

REISE MOBIL

INTERNATIONAL

DM
5,-



Jetzt mit 3-D-Einblick

**Profitest:
Frankia A 6100 R**



Farbenspiel: Karmann Bahia 635

**Volksentscheid: Weinsberg
Trendline 2000**

Firmenporträt: Al-Ko

Reise:

Kanadas Osten

Selbstausbau: Gasanlage

Lesermobil: Geometrie auf Rädern



**Knüller:
Dethleffs Globeline**



4 391918 905003

Eingefroren

„Die sibirische Kälte hat Mitteleuropa bis ins neue Jahr fest im Griff“ hatten die Meteorologen schon vor der sehnsüchtig erwarteten, weißen Weihnacht vorausgesagt. Nicht voraus-sagen konnten sie freilich die Probleme, mit denen sich viele Reisemobilisten aufgrund der brutalen Kälte in diesen Tagen herumärgern mußten.



Binnen weniger Stunden war der Stammtisch-Streit Makulatur, ob ein Reisemobil nur dann als winterfest gelten kann, wenn es mit doppeltem Boden daherkommt. Die Kälte machte klar, daß der Zwischenboden mit innenliegenden Tanks und Schiebern zwar ein wichtiges Hilfsmittel ist, um Reisemobile auch bei Temperaturen um die minus zwanzig Grad funktionstauglich zu halten. Aber sie machte auch klar, daß er kein Allheilmittel, sondern nur ein Steinchen im Mosaik der Notwendigkeiten ist.

Wichtiger als der doppelte Boden, das zeigte sich wieder einmal, ist die Grundkonzeption des Aufbaus. Ein einfacher Integrierter kann, so elegant er auch aussehen mag, mit seiner riesigen, einfachverglasten Windschutzscheibe nun mal nicht die Isolier-Eigenschaften eines Reisemobils bieten, dessen Fahrerhaus sich durch dicke Matten oder eine ausgeschäumte Jalousie thermisch vom Wohnaufbau trennen läßt. Je größer die Front- und die – meist einfach verglasten – Fahrerhaus-Seitenscheiben sind, umso mehr Kälte fällt in den Wohnbereich ein. Daran können auch dicke, Alu-beschichtete Thermomatten vor den Fenstern nicht viel ändern.

Nicht minder wichtig, tiefe Temperaturen erträglich zu machen, sind die Bauart und die Isolierung des Wandaufbaus, die Dichtheit der Fenster sowie die Passgenauigkeit der Einstiegstür und der Klappen an den mit dem Innenraum in Verbindung stehenden Außenstauräumen.

Als äußerst unangenehm entpuppen sich die Dachhauben. Vor allem seit immer mehr Reisemobil-Hersteller dazu übergehen, aus Gründen der Kosten und der Vereinheitlichung nur noch Dachhauben mit nach der europäischen Normierung angebotenen, unverschließbaren Lüftungsschlitzen einzubauen. Mit der Folge, daß es – vor allen Dingen während der Fahrt – durch Zugluft im Reisemobil-Innern eklig kalt wird.

Als unzureichend für tiefe Temperaturen erweist sich auch manche Fahrerhaus-Heizung. Besonders, wenn sie eine überdimensionale Integrierten-Scheibe freihalten soll. Da kann es schon mal vorkommen, daß der Beifahrer wie zu Zeiten des seligen VW-Käfers die Scheiben ab und an mit Eiskratzern von innen freischaben muß.

Zum Glück wissen wir Reisemobilisten uns zu helfen und lassen uns durch solche Mißlichkeiten den Spaß nicht verderben.

Trotzdem wünschen wir uns, daß die Branche die Probleme mit dem frischen Schwung des neuen Jahres angeht.

Herzlichst Ihr

Frank Böttger
Frank Böttger



EXKLUSIV:



Auftakt: Drei-dimensionale Zeichnungen garantieren detaillierte Einblicke. Nur für REISEMOBIL INTERNATIONAL zeichnet der technische Illustrator Hans-Otto von Buschmann die Fahrzeuge für den Profitest, wie sie bisher noch niemand gesehen hat. Start in diesem Heft.

Seite 36

Selbstausbau: Der fünfte Teil der großen Serie in REISEMOBIL INTERNATIONAL erklärt, wie der Selbstausbauer die Gasanlage installiert.

Seite 166



REPORT

Familienangelegenheit

Dethleffs wartet mit neuer Marktstrategie auf 8

MAGAZIN

CD-ROM

Bordatlas '97 und der komplette Jahrgang 1996 von REISEMOBIL INTERNATIONAL 12

Nachrichten

Besuch bei Siku, Crashtest mit Marco Polo, Interview mit neuem VCD-Präsidenten 14

Runder Tisch und Heißer Draht

Zu Gast in der Redaktion: der DCHV 24

Messe Sinsheim

Exklusiv-Angebot für Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL 28

Entwicklungsgeschichte

Der Weinsberg Trendline 2000 basiert auf den Wünschen der Kunden 30

TEST & TECHNIK

Profitest

Frankia A 6100 R – Partner für alle Jahreszeiten 36

Praxistest

Hytermobil E 510 – beliebter Kleiner für 113.000 Mark 48

Probefahrt

Rimor Kiwi – vogelfrei auf fünf Metern 54

Premieren

Frankia A 685 – Gruß aus Japan 58

Eura-Mobil 596 LSS – Sternträger 60

Karmann Bahia 635 – Alkoven mit Stern 62

Ultra Super Nova 800 – Luxus auf Rädern 64

Bimobil VD 280 – Abnehmen leicht 66

Moncayo Halcon 420 – Jungferntflug des spanischen Falken 68

Dethleffs Globeline – Alkoven-Sprinter 70

Compact Mobil Optimum – Kastenwagen auf kurzem Sprinter 72

Forest River Covington LX 303 – gut gedämpfter Koloss 74

Keppeler Sattelaufleger – auf den Spuren amerikanischer Vorbilder 76

Technik-Lexikon

So funktionieren Warmwasser- und Warmluft-Kraftstoffheizungen 78

MOBIL REISEN

Reise-Special in REISEMOBIL INTERNATIONAL

Kanadas Osten

Reisemobiltour durch enge Straßenschluchten und einsame Weiten 124

Preisrätsel

Kniffliger Spaß mit Gewinnchance 134

Mobil-Magazin

Nachrichten, Reiseziele und Tips für mobile Menschen 136

PRAXIS

Firmenporträt

Al-Ko: Von der Landmaschinenschmiede zum Marktführer für Mobil-Chassis 88

Die RM-Selbstbau-Serie

Teil 5: Vollgas – Infos, Tips und Paragraphen rund um die Gasanlage 166

Vorgestellt

Heizungen und Boiler von Atwood finden den Weg über den großen Teich 170

Zubehör

Nützliches fürs Mobil 172

Händlerporträt

Drei Musketiere – die Gebrüder Schwarz aus Nahe bei Hamburg 174

Händlerszene

Nachrichten und Termine 180

FREIZEIT

Lesermobil

Peter Jakisch beweist, daß er viel im und auf dem Kasten hat 82

Hobby

Schlittschuhlaufen – wer sich aufs Eis wagt, hat Spaß 148

Stellplätze

Neue Stellplätze, Entsorgungsstationen, reisemobilfreundliche Restaurants 155

Club-Szene

Porträt Wohnmobilstammtisch Calw-Enzkreis, Treffs und Termine 182

RUBRIKEN

Editorial

Eingefroren – bittere Kälte und der geplagte Reisemobilist 5

Bezugsquellen-Hinweise 162

Treffpunkt

Leserforum: Meinungen, Ideen, Tips 164

Vorschau, Impressum 186

EXKLUSIV:

Den ersten Stellplatzführer auf CD-ROM



präsentiert REISEMOBIL INTERNATIONAL. Der Bordatlas '97 führt hin zu mehr als 600 Plätzen in Deutschland und gibt Auskunft über das, was dort zu erleben ist.

Seite 12

Praxistest: Das Hytermobil E 510, der kleinste Integrierte der E-Klasse, zeigte bei einem Trip nach Spanien, was in ihm steckt. Reisealltag und Erlebnisse in Stadt und Land beweisen, welche Stärken und Schwächen dieses Hytermobil hat.

Seite 48



Das Reise-Special in REISEMOBIL INTERNATIONAL



Reise durch Kanadas Osten, Teil 1
★ Preisrätsel ★ Mobil-Magazin
mit Nachrichten, Reisezielen und
Touren-Tips ★ Hobby Eislaufen
ab Seite 123

Firmenporträt: Zu Gast bei Al-Ko, dem Marktführer für Reisemobil-Chassis bis 3,5 Tonnen. Der Gang durch die Werkshallen in Kötz fördert ein ausgeklügeltes Fertigungssystem zu Tage.

Seite 88



Report:



Dethleffs Marketing Strategie

Dethleffs präsentiert sich betont familienfreundlich. Die neue Linie basiert auf einer Kundenbefragung – und ist bereits in die Entwicklung neuer Modelle eingeflossen.

Alte Werte in neuen Formen

Glücklicher Abschluß: Projektleiter Professor Dr. Stephan Himmler übergibt den Marketing-Bericht an die Dethleffs-Geschäftsführer Dieter Riegel und Peter Altmayer (von links).



Dethleffs rührt die Werbetrommel: „Ein Freund der Familie“ heißt der neue Slogan des Allgäuer Unternehmens. Schließlich will Dethleffs teilhaben am Kuchen, den Forschungsinstitute der wieder aufstrebenden Caravan-Branche durch steigende Umsätze voraussagen.

„Die Familie steht bei uns im Mittelpunkt“, erklärt Geschäftsführer Dieter Riegel, 56, die neue Linie des Hauses. Familientaugliche Freizeitfahrzeuge sollen das Reisen für alle Altersklassen so angenehm wie möglich gestalten.

Daß dies nicht nur leere Versprechungen sind, hat Dethleffs auf dem letztjährigen Caravan Salon in Düsseldorf bewiesen: Dort zeigten die Allgäuer die familienfreundlichen Wohnwagen kids & camp sowie bike & camp. Bei den Reisemobilen präsentierten sie den besonders für das aktive Paar entwickelten Bus. Für die größere Familie bietet Dethleffs das komfortable Alkovenmobil A 6970 SG mit Heckgarage an.

Außer mit speziell konzipierten Fahrzeugen will Dethleffs die Kunden stärker an die Firma binden.

Dazu schnürt das Unternehmen zum Jahresbeginn 1997 ein zusätzliches Service-Paket:

- Mit der Dethleffs Family-Card erhalten jene Kunden eine Drei-Jahres-Garantie, die ab dem 1. Januar 1997 ein Reisemobil oder einen Caravan kaufen. In der Clubkarte enthalten ist unter anderem ein 48-Stunden-Service sowie ein 24-Stunden-Telefon-Service für Ersatzteile. Sie kostet 80 Mark.

- Ab März gibt es die Family-Card für alle Dethleffs-Kunden. Dann kommen auch Besitzer älterer Dethleffs-Caravans in den Genuß der Familien-Karte. Weil sie keine Drei-Jahres-Garantie umfaßt, kostet diese Karte voraussichtlich nur 20 Mark.

- Auf der CMT Stuttgart will Dethleffs die Ergebnisse der Versuchsreihe „Treibgas gegen Diesel“ vorstellen, die das Unternehmen zusammen mit dem TÜV Südwest durchgeführt hat. Mit diesem Test will Dethleffs Alternativen bezüglich Abgas und Verbrauch aufzeigen.

Warum aber richtet Dethleffs seine Marktstrategie konsequent auf die Familie aus? Die Basis dazu liefert eine umfangreiche Studie, erstellt von Dethleffs und dem BFW Marketing-Team. Diese Gruppe führt mit dem Arbeitsamt Wangen und dem Berufsbildungswerk Ravensburg Lehrgänge durch, in denen arbeitslose Ingenieure zu Marketing-Experten geschult werden. Diese Lehrgänge

gehen nicht theoretisch abgehoben vorstatten, sie sind durch begleitende Projektarbeit direkt in der Industrie oder in Behörden eingebunden.

Im Rahmen eines solchen Kurses unter der Leitung von Professor Dr. Stephan Himmler, 31, fragten die 19 Absolventen 1.100 Personen nach ihrer Meinung. Die Zielgruppe setzte sich aus Besitzern von Caravans und Reisemobilen und Interessenten an Freizeitfahrzeugen zusammen. Ziel der Aktion: Dethleffs sollte die eigenen Kunden besser einschätzen und dementsprechend marktgerechter produzieren können. Konkret erhofften sich die Allgäuer Aufschluß über:

Die wichtigsten Ergebnisse der Kundenbefragung auf einen Blick:

- Familienfreundliche Fahrzeuge stehen hoch im Kurs.
- Kundenprofil: Durchschnittsalter 51 Jahre, Haushaltsgröße durchschnittlich 2,6 Personen, Anzahl der Kinder 1,2. Alle Berufe sind vertreten, Beamte und Rentner jedoch überproportional.
- Die meistgenannten Freizeitaktivitäten sind Wandern, Wassersport und Fahrradfahren.
- Die Hälfte der Befragten hat bis zu zehn Jahre Caravaning-Erfahrung, ein Drittel ist bereits elf bis 20 Jahre dabei.
- Bei Dethleffs stimmt das Preis-Leistungs-Verhältnis.
- Ein Großteil der Dethleffs-Reisemobil-Besitzer wünscht sich mehr Stauraum.
- Viele Dethleffs-Kunden wünschen sich einen stärkeren Motor.
- Ein hoher Prozentsatz wünscht sich eine höherwertige Ausstattung.

- Wünsche und Gewohnheiten der Kunden und potentiellen Käufer bezüglich der Nutzung,
- Informationen über das Freizeitverhalten und die Persönlichkeit der Caravaner,
- Erkennen der Stärken und Schwächen der eigenen Produkte sowie die der Konkurrenz,
- Erforschen der Gründe für die Kaufentscheidung,
- Informationen zur Kundenzufriedenheit.

Besonders interessierten die Macher die ureigensten Wünsche der Befragten. Denen schließlich sollen Reisemobile oder Caravans entsprechen. Klares Ergebnis: An der Spitze steht Sehnsucht nach Geborgenheit, Sicherheit, Sich-Wohlfühlen und Geselligkeit – typische Merkmale der Familie.

MAGAZIN

„Mit der Positionierung ‚Ein Freund der Familie‘ gehen wir auf einen Mega-Trend“, ist sich Riegel sicher. Der Geschäftsführer ist überzeugt, daß sich gegenwärtig ein Umbruch in der Gesellschaft vollzieht: „Zurück zu alten Werten in neuen Formen. Die Menschen bekennen sich wieder zum Partner und zur Familie.“

Zielgerichtet setzt Riegel diese Erkenntnis um: „Wir müssen die wunderschöne Freizeitform Caravaning wieder mit mehr Leben erfüllen, nirgendwo sonst läßt sich soziales Verhalten so gut lernen wie hier. Mit jeder Körperbewegung muß man auf den anderen Rücksicht nehmen.“

Daß Dethleffs dieser Richtung folgt, steht für Riegel fest: „Das Instrument der Marktforschung ist ein sehr wichtiger Bestandteil unserer Politik.“ Zwar sind die ersten Schritte des neuen Weges gegangen, das Unternehmen wird aber auch zukünftig seine Marsch-Richtung aus der Studie ableiten. Schließlich war auch der Aufwand beträchtlich.

Immerhin 30 Fragen sollten den potentiellen Käufer, das unbekannte Wesen, klar herausarbeiten. Die 19 arbeitslosen Ingenieure und Techniker des Projekts befragten in insgesamt 3.000 Stunden Besitzer und Käufer von Caravans und Reisemobilen. Der Herstellerverband VD-WH stellte Anschriften von Kunden für eine Mailing-Aktion bereit. 930 Personen schickten ausgefüllte Fragebogen zurück. 230 Dethleffs-Kunden antworteten am Telefon. Auskünfte, gewonnen auf Cam-

pingplätzen und in Werkstätten, flossen in die Ergebnisse mit ein.

Nach anfänglicher Skepsis waren die Mitarbeiter von Dethleffs und des BFW-Teams begeistert bei der Sache. „Caravaning ist etwas



Professor Dr. Stephan Himmler

Caravaning ist etwas Sympathisches, Camper antworten sehr direkt.

Nettes, Sympathisches, direkt zum Anfassen“, freut sich Projektleiter Stephan Himmler, „die Camper sind aufgeschlossen, lebenslustig – antworten aber sehr direkt.“

Um der Meinung des Kunden auf die Spur zu kommen, hatte Dethleffs dem BFW-Team Arbeitsplätze in den eigenen Räumen bereitgestellt. „Die Beteiligten durften sogar unser Allerheiligstes betreten“, gesteht Riegel, „die Entwicklungsabteilung.“ Dethleffs sprang ein zweites Mal über den eigenen Schatten: Ganze Familien luden die Allgäuer in die heiligen Hallen der Entwicklung ein und befragten sie bei Popcorn und Cola.

Dank des Aufwandes weiß man bei Dethleffs jetzt beispielsweise, daß die Hälfte der Befragten über



Mutiger Auftakt: Mit dem Bus wendet sich Dethleffs an das aktive Paar.

Report:



Dethleffs Marketing Strategie

ein bis zehn Jahre Caravaning-Erfahrung verfügt, die Firma es also durchaus mit Urlaubs-Profis zu tun hat. Und für welche Aktivität nutzen die ihr Fahrzeug? Überwiegend für Kurz- und Haupturlaub – je nach Marke mit einer deutlich unterschiedlichen Anzahl an Tagen.



Dethleffs-Geschäftsführer Dieter Riegel

Mit der Positionierung „Ein Freund der Familie“ gehen wir auf einen Mega-Trend.

Wer aber sind die Kunden überhaupt? Ihr Durchschnittsalter liegt um die 50 Jahre. Die Caravaning-Familie hat im Durchschnitt 1,2 Kinder. Deren Durchschnittsalter beträgt bei den Reisemobilisten 11, bei den Caravanern 8,5 Jahre.

Konkret setzte Dethleffs schon im März 1996 die gewonnenen Erkenntnisse in der Werbung um. „Im Caravan- und Reisemobilbereich schwingen viel mehr Emotionen als im Automobilsektor mit“, erklärt Riegel. Deshalb lachen nun Väter, die mit ihren Kindern schmusen, von den Reklameseiten hinunter. Oder aber die ganze Großfamilie versprüht ausgelassene Lebensfreude auf den Werbefotos, zusammen mit Oma, Opa und Enkeln. Darunter lockt der Werbetext: „Willkommen bei einem Freund der Familie.“

Daß Caravaning von Generation zu Generation vererbt wird, verarbeitete ein Mitarbeiter des Forschungsteams in einer 3-D-Diashow. Dethleffs zeigte sie erstmals auf dem Caravan Salon 1996 – mit großem Erfolg: Die Faszination des Caravanings vermittelte die Schau vor stets gefüllten Reihen einem staunenden Publikum.

Aber nicht nur Erfreuliches bekam Dethleffs bei der umfassenden Marketing-Aktion zu hören: „Uns haben manchmal ganz schön die Ohren geklingelt“, bestätigt Riegel. „Das Image in puncto Qualität im Caravaning-Bereich ist eben nicht so hoch wie im Automobilsektor“, interpretiert er manch kritische Kunden-Äußerung.

Für erstaunlich hält Dethleffs die Aussage vieler Käufer, daß die Verarbeitung in den Reisemobilen und Caravans generell zu wünschen übrig ließe. Dies ist der meistgenannte Grund, warum

viele Kunden aller Marken ihr nächstes Reisemobil bei einem anderen Hersteller kaufen würden. Aber auch Lob spenden die Befragten: Dethleffs-Kunden bewerten das Preis-Leistungs-Verhältnis positiv, es gibt letztendlich den Ausschlag für den Kauf.

Das Überraschendste ist laut Riegel, „daß die Kunden ein so hohes Kommunikations-Bedürfnis ha-

MAGAZIN



Fotos: Böttger, Scholz

ben, also viel mehr, als es bisher möglich war, mit uns sprechen wollen.“ Diesem Wunsch will Dethleffs in Zukunft stärker Rechnung tragen. Und zwar in ganz konkreter Hinsicht: Käufer von Dethleffs-Freizeitfahrzeugen sollen möglicherweise ihr Urlaubsdomizil selbst gestalten, sich ihre persönlichen Wünsche erfüllen. So wollen die Allgäuer dem Wunsch der Menschen nach mehr Individualität nachkommen.

So neu diese Erkenntnis klingen mag, so führt sie doch zurück zu den Wurzeln: „Eigentlich hat alles vor mehr als einem halben Jahrhundert begonnen“, sagt Riegel. Anno 1931 war für Firmengründer Arist Dethleffs klar: Auf seinen langen Geschäftsreisen wollte er nicht auf seine Familie verzichten. So erfand Dethleffs das erste Wohnauto. Nach mehr als 60 Jahren kehren die Allgäuer nun zurück zu diesem Ursprung: Das Unternehmen will jeder Altersstufe das optimale Freizeitfahrzeug bieten.

