-Radweg“ zu machen und Wein und Tal aus ganz eigener Überzeugung kennen- und liebenzulernen.

Radwandern, großes Vergnügen

Fast durchweg asphaltiert und breit wie eine Promenade, ist der Tauber-Radweg von jedem Radler zu bewältigen. Auch die Kinder gehen hier gern auf große Tour. Und wer nach allzu ausgiebigem Weingeuß keine Lust mehr zum Heimweg hat: Im Taubertal gibt es noch Heintzelmännchen! Rad- und Freizeittouristik Manfred Skazel in Rothenburg holt die Erschlaften samt Rad und Gepäck wieder zum Ausgangspunkt zurück. Natürlich kann man sich bei ihm auch Räder leihen. So versichert, kann das Radfahrerlebnis ja nur noch Freude machen.

Zwei idyllische Campingplätze liegen in Detwang direkt am Tauber-Radweg. Bleiben Sie eine Weile hier! Hoch über dem Ort thront das trutzige, von einer die gesamte Altstadt umschließenden Wehrmauer geschützte Rothenburg ob der Tauber. Für diese wahre Perle an der Romantischen Straße sollte man sich extra einen Tag Zeit nehmen und sich geduldig in die Scharen der Besucher aus aller Welt einreihen. ►

Beckstein ist umgeben von Weinbergen. Die Winzergenossenschaft des Ortes ist über 100 Jahre alt und hält eine führende Stellung im tauberfränkischen Weinbau.



In romantischen Schleifen schlängelt sich die Tauber und mit ihr der Radweg durch Wiesen und liebeliche Weindörfer. In Creglingen ist der berühmte Riemen-schneider-Altar in der Herrgottskirche zu besichtigen. Auch ein Fingerhutmuseum gibt es da, und im Verkehrsamt kann man sich einen Fingerhut voll Flachssamen für einen selbst wachsenden Blumenstrauß abholen. Bei Tauberrettersheim holt die alte Steinbrücke, nach Plänen von Balthasar Neumann erbaut, jeden Fotografen vom Radsattel, und in Röttingen erwarten 30 Sonnenuhren den Besucher. Weit öffnet sich das Tal im Weikersheimer Grafenwinkel, sanft gerundet, lichtdurchflutet, und hinter jedem Hügel überrascht ein Kirchturm, eine Burg oder ein imposantes Schloß.

Die Grafen und Fürsten von Hohenlohe haben in Jahrhunderten das Renaissance-Schloß zu Weikersheim mit Kostbarkeiten aus aller Welt ausgestattet: Porzellan aus China, venezianische Spiegel – das voll erhaltene Spiegelkabinett ist eine Rarität – eine südländische Orangerie und ein Barockgarten á la Versailles samt Gnomengalerie mitten im fränkischen Taubergrund. 1967 hat das Land Baden-Württemberg das imposante Schloß übernommen und als Museum zugänglich gemacht. Eine musikalische Ausbildungsstätte belebt heute einen Trakt mit jugendlichen Künstlern aus aller Welt, und der prunkvolle Rittersaal ist im Sommer festlicher Rahmen für Konzerte der „Jeunesses Musicales“.

Nicht nur des Schlosses wegen sollte man in Weikersheim einen längeren Stop einlegen. Erstens ist das charmante Städtchen mit guter Gastronomie urgemütlich, zum anderen kann eine Weinprobe in der Schloßkellerei ein übriges zum Wohlbefinden beitragen. Dem Wanderer ist auch die eine oder andere Strecke des Württembergischen Wein-Wander-Wegs zu empfehlen. Zwischen Creglingen und Bad Mergentheim führt er über die Höhen und später ein Stück parallel zur Tauber.

Eine Fahrt im Planwagen durch das heimelige Vorbachtal – vorbei an Steinriegeln der inzwischen aufgelassenen Weingärten, Feldkreuzen und alten Mühlen – ist eine andere Art, Landschaft und Wein kennenzulernen. Der Kutscher erzählt über die unvorstellbaren Mühen, die die Weinbauern auf sich nahmen, um aus dem



DURCHS WEINSELIGE TAUBERTAL

Per Fahrrad läßt sich das Taubertal am besten entdecken. Die Tour zwischen Fluß und Weinbergen kann in Wertheim (oben, Mitte) beginnen oder in Rothenburg. Wegweiser führen durchs Land des Pfeiferhänsle (oben links) und zu Sehenswürdigkeiten wie der Barockkirche in Gerlachshausen (rechts). Wegzehrung können Sie auf dem malerischen Marktplatz von Bad Mergentheim (links) einkaufen.



steinigen Muschelkalkboden Weinberge zu machen. Von Hand waren immense Mengen Steine ausgehackt, aufgelesen und zu Steinwällen aufgehäuft worden. Diese schützten die Reben vor kalten Winden.

Daß sich im Muschelkalk viele Versteinerungen finden lassen, erzählt der Müller in der Schloßmühle (12. Jahrhundert) in Laudenbach. Gern ist er bereit, seine Gäste zu einer Sammel-Exkursion mitzunehmen. Der Kutscher drängt allerdings zur Weiterfahrt. Auf dem Tisch in seinem Planwagen stehen gefüllte Weingläser bereit. Damit hat er eindeutig das bessere Argument. Also weiter: Nepomuk grüßt von einer alten Steinbrücke, Wiesen und Felder stehen in saftigem Grün. Ein Agrarland ist es, das



DURCHS WEINSELIGE TAUBERTAL

Zu einem guten Tropfen gehört ein gutes Essen – oder umgekehrt? Egal, beides gibt's im Taubertal reichlich. Das Gasthaus „Zur Höll“ in Rothenburg (oben) lädt ebenso ein wie Weinkönigin und Kellermeister in Markelsheim.



Hohenloher Land. In Niederstetten ist jeden Montag Ferkelmarkt, der größte in Deutschland. Hier gilt noch der Handschlag.

Weinseligkeit

Spanferkel, die Spezialität des Landes, ist im Gasthof Krone in Niederstetten angesagt. Wem es aber gar nicht nach Deftigem zumute ist, wie wär's mit einem Aal aus der Tauber, in frischem Salbei gebraten, einem trockenen „Niederstetter Tauberberg“ Silvaner dazu, oder Wild mit einem trockenen Tauberschwarz „Laudenbacher Schafsteige“?

Nach dem Ausflug zu Spanferkel und Tauber-Aal wieder zurück ins Taubertal und hinein in die sonnigen Weinterrassen des idyllischen Weinorts Markelsheim. Hier reifen auf Muschelkalkboden Silvaner,

Schwarzburgunder, Müller-Thurgau, Riesling und in ganz kleinen Lagen sogar Traminer. Eine alte Rebsorte, der Tauberschwarz, ist neu hinzugekommen. Welche einem am besten mundet, kann man am gemütlichsten bei einer Weinprobe in der großen Genossenschaftskellerei oder bei einem Weinbauern herausfinden. „Trinke Wein mit Maß und Ziel, stets genug, doch nie zuviel“, doziert Kellermeister Lustig, hebt das Glas an die Lippen – eine Silvaner-Spätlese funkelt darin – schlürft, und mit verklärtem Glanz in den Augen bekennt er: „Des Tröpfle tut's Maul austapeziere!“

„Wein schadet nicht, sondern hält gesund“, bestätigen die Kellermeister einstimmig. Wer der Aussage aber dann doch nicht ganz traut, kann seine Leber und Galle in Bad Mergentheim mit salzigem Kurwasser durchspülen oder im Mineralbad Solymar baden „wie im Meer“. Relativ

spät erst, nämlich 1826, waren die heilsamen Mineralquellen durch einen Schäfer wiederentdeckt worden. Ausgrabungen ergaben, daß an den Quellen bereits 1200 v. Chr. Siedlungen bestanden hatten.

Am schönsten läßt sich Mergentheim im quirligen Markttreiben vom Stadtplatz aus erkunden, da prunkt das heraldische Signum des Ordenskreuzes von den Gebäuden, eine Tafel weist auf Mörickes Wohnsitz und Hans Heinrich Ehrlers Geburtshaus hin. Da ist der Spitzbogen, der dem Altbundespräsidenten Heuß als Rahmen für seine Zeichnungen vom Marktplatz diente, unweit die Tauber-Zeitung, 1791 gegründet, und somit das älteste noch erscheinende Tagblatt.

Das Residenz-Schloß des Deutschen Ordens, der seit 1526 hier residierte, wird im Augenblick mit Landesmitteln renoviert und soll dann einschließlich des historischen Kapitelsaals, der Hochmeistergalerie sowie der Fürstlichen Wohnräume dem Museum für Geschichte und Kultur des Deutschen Ordens der Stadt Mergentheim und Tauberfranken dienen.

Das Umpfertal lockt auf Seitenwege und geradewegs hinein ins Badische Weinparadies Beckstein. Hier nennt sich der Weingärtner Winzer, das Viertel heißt Schoppen, und der Wein wird aus dem Bocksbeutel serviert. Sonnenverwöhnt, aber steinig und steil sind die Rebhänge. Schon im Frühjahr haben Winzer und Winzerinnen harte Arbeit zu leisten.

Spezialitäten aus dem Grünkernländle speist man im Ratskeller in Lauda. Heute aus keiner Vollwertküche mehr wegzudenken, war Grünkern früher ein Arme-Leute-Essen. Und nicht einmal das hatten die Bauern in ausreichender Menge, als das Pfeiferhänsle in Niklashausen die Bauern zusammenrief, um über die Pfründe der Pfaffen und die Maßlosigkeit der Fürsten zu wettern. 1476 ließen die Bischöfe den Sozialrevoluzzer auf dem Scheiterhaufen verbrennen, aber der Bauernkrieg war entflammt, und 50 Jahre später fanden ►



DURCHS WEINSELIGE TAUBERTAL

Eine Camping-Idylle zwischen Main und Tauber ist der Azur-Platz in Wertheim (oben). Die Tauberbischofsheimer Fechtschule ist in aller Welt berühmt. Das Bundesleistungszentrum steht auch Besuchern offen.

6.000 aufständische Bauern in der blutigen Schlacht bei Königshofen durch das Heer des Schwäbischen Bundes den Tod.

Schnelle Degen

Wer denkt bei Tauberbischofsheim nicht an die berühmte deutsche Fechter-Hochburg – und es ist wirklich ein Vergnügen, dem



Nachwuchs im Olympiazentrum beim Training zuzuschauen. Ein Halbinternat ermöglicht es schon Siebenjährigen, ihr Talent unter Beweis zu stellen. Noch ein bißchen zu groß ist der Fechtanzug, aber begeistert sind sie beim Training. In einer ruhigen Minute gibt der Fechtbundestrainer Auskunft über Waffen und Regeln. Wer weiß schon, daß der Säbel nicht die schwerste, sondern die leichteste Waffe ist und nur 300 Gramm wiegt (der Degen ist zweieinhalb mal so schwer). Die Regeln im Säbelfechten, einer reinen Herrendisziplin, sind dafür aber umso komplizierter. „Die machen manchmal sogar mir Schwierigkeiten“, lacht die Junioren-Europameisterin Gesine Schiel, bevor sie sich wieder konzentriert ihrem Training zuwendet.

Natürlich hat Tauberbischofsheim, die Metropole des Main-Tauber-Kreises, auch viel Vergangenheit zu zeigen. Stille Winkel um den 42 Meter hohen Türmerturm, plätschernde Brunnen und auch das Bächlein am Fischmarkt, das – wie eine Einwohnerin sich erinnert – noch in ihrer Kindheit beim Verkauf der Fische zur Frischhaltung diente. An den stattlichen Bürgerhäusern strecken steinerne Neidköpfe dem Beschauer die Zunge heraus. Sie sollten einstmals das Haus vor Gefahren schützen.

Hinter Tauberbischofsheim wechselt unvermutet das Landschaftsbild. Die Hänge

rücken zusammen, das Tal verengt sich zur Waldschlucht. Die Tauber erreicht den Buntsandstein und wird zum geheimnisvollen Melusinenfluß. Um die Eulschirbenmühle rankt sich die traurige Sage der schönen Nixe Melusine, die vom Ritter von Gamburg begehrt, vom Müller verraten und vom strengen Bronnbacher Abt wieder in ihr Element zurück verbannt worden war.

Nicht ganz so leicht ist Kloster Bronnbach zu erobern. Ein paar Steigungen muß man schon überwinden, bis man in die meditative Stille der alten Klostermauern eindringen kann. Der Ausbau zum Kulturzentrum soll das Kloster wieder mit Leben erfüllen. Im Tauberfränkischen Sommer ertönen hier Serenadenkonzerte im Kreuzgang, und bald werden dort auch wieder Mönche wandeln. Ein Versuchs-Weingut gibt es schon seit dem 12. Jahrhundert innerhalb der Klostermauern. Tauberschwarz, Silcher und Silvaner reifen auf dem Bronnbacher Josefsberg.

Der romantische Campingplatz „Forelle“ in Reicholzheim ist der ideale Standort für Ausflüge im unteren Taubertal. Großzügige Stellplätze, nicht parzelliert, direkt an der Tauber. Auf dem Radweg – er führt am Platz vorbei – sind es nur wenige Minuten bis Wertheim. Die roten Sandsteinmauern

des Schlosses leuchten vom Felsen hoch über Tauber und Main. Ein Vergleich zu Heidelberg drängt sich auf. Nicht nur die Lage der Burg, auch die jugendliche Fröhlichkeit des Städtchens nimmt jeden Besucher gleich gefangen. Bummeln durch die Museen, Shopping in der entzückenden Altstadt – man möchte hier schon gern wohnen. Wenn, ja wenn die Stadt nicht in ständiger Regelmäßigkeit von Main und Tauber überflutet würde. Auch im Januar vergangenen Jahres hieß es: „Boot und Kanu frei durch alle Gassen“. Bei der Rezeption des Azur-Campingplatzes am Main, zwei Kilometer stromabwärts, liegt ein Fotoalbum aus, in dem die jüngste Überschwemmung dokumentiert ist.

Nicht mehr weit ist es bis Freudenberg zur Edelbranntwein-Brennerei Ziegler. Ein Probetrunke von Wildkirsch, Schlehe oder gar Walnuß überzeugt und macht Appetit. Das „Goldene Faß“ am Mainufer lockt mit seiner Speisekarte: Speckpfannkuchen, Entenbrust Fränkischer Art und zum Nachtisch Salzburger Nockerln, weil der Chefkoch Österreicher ist. Wer kann da schon nein sagen.

Von der Mainterrasse schweift das Auge stromabwärts, wo die dunklen Höhen von Odenwald und Spessart ineinanderfließen. Vielleicht unser nächstes Reiseziel?

Lissi und Fritz Sturm

Campingplatz Tauber-Romantik

91541 Rothenburg/Tauber, Detwang 39, Tel.: 09861/6191, Fax 6160.

Lage: Von Rothenburg kommend am Ortseingang von Detwang.

Öffnungszeiten:

30. März bis 15. November.

Ruhezeiten: Keine.

Sanitär-Ausstattung:

10 Warmwasser-Duschen, Benutzung kostenlos.

Stellplätze Caravans:

120 Touristenplätze auf Wiesengrund mit großem Baumbestand.

Pkw werden beim Caravan abgestellt.

Stromanschlüsse an fast allen Stellplätzen.

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

Preise: Erwachsene zahlen pro Nacht 7,50 Mark, Kinder von 4 bis 13 Jahren 5,50 Mark. Stellplatz für Caravan mit Pkw oder Reisemobil 9 bis 9,50 Mark. ADAC-Vergleichspreis: 32 Mark.

2 **Gastronomie:** Restaurant am Platz.

Einkaufen: SB-Laden auf dem Gelände.

Gas: Gasflaschen werden getauscht.

Tiere: Hunde sind erlaubt, 2 Mark pro Nacht.

Camping Willinger Tal

97980 Bad Mergentheim, Tel.: 07931/2177

Lage: 2 Kilometer südlich von Bad Mergentheim, Richtung Wachbach.

Öffnungszeiten: Ganzjährig geöffnet.

Ruhezeiten: Keine.

Sanitär-Ausstattung:

4 Warmwasser-Duschen, Benutzung 1,50 Mark.

Stellplätze Caravans:

90 Touristenplätze am Waldrand. **Pkw** werden beim Caravan abgestellt.

Stromanschlüsse an fast allen Stellplätzen.

Stellplätze Reisemobile:

Keine separaten Stellplätze. Entsorgung für Chemietoiletten möglich.

Preise: Erwachsene zahlen pro Nacht 6 Mark, Kinder bis 10 Jahren 4,50 Mark. Stellplatz für Caravan mit

Pkw oder Reisemobil 9 Mark. ADAC-Vergleichspreis: 27 Mark.

Gastronomie: Gaststätte mit Gartenwirtschaft auf dem Platz.

Einkaufen: Kiosk auf dem Gelände.

Gas: Gasflaschen werden getauscht.

Tiere: Hunde sind erlaubt, 2 Mark pro Nacht.

Weitere Campingplätze:

AZUR Camping Romantische Straße

97993 Creglingen-Münster, Tel.: 07933/ 20298. Ganzjährig geöffnet. Hunde erlaubt.

AZUR Camping Wertheim

97877 Wertheim, Tel.: 09342/5719. Ganzjährig geöffnet. Hunde erlaubt.

Camping Forelle

97877 Wertheim-Reicholzheim, Tel.: 09342/4435. Geöffnet 1. April bis 30. September. Hunde erlaubt.

Camping Urphar

97877 Wertheim-Urphar, Tel.: 09342/1621. Geöffnet von 15. März bis 30. September. Hunde nicht erlaubt.

Camping im Taubertal

Gemeinden und gastronomische Betriebe stehen Reisemobilen sehr aufgeschlossen gegenüber. In Rothenburg o. d. Tauber ist auf dem P 2 an der Bensenstraße ein Übernachtungsplatz samt Entsorgungsstation eingerichtet. In Reichelshofen, im Hotel Landwehrbräu, im Gasthof Krone in Creglingen, auf dem Bauernhof Müller in Weikersheim-Neubronn und im Gasthaus Zur Traube in Laudenbach sind reisemobile Gäste willkommen, in Bad Mergentheim auf dem Volksfestplatz. Auch sind die Parkplätze der Brenner Stube in Tauberbischofsheim sowie am Waldhotel Wohlfahrtsmühle Hardheim gute Übernachtungsplätze – selbstverständlich nach vorheriger Einkehr im Restaurant. Und in Wertheim kann am Ruderhaus übernachtet werden.

Campingplatz Tauber-Idyll

91541 Rothenburg/Tauber, Detwang 28, Tel.: 09861/3177, Fax 92848.

Lage: Im Landschaftsschutzgebiet des Taubertals am Ortsrand von Detwang.

Öffnungszeiten: Ostern bis 31. Oktober.



Klein, aber fein: Campingplatz Tauber-Idyll.

Ruhezeiten: 22 bis 7 Uhr.

Sanitär-Ausstattung:

4 Warmwasser-Duschen, Benutzung kostenlos.

Stellplätze Caravans:

40 Touristenplätze auf ebenem Wiesengelände, durch Bäume und Sträucher unterteilt. **Pkw** werden beim Caravan abgestellt. **Stromanschlüsse** an allen Stellplätzen.

Stellplätze Reisemobile:

Keine separaten Stellplätze. Entsorgung für Chemietoiletten möglich.

Preise: Erwachsene zahlen pro Nacht 6 Mark, Kinder von 3 bis

14 Jahren 4,50 Mark. Stellplatz für Caravan mit Pkw oder Reisemobil 7 bis 8 Mark. ADAC-Vergleichspreis: 26 Mark.

Gastronomie: Gaststätte 200 Meter außerhalb.

Einkaufen: SB-Laden am Platz.

Gas: Gasflaschen werden getauscht.

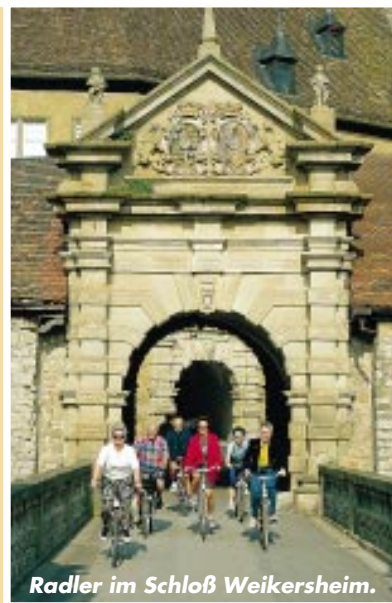
Tiere: Hunde sind erlaubt, 2 Mark pro Nacht.

Baden: Baggersee unter DLRG-Leitung am Platz. Eintrittsgebühren!

Neuzeit – verdeutlichen die Sammlungsstücke im Wertheimer Glasmuseum.

Veranstaltungen: Das Weinjahr im Taubertal beginnt jeweils am 15. März in Wertheim mit dem Jungweinfest und endet am 19. Oktober in Tauberbischofsheim beim Winzer-Erntedankfest. Dazwischen gibt es an allen Wochenenden Weinfeste zu besuchen. Herausragend dabei sind die „Fröhlichen Taubertage“, die immer am letzten Juni-Wochenende im gesamten Taubertal gefeiert werden. Weinseilig gibt sich in diesem Jahr Weikersheim-Laudenbach vom 6. bis 8. September und Lauda-Königshofen-Marbach am 7. und 8. September. In Tauberbischofsheim-Distelhausen und -Dittigheim werden die Weinfeste am 5. und 6. Oktober gefeiert.

Ausflüge: Mehrere Touristik-Strassen ziehen durch das Tal und laden zu Entdeckungsreisen ein. Die Romantische Straße verläuft von Rothenburg bis Tauberbischofsheim durchs Taubertal. Die Schwäbische Weinstraße und die Dichterstraße führen von Bad Mergentheim zum Neckar. Die Burgenstraße streift das Tal um Rothenburg. Der Wildpark Bad Mergentheim ist ein beliebtes Familien-Ausflugsziel. Etwa 100 einheimische Wildtierarten, Zuchtanla-



Radler im Schloß Weikersheim.

gen für bedrohte Tierarten und Aquarien haben hier ihren Platz.

Wandern: Neun Wanderetappen mit einer Länge von jeweils etwa 25 Kilometern führen auf gut befestigten Wegen durch das Taubertal. Vier Extratouren zwischen 17 und 27 Kilometer sind als Rundwanderwege angelegt. Meist lassen sich die Routen aber beliebig verkürzen.

Radeln: Der 100-Kilometer-Radweg „Liebliches Taubertal“ führt in drei Tagesetappen von Rothenburg bis Wertheim. Freilich gibt es auch hier ausgewiesene Rundkurse, oder verkürzte Radtouren, die sich mit Hilfe der Tauberbahn individuell gestalten lassen. Die Züge führen von Mai bis Oktober für den Radtransport geeignete Gepäckwagen mit. Fahrräder können bei den Bahnhöfen in Weikersheim, Bad Mergentheim, Lauda, Tauberbischofsheim und Wertheim sowie bei Rad- und Freizeittouristik Skazel in Tauberbischofsheim, Tel.: 09341/5395 gemietet werden. Kartenmaterial zum Radweg „Liebliches Taubertal“ gibt's im Buchhandel.

Bootswandern: Die Fremdenverkehrs-Gesellschaft Romantisches Wertheim m.b.H. veranstaltet Bootswanderungen auf Tauber und Main. Info-Tel.: 09342/1066.

Baden: In Bad Mergentheim schwört man auf die Heilkräfte der Sole, doch der Badespaß kommt dabei nicht zu kurz. So wird das Heilwasser, das hier entspringt, auch im Freizeit- und Badepark Solymar genutzt. Neben Wellenbad mit Riesenrutsche findet der Solymar-Besucher eine Saunalandschaft mit Bio-Saunarium vor.

Freizeit im Taubertal

A Anreise: Das Taubertal schlängelt sich von Rothenburg an der BAB 7 bis Wertheim an der BAB 3. Von Osten erreicht man Rothenburg zuerst über die BAB 8 bis Autobahnkreuz Ulm/Elchingen, oder BAB 5 bis Kreuz Feuchtwangen, dann weiter nach Norden auf der BAB 7 bis Ausfahrt Rothenburg o.d.T. Von Westen kommt man auf der BAB 3, an Frankfurt vorbei, zur Ausfahrt Wertheim. Besucher aus dem Norden befahren die BAB 7 bis Kreuz Biebelried bei Würzburg, danach die BAB 3 in Richtung Frankfurt bis Ausfahrt Wertheim.

i Informationen: Touristikgemeinschaft Liebliches Taubertal, Postfach 1254, 97932 Tauberbischofsheim, Tel.: 09341/82294, Fax: 82382.

N Karten und Reiseführer: ADAC Generalkarte Blatt 13/16, Euro Cart Rhein-Main-Neckar vom RV-Verlag, M 1:200.000. Freizeitkarte Main-Tauberkreis M 1: 75.000 vom Städte Verlag, Fellbach.

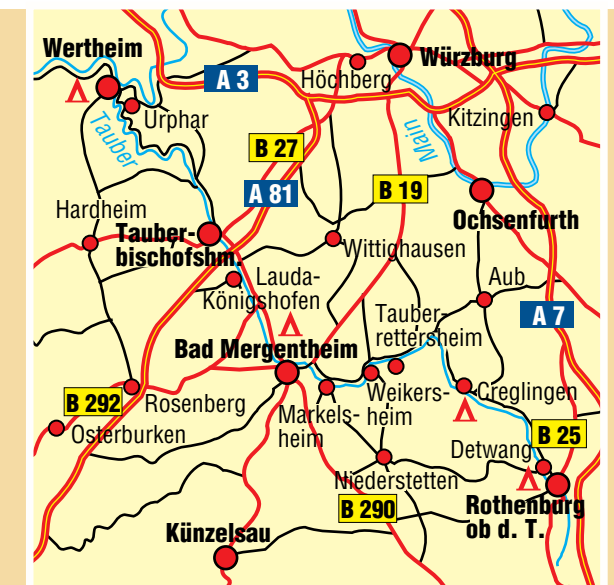
Sehenswürdigkeiten: Die berühmten Altäre von Tilman Riemenschneider sind zu sehen in der St.-Jakobs-Kirche aus dem 14. Jh. in Rothenburg, der

St. Peter- und Pauls-Kirche in Detwang sowie in der Herrgottskirche in Creglingen. Zu den bedeutendsten sakralen Bauten des Taubertals gehört die Hl. Kreuz-Kirche in Gerlachsheim. Die dreischiffige, barocke Pfeilerbaukirche glänzt mit reicher Innenausstattung. Sehr zu empfehlen ist die Besichtigung von Schloß Weikersheim. Das mächtige Barockschloß, erbaut um 1600, mit originalem Barockgarten zeigt im Inneren einen Rittersaal, die Wohnräume der Fürsten zu Hohenlohe und das Spiegelkabinett aus dem Jahre 1717.

Museen: Auf sehr anschauliche Weise gibt das mittelalterliche Kriminalmuseum in Rothenburg Einblick in die Lebens- und Rechtsverhältnisse der vergangenen 1.000 Jahre. Lieblicher dagegen prä-

sentierte sich das Puppen- und Spielzeugmuseum, ebenfalls in Rothenburg. Fingerhüte aus aller Welt, von der Römerzeit bis zur Neuzeit, finden Liebhaber von Kleinodien im Fingerhutmuseum in Creglingen. Die größte Sammlung fränkischer Dorfkultur ist im Tauberländer Dorfmuseum in Weikersheim zu sehen. Die Entwicklung des Glases – von den Ägyptern bis zur

CAMPING-KOMPACT TAUBERTAL



Infos:

Tourismusverband Allgäu in Augsburg, Tel.: 0821/33335.

Übernachtungstip:

Hindelang und Oberstdorf: Busparkplätze

Camping Oberjoch in 87541 Hindelang, Paßstr. 60, Tel.: 08324/7108; Camping Oberstdorf in 87561 Oberstdorf, Rubinger Str. 10, Tel.: 08322/6525.



Glockengeläut und Blasmusik

BERGBAUERN FEIERN ALMABTRIEB

Festlich geschmückte Kühe trampeln ins Tal, vorbei an einer Jury, denn das schönste Rindviech wird prämiert. Das ist der Höhepunkt des alljährlichen Almabtriebs. Wenn der Sommer dem Ende zugeht, ist es Zeit, die Rinder von den hochgelegenen Weiden der Alpen zu holen – ein willkommener Anlaß zu feiern.

Im österreichischen Kramsach beginnen die Almhüter am 21. September mit dem Almabtrieb. Wenn die Viehhüter nach

dem langen Abstieg mit den Herden im Tal ankommen, holen die einzelnen Bauern ihre Tiere aus der Herde heraus und führen sie in die heimischen Ställe. Zwischen Glocken, gewundenen Kränzen und Kuhfladen feiert der ganze Ort mit Blasmusik, deftigem Bauernvesper und Tanz in den Abend. Infos gibt es beim Tourismusverband Kramsach, Tel.: 0043/5337/62209.

Beim Vihscheid im Allgäu schmückt die Leitkuh ein kunstvoller Kopfputz aus

Blumen und Tannengrün. Die Jungtiere tragen schwere Festtagschellen, und die Hirten legen ihr bestes Gewand an. Im Tal feiern die Bauern die Rückkehr ihrer Tiere mit einem großen Fest samt Bauernmarkt. Die prächtigsten Feiern im Allgäu gibt es in Hindelang (11.9.), Oberstdorf (13.9.), Oberstaufen (13.9.) und Blaichach (17.9.).

Beim Almabtrieb bewertet eine Jury die festlich geschmückten Rindviecher.



Heidelberger Schloßbeleuchtung

BLITZ UND DONNER

Mit seiner traditionellen Schloßbeleuchtung und einem riesigen Feuerwerk lockt Heidelberg am 7. September 1996. Dieser Glanzpunkt im Rahmen der 800-Jahr-Feier soll an die Großbrände der Kurfürstlichen Residenz während des Erbfolgekriegs 1689/93 und nach dem Blitzschlag 1764 erinnern. Fünf große Kirchen in der Altstadt lassen zwischen 21.15 und 22.15 Uhr ihre Glocken läuten. Dieses eigenwillige Konzert erlebt der Besucher am schönsten vom Philosophenweg, dem Oberen Klingenteich oder von der Riesensteinkanzel aus.

Infos:

Verkehrsverein Heidelberg, Tel.: 06221/142211.

Übernachtungstip:

Bus-Parkplatz Karlsruhbahnhof, gebührenpflichtig.

69118 Heidelberg, Camping Neckartal, Tel.: 06221/802506.

Feuerwerk vor dem Heidelberger Schloß.



Usedomer Festival

MUSIK LIEGT IN DER LUFT

Usedom, die östlichste Insel Deutschlands, veranstaltet vom 13. bis zum 21. September ein Festival klassischer Musik. Ein Konzert auf der alten Seebrücke in Ahlbeck eröffnet am 13. September die Festtage. Auf der Ostseeinsel erklingen Werke von Bach, Mozart, Schubert, Strauss und Tchaikowsky. Auch zeitgenössische Kompositionen werden von den vorwiegend jungen Musikern aufgeführt. Zum Abschluß am 21. September krönt Händels Wassermusik die Ostseetherme Ahlbeck.

Infos:

Usedomer Musikfestival, 17420 Seebad Heringsdorf, Tel.: 038378/34647.

Übernachtungstip:

Auf den großen Parkplätzen Heringsdorf und Ahlbeck.

Naturcampingplatz Ückeritz, 17459 Ückeritz, Tel.: 038375/20923.



Die alte Seebrücke in Ahlbeck ist Schauplatz für Festkonzerte.

Alphörner

TUTEN UND BLASEN



Josef Stocker in seiner Werkstatt neben dem größten Alphorn der Welt.

Im schweizerischen Krienz bei Luzern gibt es die längsten Alphörner der Welt. Ganze 47 Meter mißt das größte und entstammt der Werkstatt von Josef Stocker. Hier beobachten Besucher, wie Handwerker ein Alphorn fertigen. In dem einzigen Alphornladen der Welt lagern 200 Exemplare der typischen Schweizer Hörner. Wer selber mit dicken Backen in ein Alphorn blasen will, lernt bei Josef Stocker die richtige Technik. Geöffnet ist die Werkstätte montags bis freitags von 8 bis 12 Uhr und 14 bis 18 Uhr, samstags 8 bis 12 und 14 bis 16 Uhr. Der Eintritt ist kostenlos.

Infos bei Alphornbau Stocker, CH-Kriens-Luzern, Tel.: 0041/41/3408886.

KURZ & KNAPP

Blumenkorso

Am 9. September fahren prächtig geschmückte Blumenwagen in einem fünf Kilometer langen Umzug vom holländischen Aalsmeer über Amstelveen nach Amsterdam. Gegen 16 Uhr marschieren auf dem Dam der Grachtenstadt alle Beteiligten auf. Danach fahren die Wagen zurück nach Aalsmeer, wo sie festlich beleuchtet durch den Abend ziehen. Infos: Stiftung Bloemenkorso, Tel.: 0031/297/325100.

Behindertengerecht

Die Stadt Magdeburg gibt einen Stadtführer für Behinderte heraus. Der knapp 250 Seiten starke Helfer informiert auf einen Blick über behindertengerechte Museen, Parkplätze und Toilettenanlagen. Das Buch gibt es kostenlos beim Tourismusbüro Sachsen-Anhalt in Magdeburg, Tel.: 0391/5404903.

Feiern im Latium

Agosta, Wallfahrtsort bei Rom, feiert vom 7. bis zum 9. September ein Fest zu Ehren Mariä Geburt. Die Gläubigen zelebrieren religiöse Feiern an allen drei Tagen. Die Einwohner messen ihre Kräfte in Wettläufen und volkstümlichen Spielen. Infos beim Fremdenverkehrsamt Latium, Tel.: 0039/6/51681.

Fähren billiger

Bei Stena Line und P&O European Ferries gelten auf der Route Calais – Dover bis zum Jahresende für alle Fahrten



Stena-Line bietet günstige Tarife auf der Route Calais – Dover.

die bis zu 60 Prozent reduzierten Preise der Nebensaison. Eine Fahrt mit dem Reisemobil oder Caravan kostet bei Abfahrten zwischen 8.15 und 20.15 Uhr 319 Mark (anstatt 555 Mark). Nachtfahrten kosten 139 Mark (anstatt 300 Mark). Infos bei Stena Line, Tel.: 0211/9055-102 und P&O Ferries, Tel.: 0211/38706-0.



Bauernherbst

LUST AUFS LAND

Bauern holen die Ernte ein und führen das Vieh von den Weiden in die Ställe. Wenn sich die ersten Blätter färben, feiern 14 Orte im Salzburger Alpenvorland und Salzkammergut bis zum 27. Oktober 1996 den Bauernherbst.

Dabei gibt es allerlei zu sehen, etwa wie beim Käser aus Rohmilch würziger Käse entsteht. Der Küfer zeigt den Gästen, wie er aus dickem Eichenholz runde Fässer formt. Bauern laden ein zu

einer deftigen Jause mit hausgemachten Spezialitäten. Kinder melken auf dem Bauernhof Kühe und backen Brot.

Für Besucher, die gern aufs Fahrrad steigen, hält das Tourismusbüro den Prospekt „Radeln im Bauernherbst“ bereit. Den Katalog zum Bauernherbst gibt es bei der Tourismus-Gesellschaft des Salzburger Landes in A-5300 Hallwag, Tel.: 0043/662/6688-38.

Bauern laden zu zünftigen Festen ein. Wer mag, kann bei der Ernte helfen.



Europas älteste Bergbahn dampft seit 125 Jahren auf die Rigi.

Vitznau-Rigi-Bahn

DAMPFLOK-ROMANTIK

Seit 125 Jahren kommen die schweizerischen Rigi-Bahnen nicht aus der Puste. Die weltweit einzige Zahnrad-Dampflok mit stehendem Kessel startet zehnmal täglich zu romantischen Fahrten auf die Rigi, von den Einheimischen liebevoll als „Königin der Berge“ umschmeichelt. Europas erste Bergbahn überwindet auf der Fahrt

von Vitznau nach Rigi Kum mit der Lok 7 und dem Nostalgiewagen aus dem Jahre 1871 bis zu 25 Prozent Steigung. Am 7. und 21. September startet zehnmals täglich zu romantischen Fahrten auf die Rigi, von den Einheimischen liebevoll als „Königin der Berge“ umschmeichelt. Europas erste Bergbahn überwindet auf der Fahrt

Zeppelin Museum

LUFTIKUS

Genau 96 Jahre nach dem ersten Flug eines Zeppelins über den Bodensee hat das neue Zeppelin Museum im alten Hafens Bahnhof von Friedrichshafen seine Tore geöffnet. Blickfang in der großen Halle ist der knapp 40 Meter lange Nachbau eines Teils des legendären Luftschiffs LZ 129 Hindenburg. Wie einst die Fahrgäste betreten auch heute die Besucher die Silberzigarre über ein Fallreep und wandeln durch originalgetreu rekonstruierte Passagierräume. Auf 4.000 Quadratmetern gibt es neben einer großen Sammlung zur Geschichte der Luftschiffahrt die Sonderschau „Kunst des Fliegens“. Der Eintritt kostet für Erwachsene 8 und für Kinder 4 Mark.



Ein Teil der „Hindenburg“ wurde originalgetreu nachgebaut.

Infos:

Zeppelin Museum Friedrichshafen, Tel.: 07541/3801-0.

Übernachtungstip:

Parkplatz am Messegelände.

Campingplatz Fischbach, 88048 Friedrichshafen, Tel.: 07541/42059.

BÜCHER

Vorfreude ist die schönste Freude: Für Ihre nächste Tour können Sie sich von unserer Auswahl inspirieren lassen.