„Wir sehen jetzt, wie wichtig es ist, nahe an unsere Kunden heranzukommen, ihre Wünsche zu erforschen und zu kennen“, schließt Riegel ab, „bisher sind wir aber nur den ersten Schritt gegangen. Schließlich soll unsere Familie noch weiter wachsen.“

Sabine Scholz

Gelungener Anspruch: Das Alkovenmobil A 6970 SG richtet sich an Familien.

REISEMOBIL INTERNATIONAL
präsentiert mit
dem „Bordatlas '97“
den ersten digitalen
Stellplatzführer
auf CD-ROM.
Und serviert den
kompletten Jahrgang
1996 auf einer
silbernen Scheibe.



Silber, Gold wert

Ein Urlaub mit dem Reisemobil steht und fällt mit der Qualität der Stellplätze. Wer aber ist bei der Wahl seiner heimeligen Eckchen nicht vor bösen Überraschungen gefeit? Ganz einfach: derjenige, der den ersten digitalen Stellplatzführer sein eigen nennt. Die CD-ROM „Bordatlas 97“ zeigt

Scheibe ist Gold wert, denn mit ihr läßt sich die Reiseroute bereits dann planen, wenn der Urlaub noch in der Ferne liegt.

Die CD-ROM enthält mehr als 600 Stellplätze, hauptsächlich in Deutschland. Als Resultat aus der erfolgreichen Aktion von REISEMOBIL INTERNATIONAL „Leser helfen Lesern“ präsentieren sie sich auf dem Bildschirm des eigenen Computers mit aussagekräftigen, farbigen Bildern. Dazu gibt es sämtliche aktuell recherchierten Infos rund ums Gelände: Lage und Untergrund, Ausstattung und Attraktionen, Entsorgungsstation und Preis.

Praktischerweise liegt der Schwerpunkt mit 330 Einträgen auf reisemobilfreundlichen Restaurants, gefolgt von 117 allgemeinen Stellplätzen und 41 Bauernhöfen. Übernachtungsmöglichkeiten auf Weingütern, bei Herstellern oder Händlern, vor Campingplätzen, an Tankstellen, vor Museen, Freizeitbädern und -parks runden das Angebot ab. Rund 40 Stellplätze in Österreich, der Schweiz, Frankreich, den Niederlanden, Italien, Schweden und Polen gestatten

nämlich schon zu Hause, lange vor Antritt der Fahrt, wie welcher Stellplatz aussieht, und was er bietet. Die silberne

den Blick in die Nachbarländer. Jeder einzelne Bereich eines jeden Stellplatzes ist per Stichwortsuche zu finden.

Als zusätzliches Schmankerl bietet der Bordatlas einen besonderen Service: 250 Campingplätze in ganz Europa preisen ihre Dienste auf elektronischem Weg an. Dieses Angebot erleichtert die Suche nach einem Plätzchen für die Nacht un-gemein, schließlich holt die CD-ROM Freizeitanlagen ferner Länder ins eigene Heim.

Ausführlich erklärt das mitgelieferte kleine Heftchen die einzelnen Schritte am Computer. Natürlich läßt sich der Bordatlas aber nicht nur am Schreibtisch benutzen: Jeder Stellplatz kann einfach ausgedruckt und mit auf die Reise genommen werden. So entsteht mühelos eine ganz individuelle Tour, abgestimmt auf die eigenen Bedürfnisse.

Die CD-ROM indes erfreut sich, seit sie angekündigt ist, einer riesigen Nachfrage: Etwa 1.000 Reisemobilisten haben den Subskriptionspreis von nur 14 Mark genutzt und die Scheibe vorab geordert. Ab sofort gilt dieses Angebot nicht mehr, nun kostet der Bordatlas beim CDS Verlag 19,80 Mark zuzüglich vier Mark für Porto und Verpackung – siehe Coupon.

Zum selben Preis sind ab Februar zwei weitere Leckerbissen zu bekommen: die kompletten Jahrgänge 1996 von REISEMOBIL INTERNATIONAL sowie der Schwesterzeitschrift CAMPING, CARS & CARAVANS auf CD-ROM. Die Ausgaben 1/96 bis 12/96 lassen sich auf Stichwort durchforsten. So sind Tests, Modelle und Hintergrundgeschichten bequem zu finden: die CD-ROM als komfortables Jahres-Inhaltsverzeichnis. Übrigens servieren auch diese Scheiben die bereits erwähnten 250 europäischen Campingplätze.

Daß eine CD-ROM heutzutage durchaus als normales Medium gilt, beweist der Erfolg der allerersten CD-ROM des CDS Verlages, vorgestellt auf dem Caravan Salon 1996 (REISEMOBIL INTERNA-

TIONAL 10/96). Innerhalb von wenigen Tagen fanden tausende der Scheiben einen Käufer. Die Resonanz auf den halben Jahrgang von REISEMOBIL INTERNATIONAL und die Demo-Version des Stellplatzführers ermutigte Redaktion und Verlag, den eingeschlagenen Weg weiterzugehen.

Voilà: hier sind die allerneuesten silbernen Scheiben. Und auch sie sind Gold wert.



Einfach ausfüllen, ausschneiden und einsenden an: CDS Verlag GmbH, Postwiesenstr. 5A, 70327 Stuttgart, oder per Fax an: 0711 / 134 66 38

Bitte senden Sie mir:

_____ Exemplare REISEMOBIL BORDATLAS '97
je DM 19,80 plus 4 Mark Porto/Verp.

_____ Exemplare CAMPING, CARS & CARAVANS
Jahrgang 1996 (erhältlich ab Februar '97)
je DM 19,80 plus 4 Mark Porto/Verp.

_____ Exemplare REISEMOBIL INTERNATIONAL
Jahrgang 1996 (erhältlich ab Februar '97)
je DM 19,80 plus 4 Mark Porto/Verp.

Absender

Name

Vorname

Straße

PLZ, Ort

Datum, Unterschrift

Die Bezahlung erfolgt bargeldlos:

Durch Bankabbuchung

Bankleitzahl (vom Scheck abschreiben)

Konto-Nr.

Geldinstitut

Per Kreditkarte:

- ☐ American Express
☐ Visa Card
☐ Diners Club
☐ Eurocard – Mastercard



Kreditkartennummer

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

gültig bis

--	--	--	--	--	--

RM 9702

Bestellcoupon

Bezugsquellen

Neu in REISEMOBIL INTERNATIONAL: Die Adressen aller Hersteller und Anbieter, die in der jeweiligen Ausgabe genannt sind, finden sich zusammengefaßt auf einer Bezugsquellen-Seite (siehe Inhaltsverzeichnis unter Rubriken). Dies ist aus versandtechnischen Gründen notwendig, erhöht aber gleichzeitig den Komfort für Sie, liebe Leserin und lieber Leser.

Bussgeld

Der Falken Verlag gibt den Neuen Verwarnungs- und Bussgeldkatalog für Autofahrer heraus. Auf 128 Seiten liefert er Informationen über aktuelle Regelungen und die Flensburger Punktekartei. Das Buch erläutert, welcher Einspruch Aussicht auf Erfolg hat oder wie sich ein Strafverfahren gestaltet. Der Ratgeber kostet 12,90 Mark.

Kiwi-Katalog

Kiwi-Tours, München, stellt den Katalog für die Saison 1997/98 vor. Im zehnten Jahr seines Bestehens hält das Unternehmen Angebote mit den Zielen Neuseeland, Australien und Südsee bereit. Info-Tel.: 089/746625-0, Fax: -99.

Coleman umgezogen

Coleman, weltweit Marktführer von Camping- und Freizeitprodukten, hat zum 1. Januar 1997 seinen deutschen Hauptsitz von Hungen/Gießen nach Hattersheim am Main verlegt. Hier befindet sich der Standort von Camping Gaz. Coleman hatte das französische Unternehmen 1996 übernommen. Geschäftsführer seit dem 1. November 1996 ist Harald Möbus, der die Marktbereiche Family Camping und Outdoor stärken will.



Fotos: Petri

Handarbeit: Die Spielzeugautos von Siku durchlaufen eine ausgeklügelte Produktion.

Besuch bei Siku

KLEIN, ABER FEIN

Mit Reisemobilen en miniature erobert Siku nicht nur Kinderherzen.

„Caravanning läuft gut“, sagt Peter Schmale. Der 61jährige Sauerländer muß es wissen, denn er leitet die Entwicklung und Konstruktion bei Siku: Täglich spuckt Europas Hersteller von Spielzeugautos 50.000 bis 70.000 Modelle aus, Hongkong-Ware inklusive.

Welche Spielzeuge aber bringt Siku unters Volk? Marktchancen für 30 Modelle pro Jahr filtert Peter Schmale mit der Hilfe

von Fachzeitschriften aus, und er informiert sich auf Messen. Stark macht er sich für solche Fahrzeuge, die populär und auf der Straße zu sehen sind: „Kinder kaufen, was Papa fährt.“ Ein nicht zu unterschätzendes Argument – immerhin sind 99 Prozent der Siku-Kunden zwischen drei und acht Jahre alt.

Früher, als es noch keinen Gameboy und Konsorten gab, spielten Kinder bis zwölf Jahre mit Autos. Dennoch ist der Siku-Boom ungebrochen: Spielzeugautos sind gefragt, mehr vielleicht als Modellautos. Letztere sind zwar detailgetreuer, dafür aber nicht so robust wie die Zinkguß-Miniaturen für erbarmungslose Kinderhände.

Türen auf- und zuklappen, Markisen hinausziehen, auch mal darauf rumtrampeln: Das Reisemobil en miniature oder ein Modell-Wohnwagen samt Zugwagen entführen die Kleinen im Kinderzimmer auf den Campingplatz der Phantasie. Bis ein Spiel-



Kopfarbeit: Peter Schmale plant mit Fachzeitschriften, welche Modelle in den Handel kommen.

Fließbandarbeit: Automatisch bekommen die fertigen Formen ihre gewünschte Farbe.



zeug aber zu tausenden die Lüdenscheider Werkshallen verläßt, durchläuft es einen ausgeklügelten Prozeß – und verschlingt einen Batzen Geld: Ein Reisemobil im Maßstab 1:55 von der Idee bis ins Regal des Kaufhauses kostet Siku etwa 280.000 Mark.

Der lange Weg beginnt auf dem Bildschirm der Entwicklungsabteilung: Längst hat Siku auf Computer aided Design (CAD) umgestellt, läßt also den elektronischen Kollegen ordentlich mithelfen. Auf dieser Basis entsteht später das Werkzeug, übrigens der größte Kostenfaktor der gesamten Investition.

SIKU: FIRMENCHRONOLOGIE

1921: Richard Sieper gründet in Lüdenscheid eine Gießerei für Bestecke aus Aluminium.

1923: Im Werk entsteht ein Werkzeugbau, der Puder- und Tabaksdosen, Streichholzsetis und Aschenbecher herstellt.

1933: Sieper produziert Abzeichen, Medaillen, Koppelschlösser und Uniformknöpfe aus Leichtmetall.

1943: Das Werk wird um eine Produktionsstätte in Hilchenbach erweitert. Dort entstehen heute Kleinmöbel und Spiegelschränke.

1950: Zur ersten Nürnberger Spielwarenmesse meldet die Firma das Markenzeichen Siku als Kürzel für Sieper Kunststoffe an.

1951: Es fällt der Entschluß für eine eigene Kollektion von Kunststoffautos. Erstes Modell: ein Feuerwehrauto. Es folgen Rennwagen und Amphibienfahrzeuge.

1955: Die Kollektion besteht aus 32 Modellen im Maßstab 1:60.

1958: Das Programm umfaßt 100 Fahrzeuge und mehr als 400 Begleitartikel.

1959: Siku baut 20 Flugzeugmodelle im Maßstab 1:250. Trotz großer Nachfrage stellt Siku 1964 die Produktion ein: Mangel an Arbeitskräften.

1963: Siku stellt die Produktion auf Zinkdruckguß um und stellt 16 Autos im Maßstab 1:60 vor.

1972: Siku baut alle Modelle im Maßstab 1:55, um den Spielwert zu erhöhen.

1983: Die Farmer-Serie im Maßstab 1:32 erweitert das Programm.

1984: Sieper kauft die Firma Wiking-Modellbau, Berlin.

1996: 32 neue Modelle erweitern das aktuelle Programm auf mehr als 200 Miniaturen. Siku exportiert als Marktführer für Spielzeugautos aus Zinkdruckguß in mehr als 100 Länder.

Ähnlich wie ein Waffeleisen bildet das Werkzeug die Form negativ ab. Nachdem es mit flüssigem Zink gefüllt ist, erstarrt das Metall, und der Guß ist fertig.

Bodenplatten und Seitenwände des Freizeitspielzeugs purzeln in großen Kisten durcheinander, bereit, entgratet und mit dem Sandstrahl auf die Lackierung vorbereitet zu werden. Die Farbe, welche Reisemobil oder Wohnwagen tragen, ist übrigens lebensmittelrecht: Kinder stecken eben gern alles in den Mund.

Die nun fertigen, frisch bedruckten und fein säuberlich aufgereihten Teile fügen fleißige Frauenhände zusammen. Stecken die Reisemobile, Autos und Wohnwagen erst einmal im Karton, schlägt sicher schon irgendwo ein Kinderherz für sie.

Oder ein Erwachsener möchte mit dem neuesten Siku-Spielzeug seiner Sammelleidenschaft frönen. „Besonders Reisemobile und Wohnwagen verschwinden in Vitrinen“, weiß Schmale, „erst recht, wenn sie zu einer kleinen Sonderserie zählen.“ Als Opfer der Begierde findet der sammelgeplagte Camper im aktuellen Programm drei Freizeitfahrzeuge: ein 3,50 Mark teures Iveco-Reisemobil, gefertigt in Hongkong, einen Niesmann + Bischoff Flair sowie ein Gespann, beide im Maßstab 1:55, hergestellt in Lüden-



Präzisionsarbeit: Vom Papier zum halbfertigen Modell ist ein schrittreicher Weg.

scheid, zu haben für 19,50 Mark. Der Wohnwagen ist ein Knaus Eurostar, als Zugwagen treten verschiedene Allradautos an.

Klein, aber fein: Im Laufe der heuer 75jährigen Firmengeschichte hat Siku eine ganze Reihe Reisemobile und Wohnwagen gebaut (siehe Kasten). Denn schon immer hat sich die Erfahrung von Peter Schmale bewahrt: „Caravanning läuft gut.“

Claus-Georg Petri



Kurz & knapp

Cramer umgezogen

Kocherhersteller Cramer ist nach der Übernahme durch Electrolux umgezogen. Neuer Standort: Die Electrolux-Zentrale in Siegen.

Mafr-Zweigstelle

Wegen des immer größer werdenden Kundenstamms in Österreich hat die Firma Mafr Campingreisen mit Hauptsitz in Stollberg ein Zweibüro in Wien eröffnet. Ansprechpartner ist Gerhard Rabel, Tel.: 0043/1/6040728.

Reichmann gekündigt

Fristlos gekündigt hat die italienische Gruppe CI Ende Dezember ihrem Deutschland-Importeur Joachim Reichmann. Warum die Italiener ihre Zusammenarbeit mit dem Chef von Ahorn-Wohnmobile im schwäbischen Hof-Hoffeld beendet haben, ist noch unklar. Ebenso bleibt offen, wie CI hierzulande zukünftig die Marken Granduca und Riviera vertreibt. Elnagh-Reisemobile indes sind weiterhin über Reichmann zu beziehen.

Reimo gibt Kurse

Für Firmeninhaber, Geschäftsführer, Verkaufsleiter und Verkäufer bietet Reimo vom 3. bis 5. Februar 1997 in Egelsbach ein Seminar zum Reisemobil-ausbau an. Auf dem Lehrplan stehen der Ausbau verschiedener Fahrzeuge, technische Systeme sowie das Thema Produkthaftung.

Einsteiger-Seminar

Ein Seminar für Reisemobileinsteiger bietet die Hamburger Fahrschule Lüders am ersten Wochenende im März an. Der pro Person 80 Mark teure Kursus enthält neben Tips aus der Praxis eine Fahrstunde.



■ Marco Polo gecrasht

Gegen die Wand

Insassen moderner Reisemobile können sich sicher fühlen. Dafür sorgen unterschiedliche Elemente der passiven Sicherheit. So präsentiert sich das Ergebnis des jüngsten Crashtests mit einem Reisemobil: Im Auftrag von Mercedes-Benz krachte im November vergangenen Jahres beim TÜV Bayern in München ein Marco Polo gegen eine starre Barriere. Das Basisfahrzeug, ein Mercedes Vito 108 D, und der Westfalia-Innenausbau mußten einem Aufprall mit 32,5 km/h standhalten.

Die Fahrgastzelle verformte sich kaum, der Airbag löste korrekt aus. Die an den Dummies gemessenen Belastungswerte blieben weit unter den vorgeschriebenen EG-Grenzwerten. Auch die Westfalia-Einbauten saßen fest im

Sicher bei 32,5 km/h:

Vito mit Westfalia-Innenausbau.

Fahrzeug verankert. Wichtig: Die Rolläden an den Schränken hielten. So bleiben Fahrgäste bei einem Unfall sicher vor umherschleuderndem Inventar.

Für möglichst realitätsnahe Bedingungen waren die Wassertanks zu 90 Prozent gefüllt, die Schränke mit insgesamt 45 Kilogramm Kleidung, Wäsche, Geschirr und Lebensmitteln beladen. Im Kofferraum waren Getränke, Schlafsäcke und eine Kabeltrommel – insgesamt ein Gewicht von 28 Kilogramm – verstaut. Auf der Rücksitzbank saßen zwei Dummies, ein Erwachsener und ein sechsjähriges Kind. Auf dem Fahrersitz mußte ebenfalls ein erwachsener Dummy Platz nehmen. So wog der Marco Polo beim Aufprall exakt 2.284 Kilogramm.



Ausgezeichnet: Vor 1.200 Touristik-Experten nahm Hans-Jürgen Hess, Leiter des Stuttgarter CDS Verlages, in Barcelona die Medalla Turística entgegen. Sie zeichnet den Verlag für seine Verdienste bei der Förderung des Fremdenverkehrs in Katalonien aus. Jordi Pujol (rechts), Ministerpräsident der autonomen spanischen Region, überreichte persönlich die begehrte Medaille.



Wolfgang Rösch, 57, ist neu gewählter Präsident des Verbandes der Campingplatzhalter Deutschlands (VCD). Sein Amt hat der ehemalige Bürgermeister aus dem schwäbischen Adelberg am 1. Januar 1997 angetreten. Rösch greift auf eine siebenjährige Erfahrung im Vorstand des baden-württembergischen Landesverbandes zurück.

? Herr Rösch, was bedeutet Ihre Wahl zum Präsidenten für den VCD, was wird sich ändern?

! Wir arbeiten nicht mit der Brechstange. Allerdings

Wir müssen

werden wir die Landesverbände stärker in die Pflicht nehmen, Zuständigkeiten verteilen. Das gilt für Sitzungsprotokolle, Finanzen, Öffentlichkeitsarbeit. Bislang war dies die alleinige Aufgabe des Präsidenten, die Landesverbände blieben außen vor.

? Was wollen Sie tun, um die Freizeitform Camping noch attraktiver zu machen?

! Wir bewegen uns mit mächtigen Schritten aufs Jahr 2000 zu. Dabei müssen wir erkennen, daß sich die wirtschaftliche Situation nicht gerade verbessert hat. Klar ist, das Image des Camping muß positiver werden. Dazu gehört, über die vorbildlichen Plätze zu informieren. Gerade jungen Leuten wollen wir diese Urlaubsform schmackhaft machen.

politischer werden

? Vor anderthalb Jahren hat sich der Neue Verband der Camping- und Freizeitparkbesitzer (NDVC) in Deutschland rekrutiert. Wie gehen Sie mit dieser Konkurrenz um?

! Ich empfinde den NDVC weniger als Konkurrenz, da beide Organisationen in dieselbe Richtung zielen: Camping für jeden attraktiv zu machen. Ich prophezeihe, daß sich die beiden Verbände noch in diesem Jahr wieder vereinigen werden. Die Bereitschaft ist da. Außerdem ist es sinnvoller, beispielsweise gegenüber Behörden, einheitlich und geschlossen aufzutreten. Wir müssen politischer werden, unsere Interessen und Anliegen deutlicher herausarbeiten, mehr an die Öffentlichkeit gehen.

? Das Tübinger Regierungspräsidium hat jüngst ent-

schieden: Baden-Württembergs Kommunen verletzen die Campingplatz-Verordnung nicht, wenn sie eigene Stellplätze für Reisemobilisten zur Verfügung stellen. Ist das möglicherweise eine Aussage von bundesweiter Bedeutung?

! Das letzte Wort ist noch nicht gesprochen, wir brauchen aber Rechtssicherheit. Zugegeben, gegen eine Nacht auf einem öffentlichen Parkplatz hat niemand etwas einzuwenden. Es kann allerdings nicht angehen, daß Kommunen und Gemeinden dürftige Stellplätze anbieten und dafür kräftig abkassieren, ohne zusätzliche Leistung zu bringen. Gegen diese Auswüchse müssen wir uns wehren. Ein Campingplatz ist immer noch der sicherste Ort, an dem sich Reisemobilisten aufhalten können.

■ Neuzugelassene Reisemobile **Flaute im Herbst**

Im November 1996 sind in Deutschland 337 Reisemobile zugelassen worden. Das entspricht einem Rückgang um 8,9 Prozent gegenüber November 1995. Die Saison 1996/97, ermittelt für September bis November, weist zum Vorjahreszeitraum ein Minus von 22,2 Prozent aus. Das bedeutet 362 weniger neuzugelassene Reisemobile. Das Kalenderjahr 1996 verbucht, verglichen mit den ersten elf Monaten des Jahres 1995, einen Rückgang von 4,6 Prozent oder 592 Fahrzeuge.

■ Nach langer Krankheit **Bürstner gestorben**

Gerhart Bürstner ist tot. Der Firmengründer und Namensgeber der Bürstner GmbH in Kehl starb am 6. Januar 1997 im Alter von 70 Jahren nach langer Krankheit. Er hatte die väterliche Schreinerei 1955 übernommen. 1958 produzierte die erfolgreiche Firma Bürstner ihren ersten Caravan, 1986 das erste Reisemobil. Bis 1992 befand sich das Unternehmen in Familienbesitz.



Starb Anfang Januar: Firmeninhaber und Namensgeber Bürstner.

■ Camping-Führer '97

Digital und dicke Dinger



Druckfrisch liegen die aktuellen Ausgaben der deutschen Camping-Führer '97 vor, der ADAC Camping & Caravanning Führer erstmals auch in digitalisierter Form. Neben den Bänden für Nord- und Südeuropa erweitern zwei CD-ROM das Spektrum der Campingplatzsuche. Spielerisch führen Ton, Bild und Text den Urlauber durch das Angebot. Anfrage- und Reservierungscoupons ermöglichen Kontaktaufnahme mit dem ausgewählten Campingplatz. Jede CD-ROM kostet 28 Mark, im Paket mit dem ADAC-Führer 38 Mark.

Rundum erneuert besinnt sich der Campingführer Europa Camping + Caravanning aus dem Stuttgarter Drei Brunnen Verlag alter Werte. Das 800 Seiten starke Werk beschreibt 5.500 Plätze in 43 Ländern. Die Einzelbeurteilung erfolgt über ein bis fünf Zelt-piktogramme, Angaben zu Waschbecken bis Steckdosen gibt er zahlenmäßig an. Der ECC-Führer kostet 34,80 Mark.

Auch der DCC Camping-Führer bleibt beim Papier. Auf 952 Seiten listet er 7580 Campingplätze aus 35 Ländern auf. Fast 90 verschiedene Piktogramme geben Auskunft über Ausstattung, Lage und Angebot in und um die jeweiligen Plätze. Der Campingführer des Deutschen Camping-Clubs kostet 34,80 Mark.



Stellplätze

■ Rotenburg an der Fulda Nullrunde im Parlament

Kostenlos bleiben die Reisemobilstellplätze in Rotenburg an der Fulda. Der Antrag der BfR (Bürger für Rotenburg), zukünftig Gebühren zu erheben, scheiterte im Rahmen einer Etatdebatte am Widerstand des übrigen Stadtparlaments.

Die häufigsten Argumente der Rotenburger Lokalpolitiker für die kostenlosen Stellplätze waren die Kaufkraft der Reisemobilisten, der gute Ruf Rotenburgs als reisemobilfreundliche Stadt, die vorbildliche Pflege des Platzes durch Reisemobilisten und nicht zuletzt die positive Werbung für die Stadt.

■ Bad Königshofen Rundum gesund durchs Jahr

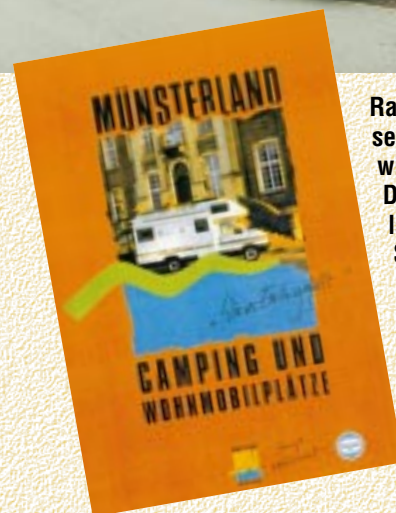
- Bad Königshofen, das reisemobilfreundliche Kurbad in Franken, hält auch 1997 pauschale Angebote für Reisemobilisten bereit. Der Erfolg im vergangenen Jahr hat die dortige Kurverwaltung dazu beflügelt, folgendes Programm zusammenzustellen:
- Fitnessurlaub, sieben Tage, Hallenbad, Sauna, Wasser- und Trockengymnastik, 85 Mark,
 - Gesundheits-Urlaub, sieben Tage, Eingangsuntersuchung beim Arzt, Kurmittel, umfassendes Rahmenprogramm, 250 Mark,
 - Familienurlaub für Ehepaar mit Kind, 14 Tage, Rahmenprogramm wie Segelflug, Kutschfahrt oder Minigolf, 290 Mark,
 - Gaudiwochenende für Reisemobilclubs, Weinprobe, Wurstspezialitäten, Museumsbesuch, Rundgänge durch Stadt und Umgebung, 80 Mark.

Alle Preise gelten pro Person. Dazu kommt eine Stellplatzgebühr pro Fahrzeug von acht Mark am Tag, bei Bedarf zuzüglich drei Mark täglich für Strom. Markierte Stellplätze befinden sich hinter dem Kurzentrum. Infos bei der Kurverwaltung, Werner Angermüller, Tel.: 09761/9120-0, Fax: -40.

MAGAZIN

■ Münsterland Stellplätze im Münsterland

Im nunmehr vierten Jahr zeigt sich das Münsterland offen für Reisemobilisten und gibt weiterhin den Prospekt „Münsterland – Camping und Wohnmobilplätze“ heraus. „Insbesondere für Reisemobilisten, die ihr eigenes Fahrrad mitbringen, bildet die 100-Schlösser-Route hervorragende Möglichkeiten“, heißt es in dem Katalog, „als Ausgangs-/Endpunkt bieten sich ganz besonders die Stellplätze für Wohnmobile auch außerhalb von Campingplätzen an.“ Den Prospekt gibt es kostenlos bei der Münsterland Touristik, Tel. 02551/1383.



Radelnde Reisemobilisten willkommen: Das Münsterland hält Stellplätze bereit. Über Touren informiert eine spezielle Broschüre.

Reisemobilstellplätze: Münsterland

Ort	Stellplatz	weitere Informationen
Baltenberge	Parkplatz Turnhalle, Gooiker Platz; Parkplatz Sportzentrum	–
Coesfeld-Lette	Parkplatz am Hallenbad, Osterwicker Straße 19	–
Dülmen	Parkplatz, Sportzentrum Süd	Verkehrsamt, Tel.: 02594/12-292
Everswinkel	Parkplatz, Freizeitbad Vitusbad	Tel. 02582/88680
Harsewinkel	Parkplatz Frei- u. Hallenbad, Prozessionsweg 8	Verkehrsamt, Tel.: 05247/935-182
Havixbeck	Parkplatz Freibad	Verkehrsamt Tel.: 02507/3317
Heek	Parkplatz der Landesmusik-Akademie	–
Hörstel	Parkplatz an der Millionenrücke	Touristinformation, Tel.: 05454/911-0
Hopsten	Parkplatz an der Sporthalle	Verkehrsamt, Tel.: 05458/792-0
Ibbenbüren	Wohnwagen Windoffer, Maybachstraße; Gasthof Dickenberg, Rheiner Straße 324; Parkplatz am Aaseebad, An der Umfluth 99	– Tel.: 05451/53775
Ladbergen	Parkplatz an der Sporthalle, Jahnstraße	–
Lienen	Am Hallenfreibad, Holperdorper Straße	Hallenfreibad, Tel.: 05483/7396-14
Metelen-Land	Waldgaststätte Störmann, Noendorf 72	Tel.: 02556/220
Mettingen	Am Hallenbad, Bahnhofstraße 18-20	Hallenbad, Tel.: 05452/98377
Ostbevern	Parkplatz am Beverbad;	Verkehrsverein, Tel.: 02532/8217
Recke	Parkplatz Hallenbad, Brookweg	Verkehrsamt, Tel.: 05453/21-36
Rosendahl-Darfeld	Parkplatz Sportgelände, Antoniusstraße	Tel.: 02547/7713
Senden	Hallenfreibad, Buldener Straße; Ponyhof Steinhoff, Gettrup 37	– Tel.: 02597/7109
Sendenhorst	Parkplatz, Hoetmarer Straße; Parkplatz Gaststätte, Waldmutter Hardt;	– –
Sendenhorst-Albersloh	Parkplatz an der Werse, Münsterstraße 8; Parkstreifen Haberkamp	–
Stadtlohn	Parkplatz am Freibad	Hallenbad, Tel.: 02563/8779
Steinfurth-Burgsteinfurth	Parkplatz Bagno, Borghorster Straße	–
Velen	Freibad Velen, Landsbergallee	–
Velen-Ramsdorf	Freibad Ramsdorf, Im Kuckuck	–
Werne	Natursole-Freibad	–

■ Azur Campingplätze

Tagesgäste willkommen

Für Reisemobil-Touristen, die nur eine Nacht auf einem Campingplatz stehen, bieten einige Azur-Parks spezielle Übernachtungspauschalen an. Eine Familie bezahlt für eine Nacht auf den extra ausgewiesenen Stellplätzen 25 Mark inklusive Strom, ohne Elektro-Anschluß ist es fünf Mark billiger. Auf folgenden Azur-Campingparks gilt der Sondertarif: Gottsdorf (Bayerischer Wald), Kipfenberg (Altmühltal), Regensburg, Allertal (Lüneburger Heide), Karlsruhe, Ingolstadt, Diemelsee (Sauerland).



■ Rockwood

Ami in Deutschland

Die TSL GmbH aus Swisttal-Heimerzheim, bisher Lizenzhersteller von Rockwood Motorhomes, ist seit dem 9. Oktober 1996 rechtmäßiger Inhaber der Marke. Dies bestätigt eine Urkunde des Deutschen Patentamtes. Unter der Leitung des Geschäftsführers Jürgen Landsberg entstehen bei TSL die Rockwood-Modelle Prestige, Bayport, Regent und Classic, hergestellt nach europäischen Vorgaben. Kunden gestalten ihre Grundrisse selbst.

■ 36. Europa-Rallye

Endlich englisch

Zum ersten Mal seit ihrer Gründung vor 35 Jahren treffen sich Reisemobilisten aus allen Ländern zur 36. Europa-Rallye in England. Sie findet vom 15. bis zum 20. Mai in Maidstone, Kent, statt. Die Internationale Caravan Association lädt als Veranstalter auf das Landwirtschaftliche Ausstellungsgelände der Grafschaft Kent ein. Die Fahrgesellschaften räumen den Besu-



chern des Treffens vergünstigte Preise ein, sofern sie auf ihre Teilnahme verweisen. Sich einzuschreiben kostet bis zum 1. April für zwei Erwachsene und zwei Kinder bis 17 Jahre 50 Pfund, rund 110 Mark. Danach steigen die Einschreibgebühren um fünf Pfund. Ein Erwachsener

allein zahlt bis zum 1. April 15 Pfund (34 Mark), danach 17 Pfund. Die Teilnahme an einzelnen Programmpunkten kostet extra.

Wer mitmachen möchte, wendet sich mit einem internationalen Antwortschein, den es auf der Post gibt, an folgende Anschrift: Europa Rallye 1997, Brandywell, Church Road, Stoke Hammond, Milton Keynes, GB-MK17 9BP.

MAGAZIN

■ Maut in Österreich

Umsonst bummeln

Auch nach dem Start der österreichischen Maut am 1. Januar 1997 (REISEMOBIL INTERNATIONAL 1/97) können Kraftfahrer Italien umsonst erreichen. Allerdings brauchen sie für die zwei kostenlosen Routen Zeit, weil Ortsdurchfahrten und Berufsverkehr die Fahrt verlängern:

- München – Garmisch-Partenkirchen – Zirler Berg – Innsbruck (auf B 171) – Brenner-Bundesstraße. Diese Route eignet sich allerdings nicht für Lkw und Gespanne.
- München – Füssen – Reutte – Fernpaß – Imst (auf B 189) – Landeck (B 171) – Reschenpaß-Bundesstraße.

Übrigens bekommen dauernd stark gehbehinderte Personen den Wert der Vignette rückvergütet. Sie stützen sich dabei auf den Paragraphen 29b der Straßenverkehrs-Ordnung und beantragen das Geld bei der Österreichischen Mauterhebungs Gesellschaft (ÖMG), Alpenstraße 94, A-5020 Salzburg.



Rekordhalter: Am 12. Dezember 1996 rollte im italienischen Sevel-Werk Val di Sangro bei Pescara das 100.000. Fiat-Ducato-Chassis für deutsche Reisemobilhersteller vom Band. In einer kurzen Feier übergab Werkleiter Luigi Galante das Rekord-Chassis, das gleichzeitig der 350.000. Ducato der aktuellen Modellpalette war, an Erwin Hymer und Dethleffs-Geschäftsführer Dieter Riegel (von links). Stolz verwiesen die Italiener darauf, daß Dethleffs als erster deutscher Reisemobilbauer schon 1982 auf den Ducato gesetzt hat. Zudem würdigten sie Erwin Hymer, der für die Hymer AG, Niesmann + Bischoff, Dethleffs, LMC und TEC rund die Hälfte aller Fiat-Ducatos abnimmt, die Sevel nach Deutschland exportiert.

Zu Gast bei
REISE
MOBIL
INTERNATIONAL



Ausblick: DCHV-Präsident Michael Winkler und Geschäftsführer Dr. Hans-Walter Schloz (sitzend, von links) erläutern der Redaktion ihre Ziele.

Fotos: Dieter S. Heinz

Groß-Händler

Die Spitze des Händlervverbandes DCHV erläutert die Ziele für die Zukunft. Weiterbildung und einheitliche Händlerverträge stehen dabei im Vordergrund.

Die Chancen für den Handel stehen sehr gut“, zeigt sich Dr. Hans-Walter Schloz, 34, zufrieden. Der promovierte Verwaltungswissenschaftler fungiert als Geschäftsführer des Händlervverbandes DCHV mit Sitz in Stuttgart-Weilimdorf. Ähnlich schätzt der seit Gründung des DCHV anno 1974 amtierende Präsident des Verbandes, Michael Winkler, 47, die Lage ein: „Gegenwärtig trennt sich bei den Händlern die Spreu vom Weizen.“ Derzeit verfolgt der DCHV verstärkt das Ziel, die Qualität der Arbeit in den Werkstätten

zu verbessern. Dazu denkt der Verband über eine Zusatzausbildung für Technische Mitarbeiter der 500 Mitglieds-Handelsbetriebe nach. Der DCHV erwägt Lehrgänge, die sich in sieben Modulen an den alltäglichen Anforderungen einer Werkstatt orientieren:

- Fahrwerkstechnik,
- Caravanreparaturen,
- Holzarbeiten,
- Elektrik,
- Sanitärtechnik,
- Heizung/Klima,
- Betriebsorganisation/Logistik.

Die Kurse dauern je eine Woche und sollen um die 700 Mark pro Person kosten. Der DCHV sieht laut Schloz in dem Angebot zwei Vorteile: „Sie könnten ein breites Grundlagenwissen in verschiedenen Fachbereichen vermitteln und den Erfahrungsaustausch fördern.“ Einen weiteren Grund für den Optimismus trotz ansonsten eher schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen sieht der DCHV in einem einheitlichen Händlervertrag. Seit Jahren schon verhandelt der Verband über dessen Inhalte mit dem Herstellerverband VDW. Allerdings verharren die Gespräche zur Zeit auf dem Nullpunkt: „Wir wissen nicht, wie es weitergeht“, gesteht

Schloz, „jetzt ist der VDW am Zug.“ Und Winkler fügt hinzu: „Auf alle Fälle sind wir Gesprächsbereit.“

Knackpunkte zwischen Händlern und Herstellern seien die Abnahmemenge der Fahrzeuge, „die heute nur der Hersteller vorschreibt“, klagt Winkler. Dazu kommt aus Sicht der Händler der zu geringe Stundenlohnsatz für Garantiearbeiten sowie die Frage zur Händlermarge: Muß sie alle Kosten decken? Ungeklärt bleibt zu guter Letzt der Einklang mit dem EU-Recht, das den gegenwärtig gültigen Händlerverträgen übergeordnet ist: „Alle mir bekannten Händlerverträge sind nach dem EU-Recht ungültig“, verblüfft Schloz.

Winklers Fazit: „Mit qualifizierteren Caravanhändlern und einheitlichen Händlerverträgen entstehen Hürden, die nicht mehr alle Händler nehmen können.“ Folge: „Der Standard unserer Betriebe erhöht sich. Denn“, mutmaßt Winkler, „dieses Aus für den Feld-, Wald- und Wiesen-Händler wirkt sich unmittelbar auf das Erscheinungsbild der restlichen Betriebe aus.“

Der Präsident des Verbandes rechnet mit einer Konzentration: „Beim Reisemobil erwarte ich weniger, aber dafür leistungsfähigere Händler. Wohnwagen hingegen werden weiterhin auf breiter Front vertreten sein.“

Einen Trend zum Exklusivhändler macht Winkler angesichts von gegenwärtig durchschnittlich 3,6 Marken pro Betrieb nicht aus: „Außer Hymer kann man kein Produkt exklusiv vertreiben, um zu überleben.“ Geschäftsführer Schloz ergänzt: „Auf Full-Service läuft es hinaus.“ Über das Reisemobil werde sich der heutige Handelsbetrieb dem Autohändler angleichen. Zudem stehe gegenwärtig ein Generations-

wechsel an und damit der Wille nach verbesserter Dienstleistung.

Der Anspruch der Kunden, vom Händler betreut zu werden, schlägt sich auch im aktuellen Trend nach gebrauchten Fahrzeugen nieder: Ein potentieller Käufer braucht einen kompetenten Ansprechpartner, um richtig zu entscheiden. Schon jetzt wickelt der Handel laut Schloz 35 bis 40 Prozent des gesamten Gebrauchtmarchtes ab – Tendenz steigend. „Nur Zubehör läuft noch gut“, gesteht der Geschäftsführer. Die Zahlen der neu zugelassenen Fahrzeuge indes seien nicht zufriedenstellend.

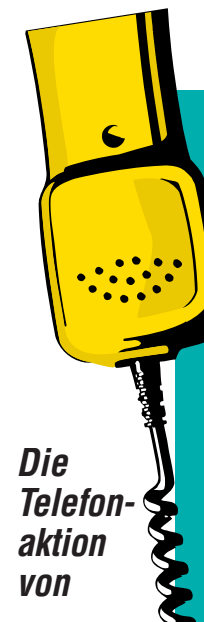
„Der Neuwagenmarkt wird für den Handel von der Rendite her an Bedeutung verlieren“, orakelt Winkler, „die Zukunft sind große Gebrauchtwagenhändler mit angeschlossenen Neuwagenmarkt.“ Entscheidend für den Fortbestand der Händlerschaft sei freilich, „wieviele Hersteller und Marken überleben werden.“

Einen stetigen Schwund verzeichnet der DCHV bei seinen Mitgliedern: Allein in den vergangenen zweieinhalb Jahren hat ein Viertel der Be- ▶



Michael Winkler:

„Die Zukunft sind große Gebrauchtwagen-Händler mit angeschlossenen Neuwagenmarkt.“



Die Telefonaktion von

REISE
MOBIL
INTERNATIONAL

Leser fragen, Experten antworten

Die nächsten Gäste in der Redaktion und am Heissen Draht: Der Hersteller LMC

Am **Mittwoch, dem 29. Januar 1997**, stellt sich von **10 bis 12 und 14 bis 16 Uhr** die Firmenspitze von LMC Ihren Fragen.

- Sprechen Sie mit dem Geschäftsführer Dankmar Olbertz sowie dem Vertriebsleiter Volker Jung.
- Fragen Sie nach der Modellpalette des Herstellers, erkundigen Sie sich nach den neuesten Plänen, üben Sie Kritik, geben Sie Anregungen, sprechen Sie über Ihre Wünsche und Ideen.
- In der Redaktion REISEMOBIL INTERNATIONAL stehen für Sie diese beiden kompetenten Gesprächspartner bereit:



Dankmar Olbertz
Tel.: 0711/13466-61



Volker Jung
Tel.: 0711/13466-65

Fax für beide: 0711/13466-68

triebe gewechselt. Heißt: Einige sind pleite gegangen, neue haben sie ersetzt.

Einen positiven Impuls will der DCHV mit der auf dem letztjährigen Caravan Salon in Düsseldorf ausgelobten Aktion „Caravaner werben Caravaner“ (REISEMOBIL INTERNATIONAL 11/96) setzen. Winkler erklärt: „Unsere Kunden sollen als Botschafter des Reisemobil- und Wohnwagen-Tourismus auftreten.“ Möglichst viele Händler sollen sich an dieser Verkaufs-



Dr. Hans-Walter Schloz:

„Alle mir bekannten Händlerverträge sind nach dem EU-Recht ungültig.“

förderung beteiligen und neuen Kunden Freizeitfahrzeuge für Schnupperpreise bereithalten. „Wir hoffen auf breite Resonanz“, sagt Winkler.