Spaß für Globetrotter

■ Wohnmobilstellplätze
Quer durchs Land

Der Autor Dieter Semmler führt in 14 Touren durch deutsche Ferienlandschaften von der Nordsee bis zu den Alpen. Das Buch nennt 74 Übernachtungsplätze in reiseobilfreundlichen Orten. Jeder Tourbeschreibung ist eine Übersicht aller Stellplätze in der Region vorangestellt. Leider ist das Kartenmaterial in dem Führer etwas unübersichtlich gestaltet, die wenigen Schwarzweiß-Fotos können schwer den Reiz der Landschaft vermitteln.

Wohnmobil-Stellplätze Deutsche Ferienlandschaften, RID-Verlag, 230 Seiten, 37,80 Mark.

mit seinen ursprünglichen, rauhen und weitläufigen Landschaften. Der Autor Klaus Richter hat mit seinem Reisemobil eine Tour gefahren, die gemütlich in drei Wochen zurückgelegt werden kann. Er stellt winzige Fischerdörferchen, alte Kathedralen und grünes Farmland ebenso vor wie schroffe Felsküsten, herrschaftliche Landsitze und ehrwürdige Schlösser. Nach jedem Routenabschnitt gibt es einen Informationskasten mit zahlreichen Stellplatz- und Übernachtungs-Hinweisen. **Mit dem Wohnmobil durch Schottland, Drei Brunnen Verlag, 152 Seiten, 39,80 Mark.**

■ Bodensee Magazin
Jede Menge Tips

Das durchgängig farbige, 288 Seiten starke Bodensee Magazin bietet eine Menge für knapp zehn Mark: Es vermittelt dem interessierten Besucher ganz neue Perspektiven rund um den See, führt ihn zum Beispiel in die Konstanz Altstadt, in das bisher nicht so bekannte Hinterland oder an den Platz mit der schönsten Aussicht auf den See. Das Magazin informiert ebenso ausführlich über die landschaftlich reizvolle Schweizer Seite des Bodensees. Für Unternehmungslustige gibt es einen ausführlichen Veranstaltungskalender mit über 1.200 Ereignissen in diesem Jahr.

Bodensee Magazin, Bodensee Magazin Verlag, 288 Seiten, 9,80 Mark.

■ Reisemobil-Führer
Schottland

Schottland – die Heimat Maria Stuarts, des Dudsacks und des Scotch Whiskys – ist mehr als nur der nördliche Teil Großbritanniens. Das Land erwartet den Reisenden



■ Radwandern
Rund ums Rheinland

Der Dumont Verlag hat in Zusammenarbeit mit dem Landschaftsverband Rheinland und dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club einen Radwanderführer Rheinland herausgebracht. Der durchgehend vierfarbig gestaltete Führer mit Spiralheftung führt den Leser durch acht verschiedene Gebiete vom Siebengebirge über das Bergische Land, das Ruhrgebiet, den Niederrhein bis hin zur Eifel. Das Kartenmaterial ist sehr übersichtlich und detailgenau gestaltet. **Rund ums Rheinland, Dumont Radwandern, 180 Seiten, 34,90 Mark.**

■ Reisesprachführer
Italienisch kompakt

Geo Saison hat zusammen mit dem Bertelsmann Verlag einen praktischen Reisesprachführer für Italien herausgebracht. Im kompakten Taschenbuchformat werden in unterschiedlichen Themenbereichen die wichtigsten italienischen Wörter und Redewendungen aufgeführt. **Reisesprachführer Italienisch, Bertelsmann Lexikon Verlag, 356 Seiten, 14,90 Mark (mit Kassette 29,90 Mark).**

Des Müllers Lust

Was ist das schönste Ende eines langen Wandertages? Klarer Fall: die müden Füße hoch – am besten im Reisemobil oder Wohnwagen.



Mittendrin: Reisemobil und Wohnwagen bilden eine optimale Basisstation für den Bergwanderer.

Die Stocknägel glänzen in der aufgehenden Sonne, und der Wanderstecken wartet draußen auf seinen Einsatz. Tautropfen tauchen die Wiese in ein waberndes Perlenmuster. Die Vögel schmettern sich vor lauter Lust beinahe die Kehle aus dem Leib. Gewaltig begrenzen die Berge rundum den Horizont.

Dampf steigt aus der Kaffeetasse im Inneren des rollenden Heims. Flinke Finger packen einen Rucksack: Apfel und Anorak, Schokolade und Schinkenbrote, Trinkflasche und Traubenzucker.

Auf der Trittstufe sitzt ein zünftig gekleideter Wandersmann und zurrt seine Schnürsenkel fest. Letzte Handgriffe, bevor sich das mobile Paar auf den Weg macht. Leise fällt die Tür des Freizeitmobils ins Schloß, wird der Schlüssel gedreht. Los geht's, der Sonne entgegen.

Immer mehr Menschen zieht es in die Berge. Ausgleich suchen die streßgeplagten Besucher zwischen den hohen Gipfeln, und ihre Freiheit. Endlich mal raus aus der Mühle des Alltags, tief durchatmen und alles vergessen.

Wirklich alles? Nicht ganz. Egal, ob vom freien Stellplatz oder direkt von der Campinganlage: Wer in die Berge mar-

schiert, sollte sich rechtzeitig vorher ein paar Gedanken machen. Denn die entscheiden über Wohl und Wehe eines Wandertages.

Da ist zunächst das Wetter, genau gesagt: die Vorhersage. In heutiger Zeit satellitenüberwachter Wolkenbewegungen wissen die Wetterfrösche ziemlich genau, was der nächste Tag bringt – auch

Aussichtsreich: Wer auf Schusters Rappen die Berge entdeckt, findet die entlegensten Stellen. Und im Tal wartet das mobile Heim auf die erschöpften Ausflügler.



wenn es zunächst nicht so aussehen mag. Selbst wenn am frühen Morgen die Sonne nur so vom Himmel herunterbrennt, kann das Wetter plötzlich umschlagen. Schneefall bis 2000 Meter Höhe ist auch im Hochsommer keine Seltenheit.

Zieht bei einer Tageswanderung im Gebirge plötzlich ein Gewitter auf, wird für den uninformierten oder unbelehrbaren Wanderer die Tour zur Tortur. Im schlimmsten Fall endet sie tödlich. Wanderer sollten bei zweifelhaftem Wetter oder angekündigtem Wechsel lieber am Caravan bleiben und den Tag anders genießen.

Ein erst für den späten Abend angesagtes Tief kann nämlich auch schon am helllichten Tag mit Nebel, Regen und schlechter Sicht über den Wanderer hereinbrechen. Einheimische wissen das: Ihre Warnungen sollten die Gäste nicht leichtfertig in den noch lauen Wind schlagen.

Trügerisch ist ebenfalls, sich einzig auf den eigenen Orientierungssinn zu verlassen. Unterwegs unterstützen Karte, Kompaß und Höhenmesser den Wanderer – jedenfalls gehören sie bei einer mehrtägigen Wanderung dazu. Übrigens läßt sich mit einem Höhenmesser auch bestens das Wetter beobachten, weil das elektronische oder mechanische Meßgerät auf Luftdruckschwankungen reagiert.

Solch technische Hilfsmittel sind sehr nützlich, obwohl Wanderwege in der Regel sehr gut markiert sind. Dennoch kommen an Verzweigungen ▶

HOBBY
Bergwandern

Des Müllers Lust

gelegentlich Zweifel auf: In welcher Richtung geht's nun weiter? Ist eine entscheidende Markierung erst mal verpaßt, hat sich der Ortskundige im Nu verlaufen.

Da muß eine vernünftige Karte her. Ohne sie sollte sich niemand auf den Weg machen. Wanderkarten geben durch farbig markierte Flächen, Höhenlinien und eingezeichnete Felsformationen den Verlauf der Landschaft wieder. Auch Wasserflächen und deren Verläufe sind eingezeichnet, Brücken, Hütten,

Dörfer, Straßen und Wege, Lifte und Bergbahnen.

Um sich gut zurechtzufinden, eignen sich topographische Wanderkarten im Maßstab 1:25.000. Vier Zentimeter entsprechen darauf einem Kilometer in der Natur. Bei Karten mit dem Maßstab 1:50000 entsprechen zwei Zentimeter einem Kilometer.

Damit sich Wanderer vor ihrer Tour über Gelände und Wege informieren, geben die einzelnen Ferienregionen Wander-, Berg- und Kletterführer heraus. Darin steht, wo sich Unterkunftshütten finden, und wieviel Zeit eine Route dem Wanderer abverlangt. Diese handlichen Büchlein sind sehr sinnvoll und finden in jedem Rucksack Platz.

Apropos: Rucksack ist nicht gleich Rucksack. Die guten alten Modelle aus Baumwolle mit dicht anliegendem Rücken gehören gestern an. In heutiger Zeit schnallt der Wandersmann Tragebehälter aus Kunststoffgeweben mit weich gepolsterten, leicht gerundeten Trägern auf den Buckel. Es gibt sie großvolumig oder als kleine Wander-



oder als kleine Wander-

rucksäcke bis etwa 35 Liter. Sie sind nicht nur leicht, sie weisen außerdem einen per Körperkontaktsystem direkt anliegenden, gepolsterten Rückenbereich auf und besitzen eine ausgetüftelte Belüftung. Rucksäcke sind aber auch mit Innenrahmen und Kunststoffnetzteil außen zu haben. Das liegt zwar am Rücken an, nimmt aber keine Feuchtigkeit auf.

Ein guter Rucksack verstaut kleineres Gepäck in zwei Außentaschen und hat ein

Deckelfach mit einer zusätzlichen Tasche für Wertsachen. Gut, wenn sich Wanderstöcke an ihm befestigen lassen. Komfortabel sind gepolsterte Hüfttragegurte.

Weil mit einer guten Ausrüstung die Tour doppelt so viel Freude macht, sollte sich der ambitionierte Wanderer von Fuß bis Kopf den Gegebenheiten anpassen. Das fängt auf dem nackten Fuß an.

Am besten haben sich Sport-Socken oder -Kniestrümpfe aus Spezialge-

stricken erwiesen, die im Fußspitzen-, Sohlen-, und Fersenbereich weich verdoppelt sind. Passen sie richtig, findet der Fuß einen guten Sitz und bekommt keine Blasen.

Es sei denn, die Schuhe taugen nichts. Straßenschuhe haben im Gelände nichts zu suchen. Zum Wandern gehören Berg- oder leichte Trekkingschuhe mit eingearbeitetem Dämpfungskeil und rutschfester Profilschleife. Sie gewährleisten weiches Auftreten, geben Halt und Trittsicherheit, selbst wenn der Pfad mal glatt wird, oder wenn es regnet. Einige Hersteller bieten mittlerweile halboffene Modelle mit griffigen Spezialsohlen an.

Besonders Kinder brauchen geeignetes, festes Schuhwerk. Falsch ist, hier zu sparen, weil sowieso nur zwei Bergwanderungen im Jahr anstehen. Weigern sich die Eltern, das anzuerkennen, erzeugen sie den weithin hörbaren Effekt: In Sandalen, nörgelnd und weinend, schleppen sich die Kleinen über die Bergwege.

Eine wichtige Rolle spielt auch die richtige Kleidung. Bleibt es beim kürzeren Famili-

enausflug, reichen Baumwollhemden und -hosen. Geht es sportlicher zur Sache, gehören sie der Vergangenheit an.

Die Hersteller von Bergsport-Bekleidung haben sich sehr viel einfallen lassen: Zwiebelweise heißt das Zauberwort. Von der Unterwäsche bis zur Jacke trägt der Wanderer mehrere Kleidungsstücke. Alle sind leicht, funktionell und bestehen aus synthetischen Fasern. Solche High-Tech-Bekleidung transportiert den Schweiß Schicht für Schicht nach draußen weiter – der Körper bleibt trocken.

Als Mindestausrüstung für eine Tagestour braucht der Wanderer außer atmungsaktiver, synthetischer Unterwäsche ein Hemd aus ähnlichem Material, ein Langarmhemd oder Pulli sowie eine lange Hose aus synthetischen Fasern. In Shorts läßt es sich bei heißem Wetter durchaus wandern, die lange Hose sollte aber dabei sein – für alle Fälle.

Eine Fleecejacke als Windschutz gehört noch dazu, eine leichte Regenjacke mit angeschnittener Kapuze und eine Regenhose, beide mit abgedichteten Nähten, runden ►



Gemeinsamkeit: In der Gruppe zu wandern ist nicht nur sicherer, es vermittelt auch Zusammengehörigkeit.

Tips für den richtigen Umgang mit der Natur und sich selbst

Damit die Tour ins Gebirge nicht zur Tortur gerät, gibt der Deutsche Alpenverein (DAV) Merkblätter heraus. „Sanft und sicher“ heißt zum Beispiel die für Wanderer und Bergsteiger ausgearbeitete vierseitige Broschüre. Darin faßt der DAV folgende Tipps zusammen:

1. Fahrgemeinschaften bilden.
2. Vernünftig parken.
3. Die Kombination Bahn/Fahrrad nützen.
4. Die Bergnatur in Ruhe lassen.
5. Nirgendwo Spuren hinterlassen.
6. Auf den Wegen bleiben.
7. Abschneider vermeiden.

Sicher - damit Sie Ihre Freude genießen können:

8. Zuerst planen.
9. Die eigenen Fähigkeiten überprüfen.
10. Die zweckmäßige Ausrüstung wählen.
11. Informationen über Wetter und Wege einholen.
12. Gesicherte Steige bei Gewitterneigung meiden.
13. Langsam angehen, gut zu Ende bringen.
14. Rechtzeitig und regelmäßig rasten.
15. Umkehren, wenn es notwendig ist.
16. Niemanden gefährden.

Adresse:

DAV, Von-Kahr-Straße 2-4,
D-80997 München;
Tel.: 089/14003-0, Fax: -12.

Des Müllers Lust



Familienpaß: Richtig ausgerüstet, wandern auch Kinder gern.

die Bekleidung ab. Bei Mehrtagestouren sollte freilich die Ersatzbekleidung nicht fehlen. Wer gleich mehrere Tage wandert, darf Schlafsack, Waschzeug und Handtuch nicht vergessen.

Und was sonst noch? Ein Sonnenhut wäre nützlich, ein

Stirnband oder eine Mütze, Schal und Handschuhe. Ach ja, und natürlich die Sonnenbrille, denn die UV-Strahlen wirken im Gebirge besonders intensiv. Deshalb muß ein Sonnenschutzmittel ins Gepäck, Schutzfaktor sechs, acht, oder bei empfindlicher Haut und für Kinder mindestens Faktor 15. Dazu kommt noch der Lippenschutz als Stift oder Creme und ein Insektenmittel.

Natürlich darf auch die kleine Bergapotheke nicht fehlen, die es als handliches Päckchen zu kaufen gibt. Zudem sollte der Wanderer an Schere und genügend Pflaster für wunde Füße denken, besonders wenn Kinder mit von der Partie sind.

In Notsituationen helfen Taschenmesser, Schreibstift, auch ein Fernglas und eine Taschenlampe erfüllen ihren Zweck unterwegs. Mit dem Handlicht läßt sich zum Beispiel das Alpine Notsignal abgeben.

Das internationale Signal darf nur im Notfall akustisch, etwa durch Rufe und Pfeife, oder optisch zum Beispiel mit geschwenkten Kleidungsstücken oder eben der Taschenlampe abgegeben werden. Es erfolgt sechsmal in einer Mi-

nute, etwa alle 10 Sekunden. Dann muß eine Minute gewartet werden. Danach beginnt es von vorn, bis – hoffentlich schnell – eine Antwort kommt.

Auch die ist klar definiert: Das Antwortzeichen erfolgt drei Mal pro Minute, alle 20 Sekunden. Es folgt eine Pause von einer Minute. Dann wird das ganze wiederholt.

Aber so weit kommt es zum Glück in den seltensten Fällen. Dennoch ist es sinnvoll, möglichen Gefahren vorzubeugen. Eine Hauptursache für Unfälle im Gebirge liegt darin, daß sich Wanderer selbst überschätzen und zusammenklappen.

Die dünnere Luft zum Beispiel macht dem Kreislauf zu schaffen, oder die Steigung ist zu steil, die Muskeln und Gelenke machen schlapp. Auch Wanderer mit durchschnittlich guter Kondition sollten gleichmäßig und nicht zu schnell gehen, um schnelles Ermüden zu verhindern. Also Vorsicht, und lieber gen Gipfel immer langsamer werden, öfters mal ein Püschchen einlegen. Darüber freuen sich besonders die mitwandernden Kinder.

Besonders die nicht mehr ganz jungen Bergwanderer schätzen leichte Stöcke aus Aluminium- oder Carbon-Kevlar-Rohr, um sich unterwegs abzustützen. Die zusammenschiebbaren Teleskopstöcke schonen beim An- und Abstieg die Kniegelenke. ►

Lesestoff

Bücher:

- **Bergwandern heute**, 32 Mark, Horst Höfler, Bruckmann-Verlag, München.
- **Mit Kindern ins Gebirge**, 39,80 Mark, W. Dewald/W. Mayr/K. Umbach, Bruckmann-Verlag, München.
- **Alpin-Lehrplan Band 1**, 5. Auflage, herausgegeben 1996 vom Deutsche Alpenverein in Zusammenarbeit mit dem Verband Deutscher Berg- und Skiführer.
- **Bergwandern – Trekking**, 34 Mark, K. Schrag, BLV-Verlag, München.

Zeitschriften:

- **Alpin**, (monatlich) 8 Mark, Olympia-Verlag, Nürnberg.
- **Berge**, (zweimonatlich) 11,80 Mark, Olympia-Verlag, Nürnberg.
- **Bergsteiger**, (monatlich) 8,80 Mark, F. Bruckmann Verlag, München.
- **Land der Berge**, (zweimonatlich) 8,50 Mark.



HOBBY

Bergwandern



Des Müllers Lust

Klar, so viel Laufen macht hungrig und durstig. Was aber ist unterwegs die richtige Verpflegung? Bewährt haben sich Tee oder Saft, transportiert in einer unzerbrechlichen Trinkflasche mit einem Liter Fassungsvermögen. Gut sind auch Dosen mit Isodrinks. Neue Energie liefern zwischendurch Traubenzucker, Trockenfrüchte, Studentenfutter, Energieriegel, Äpfel, und Schokolade.

Deftiger geht's am Gipfel mit Käsebrötchen oder Schinkenbroten zu. Ein würziges Essen auf der Berghütte ist auch nicht zu verachten – schließlich möchte der Wirt auch ein wenig verdienen. Beleg für bodenständige Gemütlichkeit sind die Wanderer, die hier an ungehobelten Tischen in der Sonne sitzen, miteinander vespers und Tips über die schönsten Wege austauschen. Blicke schweifen über eine schier unendliche Weite, Gedanken gehen über die Gipfel hinaus, überwinden Grenzen.

Spätestens hier ist sie zu finden, die Freiheit, der Ausgleich für die streßgeplagten Besucher zwischen den hohen Gipfeln. Hier entfliehen die Wanderer der Mühle des Alltags, atmen tief durch, und vergessen alles.