Einen Aufschwung für die gesamte Branche wünscht sich die Spitze des DCHV durch die regionalen Frühjahrmessen, welche ihren Auftakt im Januar mit der Stuttgarter CMT erlebt haben. „Der Caravan Salon 1996 hat nicht die Signalwirkung gehabt wie erhofft“, resümiert Schloz und verweist auf die seither zurückgegangenen Neuzulassungszahlen, „die Frühjahrmessen haben den Vorteil, daß sie auch Nicht-Caravaner ansprechen.“

DER
HEISSE
DRAHT

Ausgefragt

**Am Lesertelefon: Die Spitze des DCHV.
Hier eine Auswahl der Gespräche:**

Ute Nothof, 57, Campingplatz-Eignerin und Besitzerin eines Reisemobil-Händlerbetriebes **aus Trippstadt** bei Kaiserslautern, kritisierte die mangelhafte Zusammenarbeit zwischen DCHV und Campingverbänden. Die Campingplatz-Unternehmer könnten den Händlern helfen, abhanden gekommene Fahrzeuge wiederzubeschaffen. Dr. Hans-Walter Schloz sagte dazu: „Wir sind ständig bemüht, die Zusammenarbeit mit den Interessenvertretungen der Camper zu verbessern. Allerdings wird dieses Unterfangen durch die zerstückelten Strukturen der Camping-Clubs in diverse Landesverbände erschwert. Ein wie wir auf Bundesebene operierenden Verband tut hier Not.“

Carola Böttger, 25, Kaufmännische Angestellte **aus Jesteburg** bei Hamburg, suchte anderen Rat bei den Verbands-Oberen. Sie ist auf der Suche nach einem neuen Reisemobil: „Wie erkenne ich, ob ein Händler seriös und kompetent ist?“ Die Antwort gab Präsident Michael Winkler: „Der DCHV hat bundesweit rund 60 Händlerbetriebe für vorbildlichen Service und Dienst am Kunden ausgezeichnet. Darüber hinaus gibt es noch weitere, die kurz vor dieser Auszeichnung stehen. Mein Tip: Rufen Sie uns an. Wir nennen Ihnen die nächstgelegenen Vorzeigehändler des DCHV.“

Peter Kuss, 33, Maschinenbau-Techniker **aus Remscheid** und Mitarbeiter eines Caravaning-Händlerbetriebes, wollte wie viele Anrufer Informationen zu der vom DCHV geplanten Zusatzausbildung zur Fachkraft für Caravan-Technik haben. Geschäftsführer Schloz: „Diese Weiterbildungsmaßnahme wendet sich vornehmlich an Kfz- und Fahrzeugbaumeister, die mit der großen Befähigungserlaubnis ausgestattet sind und einen Caravan-Fachbetrieb leiten können. Da sich diese Zusatzausbildung in verschiedene Module aufteilt, können sich auch Nicht-Meister weiterbilden. Dann allerdings ohne offizielle Qualifikation.“

Siegfried Winderl, 46, Lehrer **aus Neuenburg** in der Oberpfalz und Besitzer zweier Reisemobile, monierte an seinem Händlerbetrieb, daß der zuständige Meister im Vorfeld einer anstehenden Reparatur nicht in der Lage gewesen sei, ihm dafür einen konkreten Preis zu nennen. Die Antwort von DCHV-Präsident Michael Winkler: „Jeder Betrieb muß in der Lage sein, dem Kunden einen Kostenvoranschlag für die anstehenden Arbeiten zu geben. Dafür gibt es sogar Reparatur-Handbücher, in denen alles drin steht. Mein Tip: Wenn Ihnen ein Händler keinen Preis geben kann oder will, gehen Sie zu einem anderen.“

Die Sondermodelle, mit denen Hersteller und Händler auf solchen Ausstellungen locken, beschreibt Winkler, der selbst Händler ist: „Für den Kunden ein Glücksfall, für den Händler ungeliebt.“ Der verringerte Preis drücke sich in einer geringeren Händlermarge aus. Außerdem förderten solche Fahrzeuge den Verdrängungswettbewerb: „Dadurch werden nicht mehr Caravans verkauft, der Gesamtmarkt bleibt gleich.“

Dennoch seien durch günstigere Herstellung bedingte sinkende Preise wünschenswert. Ob andere Faktoren wie die verlängerten Ladenöffnungszeiten dem Handel neuen Schwung verleihen, sei gegenwärtig noch unklar: „In den traditionell schlechtesten Monaten des Jahres, November und Dezember, haben wir keine Erfahrung sammeln können“, zieht Winkler ein Zwischenfazit.

Der Präsident ist kein Freund der aktuellen Regelung, weil sie zu Lasten kleinerer Händler und der Außenbereiche gehe. Winkler wünscht sich mehr Freiheit: „Fünf verkaufsoffene Sonntage im Jahr wären schön.“

Eine Idee, die auch andere Händler haben dürften. Das Stimmungsbild aus dem Handel bezieht der DCHV aus monatlichen Umfragen, an denen sich 35 Händler beteiligen. Einmal im Jahr befragt der Verband alle 500 Mitglieder. Die Umfragen und der daraus entstehende Nutzen sind ein Teil der Dienstleistung, welche der Verband anbietet. Händler, die sich dem DCHV anschließen, bezahlen je nach Größe zwischen 60 und 75 Mark Mitgliedsbeitrag pro Monat.

Geschäftsführer Schloz zeigt sich, wie gesagt, zufrieden: „Einigkeit macht eben doch stark.“ *Claus-Georg Petri*



Auf der dritten Reisemobil + Caravan Börse in Sinsheim dürfte der Handel mit Gebrauchten florieren. Sehr zum Vorteil der Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL.



Messe Sinsheim

Frühlingserwachen

Alle guten Dinge sind drei: Vom 14. bis zum 16. März 1997 lädt die Messe Sinsheim zur dritten Reisemobil + Caravan Börse ein. REISEMOBIL INTERNATIONAL ist kräftig mit von der Partie – mit einem Angebot, exklusiv für Sie, liebe Leserinnen und Leser.

Wollen Sie Ihr Reisemobil verkaufen? Oder suchen Sie ein Schnäppchen, das Ihnen den

Einstieg in die reisemobile Welt erleichtert? Dann sind Sie auf der von REISEMOBIL INTERNATIONAL unterstützten Gebrauchtbörse „Privat an Privat“ genau richtig. Dort stehen Freizeitfahrzeuge aller Preisklassen – und obwohl die Mobile verschiedener Größe und unterschiedlichen Alters ohnehin günstig zu haben sein dürften, ist feilschen natürlich möglich.

Wer sein mobiles Zuhause in Sinsheim anbieten möchte, füllt einfach den nebenstehenden Coupon aus und sendet ihn an REISEMOBIL INTERNATIONAL, Postwiesenstr. 5a, 70327 Stuttgart. Damit ist die Anmeldung verbindlich. Die Vorteile messen sich unmittelbar in klingender Münze: Wer auf diesem Weg sein Mobil privat anbietet, darf

- kostenlos den Stellplatz nutzen, um auf dem Gelände zu übernachten,
- kostenlos ver- und entsorgen,
- kostenlos Strom abzapfen,
- kostenlos die Messe besuchen.

Freilich hat auch dieses Angebot seinen Preis: Für einen Tag kostet die Teilnahme an der Gebrauchtbörse „Privat an Privat“ pro Fahrzeug 120 Mark, für zwei oder drei Tage 230 Mark. Die gebrauchten Fahrzeuge stehen auf dem Freigelände und der Halle 2.

REISEMOBIL INTERNATIONAL wünscht allen Verkäufern und Interessenten Erfolg.

MAGAZIN

Dritte Reisemobil + Caravan Börse

Buntes Programm

Die Messe in Sinsheim lockt vom 14. bis zum 16. März 1997 auf insgesamt 17.500 Quadratmetern mit tollen Attraktionen rund um den mobilen Freizeitspaß. Partnerregion ist Kärnten. Wie im vergangenen Jahr servieren die Gäste aus Österreich deftige Brettljause bei volkstümlicher Musik.

In der 10.000 Quadratmeter großen Haupthalle 1 präsentieren 50 Hersteller und Händler ihre neuen Produkte. Auch die Redaktion von REISEMOBIL INTERNATIONAL steht am eigenen Stand für Gespäche und Fachsimpeleien bereit.

Die 5.000 Quadratmeter große Halle 2 beherbergt die Gebrauchtbörse „Privat an Privat“ ebenso wie das Freigelände. Rund 10.000 Besucher erwartet das federführende P. E. Schall Messeunternehmen an den drei Tagen im März. Davon dürfte ein großer Teil zu jenen Reisemobilisten zählen, die für 20 Mark pro Nacht einen Stellplatz inklusive Ver- und Entsorgung mieten. Die Messe öffnet täglich von 10 bis 18 Uhr, der Eintritt kostet zehn, ermäßigt sechs Mark.

Frühjahrmessen

Mobil in Hannover

Auf dem Hannoveraner Messegelände öffnet vom 1. bis zum 9. Februar 1997 die Freizeitmesse ABF 97. 450 Aussteller zeigen ihre Neuheiten zu den Themen Auto, Boot, Garten, Touristik, Caravan und Camping. Info-Tel.: 0511/99095-0.

Reisen in Hamburg

Zur Messe Reisen 97 lädt die Hamburger Messe vom 8. bis zum 16. Februar 1997 ein. Auf der 20. Internationalen Ausstellung für Tourismus, Caravan und Autovision zeigen 1.000 Anbieter, was sie Neues haben. Das Partnerland Polen präsentiert die Sonderschau 1.000 Jahre Danzig. Info-Tel.: 040/3569-0.

Tagen in Bexbach

Vom 30. April bis 4. Mai 1997 findet anlässlich der 36. Camping-Reise-Freizeit-Messe im saarländischen Bexbach das ADAC Campingtreffen 1997 statt. Für Besucher besteht die Möglichkeit, bereits am 25. April anzureisen und bis zum 5. Mai auf dem Gelände des ADAC-Campingtreffens zu übernachten.

Über das Thema „Camping 2000 – Wie sieht der Campingplatz der Zukunft aus?“ diskutieren Experten auf dem Campingforum Bexbach, das am 28. April stattfindet. Campingplatzunternehmer, Planer, Camper, Touristiker, Interessenverbände wie der ADAC und der Händlerverband DCHV versuchen, den Zuhörern die Perspektiven für die Zukunft näherzubringen.



Anmeldung zur 3. Reisemobil + Caravan Börse

14.-16. März in der Messe Sinsheim

**Privat an Privat
Halle 2 und Freigelände**

Name:

Ich biete an: ☐ gebrauchtes Reisemobil (Anzahl:)

Straße/Postfach:

☐ Zubehör

PLZ/Ort:

Ausstellungsgegenstände:

(Bitte Reisemobil/Caravan Typ usw. angeben)

Telefon:

Telefax:

Anlieferung der Fahrzeuge:

Freitag 14.3. bis Sonntag 16.3.1997, täglich 8.00-9.30 Uhr. Die Bezahlung und Stellplatzvergabe erfolgt vor Ort.

Preise:

(Pro Fahrzeug/Stellplatz)

1 Tag	120 DM inkl. MwSt.
2 Tage	230 DM inkl. MwSt.
3 Tage	230 DM inkl. MwSt.

.....
Ort/Datum

.....
Rechtskräftige Unterschrift

Die Meinung unserer Kunden hat für unser neues Baby eine entscheidende Rolle gespielt“, sagt Ulrich Stephan. Der 37jährige Prokurist der MCM Motorcaravan Marketing GmbH in Sinnthal-Mottgers, welche die Marken FFB und Weinsberg vertreibt, lehnt sich zurück und zieht zufrieden an seiner Zigarette: „Mit dem Trendline 2000 schlägt Weinsberg zwei Fliegen mit einer Klappe – der Wagen besitzt den Komfort eines Reisemobils, bleibt aber wendig wie ein Pkw und erfüllt mit Airbag und Servolenkung heutigen Standard.“

- Als zwingend für ein kleines Multifunktions-Mobil gelten nur Kocher, Kühlschrank und Cassetten-WC, nicht aber eine Kühlbox oder das Warmwasserpaket.
- 41 Prozent würden den Trendline 2000 zu zweit nutzen, 40 Prozent sogar zu viert. Als Zielgruppe kristallisieren sich also Paare und junge Familien heraus.
- Mehr als 60 Prozent benötigen dennoch nur zwei Schlafplätze.
- 52 Prozent fahren ein Reisemobil, von denen wiederum 47 Prozent einen Kastenwagen



Fotos: Camero, Petri



Rohbau: Bei Weinsberg legen Arbeiter kräftig Hand an den Trendline 2000. Auf dem Papier ist er schon fertig: MCM-Geschäftsführer Klaus Förtsch (links) und Prokurist Ulrich Stephan erläutern das Fahrzeug, das erstmals auf der CMT in Stuttgart zu sehen ist.



VOLKS- Bei Weinsberg hat König Kunde mitentschieden, wie das neue Modell Trendline 2000 auszusehen hat.

Dieser Anspruch findet sich als klare Antwort auf sieben Fragen, die Weinsberg während des letztjährigen Caravan Salons seinen Kunden stellte. Zu dieser Messe hatte der Hersteller erstmals den Trendline 2000 der Öffentlichkeit präsentiert (REISEMOBIL INTERNATIONAL 11/96).

Immerhin 892 Messebesucher füllten den Fragebogen aus. Die Kernergebnisse lesen sich so:

- 94 Prozent beurteilen das Außendesign mit sehr gut oder gut.
- Von den vorgestellten Grundrissen wählen 43 Prozent die Hecksitzgruppe und 37 Prozent die Mittelsitzgruppe ohne Gurt.
- Beim Innendesign wünschen 80 Prozent Holz im Innenraum, nur 15 Prozent bevorzugen Kunststoff.

oder Selbstausbau und 37 Prozent ein Alkovenmobil.

- 41 Prozent würden den Trendline 2000 als Erstfahrzeug nutzen.

- 71 Prozent planen, innerhalb der kommenden drei Jahre ein neues Reisemobil zu kaufen.

- Die beliebtesten Hobbies der Befragten sind:

- Fahrradfahren
- Skifahren,
- Wandern
- Schwimmen,
- Surfen.

Diese Erkenntnisse ließ Weinsberg in die Entwicklung

des Trendline 2000 einfließen. Freilich stand zu dem Zeitpunkt der Kundenumfrage bereits ein umfangreicher Katalog fest, was das neue Fahrzeug leisten sollte. Der geht auf einen Impuls zurück, den Chassis-Hersteller Al-Ko (siehe Seite 88) schon zum Jahres-

wechsel 1994/95 gab: die Idee, ein alltagstaugliches Freizeitfahrzeug auf dem umgerüsteten Fahrwerk des Fiat Scudo zu kreieren.

Gemeinsam schrieben Weinsberg und Al-Ko fest, daß der Trendline 2000

- eine ausreichend große Zuladung hat,
- eine Stehhöhe von mindestens 1,90 Metern,
- der Aufbau nicht länger als 5,40 Meter und
- multifunktional geeignet ist, damit sich Sportgeräte transportieren lassen. Deshalb bekommt er außer der Seitentür eine 1,50 Meter hohe Ladeklappe im Heck sowie Schienen im Boden, auf denen sich zum Beispiel Fahrradträger verzurren lassen,
- jung, frisch und frech von außen wirkt. Darum bekommt

MAGAZIN

er auch optisch flotte Aluminiumräder.

Der Trendline 2000 tritt als dritte Produktreihe von Weinsberg neben den Alkoven Meteor und den Integrierten Komet an. Als er entwickelt wurde, hat der Fortschritt lang an dem Anspruch nach möglichst großer Zuladung gekrankt: Es gab keine Felgen mit entsprechender Tragkraft. Erst als Al-Ko fündig wurde, konnte es richtig losgehen: „Für mich ist das Auto ohne Al-Ko nicht baubar“, lobt Stephan die Zusammenarbeit. Heute präsentiert sich der Trendline 2000 auf dem Tiefrahmenchassis mit 2,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und als Turbodiesel mit 470 Kilogramm Zuladung.



Die Alltagstauglichkeit scheint einzig durch die Gesamthöhe von 2,56 Metern eingeschränkt. Denn damit paßt das Multifunktionsmobil nicht in die Tiefgarage. Hätte sich der zunächst anvisierte Alkoven durchgesetzt, wäre das Fahrzeug noch höher geworden – an der Gesamthöhe ist das Bett über dem Fahrerhaus gescheitert.

Daß der Trendline 2000 in seiner endgültigen Form für Weinsberg vielversprechend werden kann, belegt Ulrich Stephan an den Zulassungszahlen der vergangenen Jahre: „Der Kastenwagen gewinnt – und wir sind in dieser Sparte nicht vertreten.“ Die Kernzielgruppe der Neueinsteiger umreißt der Vertriebs- und Marketingleiter mit der Gruppe der 30- bis 45jährigen. Allerdings seien auch ältere Kunden nicht zu unterschätzen. Zusätzlich zielt Weinsberg auf Freunde von Kastenwagen, die mangels Angebot zu anderen Marken abgewandert sind.

Im laufenden Jahr will Weinsberg in Deutschland 150 Trendline 2000 absetzen. Der europäische Markt indes ist gegenwärtig nicht einzuschätzen. Die Version mit Turbodiesel kostet hierzulande in der Grundausstattung 58.000 Mark. Für das Jahr 1998 plant die Marke, den Ausbau auf dem Fiat Scudo als Leerkabine, Büromobil oder Handwerkerauto anzubieten.

Welche Resonanz der Trendline 2000 tatsächlich hervorruft, wird das Frühjahr zeigen. Auf allen namhaften Messen ist er zu sehen, den Auftakt erlebt das Mobil auf der Stuttgarter CMT. An einem bundesweiten Weinsberg-Wochenende am 19. und 20. April präsentieren alle Händler der Marke den Hoffnungsträger. Und dann wird Weinsberg wieder dem lauschen, worauf es bei dem Auto ankommt: die Meinung der Kunden. Denn nur mit Zuspruch wird der Trendline 2000 zum Volks-Wagen.

Claus-Georg Petri

Weinsberg – Chronik einer Marke

1912: Gipsermeister Gustav Alt und Maurermeister Wilhelm Schuhmacher gründen in Weinsberg bei Heilbronn die Karosseriewerke Weinsberg. Sie fertigen Pferdekutschen und Autokarosserien in Kutschenmanier.

1914: Die Inhaber verkaufen die Firma an Franz Eisenlohr.

1920: Die Karosseriewerke Weinsberg bauen Autokarosserien aus Holz und Leder. In den folgenden Jahren steigen sie ins Geschäft mit NSU, DKW und Fiat ein. Unter anderem beginnt 1934 die Serienproduktion des Topolino.

1938: Franz Eisenlohr verkauft das Unternehmen an Fiat.

1939 bis 1945: Die Karosseriewerke Weinsberg fertigen Aluteile für Flugzeuge. Nach dem Krieg entstehen hier Löffel, Möbel und Radiogehäuse.

1946: Reparaturen und Sonderaufbauten sowie US-Fahrzeuge. Es folgen in den Jahren später Fahrerhäuser für Lastwagen, Aufbauten und Schiebedächer, bis 1961 das Kapital auf zwei Millionen Mark erhöht wird.

1969: Mit dem Orbiter rollt der erste ausgebaute Kastenwagen auf Fiat 238 in den Karosseriewerken Weinsberg vom Band.

1975: Das erste Alkovenmobil namens Meteor entsteht bei Weinsberg.

1988: Ein Amerikaner kauft die Karosseriewerke Weinsberg.

1992: Die Tabbert Industrie AG (TIAG) kauft den Fahrzeugbereich und baut Reisemobile unter dem Handelsnamen Weinsberg in Sinnthal-Mottgers.

1997: Weinsberg feiert 85. Geburtstag.



PREMIERE



Weinsberg Trendline 2000

Hoffnungsträger

Mit einem kompakten Teilintegrierten auf Basis des Fiat Scudo möchte sich Weinsberg eine neue Marktnische erobern.

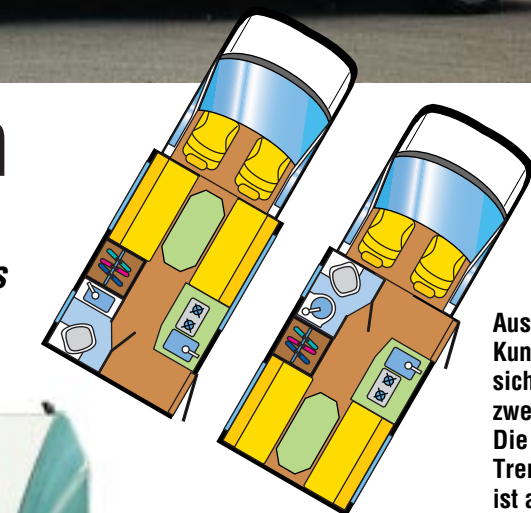
Zu Zeiten stagnierender und rückläufiger Absatzzahlen sucht die Reisemobilbranche nach neuen Kundenkreisen. Die zur TIAG-Gruppe gehörende MCM Motorcaravan Marketing GmbH aus Sinntal-Mottgers setzt jetzt bei ihrer Produktlinie Weinsberg auf einen 5,38 Meter langen Teilintegrierten auf Fiat Scudo. Der Trendline 2000 ist als schnelles, wendiges und komfortables Reisegefahr für Paare konzipiert.

Dabei versieht Weinsberg den Neuling mit dem vielversprechenden Namen mit einem Al-Ko-Tiefrahmenchassis und einem um knapp 53 Zentimeter verlängerten Radstand. So erhöht sich zum einen nicht nur das zulässige Gesamtgewicht des Scudo-Mobils um 300 Kilogramm auf 2,5 Tonnen, es verbessern sich auch die Fahreigenschaften wie das Handling entscheidend, so daß beim Fahren Pkw-Feeling aufgenommen dürfte.

Ein peppiges Outfit unterstützt das jugendliche Image des neuen Weinsberg. Zu dem äußeren Erscheinungsbild

gehört die nach oben hin abgewinkelte Form der Glatblech-Kabine ebenso wie die modischen GfK-Tiefziehteile der Dachfront und die flott wirkenden Alu-Felgen.

Weinsberg bietet das Multifunktionsmobil in zwei Motorvarianten an. Es ist mit 51 kW (69 PS) starkem Saugdieselmotor für 55.540 Mark zu haben oder mit dem 68 kW (92 PS) starken Turbodieselagregat für knapp 58.000 Mark. Außerdem entscheidet sich der Kunde zwischen zwei Grund-



Auswahl: Der Kunde entscheidet sich zwischen zwei Grundrissen. Die Optik des Trendline 2000 ist am Computer entstanden.



risen, die bei der Umfrage am besten abgeschnitten haben.

Zur Wahl steht einerseits eine sogenannte RS-Raumaufteilung mit Längsdinette im Heck und kompakter Küche mit Zweiflammkocher auf der Beifahrerseite. Gegenüber steht der Kleiderschrank, an den sich das Bad anschließt. Es verfügt

über eine drehbare Cassetten-toilette und einen Sanitär-schrank mit Waschbecken.

Der zweite Grundriß nennt sich MS. Hier befindet sich die Längsdinette im Bug des Fahrzeugs, die Küche steht ihr gegenüber. Kleiderschrank sowie Bad sind auf der Fahrerseite hinten angeordnet.

Als G-Variante zu dieser Version bietet Weinsberg eine Einzelsitzbank der Längsdinette mit Dreipunkt-Sicherheitsgurt und davor gelagertem Tisch an. Sie kostet 1.350 Mark Aufpreis.

Auf Wunsch mit Doppelsitzbank im Cockpit ausgestattet, eignet sich der Trendline 2000 sogar für eine vierköpfige Familie, deren Kinder ohnehin lieber im eigenen Zelt übernachten.

Zur Serienausstattung aller Modell-Varianten gehört die 195 x 133 Zentimeter große Liegefläche, welche aus den Dinetten resultieren. Alle Trendline 2000 haben eine Stehhöhe von 190 Zentimetern. Die Wasserversorgung besteht aus zweimal 20 Litern Frisch- und 45 Litern Abwasser. Gas strömt aus zwei Fünf-Kilogramm-Flaschen. Die Serienausstattung umfaßt weiterhin eine Truma-3002-K-Heizung, einen 60-Liter-Kühlschrank, eine Aufbautür mit Sicherheits-schloß, Möbeleinrichtung im hellen Birkenholz-Dekor und eine Ladeklappe im Heck im Format 150 x 60 Zentimeter.

Letzteres Ausstattungsmerkmal macht aus dem Freizeitfahrzeug ein alltagstaugliches Einkaufsmobil mit viel Stauraum. Außerdem bietet Weinsberg eine Fahrradhalterung für den Innenraum ab 159 Mark Aufpreis an, die in den Bodenstreben installiert wird und Platz für zwei Räder bietet. Auf der Liste der aufpreispflichtigen Zusatzausstattung steht außerdem ein knapp 2.600 Mark teures Komfortpaket fürs Bad, das sich aus einer Duschwanne, Boiler, Duscharmatur, Duschvorhang und einem 60 Liter fassenden Frischwassertank zusammensetzt.

Als weitere Extras gibt Weinsberg seinem Trendline 2000 eine Heizung für den Abwassertank für 350 Mark, eine Dachreling für 920 Mark sowie eine 1,90 Meter lange Markise für 985 Mark mit auf den mobilen Lebensweg. *Juan J. Gamero*

Sternbasis

Frankia zielt mit dem knapp 86.000 Mark teuren Alkovenmobil A 6100 R auf mobile Mercedes-Fans mit hohem Anspruch an Komfort und Ausstattung.

Franksia-Reisemobile gelten als solide verarbeitete, gut ausgestattete und dank doppeltem Boden wintertaugliche Stauwunder mit großen Außenklappen.

Aber das Unternehmen aus dem oberfränkischen Marktschorgast bei Bayreuth, das 1974 mit Wohnwagen in die Serienfertigung ging, seit 1983 Reisemobile baut und im Jahre 1990 vom französischen Freizeitfahrzeug-Hersteller Pilote aus Nantes übernommen wurde, steht auch für Modell-

vielfalt. Insgesamt sieben Alkoven-Mobile, zwei Teilintegrierte und vier Vollintegrierte mit zusammen 39 Grundrißvarianten finden sich in den Frankia-Prospekten.

Damit aber noch nicht genug der Auswahlmöglichkeiten: Frankia baut auch auf den unterschiedlichsten Chassis auf. Fiat-Ducato- und Citroën-Jumper-Fahrgestelle werden genauso in Marktschorgast angeliefert wie Nissan-Trade- und Mercedes-Sprinter-Chassis.



Als Probanden für unseren Profitest haben wir uns aus dieser Palette das kleinste Alkovenfahrzeug herausgesucht, das die Franken auf dem Sprinter anbieten. Das Einstiegsmodell in die fränkische Sternenflotte heißt A 6100, ist 5,88 Meter lang, kostet knapp 86.000 Mark und ist in zwei Versionen erhältlich.

Außer der von uns getesteten Modellvariante R mit Rundsitzgruppe im Heck, die sich mit ihrer Dreiteilung

Schlafen im Alkoven, Waschen und Kochen im Mittelteil und Essen, Wohnen und Klönen im Heck besonders für alleinreisende Paare anbietet, gibt es noch die familienfreundlichere Version MD mit Viererdinette und gegenüberliegender Längscouch vorn.

Neu im Profiteam ist Rolf Stahl, der unseren Designer Claus-Uwe Dieterle

ersetzt und ab sofort die Aufbaukonstruktion und das Außendesign bewertet. Spontan

äußert er seine Kritik an der Form des Frankia. „Frankia setzt eine zwar sauber verarbeitete, aber einfache, viereckige Wohnkiste in Hammerschlagoptik auf einen weichgerundeten, modernen Transporter“, moniert er, „das paßt meiner Meinung nach überhaupt nicht zusammen. Ich finde, das sieht aus wie ein aufgesetzter Wohnwagen.“

Gut gemacht ist nach Stahls Ansicht der nach innen gewölbte Übergang von Basisfahrzeug zu Wohnaufbau, ►





Anheimelnd: Die komfortable Heck-Rundsitzgruppe ist Mittelpunkt des mobilen Lebens.

Bequem: Das Alkovenbett ist mit Lattenrost versehen und bietet viel Platz.

Fotos: Wolfgang Falk (12), Camero (4), Böttger (2)



in den die Franken auch die im hinteren Türholm sitzende Tankklappe sehr schön integriert haben.

Nicht einverstanden ist unser Aufbau-Spezialist mit den vielen Ausschnitten im Aufbau. „Gut sind die modernen PU-Rahmenfenster und die Klappe der Cassetten-Toilette“, beginnt er seine Aufzählung, „nicht gefallen können dagegen die altbackenen, in Aluleisten gefaßten diversen Stauklappen und die einteilige Einstiegstür, deren Griff zu hoch sitzt und die unten nicht ganz dicht schließt.“

„Ganz schlimm“ findet Stahl die zweiteilige Klappe vor dem Gasflaschenkasten, die – aus drei Teilen in drei verschiedenen Materialien zusammengesetzt – „ein einziger Formen-Mischmasch“ ist. „Hätte Frankia die unterhalb der seitlichen Schürze sichtbare untere Klappe schwarz lackiert“, schlägt er vor, „dann wäre sie wenigstens nicht ganz so auffällig.“

Kritik übt Stahl auch an der „formal gut gelungenen“ Heckstoßstange, die seiner Meinung nach eher die Bezeichnung Heckblende verdient, weil das nicht durch Winkel verstärkte ABS-Tiefziehteil viel zu „labberig“ ist, um einem Parkrempler zu widerstehen. „Wenn das mal passiert“, unkt Stahl, „geht der Stoß schon nach ein paar Zentimetern auf den Aufbau. Dann heißt es, ab in die Werkstatt.“

Für wesentlich wichtiger hält Stahl, daß Frankia den



Wohnaufbau: Rolf Stahl, 44

Die Klappe am Gasflaschenkasten ist ganz schlimm

Wohnaufbau nur mit recht einfachen Schrauben ohne große Beilagen mit dem Sprinter-Rahmen verbindet, daß die von Frankia angeschraubte Rahmenverlängerung nicht exakt mit dem Mercedes-Rahmen fluchtet, und daß die Neuteile nur mit Aluspray eingesprüht sind. „Von Korrosionsschutz kann man dabei nun wirklich nicht sprechen“, bemängelt er.

Monika Schumacher, RM-Profitesterin in Sachen Wohnqualität, stellt beim Einsteigen in den A 6100 R erfreut fest, daß er mit Sicherheitsschloß an der Einstiegstür,

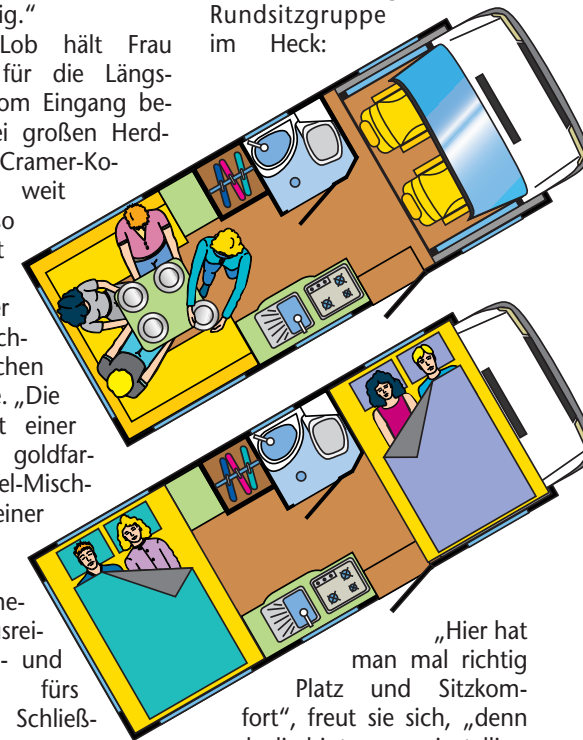


elektrisch ausfahrbarer Trittstufe, stabilem Haltegriff sowie Schaltern für eine Innenleuchte und Vorzelt- sowie Trittstufenleuchte ausgestattet ist. Als Nächstes lobt sie das üppige Raumangebot des Frankia-Mobils. „Super, hier hat man ja richtig Platz. Der Mittelgang ist so breit, daß zwei Personen leicht aneinander vorbeikommen. Außerdem ist der Durchgang zum Cockpit nicht nur breit genug. Durch den hochstellbaren Alkovenbett-Boden ist er auch in der Höhe üppig.“

Großes Lob hält Frau Schumacher für die Längsküche links vom Eingang bereit. „Die drei großen Herdflammen des Cramer-Kochers liegen weit auseinander, so daß man mit drei großen Töpfen oder Pfannen gleichzeitig kochen kann“, lobt sie. „Die Spüle ist mit einer hochwertigen goldfarbenen Einhebel-Mischbatterie und einer Abtropffläche ausgestattet und bietet daneben noch ausreichend Abstell- und Arbeitsfläche fürs Kochgeschirr. Schließ-

lich stattet Frankia die Küche mit einem praktischen Gewürzfach an der Wand, einer Besteckschublade und einem ausziehbaren Geschirrkorb im Unterschrank aus. Das ist richtig toll gemacht.“

Lob von Frau Schumacher ernten auch die ringsum angebrachten, insgesamt elf Hängeschränke mit den darunter installierten Fächern, die reichlich Wäsche, Pullover und Kleinkram aufnehmen. Ganz besonders lobt unsere Profihausfrau die große Rundsitzgruppe im Heck:



„Hier hat man mal richtig Platz und Sitzkomfort“, freut sie sich, „denn auch die hinten quer installierte Bank hat dieselbe Sitztiefe wie die beiden seitlichen Längsbänke. Und dank des leichtgängigen Hubtisches läßt sich hier auch mit wenigen Handgriffen ein komfortables, großes Doppelbett bauen. Super finde ich zudem die sich an die Rundcouch anschließende Fernsehkommode mit Antennen-, 230- und 12-Volt-Anschluß.“

Gut gefallen unserer erfahrenen Profitesterin der beleuchtete Kleiderschrank des ►



Wohnqualität:
Monika Schumacher, 45

Dieser Frankia bietet viel Platz und Komfort.

Frankia-Mobils, die Einrichtung des kompakten, aber mit Spiegelschrank, Cassetten-Toilette und ovalem Waschbecken komplett ausgestatteten Bades mit integrierter Naßzelle sowie das mit Lattenrost versehene, aufstellbare und 207 x 142 Zentimeter große Alkovenbett.

Hoch erfreut ist Monika Schuma-

cher auch über die Tatsache, daß die fränkischen Reisemobilhersteller ihrem A 6100 serienmäßig zwei Toiletten-Cassetten mit auf den Weg geben und dem Sprinter-Alkovenmobil zu viel Stauraum im doppelten Boden verhelfen, der durch zwei Außenstauklappen zu beladen ist. Allerdings bliebe zu bedenken, merkt sie an, daß der Bordcrew im A 6100 R lediglich auf den Frontsitzen Sicherheitsgurte zur Verfügung stehen. Bei einer Belegung mit vier Personen müßten zwei Passagiere auf den Längssitzbänken der Heckdinette unangeschnallt Platz nehmen. Das abschließende Fazit der RM-Testerin nimmt sich dennoch äußerst positiv aus: „Dieser Frankia bietet viel Platz und Komfort und beeindruckt mit seinen durchdachten Detaillösungen.“

Götz Locher, RM-Profitester in Sachen Elektroinstallation, freut sich wie Monika Schuma-

cher über die Lichtschalter im Eingangsbereich des Probanden. Danach registriert er zufrieden nickend, daß sich über der Küche ein 230- und 12-Volt-Anschluß befindet. Sein erster Eindruck: „Was ich bis jetzt gesehen habe, gefällt mir sehr gut“, meint er, „da hat jemand praxisorientiert gedacht.“

Einverstanden ist der Elektro-Spezialist auch mit der Anordnung der Lichtquellen im Frankia-Innenraum. Locher dazu: „Die zwei Spots über der Küche, die beiden Spots an der Heckdinette und die hochwertige Haushalts-Deckenleuchte im hinteren Wagentrakt sorgen zusammen mit der Leseleuchte im Alkoven für ei-



Elektrik: Götz Locher, 35

Die Elektroinstallation steckt voller positiver Überraschungen.

ne warme Raumausleuchtung, die dem Frankia-Interieur ein anheimelndes Flair verleiht. Am liebsten möchte man sich nachts bei Dauerregen mit einem guten Buch auf der Heck-sitzgruppe lümmeln und das kuschelige Wohngefühl genießen.“

Weitere Pluspunkte sind laut Götz Locher die in Kabelkanälen verlegten

Elektroleitungen, die mit Antennen-, 230- und 12-Volt-Anschluß versehene Fernsehkommode, der beleuchtete Kleiderschrank und die leicht erreichbare Hauptsicherung im Unterschrank der Küche. Der RM-Profi anerkennt: „Hier wurden alle Dinge richtig gemacht, die wir in anderen Fahrzeugen oftmals bemängeln.“

Dazu gehört laut unserem Elektromeister auch die Installation der Bordbatterie und des Sicherungskastens in einem Servicefach im Fußboden des Sprinter-Mobils, das über eine Aufstellklappe leicht zu erreichen ist. Ebenfalls gut gelungen: Die Ausleuchtung des Bades mit zwei Spots über dem Waschbecken. Das abschließende Urteil des RM-Testers lautet deshalb: „Die Elektro-Installation steckt voller positiver Überraschungen. Sie ist mehr als ordentlich gemacht.“

Heinz Dieter Ruthardt, RM-Gas- und Wasserexperte, beginnt seinen Testrundgang am Gasflaschenkasten des A 6100 und stellt fest, daß Frankia seinen Kunden den Flaschenwechsel durch eine zweigeteilte, im unteren Bereich abklappbare Stauklappe sehr stark erleichtert. Großes Lob von Ruthardt erhält die Fahrzeugkonstruktion mit beheizbarem, doppeltem Boden und den darin untergebrachten Frisch- und Abwassertanks samt Abfaßhahn. Sein Kommentar: „Diese Konstruktion ist absolut wintertauglich, ausgezeichnet gemacht.“

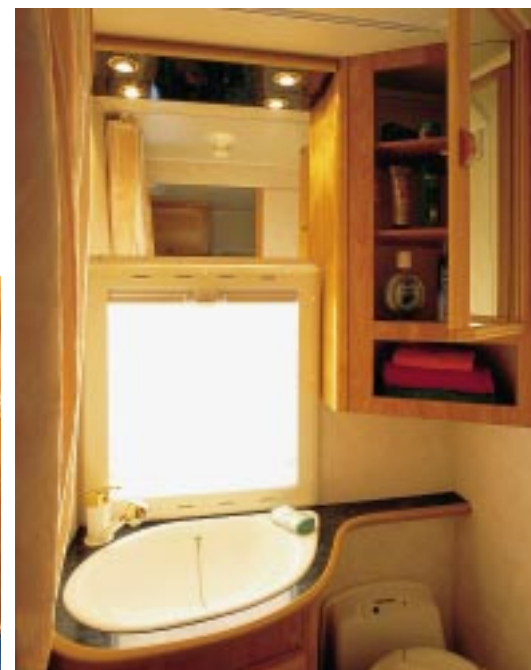
Gelungen ist laut Ruthardt auch die ordnungsgemäß verlegte Wasserinstallation mit den hochwertigen Mischbatterien in Küche und Bad, die leicht zu erreichende Unterbringung der Gasabsperrröhre im Küchenunterschrank sowie der wartungsfreundliche Einbau der Druckwasserpumpe im doppelten Boden unterhalb der Fernsehkommode.

Bei der Inspektion der Gasleitungen stellt Ruthardt ei- ➤



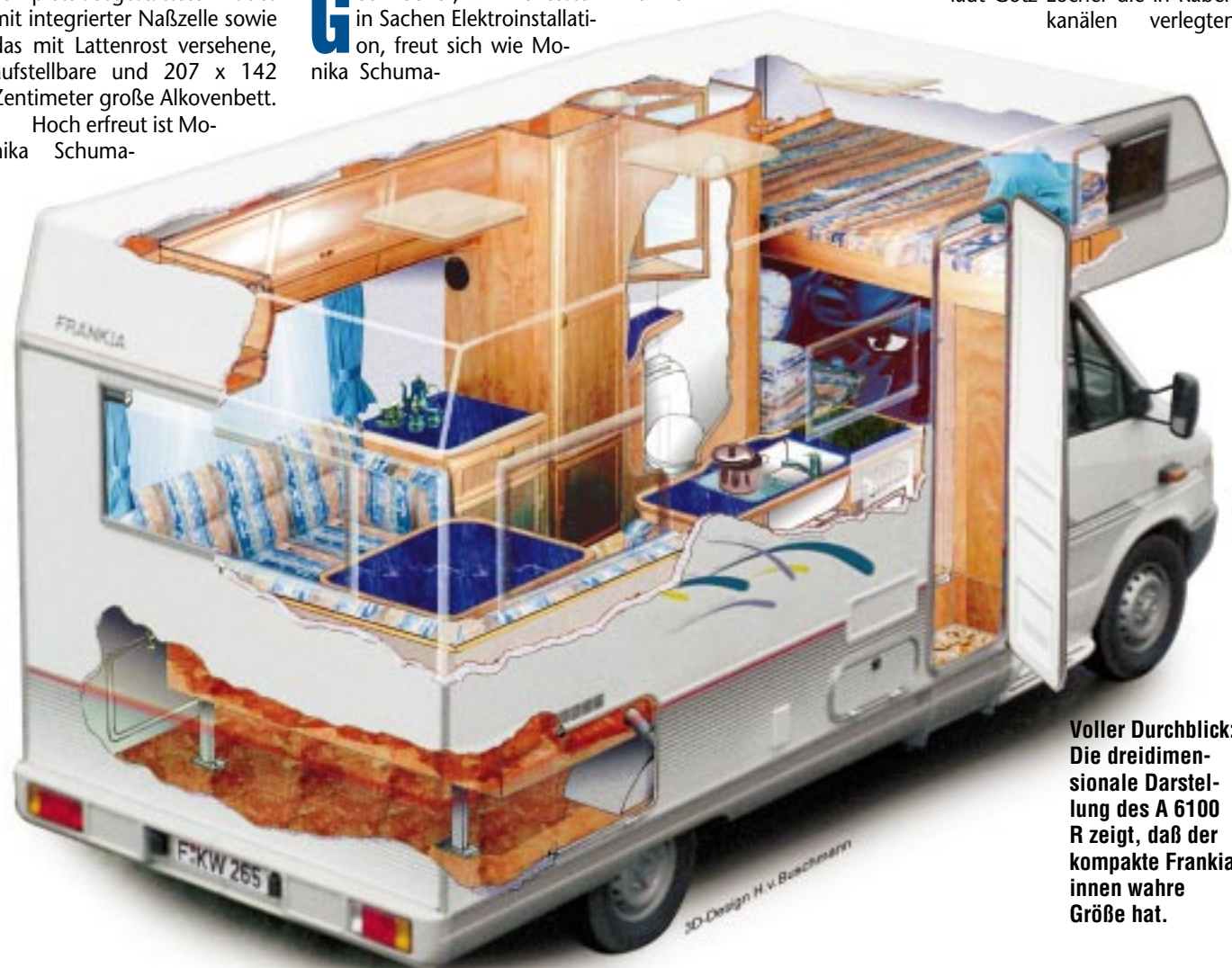
Stilsicher:
Bad und Wohnraum sind mit Holzmöbeln eingerichtet.