Wirklich alles? Nicht ganz. Denn unten, auf dem freien Stellplatz oder der Campinganlage, wartet das mobile Heim. Wieder im Tal angekommen, zeigt sich, welche Vorzüge ein Reisemobil oder Wohnwagen für den aktiven Urlauber bereithält: Die Dusche lockert ungemein, und die frischen Klamotten auf der Haut verströmen einen angenehmen Duft. Sprudel ist wohl temperiert, Tee schnell gekocht, und auch das kräftige Abendessen im Handumdrehen zubereitet.

Wenn dann zum Verdauungspäuschen die Beine hochliegen, dann wird mit dem Nachbarn ordentlich gefachsimpelt. Dann glänzen die Augen, und erneut schweift der Blick in die Ferne. Weil zu Fuß erobert, scheinen die Berge ein wenig nähergerückt. Nicht mehr ganz so gewaltig begrenzen sie den Horizont.

Und am nächsten Morgen soll's gleich weitergehen. Das Bett im Caravan ist schon gerichtet. Und die Stocknägel glänzen in der untergehenden Sonne.

Gerlinde M. Witt/C. G. Petri



Trendshop Zubehör- News



Jacke wie Hose: Schick bewegt sich der moderne Wandersmann durchs Gelände – selbst wenn er Holz sammelt. Sich auch unterwegs en vogue zu fühlen ermöglicht ihm eine Jacke mit sechs Taschen, hier von Hersteller Schöffel, aus Moco-Cotton mit Gore Tex. Sie kostet 600 Mark. Die Hose aus Baumwolle ist für 129 Mark zu haben und weist sogar drei mehr Taschen auf. An Beinen wie am Oberkörper lassen sich in diesem Anzug die Kleinigkeiten des Bergalltags verstauen.



Rechts und links: Moderne Strümpfe sind automatisch rechts wie links geformt. Zudem bestehen sie aus einem Baumwoll-Funktionsfaser-Gemisch, das Schweiß absorbiert. Die sogenannte Heavy-Duty-Polsterung verteilt den Druck

gleichmäßig am Fuß. Die hier gezeigten Socken von Falke kosten 28 Mark.

Zunge und Sohle: Schuh ist nicht gleich Schuh, erst recht nicht beim Wandern im Gebirge. Der Trekking-Schuh Futura Orbit von Hanwag zeichnet sich durch eine am Schaft angeschnittene Zunge aus und besitzt eine hochwertige Profil-Gummisohle mit einem Dämpfungскеil. Das Air-Pulse-Fußbett läßt sich herausnehmen. Das Paar ist für 300 Mark zu haben.



Kontakt und Atmung: Das Modell Hot Ice von Karrimor besitzt alle Fein-



heiten eines modernen Rucksacks. Besonders erwähnenswert ist der sogenannte Körperkontakt-Rücken, der atmungsaktiv wirkt. In kleinen Fächern bietet er Platz für Krimskräms. Sein Preis liegt bei 200 Mark.

HOBBY
Bergwandern

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.

Zukunftsweisend

(Reisemobilfreundlicher Harz, REISEMOBIL INTERNATIONAL 8/96)

Den Initiatoren der Harzer Erklärung wünschen wir mit ihrer zukunftsweisenden Idee einen vollen Erfolg. Wir sind Reisemobil-Eigner und können aus Erfahrung sagen, daß wir viele Käufe – Bekleidung, Fahrräder, optische Geräte, Geschirr – in allen möglichen Städten und Gemeinden Deutschlands tätigen, wo immer uns unsere Reisen hin-führen.

Lob, Lob, Lob

(Meinung zu REISEMOBIL INTERNATIONAL) Ihre Zeitschrift ist spitze. Weiter so.

Ingrid Weber,
45888 Gelsenkirchen

Zieht locker vorbei

(Dahingerast?, REISEMOBIL INTERNATIONAL 7/96)

Zu den meist „vom Überholverbot ausgenommenen Bussen“:

1. Da sitzen Profis mit zigtausend Kilometern am Lenkrad.

2. Die technischen Voraussetzungen sind (zwangsweise!) andere, bessere als bei Reisemobilen.

3. Solange Hersteller, Auf- und Ausbauer ihre Fahrzeuge wegen vermeintlicher Preisvorteile mit schwächlichen Motoren und/oder zu großen, schweren Aufbauten anbieten, ist das Überholverbot gerechtfertigt.

Jeder moderne Lkw und Bus zieht locker an den oben genannten vorbei. Zwei Wünsche: REISEMOBIL INTERNATIONAL sollte immer wieder bei Herstellern und Käufern auf ein vernünftiges Leistungsgewicht hinwirken und da das wenig nutzen wird, sollte der Gesetzgeber das wie bei Lkw verfügen.

Ernst Godowski,
22083 Hamburg

Den Argumenten von Friedrich Pregley aus Österreich und Gian Harry aus Luzern kann ich so nicht zustimmen. Zumindest auf Autobahnen in den beiden Ländern ist eine höhere Geschwindigkeit als hier

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

erlaubt. Vom restlichen Europa ganz zu schweigen. Wir möchten nur so schnell fahren, wie es Verkehrslage und Ausstattung der Reisemobile erlaubt. Wir möchten aber auch nicht mit 80 km/h ein Verkehrshindernis sein. Wir würden dann immer noch langsamer fahren als in Österreich oder der Schweiz.

Alfons Ruhsek,
61200 Wölfersheim

Auf die Kleinen

(Praxistest Eura Mobil 760 HS-SS, Reisemobil International 8/96)

Mit viel Freude habe ich Ihren Artikel über die Spanienreise mit dem Eura Mobil 760 HS-SS gelesen. Aber nicht nur die Großen von Eura können so eine Tour bewältigen, sondern auch die Kleinen. Wir sind mit einem Eura Mobil 520 MSS mit nur 70 PS zwei Monate durch Spanien und Portugal gefahren. Obwohl unser Mobil schon fünf Jahre alt ist, hat es diese Tour großartig geschafft.

Obwohl unser Fahrzeug sehr klein ist, hat es viel Komfort und eine schöne große Küche, worüber meine Frau sich sehr freut. Unser Eura ist auf einem Ford Chassis aufgebaut, womit wir auch zufrieden sind, und er hat Automatik und Servolenkung. Man kann nur sagen, Eura in Sprendlingen baut gute Fahrzeuge und bietet außerdem einen sehr guten Service. Alle Mängel werden prompt im Werk beseitigt.

Herbert Brinkmeier,
51491 Overath



Familienfoto: Dem Symposium folgt der reisemobilfreundliche Harz.

Seit zwei Jahren benutzen wir in Deutschland keinen Campingplatz mehr, weil wir uns überzogene Preise, gepaart mit arroganter Gängelung, nicht länger bieten lassen wollen. Wir meinen, wenn sich diese Leute den Ast absägen wollen, auf dem sie sitzen, dann müssen wir sie nicht unbedingt daran hindern. Gasflaschen können wir auch anderswo kaufen. Der Tag, an dem auch sie kleinere Semmeln backen, zeichnet sich bereits ab, nur wollen es manche noch nicht wahrhaben.

Alle Reisemobilisten sollten jene Orte aufsuchen, die uns haben wollen. Andere hingegen mit ihren diskriminierenden Parkverbotsschildern sollten sie links liegenlassen, genauso wie uneinsichtige und arrogante Camp-Betreiber. Gegebenenfalls sollte Ihre Redaktion dazu übergehen, uns Städte und Gemeinden zu nennen, die uns nicht haben wollen, damit man einen Bogen drum herum machen kann.

Ehepaar Besendörfer,
85072 Eichstätt



Großer Bruder: Redakteur Juan Gamero verbrachte einen Spanien-Urlaub im Eura Mobil 760 HS-SS.

Händlerporträt

Zeitzeuge:
Vor der BMW Isetta, mit der die motorisierte Laufbahn der Dürrwang-Dynastie begann, posieren Chef- etage und Belegschaft.



Zeitgeist:
Einen Show-Room besitzen die Wahl-Dortmunder bereits seit acht Jahren. Die Zukunft gestalten Schwieger- sohn (links) und Sohn (rechts) tatkräftig mit.

Die schwäbische Händler-Dynastie der Dürrwangs ist in die Fremde ausgewandert und hat zwischen Förder-türmen und Ab-raumhalden ihr Glück gemacht.

Eingenordet

Wer im Ruhrgebiet, dem ehemaligen industriellen Zentrum Deutschlands, Geschäfte tätigen will, muß westfälische Beharrlichkeit und den stets ein wenig rauhbauzi- gen Umgangston der Einwoh- ner beherrschen. Sprachliches Pardon wird allenfalls jenen ge- währt, die aus der Fremde kommen.

Die Dürrwangs sitzen seit einem Vierteljahrhundert in Dortmund, verkaufen Caravans und Reisemobile und sprechen bis heute fast unverfälscht das unterschwäbische Idiom ihrer Heimatstadt Heilbronn. Den- noch – besser: weil sie aus der Fremde kommen – gehört ihr Familienbetrieb zu den größ- ten Händlern im Revier. „Un- sere Kunden sagen immer wie- der, daß schon unser ‚Grüß Gott‘ für sie nach Urlaub

klings“, schildert Elsbeth Dürr- wang die Liebe der Menschen aus dem Ruhrpott für die süd- deutsche Sprachfärbung.

Aber nicht nur deshalb ver- zichten sie, ihr Mann Friederich und Sohn Ulrich auf das lan- desübliche „Tach“ zur Be- grüßung. Die Dürrwangs sehen sich als Traditionsunterneh- men, das seinen Gästen eine

bestimmte Nestwärme zu bie- ten habe, vor allem aber eines: Solidität. Friederich Dürrwang, 66, kleidet das Berufs-Ethos des 1971 in den Ruhrpott verschla- genen Schwaben-Clans so in Worte: „Mittlerweile sind wir ja kein gärer Moscht mehr, eher abgelagerter Wein.“

Erfolg nach Schei- dungsdrohung

Vor 29 Jahren waren er und seine Frau allerdings noch junger Federweißer. Damals kam Hobby-Camper Friederich Dürrwang auf die Idee, als zweites Standbein neben sei- nem Getränkevertrieb Wohn-

wagen zu verkaufen. Als wackerer Schwabe war er der Meinung, das müsse „ein Ge- schäft werden“. Seine heute 60jährige Frau allerdings sah die anvisierte Geschäftserwei- terung anders. „Dann lasse ich mich scheiden“, beschied sie ihren Mann.

Frau Elsbeth trat den Gang zum Amtsgericht nicht an – und spielt seit 1967 im Famili- enbetrieb eine wichtige Rolle. Sie begleitete alle Phasen der Entwicklung tatkräftig – vom Anfang, als ein einfacher Caravan noch 2.999 Mark kostete, als die Hauptverwaltung aus ei- nem Wohnwagen mit Telefon- anschluß auf dem Betriebs- gelände bestand und als ihr Mann noch die Reparaturen sommers wie winters unter

freiem Himmel ausführte – bis heute.

Den aktuellen Stand des Hymer-Exklusiv-Handels mar- kieren freilich andere Größen- ordnungen: Zu Zeiten, als manch anderer Händler daran dachte, den auf seinem Be- triebsgelände verstreuten Schotter vielleicht doch durch eine feste Asphalt-Decke erset- zen zu lassen, erstanden die Dürrwangs in einem Dortmun- der Industriegebiet gleich ge- genüber ihrem alten Domizil einen Bauplatz von 15.000 Quadratmetern. 17 Jahre hatte zuvor das immer wieder nach- gebesserte Provisorium in Dortmund gedauert, 1988 wollten die Dürrwangs solide Zukunftsvorsorge: Werkstatt, Verwaltung und Ausstellungs-

halle für Mobile und Zubehör sollten so beschaffen sein, wie sie ein ganz normaler Pkw- Händler auch bietet.

Seit acht Jahren steht nun das 1.800 Quadratmeter große Gebäude – an man- chen Ecken sicher schon wie- der zu klein, aber noch immer vorbildlich: In der Werkstatt zum Beispiel haben fünf Mobi- le Platz, an denen die Techni- kermansschaft – fünf Kfz-Me- chaniker und -Elektriker, ein Meister – auch umfangreiche Reparaturen vornehmen kann. Schwiegersohn Ludwig Mör- lein, natürlich auch aus Süd- deutschland und im Familien- verbund zuständig für Ser- ▶

Händlerporträt

vice, hegt feste Grundsätze: „Wichtige Ersatzteile wie Truma-Heizungen haben einfach vorrätig zu sein. Und da wir nur Hymer-Fahrzeuge verkaufen, halte ich es auch für selbstverständlich, daß wir zum Beispiel für jedes Mobil Frontscheiben vorhalten.“

Wartezeiten, davon sind die Wahl-Dortmunder überzeugt, dürfe man, wo immer es möglich ist, Reisemobilisten nicht zumuten: „Wenn einer 50 Kilometer angefahren kommt, weil gerade eben das Licht den Geist aufgegeben hat, kann ich ihn nicht nach Hause schicken, nur weil er keinen Termin vereinbart hat.“ Dabei ließen sich Wartezeiten bei Dürrwangs durchaus instruktiv verbringen. In ihrer Ausstellungshalle stehen nicht nur die allfälligen



Kleinigkeiten und Zusatzgeräte, die der Reisemobilist braucht, er kann hier auch stets sieben bis acht besonders aktuelle Modelle aus dem Hymer-Programm vor Wind, Wetter und kalten Füßen geschützt inspizieren. Oder einen Blick auf die BMW Isetta werfen, mit

der die motorisierte Ära der Dürrwangs begann.

Steht ihm der Sinn eher nach ästhetischen Genüssen, wird sein Blick an der langen Reihe von Tischen hängenbleiben, auf denen Senior-Chefin Elsbeth ganze Kollektionen von Camping-Geschirr mit Feinge-

Rückblick: Elsbeth und Friederich Dürrwang schildern RM-Autor Lockau die Erfahrungen aus knapp drei Jahrzehnten Caravanning.



fühl drapiert. Denn sie weiß: „Männer sind begeistert, wenn sie im Beratungsgespräch mit dem Verkäufer stundenlang über Technik diskutieren können – wie Buben, die eine Mo-

delleisenbahn bekommen sollen. Technik zu verkaufen, reicht aber nicht. Die Frauen sprechen beim Kauf eines Mobils ein gehöriges Wörtchen mit und müssen entsprechend

betreut werden.“ Und deshalb sind ihr Blickfänge wie die Parade gedeckter Tische so wichtig. Ihr einfacher Wahlspruch heißt: „Wir Händler müssen den Kunden, so lange sie bei

Ausblick: Sinnliche Genüsse wie die Parade gedeckter Campingtische sollen Appetit machen aufs Hobby Reisemobil.

uns sind, ein schönes Gefühl vermitteln.“

Dazu gehört nicht nur, daß die Kunden der Dürrwangs mittlerweile schon fast in Erbfolge – „Wenn die Eltern einen Wohnwagen von uns haben, kaufen auch die Kinder ihr Mobil bei uns“ – das Gelände an der Nortkirchenstraße aufsuchen, dazu gehört auch ein besonderes Dienstleistungsangebot.

Die Beschränkung auf eine Marke, der sich alle Hymer-Händler unterwerfen müssen, hat im Falle der Dürrwangs durchaus positive Auswirkungen. „Wir bieten Probefahrten in jedem Modell des Hymer-Programms an. Und wenn es einen Typ auf verschiedenen Fahrgestellen gibt, zum Beispiel auf Fiat Ducato und Mercedes Sprinter, dann stehen die natürlich auch in beiden Ausführungen bei uns“, sagt Junior-Chef Ulrich Dürrwang (29), nach einer kaufmännischen Lehre ►

Händlerporträt

in einem Autohaus nun für Werbung und Personal im elterlichen Betrieb zuständig.

Solche Vielfalt fällt leicht, wenn die Größe stimmt. Außer den vier Familienmitgliedern arbeiten 15 weitere Beschäftigte im Betrieb, pro Jahr verkauft das Dürrwang-Team 150 bis 200 neue Reisemobile. Die Größe führt aber auch noch zu anderen Vorteilen, in deren Genuß nicht nur Hymer-Fahrer kommen, die in Dortmund einkaufen. „Wir haben zwar im Händlerbeirat lange predigen müssen“, erinnert



Fotos: Lockkau



Facharbeit: Fünf Mobile gleichzeitig kann das sechsköpfige Werkstatt-Team betreuen und dazu auf ein umfangreiches Ersatzteillager zurückgreifen.

sich Vater Friederich an dreijährige Bemühungen, „aber dann hat Hymer doch für einige Typen als Extra eine zweite Cassette für die Thetford-Toilette angeboten. Und mittlerweile glaubt Bad Waldsee sogar, die Idee sei im Hause entstanden.“

Praxisnahe Vorschläge wie diese fallen den Dürrwangs leicht. Alle im Geschäft tätigen vier sind regelmäßig in Mobilien oder Caravans unterwegs. „Wie sollten wir Mobile verkaufen, die wir nicht selbst vorher getestet haben?“ fragt Schwiegersohn und Mitinhaber Lud-

wig Mörlein (40). Die Wochenend-Touren und Städte-Trips resultieren freilich nicht nur aus beruflichem Kalkül. Den Dürrwangs ist abzunehmen, daß sie, sähen sie vier Wochen mal keine Reisemobile, am Entzug erkranken würden.

Zeit für große Törns

Sogar die Zeit des Ruhestands – ein Wort, das ein schaffiger Schwabe fürchtet wie eine Mißernte seines Weingärtners – hat Sippenoberhaupt Friederich schon einschlägig verplant. Lange genug bestimmte er den Kurs, jetzt rudert der Nachwuchs nicht nur, sondern steuert

schon mit – für den Senior Zeit, um aus der Kommandobrücke des Betriebs in das Cockpit eines Reisemobils zu entern und größere Törns als nur Paris oder Wien anzupeilen.

Seine Frau allerdings will noch ein wenig länger an Deck bleiben. Mütter haben nun mal den Hang, den Nachwuchs besonders lange umhengen zu wollen. Und Elsbeth Dürrwang hält – das bemerkt selbst ein kurz anwesender Beobachter – den Laden mit energischer Übersicht zusammen. Als treibende Kraft fungiert sie aber auch, wenn es um private

Dinge geht. Was dann schon mal bedeuten kann, daß sie ihrem Mann Mut zu Abenteuern macht: „Warum mieten wir uns nicht in den USA ein Mobil und touren einfach mal sechs Wochen durch den Südwesten?“ Noch hat Friederich Dürrwang nicht zugesagt. Aber noch hat auch Elsbeth Dürrwang nicht gedroht: „Wenn wir nicht nach Amerika fahren, lasse ich mich scheiden.“

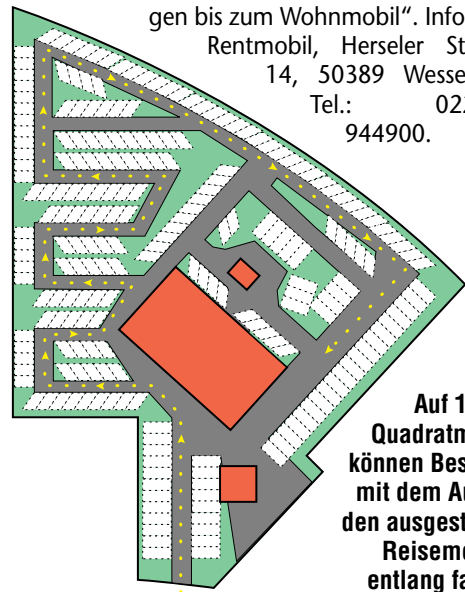
So werden denn wohl die Dürrwangs senior in absehbarer Zeit kalifornischen Weindorten kosten, wo er wächst. Und dann vermutlich die Angestellten nordamerikanischer Supermarkets mit einem fröhlichen „Grüß Gott“ verblüffen.

Axel H. Lockkau

Händler-Meldungen

Drive Thru Center

Die Firma Rentmobil Reisemobil zieht Anfang September von Brühl nach Wesseling und stellt bei der Eröffnungsfeier am 7. und 8. September ihr neues „Drive Thru“ Konzept vor: Dort fahren Kunden mit dem Auto durch die Ausstellung von mehr als 100 Reisemobilen und Wohnwagen. Angeboten werden Modelle von Bürstner, Flair, Karmann und Knaus. Das Eröffnungsfest im Westernstil steht unter dem Motto „Vom Planwagen bis zum Wohnmobil“. Infos bei Rentmobil, Herseler Straße 14, 50389 Wesseling, Tel.: 02236/944900.



Auf 10.000 Quadratmetern können Besucher mit dem Auto an den ausgestellten Reisemobilen entlang fahren.

Hausmesse bei Guma

Am 7. und 8. September veranstaltet Guma Wohnmobil und Caravan eine Hausmesse in Mannheim sowie am 14. und 15. September in Mosbach. Gezeigt werden Reisemobile von Fendt, Karman und Robel. Informationen bei Guma Mannheim, Tel.: 0621/471069 oder Guma Mosbach, Tel.: 06281/64927.



Tag der offenen Tür: Auch die kleinen Gäste sind willkommen.



Mehr Service

Ilse und Manfred Müller auf dem neuen Firmengelände.

Winnebago baut aus: Vier neue Händler im Vertriebsnetz.

Als erster Winnebago-Exklusivhändler hat Manfred Müller, bisher im elterlichen Betrieb tätig, in Weiterstadt/Gräfenhausen die Firma Reisemobile Müller gegründet. Das neue Gelände ist 5.000 Quadratmeter groß, liegt 15 Kilometer von Darmstadt entfernt direkt an der A 5 und verfügt über Entsorgungsstation und Gastankstelle. Müller bietet Winnebago Neufahrzeuge sowie gebrauchte Reisemobile verschiedener Fabrikate. Die Werkstatt betreut alle Reisemobil-Fabrikate und rüstet US-Mobile TÜV-gerecht um. Am 31. August und 1. September gibt es ein großes Eröffnungsfest. Info-Tel.: 06150/51246.

Zusätzlich baut Winnebago sein deutsches Vertriebsnetz um weitere drei Händler aus. Die neuen Stützpunkte sind:

- Reisemobil-Service Stiriz, Kurt-Fischer-Straße 35, 22926 Ahrenburg, Tel.: 04102/44991, Fax: 04102/44992,
- Freizeit-Fahrzeuge Ziesener GmbH, Am Stadion 7, 31008 Elze, Tel.: 05068/4288, Fax: 05068/8592,
- Caravana GmbH Freizeitfahrzeuge, Kirchheimer Straße, 73265 Dettingen/Teck, Tel.: 07021/950850, Fax: 07021/9508575.

Angebot erweitert

Der im niedersächsischen Hungen ansässige Caravan-Händler Knoll + Engel hat seit Juli den Vertrieb von Eura übernommen. Die Fabrikate Concorde, Karmann und Wilk führt er weiter. Auf dem 6.000 Quadratmeter großen Firmengelände gibt es eine ständige Ausstellung an Neu- und Gebrauchtfahrzeugen. Außerdem steht eine große Auswahl an Mietfahrzeugen bereit. Info-Tel.: 06402/2060.

Petermann

Der bisher im niedersächsischen Harsum ansässige Caravan Vertrieb Petermann ist im Juli auf ein größeres Firmengelände ins benachbarte Hildesheim umgezogen. Petermann ist weiterhin Unterhändler für Dethleffs, bietet aber auch Gebrauchtfahrzeuge anderer Fabrikate. Infos bei Caravan Vertrieb Petermann, Käthe-Paulus-Straße 8, 31137 Hildesheim, Tel. + Fax: 05121/57060.

Autozubehör

In Vito veritas

Den biederen Transporter-Schlappen des Mercedes-Benz Vito rückt Veredler Lorinser aus Waiblingen bei Stuttgart auf den Pelz. Zwei neue Leichtmetallfelgen mit den schlichten Bezeichnungen LO-3 und D-93 kosten pro Stück 379 bzw. 442 Mark. Reifen der Dimension 215/65-15 verleihen dem Transporter den sportlichen Touch. Auf Wunsch glänzt der flinke Lastesel auch in originalen Sonderlackierungen.



Design muß sein: Felgen von Lorinser.

Heizung und Lüftung

Hot Couture

Truma gibt der seit langem eingesetzten Trumatic S 3002 ein neues, moderneres Outfit. Die geänderte Verkleidung paßt sich der geschwungenen Linienführung des modernen Möbelbaus an. Lieferbar sind die gerundeten Blenden in Braun und Grau. Außerdem sind die neuen Trumatic-3002-Geräte auf den seit kurzem in ganz Europa gültigen Gasgeräte-Betriebsdruck von 30 Millibar ausgelegt. Neuerungen gibt es auch bei den Trumavent-Gebläsen: Bei ihnen läßt sich mit Hilfe einer Einstellklappe zwischen den beiden Ausgängen der Luftstrom nach Belieben im Reisemobil verteilen.



Nicht bunt, aber rund: neue Trumatic S 3002.

Sitzdrehkonsole

Der richtige Dreh

Bessere Raumaussnutzung in Reisemobilen durch Einbeziehung des Fahrerhauses in den Wohnbereich bei Reisemobilen auf Mercedes-Benz-Sprinter-Basis bieten die Sitzdrehkonsolen der Firma Sportscraft. Zwei verschiedene Ausführungen erlauben die Montage der Originalsitze oder der Sportscraft-Modelle sowie der Originalsitze mit Höhenverstellung. Der benötigte flachere Handbremshebel kann direkt ab Werk bestellt oder von einer Mercedes-Fachwerkstatt problemlos nachgerüstet werden. Die Sportscraft Drehkonsole kostet rund 250 Mark und ist über den Camping-Fachhandel zu beziehen.



Für bessere Raumnutzung: Sitzdrehkonsole von Sportscraft.

Manueller Niveauegleich

Hoch das Bein

Die Firma Bulldog Security Europa aus dem niederländischen Hengelo bietet neben Diebstahlsicherungen verschiedener Formen auch einen manuellen Niveauegleich für Reisemobile an. Der Leveller umfaßt das Rad und wird per Stützenkurbel oder Rät-

sche nach oben gekurbelt. Nach Auskunft des Herstellers kann der Niveaulift Lasten von maximal 1,25 Tonnen bis auf 15 Zentimeter Höhe stemmen. Zu haben ist der knapp 160 Mark teure Bulldog-Leveller im Reisemobil- und Caravan-Fachhandel.

Der Bulldog hebt das Bein: Niveauegleich Leveller.



Hygiene

Rein geschäftlich

Mit dem Ziel, Wasser zu sparen und weniger zu putzen, hat Werner Wetzels aus Ebenweiler seine Toilettentüten entwickelt. Eine 25 Mark teure Rolle mit Toilettentüten aus recyceltem Papier soll für 100 Sitzungen reichen. Die Tüten sind bereits perforiert und somit recht einfach anzuwenden. Die Funktion: Eine Papiertüte wird mit zwei überstehenden Papierlaschen unter die Klobrille des mobilen Örtchens geklemmt. Die Tüte liegt dann direkt im Klobecken. Vorteil: Das große Geschäft verschmutzt das Auffangbecken nicht, weil es in die Tüten fällt, die samt Inhalt mit nur wenig Wasser hinuntergespült wird. Im Tank soll sich nach Herstellerangabe das Papier ähnlich wie Klopapier auflösen. Infos unter Tel.: 07584/2697.



Sack und Tasche: Toilettentüten.

TECHNIK-LEXIKON

Stoßdämpfer

Komfortables, sicheres und auch flottes Fahren mit dem Reisemobil ist nur dann möglich, wenn das **Fahrwerk** die Unebenheiten der Straße glattbügelt. Besonders die Stoßdämpfer-Entwickler haben wesentliche Beiträge zur **Schwingungsdämpfung** geleistet.

Recht gute Dämpfungswerte hat die althergebrachte **Blattfederung**. Bei ihr reiben die einzeln aufeinanderliegenden Federblätter aneinander und dämpfen dadurch die Schwingungen, in die Straßenunebenheiten den Fahrzeugaufbau versetzen.

Im Gegensatz zur Blattfederung dämpfen Schrauben-, Drehstab- oder Parabelfedern Fahrzeug-Schwingungen kaum. Deswegen setzt man sie grundsätzlich in Verbindung mit **Teleskop-Stoßdämpfern** ein. Wobei der Begriff Stoß-Dämpfer technisch gesehen falsch ist. Denn Stöße werden von den Reifen und Federn aufgefangen. Stoßdämpfer dämpfen dagegen die Schwingungen dieser Bauteile und müßten daher richtiger **Schwingungsdämpfer** heißen.

Grundsätzlich werden zwei Arten von Teleskop-Stoßdämpfern unterschieden: die Einrohr- oder **Gasdruckdämpfer** sowie die Zweirohr-Stoßdämpfer mit der Untervariante Zweirohr-Niedergasdruckdämpfer. Welcher Dämpfertyp im Reisemobil eingesetzt wird, hängt von der herstellerseitig vorgesehenen Einbaulage ab. So eignen sich zum Beispiel Zweirohrdämpfer nicht für eine horizontale Position, weil beim Ausfedern Luft statt Öl angesaugt werden könnte.

Die Arbeitsweise der unterschiedlichen Typen ist vom Prinzip her gleich: Ein **Arbeitskolben** bewegt sich in einem

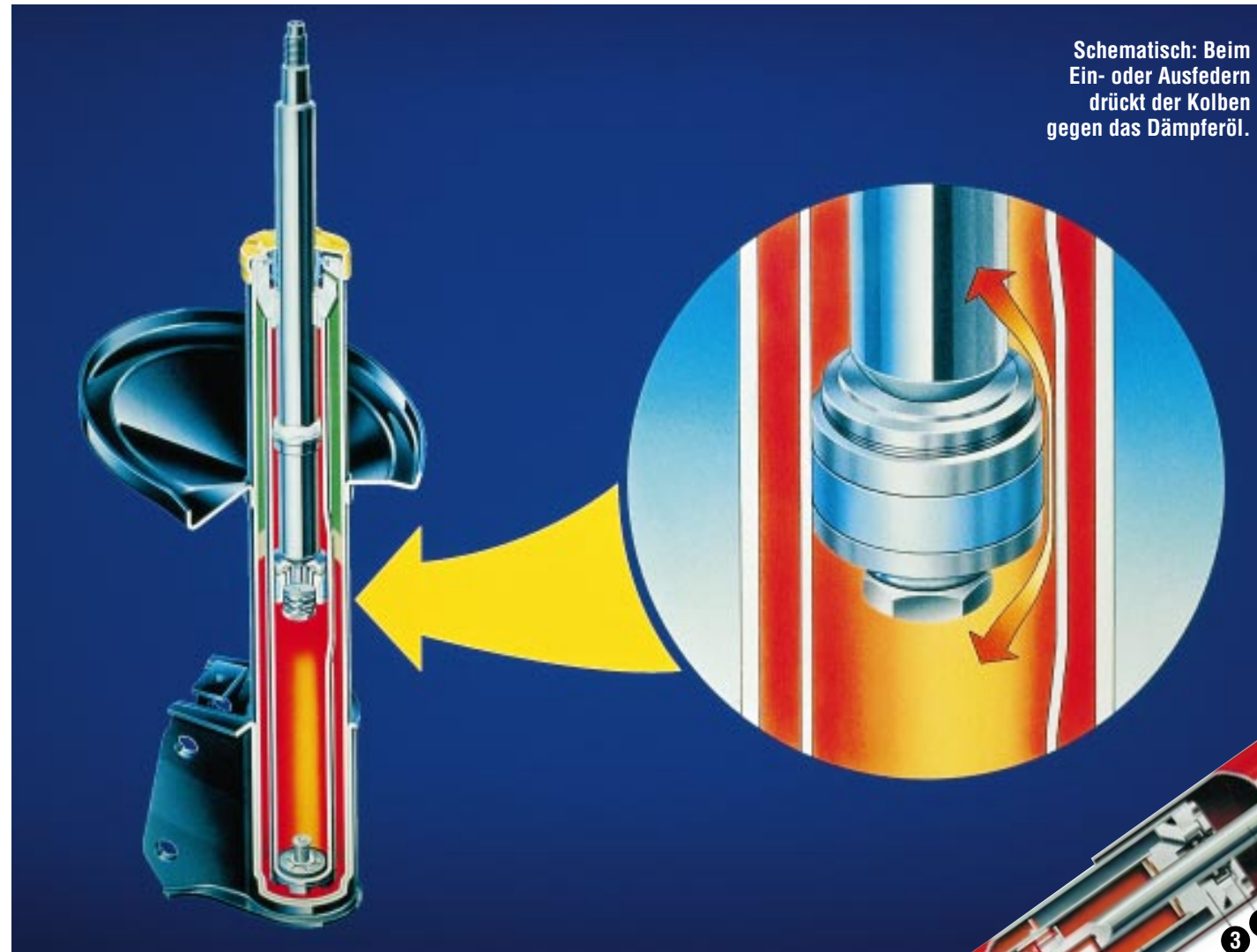
Stoßdämpfer leisten

Schwerstarbeit im Verborgenen.

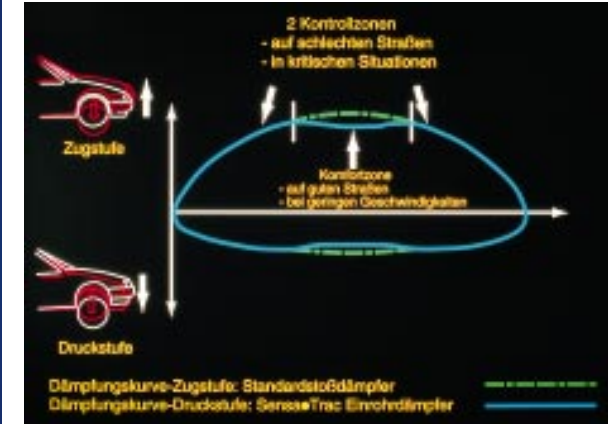
Neben der Komfortsteigerung sorgen

sie auch für

Fahrsicherheit.



Schematisch: Beim Ein- oder Ausfedern drückt der Kolben gegen das Dämpferöl.



Graphisch: Kurvenverlauf der Messung unterschiedlicher Dämpfer.

Ölpumpe



Dynamisch: Dämpfer und Federn müssen in ihrem Bewegungsablauf zueinander passen.

mit Öl gefüllten Rohr. Unter Druck verdrängt der Kolben eine dem Weg entsprechende Menge in einen Ausgleichsraum, in dem beim Gasdruckdämpfer Gas das Gegendruckpolster bildet.

Ein- und Ausfedern entspricht der **Druck- und Zugstufe** beim Dämpfer. Die Druckstufe soll die Einfedergeschwindigkeit dämpfen, die Zugstufe den Entspannungsvorgang der Feder. Für die entsprechenden



- 1 Kolbenstange
- 2 Gußeisen-Kolben
- 3 Führung
- 4 Viton-Dichtung
- 5 Arbeitsrohr
- 6 Reservoir-Rohr
- 7 Bodenventil
- 8 Einstellstange

Lebensdauer von Stoßdämpfern liegt je nach Beanspruchung bei rund 80.000 Kilometern. Eine Ausnahme machen nur die nachstellbaren Koni-Dämpfer, für die eine lebenslange Garantie gilt. Um die Nachstellarbeit kommt man jedoch auch hier nicht herum, teilweise ist das allerdings auch in eingebautem Zustand möglich.

Spätestens alle 20.000 Kilometer oder einmal im Jahr sollten Stoßdämpfer auf einwandfreie Funktion überprüft werden. Dazu setzen gut ausgerüstete Werkstätten und auch die großen Automobilclubs den Sachs-Schocktester ein, ein prozessorgesteuertes

Ein- und Ausfedergeschwindigkeiten sind verschiedene Bohrungen verantwortlich, durch die das **Dämpferöl** gedrückt oder angesaugt wird. Kann viel Öl durch die Bohrungen fließen, wirkt die Dämpfung komfortabel weich.

Stoßdämpfer unterliegen einem kontinuierlichen **Verschleiß**. Durch Reibung vergrößert sich das Spiel zwischen Arbeitskolben und Zylinder, die Wirkung läßt nach. Die

Gerät, das die Sollwerte aller gängigen Fahrzeuge gespeichert hat und sie mit den ermittelten Werten vergleicht.

Gerade der schleichende Verschleiß macht es dem Fahrzeuglenker fast unmöglich, den **Zustand** der Stoßdämpfer richtig einzuschätzen. Wenn schon Öl aus den Dämpfern läuft, ist längst Hopfen und Malz verloren.