Praxisgerecht:
Ausziehkorb im Küchenschrank.



Großzügig:
Die Längsküche ist groß dimensioniert und komplett ausgestattet.

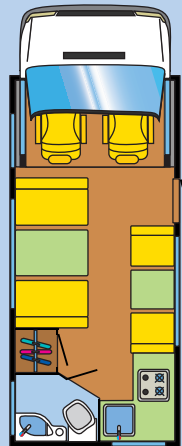
Hell und geräumig:
Aus der Hecksitzgruppe wird ein großes Doppelbett.



Voller Durchblick:
Die dreidimensionale Darstellung des A 6100 R zeigt, daß der kompakte Frankia innen wahre Größe hat.

Die Konkurrenten

Benimar 5000 Junior*



Der Benimar 5000 Junior ist mit zwei Dinetten ausgestattet: einer klassischen Mittelsitzgruppe auf der Fahrerseite und einer gegenüber eingebauten Zweier-Dinette. Der Rest der Einrichtung besteht aus einer L-Küche im Heck und einem Heckbad mit integrierter Naßzelle.

Basisfahrzeug: Mercedes-Benz Sprinter 312 D, 2.9l-Fünfzylinder-Turbodiesel, 90 kW (122 PS), Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

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

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

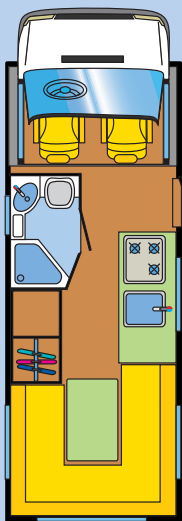
Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/4, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 340 x 214 x 199 cm, Bettenmaße: Alkoven: 200 x 140 cm, Zweierdinette: 175 x 60 cm, Viererdinette: 195 x 135 cm.

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

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

Grundpreis: 84.900 Mark.

Wochner Fact Three MB 36 A*



Der doppelbödige Wochner Fact Three besitzt im Heck eine komfortable Rundsitzgruppe, eine sich auf der Beifahrerseite anschließende Längsküche, einen gegenüber platzierten Schrank und ein angegliedertes Bad mit separater Naßzelle.

Basisfahrzeug: Mercedes-Benz Sprinter 312 D, 2.9l-Fünfzylinder-Turbodiesel, 90 kW (122 PS), Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht: 2.700 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.000/750 kg, Außenmaße (L x B x H): 595 x 215 x 303 cm, Radstand: 355 cm.

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

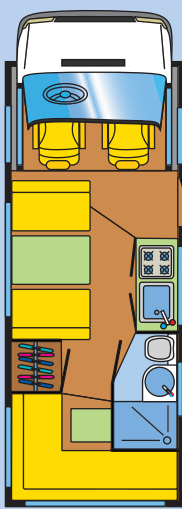
Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 2/5, davon mit Dreipunktgurt: 2; Bettenmaße: Alkoven: 202 x 140 cm, Heckdinette: 202 x 150 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 130 l, Abwasser: 130 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 3400, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l, Zusatzbatterie: 1 x 100 Ah.

Grundpreis: 99.800 Mark.

Carthago Mondial 41/1*



Der Carthago Mondial 41/1 hat einen doppelten Boden, eine Mittelsitzgruppe im vorderen Wagentrakt und eine gegenüber positionierte Längsküche. Im Heck stehen der Bordcrew eine L-Dinette und ein Bad mit separater Naßzelle zur Verfügung.

Basisfahrzeug: Mercedes-Benz Sprinter 312 D, 2.9l-Fünfzylinder-Turbodiesel, 90 kW (122 PS), Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.800 kg, Leergewicht: 3.050 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 1.650/750 kg, Außenmaße (L x B x H): 648 x 234 x 315 cm, Radstand: 355 cm.

Aufbau: Dach und Wände in Sandwichbauweise mit 38 mm Isolierung aus RTM-Material, Boden mit 38 mm Isolierung aus RTM.

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 6/2, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 410 x 224 x 198 cm, Bettenmaße: Alkoven: 220 x 145 cm, Mittelsitzgruppe: 200 x 140 cm, Heckdinette: 224 x 65/130 cm.

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

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

Grundpreis: 109.500 Mark.

* Alle Angaben laut Hersteller



Frankia A 6100 R

PROFITEST

Basisfahrzeug: Mercedes Sprinter 312 D

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

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

Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 150 l, Abwasser: 130 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

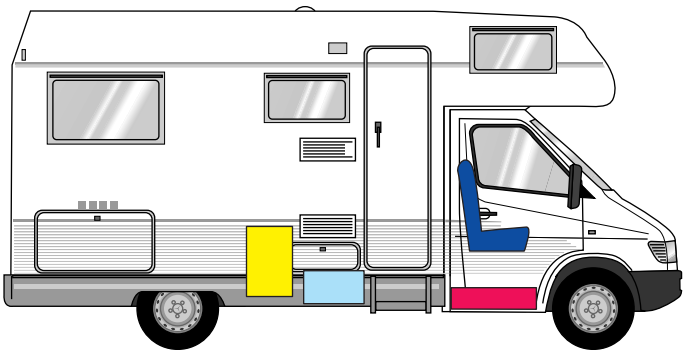
Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.800 kg, Leergewicht laut Hersteller: 2.800 kg, Außenmaße (L x B x H): 588 x 225 x 298 cm, Radstand: 355 cm. Anhängelast: gebremst: 1.700 kg, ungebremst: 750 kg.

Wohnkabine: Bauart: Dach und Seitenwände in Gerippebauweise mit 30 mm Isolierung aus Styropor, Boden: aus 3 mm Holz-Unterboden, 30 mm Isolierung aus Styropor und 46 mm Sperrholz-Innenboden mit PVC-Belag. Innenmaße (L x B x H): 362 x 213 x 195 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 2/6, davon mit Dreipunktgurt: 2. Bettenmaße: Hecksitzgruppe: 207 x 152 cm, Alkovenbett: 207 x 142 cm, lichte Höhe im Dachbett: 60 cm, Naßzelle (B x H x T): 98 x 190 x 84cm, Kleiderschrank (B x H x T): 51 x 130 x 54 cm, Küchenblock (B x H x T): 107 x 90 x 52 cm.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 3400, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l (Gas/12/220V), Zusatzbatterien: 1 x 92 Ah.

Sonderausstattung: Sicherheitspaket 2.750 Mark* mit Fahrer-Airbag, ABS und ABD, Komfortpaket 4.200 Mark* mit Automatikgetriebe, getönten Scheiben und Ablagen. * Sonderausstattung im Testfahrzeug

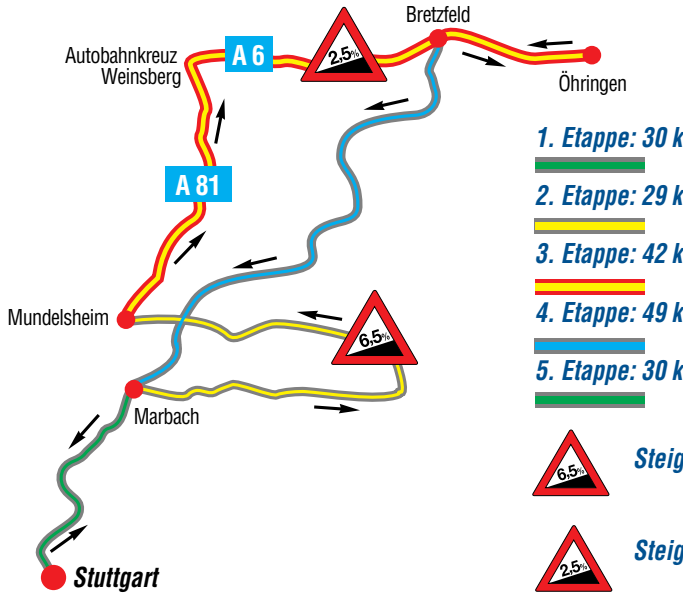
Grundpreis: 85.900 Mark
Preis des Testfahrzeugs: 92.850 Mark.



RM-Ladetips	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässige Gewichte	3.800 kg	1.600 kg	2.240 kg
Leergewicht (gewogen)	2.480 kg	1.280 kg	1.200 kg
+ Fahrer (Normgewicht)	75 kg	53 kg	22 kg
+ Treibstoff (76 l)	57 kg	31 kg	26 kg
+ Frischwasser (150 l)	150 kg	65 kg	85 kg
+ Gas (2 x 11 kg)	44 kg	11 kg	33 kg
+ Beifahrer (Normgewicht)	75 kg	53 kg	22 kg
+ 2 Kinder (à 40 kg)	80 kg	-3 kg	83kg
2 Personen ohne Gepäck	2.881 kg	1.493 kg	1.388 kg
Zuladung bei 2 Personen	919 kg	107 kg	852 kg
4 Personen ohne Gepäck	2.961 kg	1.490 kg	1.471 kg
Zuladung bei 4 Personen	839 kg	110 kg	769 kg

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

Frankia baut den A 6100 R auf Mercedes Sprinter 312 D mit mittlerem Radstand und einer werksseitigen Auflastung auf 3.800 Kilogramm zulässiges Gesamtgewicht. Haben zwei Erwachsene die Gasflaschen, den Kraftstoff- und den 150-Liter-Frischwassertank gefüllt, können sie noch 919 Kilogramm zuladen. Reisen zusätzlich zwei Kinder mit, verbleibt der Familie immer noch die völlig ausreichende Zuladung von 839 Kilogramm. Auch beim Verstauen der Siebensachen bekommt die Crew kaum Probleme. Weil sich die meisten Stauräume im Fahrzeugheck befinden, bekommt die tragfähigere Hinterachse den Löwenanteil des Gewichts ab.



Meßergebnisse:

Fahrleistungen:
Beschleunigung:
0-50 km/h 7,3 s
0-80 km/h 16,4 s
Elastizität:
50-80 km/h 11,9 s
Höchstgeschwindigkeit (laut Kfz-Schein): 146 km/h
Tachoabweichung:
Tacho 50 km/h eff. 49 km/h
Tacho 80 km/h eff. 79 km/h

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

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

Testverbrauch: 11,1 l

Kosten:
Die Kosten wurden ermittelt in Zusammenarbeit mit der Dekra
feste Kosten: 144,71 Pf/km
(Kfz-Steuer, Versicherung, Abschreibung)
Variable Kosten: 37,84 Pf/km
(Kraftstoff, Reifen, Reparatur, Wartung)
Gesamtkosten: 182,54 Pf/km

RM-Testkurs

- 1. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr: Fahrzeit: 40:00 min/Ø 45,0 km/h
- 2. Etappe: 29 km Landstraße: Fahrzeit: 28:40 min/Ø 60,7 km/h
- 3. Etappe: 42 km Autobahn: Fahrzeit: 31:10 min/Ø 80,9 km/h
- 4. Etappe: 49 km Landstraße: Fahrzeit: 55:20 min/Ø 80,9 km/h
- 5. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr: Fahrzeit: 39:20 min/Ø 45,8 km/h

Steigungs-Strecke: 2,4 km Landstraße: Fahrzeit: 2:22 min/Ø 60,8 km/h
Steigungs-Strecke: 5 km Autobahn: Fahrzeit: 3:43 min/Ø 80,6 km/h



Gas/Wasser:
Heinz Dieter Ruthardt, 56

Dieses Fahrzeug ist absolut wintertauglich.

ne weitere positive Besonderheit des Alkovenmobils fest: „Die Sicherungsschellen der Gasleitung sind mit Gummieinlagen unterlegt, die harte Stöße auf die Leitungen absorbieren sollen.

Zufrieden zeigt sich der Profitester auch mit der wartungsfreundlichen Installation der Truma-Heizung unterhalb des Kleiderschranks und mit der Zugänglichkeit der Reinigungsöffnungen an beiden Wassertanks, die über zwei im Frankia-Boden eingearbeitete Serviceklappen erreichbar sind.

Ruthardts einziger Kritikpunkt lautet: „An die Wassertanks kommt man nur über diese Klappen heran. Bei einem Defekt im Leitungssystem wird man wohl Zwischenwände des doppelten Bodens entfernen müssen, um an die Leitungen heranzukommen“, gibt er zu bedenken. „Dennoch, dieser Wagen bekommt

Innenausbau:
Alfred Kiess, 54

Der Möbelbau überzeugt durch seine saubere und gekonnte Verarbeitung.



von mir die maximale Punktzahl.“

Auch der erste Eindruck, den Schreinermeister Alfred Kiess vom Innenausbau gewinnt, ist äußerst positiv: „Die kirschholz-farbenen Möbel mit massiven Echtholzkanten harmonieren sehr gut mit den blau-ockerfarben-gemusterten Polsterstoffen“, notiert er ins Testprotokoll. Gut gefallen Kiess die abgerundeten Kanten der Möbelprofile und die stabilen Bänder und Scharniere sämtlicher Schränke. „Das ist alles auf lange Lebensdauer ausgelegt“, urteilt er.

Zu den Pluspunkten des Frankia zählen nach Kiess' Ansicht auch die hochstellbaren Teleskopfederbeine der Dachstauschränke und die massiv-hölzernen Relingleisten in den Schränken, die verhindern sollen, daß Ladegut bei geöffneter Klappe nach vorn herausfällt.

Weniger gut gefallen Kiess die Kunststoff-Umleimer an den Seitenkanten der Küche, die im Kontrast zu den Echtholz-Einfassungen der restlichen Einrichtung stehen. Außerdem wünscht sich Kiess, daß die metallenen Schließbleche der Dachstauschränke in die Holzrahmen versenkt würden, um Hautabschürfungen beim Be- oder Entladen zu vermeiden.

Positiv bewertet Kiess die leichtgängigen, rollengelagerten Möbel-Schubladen mit Kunststoff-Verschluß und den Kunststoff-Schließzapfen der



Frankia A 6100 R



Vorbildlich:
Elektro-Anschlüsse der Fernsehkommode, aufstellbarer Alkoven, Licht im Schrank, zwei Toiletten-Cassetten.



Unbefriedigend:
die nicht abschließende Kabinentür.

Badezimmertür, der verhindern soll, daß sich jemand die Zehen beim Durchgehen verletzt.

Sein abschließendes Urteil: „Insgesamt überzeugt der Möbelbau des Frankia durch saubere und gekonnte maschinelle Verarbeitung mit manueller Nachbearbeitung.“

Mit den 122 Turbodiesel-Pferdestärken der Mercedes-Sprinter-312-D-Basis wird aus dem 3,8 Tonnen schweren Frankia A 6100 R ein kraftvolles und ausdauerndes Reisegefährt. Dabei beeindruckt die Sternbasis, die in unserer Testwagen-Version mit einer ruckfrei schaltenden Viergang-Automatik ausgestattet ist, durch gute Beschleunigungswerte und sehr gute Fahrleistungen. Erfreulich: Das Automatikgetriebe ist im sehr günstigen sogenannten Wohnmobil-Komfort-Paket für 4.200 Mark Aufpreis enthalten, das unter anderem elektrisch verstellbare und beheizte Außenspiegel, getönte Scheiben, ein abschließbares Handschuhfach, Leseleuchte sowie zusätzliche Ablagen und Getränkehalter im Cockpit umfaßt.

Das Fahren im 5,88 Meter langen A 6100 ist die reine Freude. Er läßt sich dank Servolenkung spielend leicht manövrieren und verhält sich aufgrund verstärkter Stoßdämpfer und Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse auch in schnell gefahrenen Kurven völlig neutral und richtungsstabil.

Für den nötigen Fahrkomfort im Cockpit sorgen bequeme Frontsitze mit hohen Kopfstützen, an denen aber besonders der Beifahrer Armlehnen vermißt.

Auf Wunsch und gegen 2.750 Mark Aufpreis stattet Frankia seine Sternenflotte mit dem von Mercedes angebotenen Sicherheitspaket Wohnmobil aus, das aus Fahrer-Airbag, ABS und ABD besteht. Gewünscht haben wir uns lediglich zusätzliche Weitwinkelspiegel, wenigstens auf der ►

Wohnaufbau



Kantige Kabinenform, Seitz-PU-Rahmenfenster, schwächliche Heckstoßstange, unschöner Gasflaschenkasten, undichte Einstiegstür.

Innenausbau



Maschinell gefertigter Innenausbau mit sorgfältiger manueller Nachbearbeitung, abgerundete Möbelkanten, stabile Bänder und Scharniere, Bad mit Holzmöbeln.

Wohnqualität



Durchdachter Grundriß mit großem Raumangebot, viel Stauraum, viele Detaillösungen, hohe Zuladung, Winterfestigkeit, große Küche.

Geräte/Installation



Winterfeste Installation der Wasseranlage, wartungsfreundlicher Einbau der Elektro- und Heizungsanlage, zentral installierte Anschlüsse für TV-Antenne, 230 und 12 Volt, Kabelkanäle.

Fahrzeugtechnik



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

Preis/Leistung



Solide Basis, gelungener Innenausbau, aufwendige Ausstattung, 4 Jahre Dichtheitsgarantie, 1 Jahr Garantie auf den Innenausbau.



**Frankia
A 6100 R**

rechten Seite. Die Sicht nach rechts rückwärts ist nämlich durch die auf dem doppelten Boden erhöht installierten Möbel gleich null.

Äußerst zufriedenstellend ist die Ladekapazität der fränkischen Sternbasis. Frankia liefert sein Sprinter-Alkovenmobil mit serienmäßiger Auflastung auf 3,8 Tonnen aus. Bei einer Belegung mit zwei Personen, vollem Kraftstoff- und Frischwassersertank sowie gefüllten Gasflaschen verbleibt dem mobilen Paar im Frankia eine stattliche Zuladung von 919 Kilogramm. Einer Vierer-Crew stehen immer noch 839 Kilogramm Ladekapazität zur Verfügung. Erfreulich bleibt dabei, daß sich der Verbrauch des Mercedes-Alkovenmobils trotz sehr guter Fahrleistungen und Automatikgetriebe mit 11,1 Litern Diesel-Kraftstoff pro hundert Kilometer Teststrecke recht günstig gestaltet.

schraubt und können bei Bedarf innerhalb weniger Minuten gelöst werden, so daß man leicht an die Wasserleitungen herankommt“, erwidert er. Und auch bei den Kunststoff-Umleimern des Küchenmöbels, die laut RM-Möbelbau-Experte Alfred Kiess aus Holz sein könnten, kontert Hoang: „Von unseren Zulieferern werden hier nur Kunststoff-Umleimer angeboten, sorry.“

Übrigens kann, wer seine Mitfahrer im Heck gern ange-



Frankia: Giam Hoang, 50

Wir arbeiten an einem moderneren Outfit.

Kein Wunder, daß sich Frankia-Geschäftsführer Giam Hoang bei dem guten Abschneiden seines Schützlings gern der Nachbesprechung über die wenigen aufgedeckten Mängel stellt. Der Kritik über die kantige, altbackene Form der Wohnkabine, die im starken Kontrast zur modernen Mercedes-Basis steht, stimmt auch er zu. Hoang darauf: „Diese Kabinenform hat sich zwar jahrelang bewährt, ist aber mittlerweile überholt. Wir arbeiten bereits an einem moderneren Kabinen-Outfit.“

Daß die Wassertanks bei einem etwaigen Schaden an den Leitungen nicht zu erreichen wären, dementiert der Frankia-Chef jedoch entschieden: „Die Trennwände des doppelten Bodens sind ver-

gurtet sehen will, bei Frankia eine eigens dafür konstruierte Vorrichtung für zwei Dreipunkt-Sicherheitsgurte in Fahrtrichtung ordern. Kostenpunkt: 1.300 Mark.