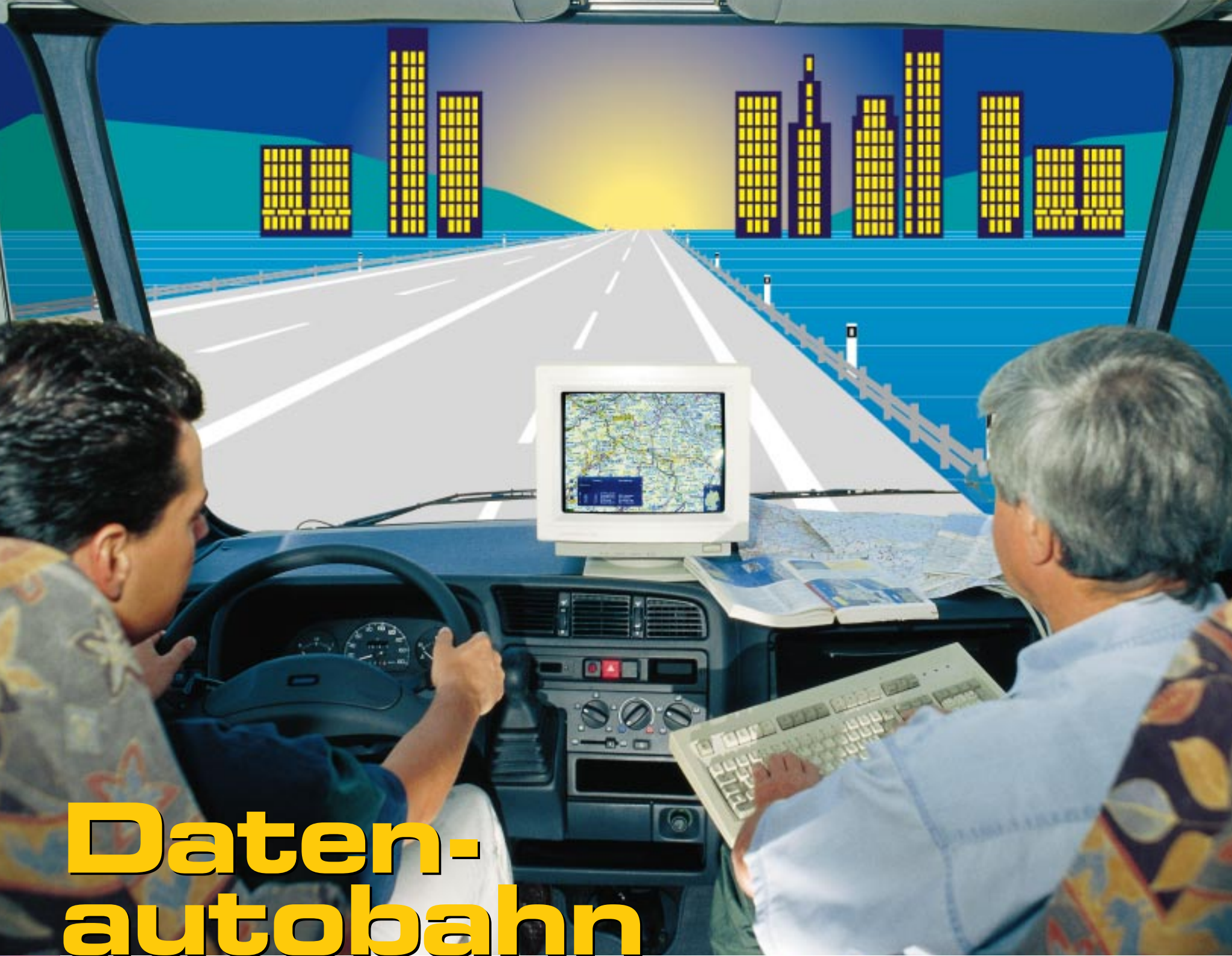
Indizien für **defekte Dämpfer** sind: abradierete Flächen im Reifenprofil, flatterndes Lenkrad, polterndes Abrollen, tiefes Eintauchen des Vorderwagens beim Bremsen, gesteigerte Seitenwindempfindlichkeit und nervöser Geradeauslauf. Untauglich ist die verbreitete Prüf-

methode, an der Karosserie zu wippen.

Als **sicherheitsrelevant** gelten Stoßdämpfer deshalb, weil verschlissene Dämpfer nachweislich die Gefahr von Aquaplaning erhöhen, den Bremsweg verlängern und Aufhängungs- und Antriebsteile schneller verschleissen lassen.

Ersatz können außer den Originalmodellen durchaus auch **straffere Dämpfer** sein. Besonders bei Reisemobilen, die oft mit erhöhter Grundlast zu kämpfen haben, verlagert sich der Schwerpunkt durch Beladung stark ins Heck. Wenn sich dort beim Überfahren von Bodenwellen ein **Nach- oder Aufschwinger** zeigt, können kräftigere Dämpfer Abhilfe schaffen. Sie gehen einher mit einer leichten **Komforteinbuße**, doch das sollten die verminderten Aufbaubewegungen wert sein.

Nachrüst-Stoßdämpfer sind preiswerter als man denkt. Für den MB 100 bietet Koni die Bauteile zu jeweils 149 Mark an, für den Ford Transit kosten sie zwischen 175 und 335 Mark. Der VW Bus wird ab 129 Mark bedient. Wer den Austausch nicht selbst durchführen kann oder will, muß allerdings noch mit Einbaukosten von rund 800 Mark rechnen.
Lars Döhmman



Routenplaner per Computer

PRAXIS

same Rundreise ausarbeiten und obendrein noch Daten über Länge, Zeit und Fahrtkosten zusammenstellen.

Informationen, etwa über touristische Highlights, sind eine willkommene Zugabe. In Einzelfällen helfen sie unterwegs weiter, etwa mit Kartensymbolen zu Parkplätzen oder Tankstellen. Zum guten Schluß werden die Daten in Form einer Liste mit der Routenbeschreibung („abbiegen bei ... in Richtung ...“) sowie visualisiert als Karte ausgedruckt und dem Reisenden an die Hand gegeben.

Wie aber sieht es mit dem Computer aus? Was muß er leisten können? Zunächst sollte das elektronische Gehirn einigermaßen schnell arbeiten. Sonst muß sich der planende Urlauber zu lange gedulden, bis das Ergebnis der Chip-Recherche vorliegt. Viel Arbeitsspeicher und noch mehr freier Speicherplatz auf der Festplatte sind ein Muß. Wer bereits über Windows 95 verfügt, kann getrost auf 16 der 18 getesteten Programme zurückgreifen. Sie laufen problemlos auf dieser Benutzeroberfläche.

Außerdem gehört ein CD-ROM-Laufwerk dazu, weil der Computer bei Bedarf Karten, Bildinformationen und Programmteile von der CD-ROM lädt. Damit auf dem Bildschirm alle Einzelheiten gut zu erkennen sind, ist eine ordentliche Grafikkarte vonnöten. Empfehlenswert ist ein Farbdrucker.

Im Vergleich zeigt sich schnell, daß alle Routenplaner auf unterschiedlichem Kartenmaterial basieren. Am weitesten verbreitet ist die Vektorkarte. Sie reduziert die Inhalte auf wesentliche Fakten und stellt sie schematisiert dar. Ihr Vorteil: Sie ist beliebig skalierbar und ihre Dichte nimmt je nach Vergrößerung ab oder zu. In einem Schritt läßt sich von der Deutschlandübersicht zur detaillierten Regionaldarstellung umschalten.

Die Rasterkarte dagegen enthält bereits vorliegende Straßenkarten. Abhängig davon, wie sie verarbeitet sind und wie der Computer sie darstellt, können sie auf dem Bildschirm mit allen Details wie-

1 Aral Super Travel, Straßenverbindungen Deutschland

Leicht zu handhabendes, ausbaufähiges Programm für detailliertes Routing. Jedoch zu wenig Informationen auf Liste (fehlende Richtungsangaben) und Karte. Letztere präsentiert sich zudem in Ballungsräumen unübersichtlich und ohne Flußläufe. Zu den zwei Standard-Routen (kürzeste und schnellste) gibt es weitere Alternativvorschläge.

2 Aral Super Travel, Straßenverbindungen Europa

Europaweites Routing inklusive Türkei und Rußland bis Nowosibirsk möglich, wenn auf Details und kleinere Städte verzichtet wird. Außerhalb von Deutschland zeigt die Karte nur routenbezogene Ortsangaben. Interessant sind die europäischen Fahrverbindungen! Handling wie Deutschlandversion.

3 G-Cardy Lotse, Routenplaner mit 57 Stadtplänen in PLZ 7

Wer sich in einer Region und dort innerhalb der größeren Städte orientieren möchte, ist gut bedient. Wem das nicht reicht, der muß für jedes Postleitzahl-Gebiet ein weiteres Programm kaufen. Die Kartensymbole helfen in der Stadt. Das bundesweite Routing beschränkt sich mehr auf Fernverbindungen. Probleme gibt es unter Windows '95: kein Kartenausdruck möglich.

4 ptv/CAS, Map & Guide 3.5

Der Preis deutet es an: "Map & Guide" ist für den professionellen Einsatz konzipiert und gewinnt erst durch die Module. Das schnelle und präzise Programm ist einfach zu bedienen. Reisemobilisten finden Stellplatztips im Varta-Führer. Preiswerter ist der ähnlich strukturierte Marco-Polo-Planer, gewissermaßen eine abgespeckte Version aus gleichem Haus.

5 Falk/CIS, City Guide Deutschland

Programm mit zwei Schwerpunkten: 62 Falkpläne mit ausführlichen Stadtinfos und Straßenverzeichnissen für wenig Geld. Außerdem ein Routenplaner, der beim innerdeutschen Routing durch ein zu grobes Straßennetz weniger überzeugt, europaweit aber eine wertvolle Hilfe ist (Türkei sowie Rußland bis zur Wolga). Langsamer Bildaufbau der Rasterkarten.

Datenautobahn

Bestimmte Computerprogramme helfen, die Reise zu planen. Was haben sie zu bieten?

Wer in Urlaub fährt, plant seine Reise meistens schon lange Zeit vorher in den eigenen vier Wänden. Häufig unterstützen Heimcomputer die Reisenden dabei: Aus 7.250.000 bundesdeutschen Haushalten, das entspricht 21,2 Prozent (Quelle: Statistisches Bundesamt, Berlin, Stand: 1993), ist der PC schon nicht mehr wegzudenken – Tendenz steigend. Ebenso bei solcher Software, die Strecken

für den Urlauber ausarbeitet. Insgesamt 17 Routenplaner verschiedener Anbieter und den eigenständigen Route Finder von Philips hat REISEMOBIL INTERNATIONAL miteinander verglichen. Folgende Kriterien spielten dabei eine Rolle:

- Voraussetzungen, welche der Computer mitbringen muß,
- Ausstattung des Programms wie Anzahl der Orte und Straßen, Art der Karten, Möglichkeiten der

Stoppes und alternativer Routen, Kostenindex,

- Besonderheiten des Programms,
- Preise und Zusatzmodule.

Zunächst aber taucht die Frage auf, was solche Software leisten muß. Eindeutig fällt die Antwort aus: Der Routenplaner soll eine Verbindung zwischen A und B ermitteln, dabei frei wählbare Zwischenstopps berücksichtigen, eine Fernstrecke ebenso wie eine geruh-

Fotos: Strähler, Böttger

Routenplaner per Computer

dergegeben werden. Auch computerberechnete Routen lassen sich auf einer solchen Rasterkarte eintragen. Die Lupenfunktion bringt hier keine zusätzlichen Erkenntnisse, höchstens unangenehm vergrößerte Druckpunkte. Abhilfe schaffen nur zusätzli-



che Karten kleinerer Maßstäbe. Grundsätzlich sind Rasterkarten langsamer zu handhaben, und sie lassen sich in Teilen ausdrucken.

Die Qualität eines Routenplaners drückt sich in der Anzahl seiner Orts- oder Knotenpunkte aus. Je größer die Anzahl, desto dichter das Straßennetz. Ist es eher dünn, ignoriert das Programm schlicht den Abfahrts- oder Zielort, etwa weil er als kleinere Gemeinde an einer nicht berücksichtigten Landstraße liegt.

Preiswerte Routenplaner ermitteln in der Regel Verbindungen zwischen zwei Städten oder innerhalb einer Stadt zwischen zwei Straßen. Ist aber die Großstadt nur mit einem einzigen Punkt dargestellt, gerät die Planung zur Farce. Dann gibt der Routenplan beispielsweise vor, daß bei Kilometerstand 52,4 nach links oder nach Südosten (Autokompaß erforderlich), abgebogen werden muß oder auf die B 14. Der Nullpunkt der Reise muß folglich für die Stellung des Tageskilometerzählers exakt zu definieren sein.

Die Auswahl unter Stadtteilen gestaltet sich schon praktikabler. Sich an Bahnhöfen (z.B. Marco Polo) oder Autobahnauffahrten (z.B. Geografix Route '96) orientieren zu können, ist noch genauer. Eine andere Möglichkeit ist, Start- aber auch Zwischenstopp-Punkte auf der Karte mittels Computer-Maus manuell zu setzen. Ideal wäre das Routing zwischen Stadt/Straße und Stadt/Straße. Das aber vermögen nur wenige, obendrein teure Programme.

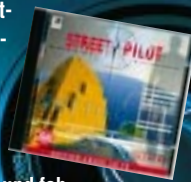
Alle Routenplaner bieten mindestens zwei Alternativstrecken an, eine kürzere sowie eine schnellere. Basis dafür sind ►

6 Falk/CIS, City Guide Europa

Das Programm gleicht bis auf die Kartenauswahl dem "City-Guide Deutschland", erscheint jedoch durch die Kombination mit den Plänen europäischer Großstädte interessanter. Das dünne Straßennetz erlaubt auch hier lediglich ein Fernstrecken-Routing, was den "Globetrotter" weniger stören wird. Interessant sind die Fähinfos.

7 Falk/CIS, Street Pilot

Detailliertes, bundesweites Routing möglich. Zudem kann ein Vektorstadtplan bei der Installation ausgewählt werden. Das Programm arbeitet langsam, die Bedienung ist umständlich. Die Kartendarstellung ist unübersichtlich. Durch eine zu kleine Beschriftung und fehlende Ortsumrisse wird der Kartendruck problematisch. Die Liste ist präzise, zu viele Wegdaten irritieren jedoch.



8 G-Data, Geografix 96, Info-Atlas & Route '96

Zwei Programme in einem: Der Routenplaner überzeugt durch einfache Handhabung und Schnelligkeit. Das Straßennetz ist umfangreich. Jedoch versagt die dürtige und wenig aussagekräftige Rasterkarte in der Vergrößerung, die touristischen Infos wirken mitunter zufällig ausgewählt. Wer sich mit dem Routenplaner ("Geografix Route '96") bescheidet, zahlt nur 60 Mark.

9 G-Data, Cityroute '96

Das Programm erlaubt genaues innerstädtisches Routing, sonst nur eine Fernstreckenplanung. Die Symbolanzeige (Sportanlagen, Parkplätze u.a.) hilft bei der Stellplatzsuche in der Stadt. In der getesteten Version wurden nicht alle Symbole angezeigt. Die Bedienung des Programms erfordert Einfühlvermögen.



10 Marco Polo, Freizeitplaner Deutschland

Die Reihe „Marco Polo Travel Center“ wurde optisch (Kartographie) und inhaltlich (u.a. jetzt bis zu 10 Zwischenstopps) überarbeitet. Beim Kauf auf die neue Version-Nummer „2.0“ achten. Geblieben ist das leichte Handling des schnell arbeitenden und übersichtlichen Programms. Wer zum Modul „Varta-Führer“ (60 Mark) greift, kann Hotels ausfiltern, die das Übernachten im Reisemobil erlauben – auch als Umkreissuche. Übrigens: Beim „Reiseplaner Deutschland“ ist der Varta-Führer serienmäßig, dafür fehlen die Freizeittips.



11 Marco Polo, Routenplaner Europa

In Handhabung und Aufbau entspricht das Programm den anderen Marco Polo-Produkten. Für Fernreisende (Routing bis etwa zur Linie Moskau-Ankara) und nicht zuletzt durch die Fährverbindungen interessant, bietet es in Deutschland jedoch – wie die Europaplaner der Konkurrenz auch – nur eingeschränkte Routing-Möglichkeiten.



| Computer | Karten | | Orts-/Knotenpunkte | | Routing | | | | | | | Zusatzausstattung | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|--------------------------------|---------------------|--------------------|----------------------------|----------------------------|---------------|--------------------|-------------------|--------------------------------|------------------|----------------------|-------------------|----------|-----------------------|-------------------------|---------------------------|----------------|-------------------------|----------------------------|--------------------------------|------------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|--------------------|----------------|-------------------------|--------------|----------------|
| | Prozessor (Mindestausstattung) | RAM/Festplatte (MB) | Straßenkarten | Anzahl Stadtpläne (Raster) | Anzahl Stadtpläne (Vektor) | Kartensymbole | Entfernungsmessung | Koordinatenangabe | Anzahl Orts- bzw. Knotenpunkte | Suche nach Stadt | Suche nach Stadtteil | Suche nach PLZ | sonstige | Anzahl Zwischenstopps | Deutschland detailliert | Deutschland eingeschränkt | innerstädtisch | Europa- m. Fährverbind. | Vorgabe Straßenpräferenzen | Vorgabe Geschwindigkeitsprofil | Vorgabe Verkehrsdichte | Fahrtkostenberechnung | Anzahl Routen-Vorschläge | Routenarchivierung | Sehenswürdigkeiten | Freizeit-Infos | Hotel-/Restaurantführer | Umkreissuche | Preis (ca. DM) |
| 1 | 386 | 4/3 | V | - | - | - | - | 45.000 | ● | ● | ● | - | 4 | ● | - | - | - | ● | ● | - | km | 2-4 | - | - | - | - | - | 90 | 1,2,3 |
| 2 | 386 | 4/3 | V | - | - | - | - | 45.000 | ● | - | - | A | 4 | - | ● | - | ● | ● | ● | - | km | 2-4 | - | - | - | - | - | 90 | 1,2,3 |
| 3 | 486 | 8/6,5 | V | - | 57 | ● | - | 28.000 | ● | - | - | m | b | - | ● | ● | - | - | ● | - | km | 2 | ● | - | - | - | - | 100 | * |
| 4 | 486 | 8/19 | V | - | - | - | - | 61.500 | ● | ● | ● | - | 20 | ● | - | - | - | - | ● | - | km | 2+ | ● | - | - | ● | ● | 1.000 | 4,5 |
| 5 | 386 | 4/6,5 | V/R | 62 | - | ● | - | 27.000 | ● | - | - | - | b | - | ● | - | ● | - | ● | - | S | 2 | ● | ○ | ○ | - | - | 50 | 1,3 |
| 6 | 386 | 4/6,5 | V/R | 52 | - | ● | - | 27.000 | ● | - | - | - | b | - | ● | - | ● | - | ● | - | S | 2 | ● | ○ | ○ | - | - | 50 | 1,3 |
| 7 | 486 | 8/25 | V/R | - | 1 | - | - | 52.000 | ● | ● | - | - | b | ● | - | ● | - | - | ● | - | S | 2 | ● | - | - | - | - | 100 | 1,3,4,5 |
| 8 | 386 | 8/47 | V/R | - | - | - | ● | 80.000 | ● | - | ● | A | b | ● | - | - | - | ● | ● | - | km | 2+ | ● | ● | ● | ● | ● | 100 | |
| 9 | 386 | 8/6 | V | - | 50 | ● | - | k.A. | ● | - | - | A, m | 5 | - | ● | ● | - | - | ● | - | km | 2 | ● | - | - | - | - | 100 | |
| 10 | 486 | 8/32 | V | - | - | - | - | 18.000 | ● | ● | ● | A, B | 10 | ● | - | - | - | - | - | - | km | 2+ | - | ● | ● | - | ● | 90 | 1,3 |
| 11 | 486 | 8/22 | V | - | - | - | - | 19.000 | ● | - | - | A | 10 | - | ● | - | ● | - | - | - | km | 2+ | - | - | - | - | - | 90 | |
| 12 | 386 | 4/5 | V | - | - | - | ● | 7.000 | ● | ● | - | m | 25 | - | ● | - | - | ● | ● | - | S | 2+ | ● | ● | - | - | ● | 120 | |
| 13 | 386 | 4/5 | V | - | - | - | ● | 8.000 | ● | ○ | - | m | 25 | - | ● | - | ● | ● | ● | - | S | 2+ | ● | ● | - | - | ● | 120 | |
| 14 | 486 | 8/11 | R | 75** | - | - | ● | k.A. | ● | - | - | - | 5 | - | ● | - | - | ● | ● | - | - | 2 | - | - | - | - | - | 100 | |
| 15 | 486 | 8/35 | R | - | - | ● | ● | 45.000 | ● | - | - | - | 8 | ● | - | - | - | ● | ● | - | S/km | 2 | - | - | - | - | - | 700 | 4,5 |
| 16 | 386 | 4/20 | V | - | - | - | - | 52.600 | ● | ● | ● | - | 18 | ● | - | - | - | - | ● | - | S/km | 3 | - | - | - | - | - | 400 | 2,4,5 |
| 17 | 486 | 8/25 | V | - | 313 | ● | - | k.A. | ● | - | - | m | 99 | ● | - | ● | - | - | ● | - | - | 2 | ● | - | - | - | - | 30 | |
| 18 | - | - | - | - | - | - | - | 25.000 | ● | - | - | A | 4 | ● | - | - | - | ● | ● | - | S/km | 2 | ● | - | - | - | - | 500 | |

● = ja
○ = eingeschränkt
V = Vektorkarten
R = Rasterkarten
A = Autobahnanschlusstellen
B = Bahnhöfe
m = manuell
b = beliebig
km = Km-Basis
S = Verbrauch
2+ = variable Einstellung
Zusatzmodule:
1 = Restaurant/Hotelführer
2 = Reisekostenabrechnung
3 = Bahn- bzw. Flugverbindungen
4 = Datenbank (Adressen u.a.)
5 = GPS-Modul
* = für jedes PLZ-Gebiet erhältlich
** = Innenstadtpläne

Die Tabelle erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und stellt keine Empfehlung der Redaktion dar.

einzugebende Parameter wie bevorzugte Straßentypen, etwa Autobahn oder Landstraße, und die durchschnittliche Geschwindigkeit. Wer dem Computer noch etwas über sein Fahrzeug anvertraut, erfährt, wie teuer die Reise voraussichtlich wird.

Interessant ist die Frage, wie zuverlässig ein Routenplaner arbeitet. Wenig Probleme gibt es grundsätzlich bei Fernstrecken. Wer Nebenstraßen bevorzugt, ist dagegen vor Überraschungen nicht gefeit. Daß im Einzelfall ein Linksabbiegen nicht erlaubt ist, die Kreuzung sich möglicherweise in der Realität als Brückenüberführung erweist, erkennt der Routenplaner nicht immer.

Tritt ein solcher Irrtum ein, ist die Orientierung am mitgeführten Ausdruck hinfällig – spätestens dann, wenn der Reisende nicht wieder auf die vorgegebene Route zurückfindet. Seltsam gewöhnungsbedürftig zeigen sich viele dieser Routenbeschreibungen, die Kartenausdrucke sind nicht unbedingt eine Hilfe.

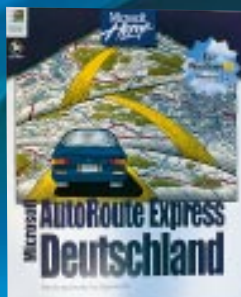
Apropos Zuverlässigkeit: Unabhängig vom Preis des Programms finden sich bei allen Routenplanern Fehler, Ungereimtheiten oder Kuriositäten. Andererseits ergeben sich Abweichungen in den Entfernungsangaben durch die unterschiedlich definierten Start- und Zielpunkte.

Und die Aktualität? Routenplaner können kaum jüngeren Datums sein als das Kartenmaterial, auf dem sie basieren. Bei Programmen der gehobenen Preisklasse sollte eine Update-Möglichkeit gegeben sein. Ansonsten bleibt nur – wie beim Autoatlas auch – alle Jahre ein neues Exemplar zu kaufen. Das dürfte bei preiswerten Routenplanern kein Problem sein. Letztere erweisen sich nicht zuletzt aus diesem Grund am wenigsten als Fehlinvestition.

Fazit: Blindes Vertrauen auf die Datenautobahn des Computers kann in die Irre führen. Der gute alte Autoatlas und eine Portion Improvisationsgabe schaden auch in Zukunft nicht. *Wolfgang Strähler*

12 Microsoft, Auto Route Express, Deutschland

Einfach aufgebaut, schneller und leicht zu bedienender Routenplaner. Anfängern hilft zudem der Routenassistent. Die Möglichkeiten einer detaillierten Planung sind dagegen eher eingeschränkt. Die Richtungsangaben auf der Liste – neben den angegebenen Himmelsrichtungen – sind zudem kaum eine Hilfe, die Informationen (Jugendherbergen, Wetter) nicht gerade jedermanns Sache.



13 Microsoft, Auto Route Express, Europa

Der Routenplaner ist bis auf das europaweite Routing (Türkei und Rußland bis zur Wolga) identisch mit dem "Auto Route Express Deutschland". Es fehlen jedoch die Jugendherbergen, dafür gibt es Infos zu Bergpässen und Fährverbindungen (Fahrzeit). Damit empfiehlt sich der Microsoft-Planer für „Fernfahrer“, die Seewege einplanen.



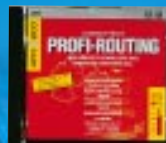
14 RV Verlag/Comcart, Großer Autoatlas, Deutschland

Programm mit ansprechender, schöner Kartographie (1:200.000), auf der jedes noch so kleine Dorf über eine Datenbank gefunden wird. Ungewöhnliche, aber leichte Bedienung. Das Routing jedoch befriedigt nicht. Es ist auf Autobahnen und Bundesstraßen beschränkt und bietet nur wenig Features. Zudem irritieren auf der Liste falsche Richtungsangaben.



15 RV Verlag/Comcart, Profiatlas Deutschland + Profi-Routing

Zwei profimäßig ausbaufähige Programme, die auch einzeln gekauft und angewendet werden können. Das Routing bleibt durch die vereinfachte Ortsauswahl oberflächlich: Ein Punkt in einer Großstadt ist zu wenig. Das Kartenbild mit Ortsdatenbank ist detailliert, die Ausschnitt-Verschiebung der Karte aber langsam, die Richtungsangaben auf der Liste sind fehlerhaft.



16 Soloplan, WinTour

Zum Profi-Routenplaner ausbaufähiges Programm mit vielen Ortspunkten und umfangreichem Straßennetz. Die Karte ist aber wenig ansprechend und wirkt in der Vergrößerung grobgezeichnet, weil die fehlenden Ortsumrisse die Orientierung erschweren. Die Installation vom Diskettensatz ist umständlich. Interessant ist der Vorschlag einer „ökologischen Route“ die den Benzinverbrauch berücksichtigt und Ortsdurchfahrten meidet.



17 Topware, D-Route

Mit vielen Attributen bestückt, könnte D-Route unter Berücksichtigung des Preises ein Knüller sein, doch das Programm macht Schwierigkeiten unter Windows: Es erlaubt keinen Kartenausdruck, ist schwer zu bedienen und arbeitet zudem zäh. Es ist höchstens eine Empfehlung für eingeleichtete Computerfreaks.



18 Philips, RouteFinder SY 570

Im Prinzip funktioniert der RouteFinder wie die anderen Routenplaner, nur daß hier die Daten unterwegs Schritt für Schritt abgerufen werden und eine Kartendarstellung fehlt. Der Vorteil: Ändert sich unterwegs die Route, nennt das Gerät Ausweichstrecken, sofern es instruiert worden ist. Der Nachteil: Der RouteFinder wartet auf Eingaben, will ständig bedient werden. Das lenkt nicht nur vom Verkehr ab, wer das Weiterschalten versäumt, verliert den Überblick. Zudem ist er unsauber programmiert: Ortsangaben weisen bei Umlauten mal „ae“, mal „ä“ auf.



REISEMOBILE AN DER RENNSTRECKE



Akrobaten: Scout Logic bietet Hindernisfahrten für jedermann (links), die Traber-Truppe Show auf zwei Rädern (unten).



Truck Grand Prix auf dem Nürburgring, das ist Motorsport, Action, Volksfest und – Urlaub im Reisemobil auf engstem Raum.

Für Truck-Hardliner ist das zweite Juli-Wochenende auf Jahre hinaus fest verplant. Nürburgring und Truck Grand Prix stehen bei ihnen im Terminkalender.

Auch dieses Jahr, zur elften Auflage des Rennspektakels, kommen wieder rund 200.000 begeisterte Truck-Fans an die legendäre Eifelrennstrecke, um Motorsport, Action und Unterhaltung in vollen Zügen zu genießen. Die meisten von ihnen reisen mit Zelt, Wohnwagen oder Reisemobil an. Sie verwandeln die Parkplätze und Wiesen rund um das Rennoval für eine knappe Woche zum größten – übrigens kostenlosen – Campingplatz Europas.

Ein Großteil der Besucher scheint sich ein bißchen wie die einsamen, von der US-Polizei gejagten Asphaltcowboys zu fühlen, die in ihren Riesen-trucks durch die endlosen Weiten des amerikanischen Kontinents brethern. Das ist wohl der Grund dafür, daß sich so viele Cowboyhüte, Lederwesten, tätowierte Oberarme,

Muscleshirts, Bierdosen und Südstaatenmützen oder -flaggen rund um die Rennstrecke tummeln.

Nicht ganz so augenfällig dominiert eine andere Spezies das Geschehen rund um das Renngeschehen auf dem Nürburgring: das Reisemobil. Blitzsaubere, zumeist sehr teure und große Modelle dienen den Fahrern und ihren Begleitern als komfortable Wohn- und Ruheräume inmitten des Trubels im Fahrerlager. Gemeinsam mit den Service- und Werkstatt-Lastwagen der Renn-teams bilden sie eine Wagenburg rund um das Prunkstück, den kraftstrotzenden, lack- und chromglänzenden Racetruck.

Besonders interessante Mobile befinden sich auch unter den Lastwagen-Veteranen, die sich außerhalb des Fahrerlagers auf einer Wiese inmitten der Rennstrecke versammeln. Sie brechen nach dem Rennwochenende am Nürburgring zu einer Rallye in London auf.

Dort ankommen will auch der Spediteur Ewald Höhlschen

aus Wuppertal, der seinen 1960er Krupp Mustang mit Vierzylinder-Zweitakt-Dieselmotor auf Hochglanz gebracht hat. In seiner Hobbywerkstatt stehen insgesamt vier Sammlerstücke.

Nicht ganz originalgetreu hat der findige Oldtimerfan einen FFB-Wohnwagen aus den frühen neunziger Jahren ohne Fahrgestell auf der Ladefläche unter der Plane verschraubt. Zugang zu seiner Unterkunft findet Höhlschen, indem er die Bordwand abklappt und das rechte Planenseitenteil wie eine Markise ausstellt. Dann muß er nur noch eine Leiter anstellen und ein Geländer als Absturzsicherung auf der Bordwand befestigen. Und schon zieht er sich in sein rollendes Oldtimer-Domizil zurück.

Natürlich bevölkert eine ganze Palette selbstgebauter und serienmäßiger Reisemobile die Park- und Campingplätze. Aber auch die Wiesenrundstücke rund um die Nürburgring, die seitens der Veranstalter durch große Wassertanks

und Miettoiletten kurzerhand zu Bedarfscampingplätzen umfunktioniert wurden, sind voll davon.

So interessant und technisch ausgefuchst die verschiedenen Modelle auch gebaut sein mögen, mit den Renn-trucks, die für jedermann zugänglich im Fahrerlager für die Rennen vorbereitet werden, kommen sie nicht mit. Weder mit den einfacheren, den Amateuren vorbehaltenen Race-Trucks, noch mit den Super-Race-Trucks, in denen die Fahrprofis gegeneinander antreten.

Wie alle Motorsport-Fahrzeuge müssen auch die Rennlaster technische Regeln einhalten. Allerdings gestalten sich diese im Lastwagensport recht übersichtlich. So gilt für die Race-Trucks: Hubraum unbegrenzt, Leistung durch bestimmten Lufteinlaß begrenzt, sechs Tonnen Mindestgewicht, kein Automatikgetriebe, keine Scheibenbremsen.

Anders die Super Race Trucks. Bei ihnen steht im Reglement: maximal 12.000 ▶



Schrauber: Viel Technik gibt es in den Wagenburgen des Rennteams zu sehen, in denen die Race-Trucks für den nächsten Lauf präpariert werden.



FAMILIENFEIER

REISEMOBILE AN DER RENNSTRECKE



Tüftler: Auch die Mercedes-Armada (links) vertraut auf die ZF-Schaltelektronik (darunter). FFB-Wohnwagen von Spediteur Höhlschen unter der Plane eines Krupp-Lasters



Künstler: Park- und Campingprofis (oben) beherrschen die Rennstrecke am Nürburgring wie auch Publikumsliebbling Gerd Körber (rechts) und Country-Sänger (rechts außen).



gestimmten elektronischen Schaltprogrammen und Differentialsperren in den Hinterachsen übertragen diese unbändigen Kräfte. Scheibenbremsen an allen Rädern verzögern wirkungsvoll vor den Kurven und werden zur Kühlung mit Wasser angespritzt. Wie übrigens auch die Abgas-turbolader auf den Motoren.

ccm Hubraum, fünf Tonnen Minimalgewicht. Der Rest ist freigestellt – was dazu führt, daß diese Kategorie mit Motorleistungen von circa 736 kW (1.000 PS) und maximalen Drehmomenten von fast 4.000 Nm aufwartet.

ZF-Automatikgetriebe mit individuell auf den Fahrer ab-

Gemeinsam ist beiden Rennklassen, daß es Zeitstrafen hagelt, wenn ein Fahrer die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h überschreitet, und daß er aus dem Rennen genommen wird, wenn sein Feuerstuhl beim Beschleunigen zu stark rußt. Genau diese beiden Regeln beeinflussen das Renngeschehen am Samstag und Sonntag ganz

entscheidend. Häufiger als ihnen lieb sein kann, müssen einige Piloten einen Stop in der Boxengasse einlegen, um ihre Strafzeit abzusitzen.

Seit den letzten Jahren gestalten sich die Rennen zu Zweikämpfen zwischen Mercedes Benz und MAN. Andere Marken, etwa Volvo, Daf, Sisu, Renault oder ZIL Caterpillar, erreichen an beiden Tagen nicht die ersten Plätze. Lautstark unterstützt durch die mit Mützen, T-Shirts, Fahnen und Postern der jeweiligen Marke ausgestatteten Fans, stehen am Samstag die Sieger bald fest.

Beim ersten Cup-Rennen ist es Heinz-Werner Lenz auf Mercedes 1838 S bei den Race-Trucks und der MAN-18.423-Pilot Fritz Kreuzpeutner in der Super-Race-Klasse. Am Sonntag gewinnen Mercedes-Fahrer in beiden Klassen. Bei den Amateuren siegt, wie am Vortag, Heinz-Werner Lenz auf seinem orangefarbenen MB 1838 S. Bei den Profis liegt der Franzose Gerard Cuynet mit der rot-weiß-blauen Haube seines MB 1834 S vorn.

Gleichgültig, ob der jeweilige Liebling gewonnen hat oder nicht, abends finden alle Besucher einen Grund, gemütlich vor dem Reisemobil zu sitzen. Zur Familienfeier grillen sie Würstchen und genießen den Sonnenuntergang am Nürburgring. Wie sie das anderswo auch tun. Frank Böttger



Manege frei

**RM-Leser
erlebten
den Circus
Sarrasani
in Berlin.**



Fotos: Scholz

Das Licht unter der Zirkuskuppel erlischt, Trommelwirbel setzt ein: Ein Pferd galoppiert in die Arena – auf seinem Rücken steht der „Vatileur“ Roger und jongliert mit brennenden Fackelstangen. Unglaubliche Sicherheit strahlt der Artist bei seiner Nummer aus, verblüfft die Zuschauer im Zirkusrund.

„Das ist wirklich tausendmal schöner als Fernsehen“, begeistert sich Heinz-Günther Peters. Der 61jährige sitzt zusammen mit seiner Frau in der

Abendvorstellung des Circus Sarrasani. Die beiden haben in dem Gewinnspiel von REISEMOBIL INTERNATIONAL ein Wochenende bei Sarrasani in Berlin gewonnen: Manege frei.

Aus Leverkusen sind sie mit ihrem Bürstner A 570 angereist und stehen nun dort, auf dem Lützowplatz zwischen Ku-Damm und Siegestsäule, wo auch die Artisten wohnen. „Nach Berlin wollten wir schon lange, jetzt hat uns der Gewinn dazu regelrecht verdonnert“, schmunzelt Heinz-Günther Peters.

Am Morgen bestaunt Ehepaar Peters den Speisewagen der Zirkusdirektion, am Abend signiert André Sarrasani Programmhefte.

Das Ehepaar freut sich, daß sich der Juniorchef nach der Vorstellung noch Zeit für seine Gäste nimmt. Zusammen mit André Sarrasani, 23, und Michael Kömmerling-Aschmo-

neit, 47, vom Büro-Team sitzen sie im elegant gestalteten Empfangsbereich.

Die Gewinner packen die Gelegenheit beim Schopf und fragen den beiden hochrangigen Sarrasani-Mitarbeitern Löcher in den Bauch. Klara Peters erfährt vom Juniorchef, daß nur wenige Artisten über mehrere Spielzeiten bei der Zirkustruppe bleiben. Schließlich wollen die Zuschauer jedes Jahr eine neue Show – und dafür braucht es immer wieder andere Künstler. „Ich dachte, das wäre alles ein Familienbetrieb“, staunt Heinz-Günther Peters über das ausgeklügelte Management.

„Die Zaubershow des André Sarrasani hat mir besonders gefallen“ lacht Heinz-Günther Peters. „Ich habe mir Mühe gegeben, die Tricks herauszufinden.“ Auch wenn er wie ein Luchs aufgepaßt hat, es ist ihm rätselhaft, wie der Tiger in den Käfig kam, in dem gerade noch eine Dame in glitzerndem Kostüm kniete.

André Sarrasani zwinkert ihm vielsagend zu und stößt mit den Peters an. Und die sind begeistert: „Es war herrlich! Dieses Wochenende bei Sarrasani in Berlin werden wir in bester Erinnerung behalten.“ sas

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. Tourneearänderungen sind Sarrasani vorbehalten. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Sarrasani auf Tour:

- Leipzig: 20. Sept. – 9. Oktober
- Zwickau: 11. – 20. Oktober
- Chemnitz: 22. – 29. Oktober
- Stuttgart: 2. – 24. November

Frage:

Wie lange bleiben die meisten Artisten bei Sarrasani?

- a) eine Spielzeit
- b) mehrere Spielzeiten
- c) mindestens zehn Jahre

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: 10. September 1996





WMC Elbe-Weser

Feier-Abend

Anlässlich des 777jährigen Bestehens der Stadt Selsingen eröffnete der WMC Elbe-Weser eine Ver- und Entsorgungsstation und ließ es sich bei dem Fest richtig gutgehen.

Zufrieden lehnt sich Georg Thiel in seinem Campingstuhl zurück: „Alle Mühen und Gespräche haben sich gelohnt“, sagt der 47jährige. Der erste Vorsitzende des Wohnmobilclubs Elbe-Weser freut sich, daß die neu eingeweihte Ver- und Entsorgungsstation in Selsingen das Netz der reisemobilfreundlichen Gemeinden um eine weitere Masche enger knüpft.