Zusammenfassend erklärt sich, warum das fränkische Alkovenmobil beim RM-Profitest besonders gut abschneidet. Schließlich bietet der Frankia A 6100 R seiner Bordcrew nicht nur eine solide Basis, sondern auch reichlich Platz, Komfort und Ausstattung sowie zahlreiche praktische Details. Das alles gepaart mit winterfester Installation der Wasseranlage, viel Stauraum und üppiger Zuladung macht die Sternbasis zum idealen Zweipersonen-Mobil für Dauerreisende.

Juan J. Gamero

Meine Meinung

Der 5,88 Meter lange Frankia A 6100 R ist ein komfortabler Vierschläfer, der sich aufgrund seiner Raumaufteilung mit Heck-Rundsitzgruppe, großer Längsküche und Kompakt-Bad aber für das alleinreisende Paar bestens empfiehlt. Er überzeugt durch seine solide Verarbeitung, hohes Raum- und Stauraumangebot, viel Ausstattung, winterfeste Installation der Wasseranlage und seine hohe Zuladung.



Juan Gamero



In der Zeitschrift
REISEMOBIL INTERNATIONAL
erhielt der

**Frankia
A 6100 R**

für Innenausbau,
Wohnqualität und
Geräte/Installation



für Fahrzeugtechnik und
Preis/Leistung



Februar 1997

**REISE
MOBIL**

CDS



Praxistest

Hymermobil

E 510

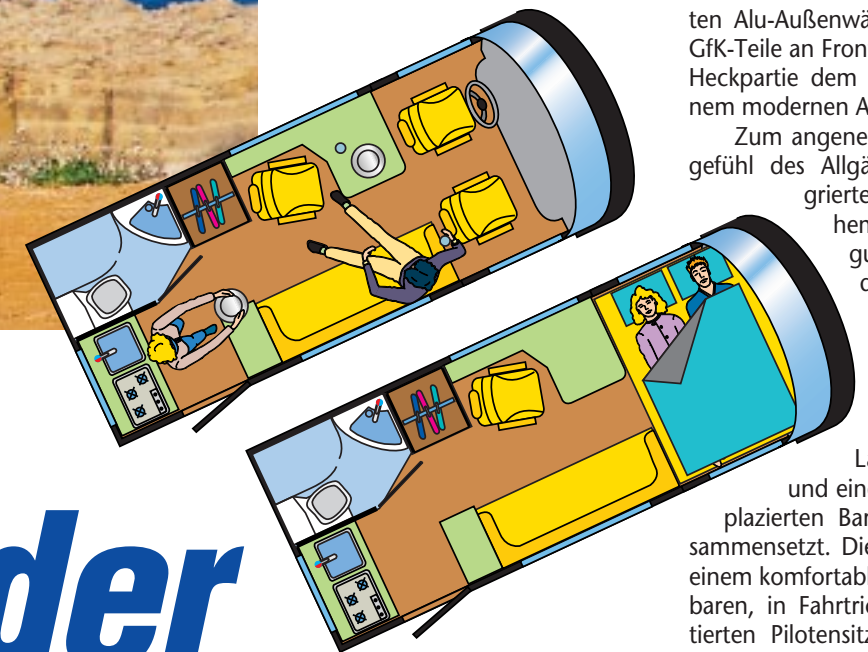
Nur gut, daß es heute morgen so gemütlich hier drin ist, denke ich in meinem Hymermobil E 510. Draußen prasselt der Dauerregen auf den Strand des südfranzösischen Küstenstädtchens Valras bei Béziers. Und ein Blick auf das Thermometer verrät mir, daß die acht Grad Außentemperatur noch nicht den warmen Frühling erwarten lassen, den Sabine und ich jetzt Mitte März am Mittelmeer suchen.

Nach einem heißen Kaffee und einem üppigen Frühstück verflüchtigt sich unsere leichte Verstimmung über das miese Wetter jedoch wieder. Schließlich haben wir auf unserem gestrigen 1.000-Kilometer-Ritt von Stuttgart über die Autoroute du soleil bis hierher genügend positive Eindrücke über den kleinsten Vertreter von Hymer's-E-Klasse gesammelt. Übrigens: Mit einer Gesamtlänge von knapp sechs Metern ist der E 510 gar nicht so klein. Zu seinem charakteristischen Erscheinungsbild tragen die abgerundeten Formen der Karosserie und die vier elliptischen Scheinwerfer bei, die mit denen der Hymer-S-Klasse identisch sind. Sie verleihen dem „kleinen Hymer“ einen hohen Wiedererkennungswert. Außerdem verhelfen die glatten Alu-Außenwände und die GfK-Teile an Front-, Dach- und Heckpartie dem E 510 zu einem modernen Auftreten.

Zum angenehmen Wohngefühl des Allgäuer Vollintegrierten trägt in hohem Maß der gut durchdachte Grundriß bei, der sich im vorderen Wagengetrakt aus einer Längssitzbank und einer gegenüber platzierten Bar-Sitzecke zusammensetzt. Die besteht aus einem komfortablen und drehbaren, in Fahrtrichtung montierten Pilotensitz von Isringhausen und einem an der Seitenwand installierten, freitragenden Tisch.

Zum Essen klappen wir die Tischverlängerung aus und drehen den Isringhausen-Befahrersitz nach hinten. Schon haben wir eine großzügig dimensionierte und gemütliche Sitzgruppe, an der wir einschließlich Fahrersitz bis zu fünf Personen unterbringen könnten und die absoluten Wohnzimmer-Charakter besitzt.

Sehr praktisch finden ►



Auf der Sonnenseite

Auf 5.000 Kilometern Testfahrt sollte das 5,99 Meter lange und 113.000 Mark teure Hymermobil E 510 zeigen, warum es so beliebt ist.



Eßgelegenheit: Die Barecke gestattet gemütliche Zweisamkeit.

Notlösung: Das Sideboard wird zur Arbeitsplatte.



Praxistest
Hytermobil
E 510

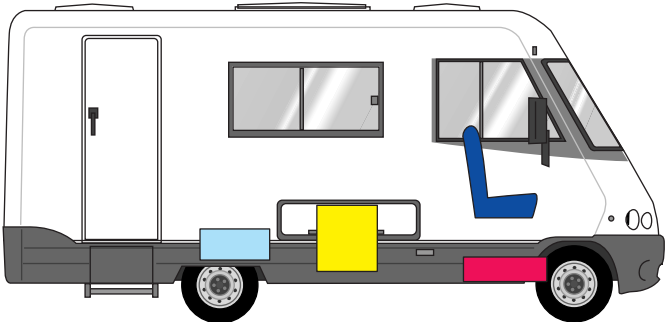
wir, daß Hymer hier ein Flaschenfach integriert, das bis zu vier Flaschen aufnehmen kann. Sollten wir irgendwo unterwegs mal Gäste in unser trautest rollendes Heim einladen, würden uns nicht nur genügend Sitzplätze zum Klönen parat

stehen – wir hätten auch die Weinflaschen griffbereit.

Der vordere Wagenteil unseres Hytermobils kann jedoch nicht nur, wie bei uns, als Wohnzimmer fungieren. Auf der mit Lattenrost ausgestatteten Längssitzbank stünde auch eine 194 x 88 Zentimeter große Liegefläche für eine dritte Person zur Verfügung; sei es ein fahruntüchtiger Gast oder ein mit auf die Reise genommenes Kind.

Wir verbringen unsere Nachtruhe im 191 mal 140/120 Zentimeter großen und 85 Zentimeter hohen, mit Lattenrost versehenen, leichtgängigen Hubbett, das tagsüber hochgeklappt und mit einem Gurt gesichert unter der Decke über den Fahrerhaussitzen hängt. Unseren wohlverdienten Schlaf trüben nur die geringen Abmessungen im Fußbereich unseres Lagers. Wegen der gebogenen Frontscheibe beträgt die Bettenbreite oben und unten nur 120 Zentimeter. Deshalb geraten wir schon mal mit den Füßen aneinander.

Außerdem sind wir nicht ganz mit den Frontscheiben-Vorhängen unseres Hubbetts zufrieden. Zwar freuen wir uns darüber, daß wir nur die Rückenlehnen der Frontsitze nach vorne kippen müssen, um das Hubbett in seine Schlafposition zu bringen, und daß dabei automatisch die seitlichen Vorhänge mit heruntergezogen werden. Unbefriedigend bleibt aber, daß sich die Frontscheibenvorhänge wegen des kurzen Stückchens Klettverschuß nur unzureichend



RM-Ladetips	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässige Gewichte	3.500 kg	1.850 kg	2.120 kg
Leergewicht (gewogen)	2.810 kg	1.320 kg	1.490 kg
+ Fahrer (Normgewicht)	75 kg	52 kg	23 kg
+ Treibstoff (80 l)	60 kg	46 kg	14 kg
+ Frischwasser (140 l)	140 kg	6 kg	134 kg
+ Gas (2 x 11 kg)	44 kg	21 kg	23 kg
+ Beifahrer (Normgewicht)	75 kg	52 kg	23 kg
+ 2 Kinder (à 40 kg)	80 kg	16 kg	46 kg
2 Personen ohne Gepäck	3.204 kg	1.497 kg	1.707 kg
Zuladung bei 2 Personen	296 kg	353 kg	413 kg
4 Personen ohne Gepäck	3.284 kg	1.513 kg	1.771 kg
Zuladung bei 4 Personen	216 kg	337 kg	349 kg

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

Hymer baut den E 510 auf Fiat Ducato 18 mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm auf. Sind der Kraftstoff- und der Frischwassertank gefüllt und zwei volle 11-Kilo-Gasflaschen eingeladen, dürfen zwei Personen noch 296 Kilogramm zuladen. Ein Wert, der für ein Reisemobil dieser Komfortklasse zu gering ist. Für rund 300 Mark bietet Hymer deshalb 350 Kilogramm mehr Zuladung durch die Auflastung auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 3.850 Kilogramm an. Beim Verstauen muß die Crew nicht viel beachten. Vorder- und Hinterachse vertragen nahezu gleich viel Zuladung.

Technische Daten*

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

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht: 2.950 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 1.600/750 kg, Außenmaße (L x B x H): 599 x 229 x 290 cm, Radstand: 320 cm.

Aufbau: Dach und Wände in GfK-Sandwichbauweise mit glattwandiger Alu-Außenhaut und 38 sowie 40 mm Isolierung aus Polyurethan und PU-Schaum. Boden: Isolierung 41 mm stark.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 550 x 212x 198 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 3/3, davon mit Dreipunktgurt: 3; Bettenmaße: Hubbett: 191 x 140/120 cm, Längscouch: 194 x 88 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 140 l, Abwasser: 100 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

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

Grundpreis: 112.900 Mark, Preis des Testwagens: 119.125 Mark.

Testverbrauch: 13,5 l/100 km.

*Alle Angaben laut Hersteller

mittig zusammenziehen lassen. Dazu kommt noch, daß der gesamte Vorhangstoff zu dünn ist, um helles Lampenlicht oder neugierige Blicke von außen hundertprozentig abzuhalten.

Tagsüber sind diese Kritikpunkte schnell vergessen. Der E 510 umfängt uns mit angenehmem Wohnklima durch sein jugendlich frisches Farbdesign der blaugeigen Polsterstoffe und der eleganten Kirschholzmöbeln. Außerdem sorgen die großen Seitenfenster, die großflächige Frontscheibe und der 80 x 50 Zentimeter große Kurbeldachlüfter in der Wohnraummitte für ein lichtdurchflutetes und helles Interieur.

Zufrieden sind wir auch mit der abendlichen Ausleuchtung des Hytermobils. Allerdings würden wir uns anstatt der grellen Leuchtstofflampe über dem Tisch eine oder zwei an der Decke installierte indirekte Lichtquellen wünschen.

Die Küche befindet sich beim E 510 im Heck gleich links neben dem Einstieg. Sie ist mit Dreiflammkocher, Edelstahlspüle, Metallarmaturen sowie Dunstabzugshaube ausgestattet und beherbergt einen 103-Liter-Kühlschrank.

Unterhalb der Spüle sitzen im Unterschrank drei leicht zu erreichende Gasabsperrhähne, eine Besteckschublade sowie zwei ausziehbare Drahtroste und ein an der Innenseite der Schranktür arretierter Abfallbehälter. Das einzige, was uns an der Hymer-Küche im E 510 fehlt, ist Arbeitsfläche. Beim Kochen mußten wir deshalb auf das Abdeckbrett der Spüle oder das gegenüber der Küche platzierte, eigentlich für den Fernseher vorgesehene Sideboard zurückgreifen.

Üppig erscheint uns dagegen das Stauvolumen unseres Urlaubsbegleiters. Obwohl der E 510 vorrangig für nur zwei Reisende konzipiert ist, haben die Hymer-Techniker nicht an Stauräumen und Ablagen gespart. Das fängt im Cockpit des



Etagenliege: Das leichtgängige Hubbett bietet ausreichend Platz für zwei Personen.



Komfortbad: Der Sanitär-raum wartet mit separater Duschkabine auf.

Vollintegrierten an, in dem Fahrer und Beifahrer jeweils einen großen Ablagekasten an den Seiten und mehrere Ablagen auf dem Armaturenbrett zur Verfügung haben. Weiter geht es auf der Fahrerseite mit drei über der Barecke installierten Hängeschränken, von denen der hintere als TV-Schrank mit Rollenauszug sowie 12- und 230-Volt-Anschluß fungiert.

An die Barecke schließt sich ein großer, beleuchteter Kleiderschrank an. Dazu gibt es über der Küche zwei und über der Längscouch vier weitere Hängeschränke. In einem dieser Schränkchen verbirgt sich

übrigens ein stabiler Mini-Safe von Al-Ko. Doch damit noch nicht genug. Über dem Sideboard hängt ein weiterer kleiner Schrank mit seitlich angebrachten Rolltüren. Dazu kommt ein voluminöser Stauraum unter der Längscouch, der auch von außen über eine Klappe zu beladen ist. Und schließlich gibt es noch einen Unterflurstauraum, in dem auch das Reserverad seinen Platz findet.

Zwei Personen können sich also ziemlich unbeschwert im Hymer E 510 einrichten. Allerdings unter Berücksichtigung des zulässigen Gesamtgewichts von 3,5 Tonnen. Was bedeutet, daß wir bei vollem Kraftstoff- und Frischwassertank sowie zwei 11-Kilo-Gasflaschen an Bord nur noch 296 ►

Praxistest

Hymermobil

Mein Fazit

E 510



Wolfgang Falk

Das Hymermobil E 510 ist ein komfortables Reisemobil für das anspruchsvolle, mobile Paar, das Wert auf ein exklusives Innen- und Außendesign legt. Außerdem bietet das Fahrzeug ein hohes Maß an Bewegungsfreiheit, eine komplette und komfortable Ausstattung sowie eine solide Basis. Dank seiner beheizten Wassertanks eignet sich das Hymermobil meiner Meinung nach auch für Trips in kältere Regionen.

Aufbau/Karosserie

★★★★★

Front-, Dach- und Heckpartie aus GfK-Teilen, Seitenwände aus glattwandigem Alu, PU-Rahmenfenster mit integrierten Rollos, durchladbarer Außenstauraum.

Wohnqualität

★★★★☆

Gelungener Grundriß mit großem Raumangebot, solider Möbelbau, komplette Ausstattung, kleine Küche, viel Stauraum, Bad mit separater Dusche, Hubbett auf Lattenrost.

Geräte/Ausstattung

★★★★☆

Dreiflammkocher, 103-Liter-Kühlschrank, Metallarmaturen, winterfeste Installation der Wasseranlage.

Fahrzeugtechnik

★★★★☆

Leistungsstarker Turbodieselmotor, Al-Ko-Tiefrahmenchassis, hohe Fahrstabilität, kleiner Wendekreis, ausreichende Zuladung.

Preis/Leistung

★★★★☆

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

Kilogramm Gepäck und Vorräte einladen dürfen. Für diesen Urlaub sind wir's zufrieden. Für Sommerurlaube aber, in die wir gern unser Schlauchboot und den Außenbordmotor mitnehmen, würden wir den E 510, der serienmäßig auf Fiat-Ducato-18-Basis rollt, für rund 300 Mark Aufpreis bei Hymer mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,85 Tonnen ordern, um dann 350 Kilogramm mehr einpacken zu können. Doch damit genug der schnöden Technik. So ein Reisemobil-Trip sollte ja nicht nur aus der Aufzählung trockener technischer Daten ohne Erlebniswert bestehen. Und erlebt haben wir unterwegs nun wirk-

lich genug. Als wir zehn Tage nach unserer Abfahrt in Stuttgart schließlich unser letztes Ziel, die Costa Blanca, erreichen, meint das Wetter es endlich gut mit uns. Das Thermometer zeigt knappe 20 Grad Celsius an, es ist etwas windig und wechselnd bewölkt. Trotzdem können wir das als Frühling gelten lassen. Jetzt, Ende März, ist hier keine Saison, und wir finden leicht einige schöne ruhige Stellplätze am Meer zwischen Jávea und Altea. Auf den vielen kleinen, zum Teil sehr steilen und kurvenreichen Küstenstraßen überzeugt der E 510 uns immer wieder durch seine Wendigkeit, seine Spritzigkeit



Schick: Das Outfit des E 510 wirkt jugendlich frisch und dynamisch (oben).

Salonwagen: viel Platz für die gemütliche Runde (unten).



und die gute Federung. Das 115 PS starke Turbodiesel-Aggregat des Ducato zieht uns souverän jeden Berg hinauf. Und auf Autobahnen und Landstraßen verdienen sich die Fahrleistungen unseres Urlaubsmobils Bestnoten. Hier sorgt der kräftige und leise arbeitende Fiat-Motor für hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten, die ein schnelles und zügiges Vorankommen ermöglichen. So erreichen wir auf französischen Autobahnen mühelos die dort erlaubten 130 km/h. Dabei hält sich der Verbrauch mit durchschnittlich 13,5 Litern Diesel pro hundert Kilometer angesichts des Gewichts und des hohen Luftwiderstands des Fahrzeugs im Rahmen. Sehr zufrieden sind wir mit der serienmäßig angebotenen

Komfortausstattung des E 510, die elektrische Fensterheber an der Fahrertür, beheizbare Außenspiegel, eine elektrisch ausfahrbare Trittstufe und einen in die Rückwand integrierten, abklappbaren Heck-Fahrradträger für drei Velos umfaßt. Wieder zu Hause im Schwäbischen, lassen wir unseren Frühlings-Trip und die Erfahrungen mit unserem Testfahrzeug Revue passieren und kommen zu dem Schluß, daß der Hymer E 510 aufgrund des gelungenen Innen- und Außendesigns, der guten Verarbeitung, der komfortablen Inneneinrichtung und der soliden Basis seinen Preis von rund 113.000 Mark allemal wert ist.

Wolfgang Falk



PROBEFAHRT Rimor Kiwi

Knubbel

Mit fünf Metern Länge ist der rund 50.000 Mark teure Kiwi das kürzeste aller Rimor-Reisemobile.

Viele Produktionsjahre waren dem Kiwi von Rimor nicht beschert. Zwar findet sich das mit nur fünf Metern Länge kürzeste aller Rimor-Reisemobile noch in der aktuellen Preisliste, aber nicht mehr im Modellprospekt der Italiener für das Baujahr 1997.

Eigentlich schade, denn der Kiwi ist, das beweist unsere Probefahrt, ein rundum schnuckeliges, kompaktes und mit

knapp 50.000 Mark auch preisgünstiges Reisemobil. Diese Aussagen treffen gleichermaßen auf die Kiwi-Variante zu, die Rimor auf Ford Transit FT 120 mit 56 kW (76 PS)-Dieselmotor als Basisfahrzeug anbietet, wie auf die zum gleichen Preis erhältliche Variante für Fiatfans, denen Rimor den frontgetriebenen Ducato 10 mit 60 kW (82 PS)-Turbo-Dieselmotor als Basis für den Kiwi anbietet.

Auf seinen fünf Metern Gesamtlänge hat der Kiwi alles, was ein Zweipersonen-Reisemobil braucht. Hinter dem Fahrersitz steht die Viererdinette. Gegenüber sind ganz vorn der Einstieg und dahinter die fast 120 Zentimeter breite Küche platziert, die mit Zweiflammkocher und 110-Liter-Kühlschrank aufwartet. Das Heck teilen sich die kompakte Naßzelle auf der linken Seite sowie der riesige Kleiderschrank rechts; jeweils mit schräg über Eck angesetzten Türen.