Der Weg bis zu diesem Ziel war lang. Die ersten Schritte ging Ben Balk, 48, bereits im Herbst 1995. Der zweite Vorsitzende des Vereins wandte sich als Besitzer eines Blumenladens in Selsingen an die Stadtverwaltung. „Nicht nur die Ferien auf dem Bauernhof sollten gefördert werden“, erinnert er sich, auch „unsere durchreisenden Gäste müßten beachtet werden.“

Es folgten Gespräche, die Idee ging in die Planung über, und Mitglieder des WMC Elbe-Weser spuckten in die Hände. Es entstand eine Ver- und Entsorgungsstation Marke Eigenbau: ein ebenerdiger Gulli mit abnehmbarem Deckel, in Reichweite ein Schlauch und ein zusätzlicher Wasserhahn.

Und diese Station ist nun offiziell eingeweiht: Mit kräftigem Ruck zieht Bürgermeister

Hans-Hermann Brandt am Schieber eines Triple E. Braune Brühe gluckert in den Gulli – die Ver- und Entsorgungsanlage ist eröffnet. Und obwohl es nichts kostet, hier zu ver- und entsorgen, zählt Brandt auf die mobilen Besucher: „Wir freuen uns, daß Reisemobilisten zukünftig verstärkt unsere Gemeinde besuchen“, sagt der 59jährige, „und hoffentlich auch manche Münze in den Kassen klingeln lassen.“

Fünf Freizeitfahrzeuge finden ein lauschiges Plätzchen neben der Station. Zukünftig stehen hier noch Tisch und Bänke aus Holz, damit es sich die Reisemobilisten gemütlich machen können. Als der WMC Elbe-Weser Mitte Juli zu seinem Treffen eingeladen hat, klingen an dieser Stelle die Sektgläser: Die Mitglieder und Freunde des Vereins sind glücklich über den Erfolg im Elbe-Weser-Dreieck.

Um ordentlich zu feiern, reihen sich gut 50 Reisemobile in Reih' und Glied. Dem WMC Elbe-Weser gehören 31 Fahrzeuge an, „und unsere Obergrenze liegt bei 35“, sagt Georg Thiel, „sonst kennen wir uns untereinander nicht mehr.“

Klingelnde Räder: Bei dem Treffen bleibt genug Gelegenheit, das platte Land im Sattel zu erkunden.



Saubermann: Ben Balk, zweiter Vorsitzender, sorgte dafür, daß der Gulli in Selsingen installiert wurde.

Davon gibt es rund um die 3.000 Einwohner zählende Gemeinde Selsingen reichlich. Hier, nordöstlich von Bremen, findet der reisemobile Urlauber alles, was sein Herz begehrt: In Stellplatznähe lädt ein Naturbecken zum kühlen Bade, das Fließchen Oste eignet sich für Spaziergänge oder ruhige Angeltouren, der Waldtrimmpfad läßt manche Schweißperle fließen.

Einmal im Jahr veranstaltet Selsingen ein Sommerfest, das weit über die Region bekannt ist. Auch beim WMC Elbe-Weser – der Verein nutzt das Angebot, um ordentlich zu feiern.

Gemütlich sitzen die Besucher des Treffens um ihre Campingtische, trinken Kaffee, stoßen mit einem Bier an. Andere lustwandeln über die weitläufigen Wiesen oder radeln durchs platte Land.

Kleider machen Leute: Die jungen Damen des Dorfes zeigen, was sich die Modemacher ausgedacht haben.



Tradition verlangt Pflege: Die Blütenkönigin führt durchs Programm, die Showtanzgruppe „German Broadway“ läßt die Röcke fliegen.

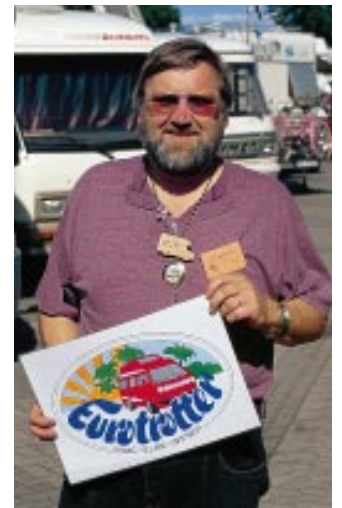


Kein Wunder: Im Festzelt geht ein Programm über die Bühne, das Reisemobilisten und Gäste aus dem Ort verwöhnt.

In traditioneller Altländer Tracht führt die Blütenkönigin der Region durchs Programm. Auf einem Laufsteg präsentieren junge Damen des Dorfes, was sich die Modemacher der großen weiten Welt ausgedacht haben. Locker, eine bildhübscher als die andere, zeigen die Models, wie sie sich bewegen können – und ernten den entsprechenden Applaus des reisemobilen Publikums.

Die Showtanzgruppe „German Broadway“ bringt Schwung ins Zelt, und als die Oldieband „Unknown“ in Tasten und Saiten greift, stürmen die Tänzer das Parkett. Schwofen bis in den jungen Tag hinein: So wünschen sich die Reisemobilisten ihren Feier-Abend.

Sie verstehen sich gut, die Mitglieder des WMC Elbe-Weser. Als sie sich im Januar 1987 zu einem Verein formierten, hatten sie den Beinamen „Eurotraveller“ gewählt. Tatsächlich tingeln viele von ihnen mit ihren Mobilien kreuz und quer durch den Kontinent. Urlaubsgrüße erreichten die Daheimgebliebenen allein in der diesjährigen Saison aus Norwegen und Dänemark, Usedom und Ungarn, Istrien und Frankreich,



Fotos: Peter

Strahlmann: Georg Thiel, erster Vorsitzender, ist mit dem Treffen zufrieden und blickt auf zehn tolle Clubjahre zurück.

Termine des WMC Elbe-Weser

Jeden zweiten Freitag im Monat: Treffen in Großenhain bei Bederkesa, anschließend Wochenendausfahrt.

30. August bis 1. September: Fahrt zum achten Städte-Treff in Flensburg.

12. bis 13. September: Treffen rund um den Bismarck.

5. Oktober: Teilnahme bei der Jahreshauptversammlung der Reisemobil-Union anlässlich des Caravan Salons Düsseldorf.

12. bis 13. Oktober: Treffen zur Apfelernte im Alten Land.

8. bis 10. November: Jahreshauptversammlung in Großenhain bei Bederkesa.

13. bis 15. Dezember: Weihnachtsfeier.

28. Dezember bis 1. Januar: Silvesterfeier zum zehnjährigen Bestehen des Vereins.

Ansprechpartner des WMC Elbe-Weser ist der erste Vorsitzende Georg Thiel aus Winsen an der Luhe, Tel.: 04171/63524, Fax: 68494.



Klingende Gläser: Mitglieder und Freunde des WMC Elbe-Weser stoßen in Selsingen an.



CLUBS



der Toskana in Italien und der Türkei.

Nicht immer aber muß es so weit fort gehen. An jedem zweiten Freitag im Monat trifft sich der Verein in Großenhain bei Bederkesa, um am nächsten Tag zu einer Wochenend-



Leseprobe: Bürgermeister Hans-Hermann Brandt.

„Wir freuen uns über Reisemobilisten in Selsingen.“

ausfahrt in die nähere Umgebung aufzubrechen. „Das schweißst uns natürlich zusammen“, bekräftigt der Vereinschef Georg Thiel.

Besonderer Ausdruck der Zusammengehörigkeit ist die Silvesterfeier in diesem Jahr. „Dann feiern wir unser zehnjähriges Bestehen“, freut sich Thiel, „auf diese lange Kameradschaft sind wir richtig stolz.“

Aber bis dahin ist noch etwas Zeit, und über dem Festplatz in Selsingen lacht die Sonne. Grund genug, sich erst einmal zufrieden auf dem Campingstuhl zurückzulehnen.

Claus-Georg Petri



Lesepause: Treffs und Termine gibt es auch im September reichlich.

TREFFS UND TERMINE

24. bis 25. August

■ Treffen des Stammtisch Nordhessen der Strassenfuchse beim Weinfest in Dolgesheim, Info-Tel.: 0561/88432.

29. August bis 1. September

■ Grand Prix des Europäischen Motorhome Club (EMHC) in Hahn, Infos bei der Geschäftsstelle des Clubs, Tel. und Fax: 089/872201.

30. August bis 1. September

■ Grillfest des RMC Ratingen-Rhein-Ruhr in Lützel, Infos bei Günter Diehl, Tel. und Fax: 02102/473359.

■ Erstes Bramscher Reisemobil-Treffen am Renzenbrinck, 50 Mark Teilnahmegebühr pro Fahrzeug, Infos und Anmeldungen: Tel.: 05461/83-0.

3. September

■ Clubabend des WMC Amberg in der Brauereigaststätte Kummert, Infos bei Jürgen Kales, Tel.: 09621/73963.

5. bis 8. September

■ Ostfriesland-Treff des Freundeskreises Hobby 600 in Grobensee, Infos bei Lena und Hermann Timmen, Tel.: 04962/6804, Fax: 6815.

6. bis 8. September

■ Weser-Ems-Rallye des RMC Weser-Ems, Infos bei Wilhelm Holub, Tel.: 04421/12829.

■ Fahrt des Caravanclubs Hessen nach Binau am Neckar, Tel. und Fax: 069/5890954.

■ Treffen der Strassenfuchse in Eisenach, Infos bei Conny und Kurt Rollberg, Tel.: 06623/1642.

■ Grillfête des Bergischen Motor Caravan Club in Wildschützaue, Morsbachtal, zwischen Remscheid und Wuppertal, Infos bei Karl-Heinz Vaupel, Tel.: 02191/53145.

7. September

■ Klönabend des I. A. RMC Schleswig-Holstein, Infos bei Gerd Sorgenfrei, Tel.: 040/42122353.

7. bis 8. September

■ Vierter Nordbayerischer Kunst- und Kunsthandwerkermarkt in Bad Königshofen, rund 100 Stellplätze vorhanden, Infos bei der Stadtverwaltung, Tel.: 09761/409-34 oder -27, Fax: -50.

10. September

■ 94. Stammtisch des RMC Bünde im Vereinslokal „Zur Klinke“, Infos bei Dieter Restemeier, Tel. und Fax: 05223/60025.

13. September

■ Klönabend des RMC Friesentreck im Ostfrieslandhaus, Aurich, Beginn 20.00 Uhr, Infos bei Karl-Otto Kleinichen, Tel.: 04941/80377.

13. bis 15. September

■ Frankia-Pilote-Reisemobiltreffen in Marktschorngast auf dem Firmengelände der Firma Frankia, Infos bei Giam Hoang/Frankia, Tel.: 09227/738-0.

■ Erstes Reisemobiltreffen des RMC Mittelbaden in Schuttern, Einweihung einer Entsorgungsstation, Teilnahmegebühr 50 Mark pro Fahrzeug, Anmeldung und Infos bei Martin Lenz, Tel.: 07245/4085.

■ Fünftes Camping-Car Open in Echternach am See, Luxemburg, es lädt ein der LCCC, Infos bei Lucien Blasen, Tel.: 00352/513276.

13. bis 17. September

■ Jahresabschlussfahrt des WMC Amberg zu einem Weinfest, Infos bei Jürgen Kales, Tel.: 09621/73963.

14. September

■ Klönabend des I. A. RMC Schleswig-Holstein im Schießsportzentrum Kellinghusen, Infos bei Gerd Sorgenfrei, Tel.: 040/42122353.

■ Monatstreffen der Wohnmobil-Vagabunden auf einer Wiese in Berlin-Spandau, Infos bei Wolfgang Warschke, Tel.: 0172/3928224.

14. bis 15. September

■ Wandern in Sexten mit dem Ersten Tiroler Wohnmobilclub, Infos bei Franz Weithaler, Tel.: 0043/5223/43930.

20. bis 22. September

■ Stammtisch des RMC Ratingen-Rhein-Ruhr mit anschließender Autofahrt nach Brügggen, Infos bei Günter Diehl, Tel. und Fax: 02102/473359.

■ 48. Wonnegauer Winzerfest in Osthofen mit dem WMC Landstuhl, Infos bei Harry Kneip, Tel.: 06371/62636

■ Themen-Tour des RMC Weser-Ems in die Heide, „Erdöltourismus“, Infos und Anmeldung bei Nelly und Uwe Kuhlmann, Tel. und Fax: 0421/650061.

■ Stammtisch der Strassenfuchse Nordhessen auf Gut Dankerode zu Kutschfahrten und Ponyreiten, Infos bei Martin Franert, Tel.: 06623/3472.

21. September

■ Klönabend des RMC Schleswig-Holstein im Hotel „Elbblick“, Infos bei Peter Kluge, Tel.: 040/7224629.

■ BVG-Ball der Wohnmobil-Vagabunden Berlin in Mariendorf, Teilnahme pro Person 30 Mark, Infos bei Wolfgang Warschke, Tel.: 0172/3928224.

21. bis 22. September

■ Sauerland-Tour der Hobby-Brummis, Infos bei Bernd Janke, Tel.: 0231/283919.

RMC Rheingold Auf nach Frankreich

Auf seiner ersten gemeinsamen Auslandszielfahrt visitierte der RMC Rheingold die südfranzösische Atlantikküste bei Biarritz an. Welch ein Hallo, als sich die Grüppchen von zwei, vier und sechs Reisemobilen im Frühsommer unversehrt und guter Dinge an der verabredeten Stelle trafen. Ein buntes Programm stand zunächst an, dann löste sich die Gruppe auf: Einige Mobilisten rief die Arbeit zu Hause, andere hatten Glück und fanden die Zeit, das Baskenland zu erkunden.

Wer mehr über den Club wissen möchte, der sich jeden zweiten Freitag im Monat in Duisburg-Wedau zum Stammtisch trifft, wendet sich an Peter Holzer aus Herne, Tel.: 02325/75131.



Foto: Holzer

Gesellige Runde am Atlantik: Der RMC Rheingold traf sich in Frankreich.

Reisemobil-Union Kein Umzug

Entgegen anderslautender Gerüchte zieht die Geschäftsstelle der Reisemobil-Union (RU) nicht um. Das bestätigte Wilhelm Holub, 45, Vorsitzender des Dachverbandes deutscher Reisemobilclubs. Die Geschäftsstelle befindet sich weiterhin bei Dietrich Dewor, Sanddornweg 6, 26180 Rastede-Hahn, Tel. und Fax: 04402/70204.



Nix wie hin

Caravan Salon, was nun? Welcher Aussteller zeigt in welcher Halle an welchem Stand sein neuestes Fahrzeug, das jüngste Zubehör? Der große Messe-Katalog von REISEMOBIL INTERNATIONAL gibt Antwort.



Spezialität

Ein Grundriß, den es bisher nur als Prototyp gibt, das ist schon einen Praxistest wert. Der Frankia I 690 FD auf Fiat Ducato zeigt, was er für den Alltag zu bieten hat.

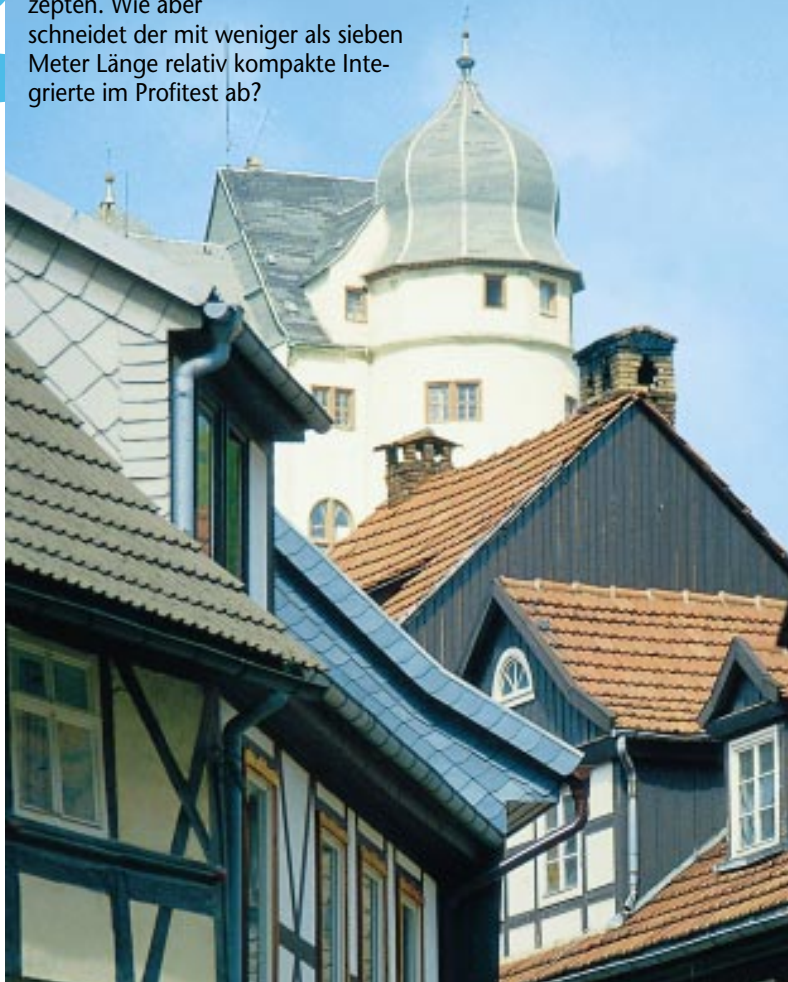
Oberklasse

Der Hymer S 660 auf Mercedes-Basis hat neue Trends gesetzt. Auch der Grundriß mit hochgestelltem Doppelbett und Heckgarage entspricht modernen Konzepten. Wie aber schneidet der mit weniger als sieben Meter Länge relativ kompakte Integrierte im Profitest ab?



Außerdem:

MOBIL REISEN, als Extramagazin in REISEMOBIL INTERNATIONAL mit Reisereportagen, Tourenplänen, Campingplätzen und Veranstaltungstips. In der Oktober-Ausgabe lesen Sie unter anderem: Reisen im Harz – Deutschlands nördlichstes Mittelgebirge setzt verstärkt auf Urlauber, die im Reisemobil oder Gespann unterwegs sind.



REISEMOBIL INTERNATIONAL

Die nächste

Ausgabe erscheint am 27. September 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)

Ständige Mitarbeiter: Mark Böttger, Lars Döhmann, Dieter S. Heinz, Rudolf Lodemann, Marion Seigel, Wolfgang Strähler, Wolfgang Möller-Streitböcker, Fritz Sturm, Aurel Voigt

Fotos: Wolfgang Falk

Gestaltung und Produktion: Grafik & Service GmbH: Gunild Carle (Ltg.), Frank Harm, Cordula Klink, Cristine Lott

Abonnementsservice:

Zenit Pressevertrieb GmbH, Postfach 810640, 70523 Stuttgart, Telefon 0711/7252-197, Telefax 0711/7252-333

Anzeigenleitung: Hansjörg Schwab (verantwort.), Sylke Wohlschiess (stv.)

Anzeigenverkauf: Oliver Berthold

Anzeigen disposition: 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 Vertriebe, 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**