Von außen präsentiert sich der Kiwi, den uns Schrenk Wohnmobile aus dem hessischen Friedberg für unsere Probefahrt zur Verfügung gestellt hat, in herkömmlicher Gerippe-Bauart mit Hammerschlag-Alu-Außenhaut, mattgrauen ►

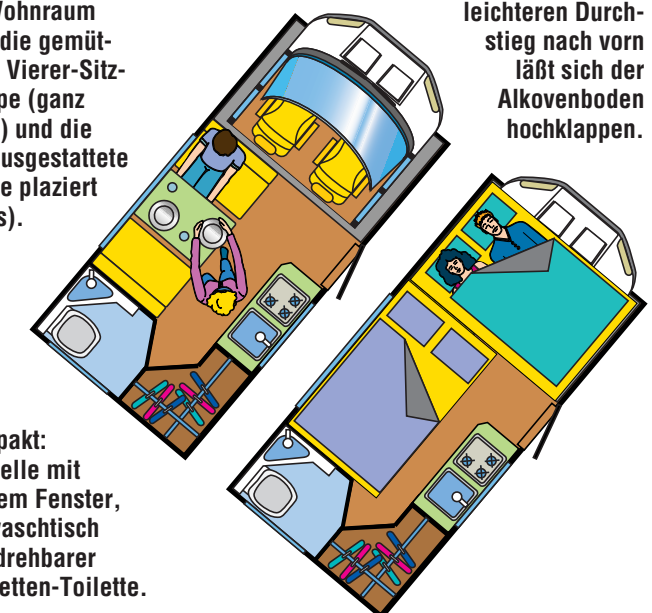


Fotos: Böttger



Gegenüber: Vorn im Wohnraum sind die gemütliche Vierer-Sitzgruppe (ganz oben) und die gut ausgestattete Küche platziert (links).

Klappbar: Für leichteren Durchstieg nach vorn läßt sich der Alkovenboden hochklappen.



Kompakt: Naßzelle mit großem Fenster, Eckwaschtisch und drehbarer Cassetten-Toilette.

MEINE MEINUNG

Der Rimor Kiwi ist ein kompaktes Zweipersonen-Mobil mit praxisgerechtem Grundriß, überlegter Ausstattung und ansprechendem Innern.



Frank Böttger

Er läßt sich trotz fehlender Servolenkung gut manövrieren. Er ist wendig,

flott unterwegs und mit seiner Gesamtlänge von knapp fünf Metern ein Reisemobil, mit dem man sich auch in Innenstädte mit knappem Parkraum trauen kann.

PROBEFAHRT

Rimor

Kiwi

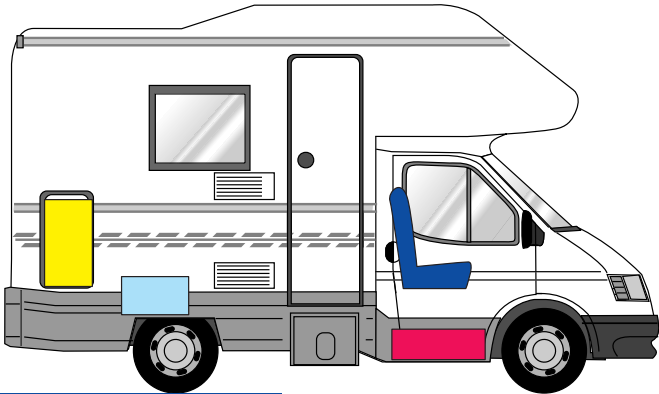
Kunststoffschürzen und teuren PU-Rahmenfenstern. Durch sein Längen-/ Höhenverhältnis von fünf zu drei Metern wirkt er bullig-kompakt und knubbelig.

Der Innenraum des Kiwi aus dem Toskana-Städtchen Poggibonsi zeigt sich uns wohnlich und farblich sehr schön abgestimmt. Seine Möbelfronten in hellem Eichedekor passen gut zu den grau-marmorierten Arbeitsplatten, den beige-blau-braun-gemusterten Polsterstoffen und Vorhängen sowie den hellen, frischen Stores vor den Fenstern.

Als äußerst angenehm empfinden wir die Helligkeit, die tagsüber durch vier große Fenster und einen Dachlüfter ins Mobil fällt. Wie wir an den Abenden feststellen, läßt sich der Kiwi auch ohne Sonnenlicht sehr schön ausleuchten. Die Rimor-Techniker haben ihm je zwei Spotleuchten über der Küche und über der Sitzgruppe eingebaut. Dazu kommen drei große, zweistufig schaltbare Rundleuchten an der Decke. Eine im Wohnraum, eine im Bad und eine im 210 mal 140 Zentimeter großen Alkoven.

Praxisgerecht, vernünftig und frei von Firlefanz zeigt sich uns der Kiwi auch in seiner restlichen Ausstattung. Das beginnt bei der manuell bedienbaren, zweistufigen Einstiegsstufe. Es setzt sich fort mit dem Dunstabzug über der Küche, den Haushaltsarmaturen an Küche und Bad, der Umluftanlage zur Truma-3002-Heizung, und es endet beim hochklappbaren Alkovenbett-Boden, der leichteren Durchstieg ins Fahrerhaus ermöglicht.

Schade finden wir, daß Rimor den Platz hinter der Küche für einen überdimensionalen, über Eck laufenden, 93 mal



RM-Ladetips	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässige Gewichte	2.810 kg	1.350 kg	1.635 kg
Leergewicht (gewogen)	2.120 kg	1.060 kg	1.060 kg
+ Fahrer (Normgewicht)	75 kg	49 kg	26 kg
+ Treibstoff (68 l)	50 kg	24 kg	26 kg
+ Frischwasser (100 l)	100 kg	-6 kg	106 kg
+ Gas (2 x 11kg)	44 kg	-13 kg	57 kg
+ Beifahrer (Normgewicht)	75 kg	49 kg	26 kg
+ 2 Kinder (à 40 kg)	80 kg	-5 kg	85 kg
2 Personen ohne Gepäck	2.464 kg	1.163 kg	1.301 kg
Zuladung bei 2 Personen	346 kg	187 kg	334 kg
4 Personen ohne Gepäck	2.544 kg	1.158 kg	1.386 kg
Zuladung bei 4 Personen	266 kg	192 kg	249 kg

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

Rimor baut den Kiwi auf dem Ford Transit FT 120, der ein zulässiges Gesamtgewicht von 2.810 Kilogramm mitbringt. Mit vollen Gasflaschen und randvoll gefülltem Kraftstoff- und Frischwassertank verbleibt zwei Reisenden im Kiwi eine Zuladung von 346 Kilogramm. Gehen noch zwei Kinder mit auf große Fahrt, reduziert sich die knappe Zuladung auf 266 Kilogramm. Das Verstauen des innerhalb dieser Gewichtsgrenzen liegenden Reisegepäcks und Zubehörs macht weniger Probleme. Beide Achsen haben genügend Tragkraftreserven, um dabei nicht überladen zu werden.

Technische Daten*
Basisfahrzeug: Ford Transit FT 120 mit 56 kW (75 PS)-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Hinterachse.
Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 2.810 kg, Leergewicht: 2.350 kg. Außenmaße (L x B x H): 500 x 224 x 310 cm, Radstand: 285 cm. Anhängelast: gebremst: 1.490 kg, ungebremst: 750 kg.
Aufbau: Dach und Wände: Alu-Sandwichbauweise mit 28 mm Isolierung aus Polystyrol, Boden mit 35 mm Isolierung aus Polystyrol.
Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 283 (ohne Alkoven) x 210 x 207/193 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 190 x 94 cm, Alkoven: 210 x 140 cm.
Füllmengen: Kraftstoff: 68 l, Frischwasser: 100 l, Abwasser: 75 l, Boiler: 12 l, Fäkalientank: 16 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.
Serienausstattung: Heizung: Truma 3002, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 110 l, Zusatzbatterien: 1 x 80 Ah.
Grundpreis: 50.000 Mark
Testverbrauch: 11,3 l/100 km.
*Alle Angaben laut Hersteller

89/42 Zentimeter großen Kleiderschrank verschwendet. Uns wäre es lieber, wenn wir in diesem Bereich einen Außenstauraum finden würden, in den wir unsere Campingmöbel

packen können. Denn die reisen, weil wir sie auf keinen Fall im Alkoven transportieren wollen, in der kompakten Naßzelle.

Allerdings, um einen Außenstauraum im Bereich des

Kleiderschranks zu bekommen, müßte Rimor die Plazierung des Atwood-Warmwasserboilers und des Gasflaschenkastens ändern. Beide sitzen beim Kiwi nebeneinander unten im Kleiderschrank.

Zu überlegen wäre außerdem, ob Rimor nicht auf Kosten des überdimensionalen Kleiderschranks den Küchenblock nach hinten so verlängern sollte, daß wenigstens ein bißchen Arbeitsfläche entsteht.

Für ausreichend groß und praxisgerecht ausgestattet halten wir die kompakte, 88 mal 120/92 Zentimeter große Naßzelle, die mit blauen und grau-gesprenkelten Kunststoffteilen möbliert ist. Sie wird durch ein großes Fenster im Heck ausgeleuchtet, bietet einen praktischen, großen Waschtisch und ist mit der drehbaren Thetford-Cassetten-Toilette ausgestattet.

Ausgewogen zeigt sich der Kiwi unterwegs. Trotz seines kurzen Radstands und seiner Höhe reagiert er kaum empfindlicher auf Seitenwind und Autobahn-Längsrillen als andere, längere Reisemobile. Bei normaler Fahrgeschwindigkeit vermissen wir auch die fehlende Servolenkung nicht allzu sehr. Anders sieht es allerdings in der Stadt, der eigentlichen Domäne des Kiwi aus. Beim Einparken und Rangieren in engen Gassen bei niedrigen Geschwindigkeiten verlangt der knubbelige Italiener doch kräftig zupackende Hände am wulstigen Lenkrad.

Dafür entschädigt uns der Kiwi mit einer Wendigkeit, die seinesgleichen sucht. Klar, daß wir die fünf Meter Länge auf jedem normalgroßen innerstädtischen Parkplatz unterbringen. Aber auch der Weg dorthin, mit größeren Reisemobilen oftmals nur mit sehr viel Übersicht und vorausschauender Fahrweise möglich, macht mit dem kompakten Italiener überhaupt keine Mühe. Uns jedenfalls hat das Reisen in dem knubbeligen Kiwi richtig Spaß gemacht hat. Frank Böttger

PREMIERE

Frankia erweitert mit den knapp 75.000 Mark teuren Alkoven-Mobilen A 685 das Angebot auf Nissan Trade als Basisfahrzeug.

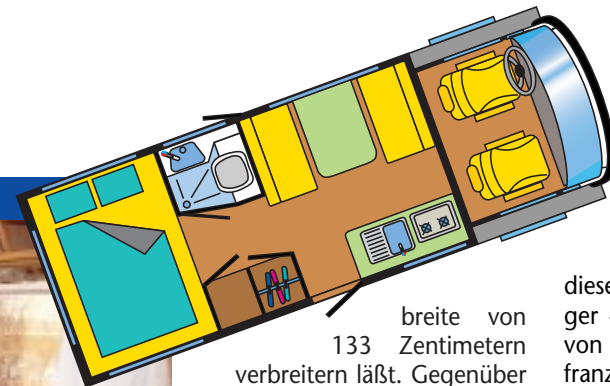


Weltbürger

Frankia A 685



Fotos: Böttger



breite von 133 Zentimetern verbreitern läßt. Gegenüber haben die Franken den kompakten Küchenblock mit Zweiflammkocher, Spüle mit großem Abtropffeld und 103-Liter-Kühlschrank platziert. Er bietet zwar ausreichend Stauraum aber kaum Arbeitsfläche. Hinter der Sitzgruppe hat die Naßzelle mit integrierter

en die Franken nur einen einflügeligen Kleiderschrank ein und stellen eine separate Dusche an die Stelle des Wäscheschranks.

So ausgestattet und zu diesem Preis hat der Weltbürger – er wird in Deutschland von Frankia gebaut, das zur französischen Pilote-Gruppe gehört, und er rollt auf einem japanischen Fahrgestell, das in Spanien gebaut wird – beste Chancen, unter Vermietern, Einsteigern und Freunden praxisgerechter, bewährter und robuster Fahrzeugtechnik Anhänger und Käufer zu finden.

Frank Böttger

Aufgeräumt: Sitzgruppe, Schränke und Heckbett im A 685 B.

Frankia im bayerischen Marktschorgast nahe Bayreuth beginnt das Jahr 1997 gleich mit mehreren Neuvorstellungen. Allerdings ist allen gemeinsam, daß sie auf Nissan Trade aufgebaut und rund 6,50 Meter lang sind, daß sie ein zulässiges Gesamtgewicht von 3,9 Tonnen haben, und daß sie mit 78 kW (106 PS)-Turbo-Dieselmotor, serienmäßigem Sperrdifferential und Klimaanlage rund 75.000 Mark kosten. Das sind etwa 18.000 Mark weniger als Frankia für das vergleichbare Modell auf Fiat Ducato verlangt.

Die Neuen heißen A 685 R und A 685 B. Was bedeutet, der R hat eine 1,55 Meter breite Rundsitzgruppe im Heck, der B

an der gleichen Stelle ein ebenso breites Doppelbett. Auf Wunsch setzt Frankia dieses Bett hoch und bietet darunter vier verschiedene Unterbauten an; Garage mit Trennwand quer, Garage mit Trennwand quer und Wäscheschrank vom Innenraum aus zu beladen sowie Garage ohne Trennwand und als vierte Variante: zusammenschiebbares Doppelbett mit davor platzierter Sitzgruppe.

Der übrige Grundriß der 6,50-Meter-Mobile ist bei allen Varianten identisch. Vorn links steht die Viererdinette, die sich durch Auszüge auf die Bett-

Dusche ihren Platz. Sie ist mit der großen Thetford-Cassette-Toilette ausgestattet, zu der der Waschtisch im rechten Winkel unter dem großen Fenster steht. Auf der rechten Seite ist ein deckenhoher, doppelflügeliger Schrank postiert, der rechts die Wäsche und links die Kleider der Reisenden aufnimmt. Typisch Frankia auch hier: Auf Wunsch bau-

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Nissan Trade mit 78 kW (106 PS) Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Hinterachse

Maße und Gewichte: Zul. Gesamtgewicht: 3.900 kg, Leergewicht: 2.835 kg, Außenmaße (L x B x H): 649 x 225 x 298 cm, Radstand: 340 cm, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.000/750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Holz-Gerippebauweise mit 30 mm Isolierung aus Styropor. Boden: mit 30 mm Isolierung aus Styropor.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 451 (ohne Alkoven) x 213 x 195 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 44; Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 192 x 133 cm, Alkoven: 207 x 152 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 70 l, Frischwasser: 150 l, Abwasser: 130 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalientank: 17 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: C 3.400, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 103 l, Zusatzbatterien: 1 x 70 Ah.

Grundpreis: 74.900 Mark

* Alle Angaben laut Hersteller

PREMIERE



**Eura reiht sich
mit dem Alkovenmobil 596 LSS
in die Phalanx der Sprinter-Aufbauer ein.**

Aufsteiger

Eura-Mobil 596 LSS

Eura Mobil in Sprendlingen baut mit dem Alkovenmobil 596 LSS erstmals in der Firmengeschichte ein Reisemobil auf Mercedes-Basis. Der Neue rollt auf Sprinter 312 D, ist 6,6 Meter lang, kostet 89.900 Mark und präsentiert sich, wie alle Eura-Modelle, mit doppeltem Boden, winterfester Installation der Wasseranlage und üppigem Stauraumangebot. Eura-typisch ist zudem die robuste Kabinentür mit Sicherheitsschloß, die Vorzeltleuchte am Eingangsbereich und eine interessante Raumaufteilung mit Heckküche und großer Sitzlandschaft im Zentrum des Neuen.

Wie viele Reisemobile mit Heckküche betritt man auch den Eura 596 LSS über einen direkt vor dem Küchenmöbel platzierten, serienmäßig mit elektrisch ausfahrbarer Trittstufe ausgestatteten, beleuchteten

Eingangsbe-

reich. Die kompakte Heck-Küche ist mit Dreiflammkocher, emailierter Spüle, Metallarmaturen und Dunstabzugshaube ausgestattet. Ihre zu klein geratene Ablagefläche gleicht der Eura-Grundriß mit einem rechts vom Eingang positionierten

**Aufgeräumt:
Sowohl das
Wohnzimmer
als auch das
Bad des Eura
bieten reich-
lich Platz
und Komfort.**



Technische Daten*

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

Maße und Gewichte: Zul. Gesamtgewicht: 3.800 kg, Leergewicht: 2.820 kg, Außenmaße (L x B x H): 660 x 230 x 307 cm, Radstand: 355 cm, Anhängelast (gebr./ungebr.): 1.800/750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Sandwich-Gerippebauweise mit 30 mm Isolierung aus Styropor. Boden mit 30 mm Isolierung aus Styropor.

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/5, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 421 x 215 x 197,5 cm, Bettenmaße: Alkoven: 210 x 156 cm, Sitzgruppe: 210 x 190 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 150 l, Abwasser: 120 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6000, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l, Zusatzbatterie: 2 x 100 Ah.

Grundpreis: 89.900 Mark

* Alle Angaben laut Hersteller



Fotos: Camero



Verplant: Die große Kommode dient in der Praxis auch als Ablagefläche für Küchengeschirr.

**Abgetrennt:
Neben dem
Bad sitzt
die separate
Dusch-
kabine.**



nierten, halbhohen Möbelstück aus, das den Kühlschrank aufnimmt, als Fernsehkommode und als Arbeits- und Ablagefläche für Küchenarbeiten genutzt werden kann.

Auf der Fahrerseite schließt sich das Eckbad mit drehbarer Cassetten-Toilette sowie Rundwaschbecken mit Metall-Einhebelmischbatterie an. Vor dem Bad haben die Eura-Konstrukteure die geräumige Duschkabine, die über eine separate Tür vom Mittelgang des Eura-Mobils aus betreten wird, und den Kleiderschrank vorgesehen. Der Wohnbereich des Sprinter-

Alkovenmobils wird von der Mittelsitzgruppe und der gegenüber installierten Längssitzbank belegt. Mit einem Verbindungsstück lassen sich die Sitzmöbel zur großen Rundsitzgruppe umfunktionieren, die nach dem Umbau zum Bett eine Liegestatt – passender wäre hier der Begriff Liegewiese – von 210 x 190 Zentimetern entstehen läßt. Weitere zwei Bordpassagiere können im 210 x 156 Zentimeter großen, mit Lattenrost versehenen Alkovenbett ihr müdes Haupt betten.

Viel Platz bietet der 596 LSS seiner Bordcrew, wenn es ans Verstauen des Reisegepäckes und des Zubehörs geht. Zusätzlich zu den voluminösen Stauschränken im Innern bietet der Eura-Klassen-Aufsteiger im doppelten Boden einen großen Unterflur-Stauraum, der sich über zwei große Außenklappen beladen läßt.

Juan J. Camero

PREMIERE



Augenweide

Karmann Bahia 635

Karmann steigt mit zwei Bahia genannten Alkovenmobilen in die Mercedes-Sprinter-Klasse ein.

Auf dem letztjährigen Düsseldorf Salon hat Karmann seine neuen Reisemobile auf VW T4 und LT vorgestellt. Jetzt kommen die Münsteraner mit zwei weiteren Neuheiten. Sie heißen Bahia 635 H (Hecksitzgruppe) und S (Seitensitzgruppe), sind auf Mercedes-Sprinter-Chassis aufgebaut und rangieren in der Karmann-Reisemobil-Hierarchie an der Spitze. Zum einen wegen der Preise. Sie kosten etwa 17.000 Mark mehr als die Missouri-Modelle von Karmann, die auf VW LT rollen. Zum anderen wegen ihrer höherwertigen Ausstattung und ihres Möbelbaus in Kirsche-Echtholz.

Beim 97.200 Mark teuren Bahia 635 H steht die 142 Zentimeter tiefe Rundsitzgruppe auf einem Podest im Heck. Vor

der Sitzgruppe ist auf der linken Seite ein deckenhoher Schrank untergebracht, in dem der 81-Liter-Kühlschrank sitzt. Anschließend folgen, schräg in den Raum gezogen, Kleiderschrank und die kompakte Naßzelle. Der Waschraum gefällt mit einem Unterschrank, in dem mittig ein rundes Waschbecken sitzt, mit Fenster, Spiegelschrank und drehbarer Cassetten-Toilette.

Auf der rechten Seite steht ganz vorn ein halbhohes Schränkchen direkt hinter dem Beifahrersitz, in dem die Gasflaschen ihren Platz haben und das als Arbeitsfläche für die Küche genutzt werden kann. Dahinter sind der Einstieg pla-



Überblick: Seitensitzgruppe (oben) und Küchenblock (rechts) des Bahia dokumentieren edles, gediegenes Ambiente.



Technische Daten Bahia 635 S*

Basissfahrzeug: Mercedes Sprinter mit 90 kW (122 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht: 2.850 kg. Außenmaße (L x B x H): 637 x 226 x 285 cm, Radstand: 355 cm. Anhängelast: gebremst: 2.000 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Sandwichbauweise mit 28,5 mm Isolierung aus PU-Schaum, Boden: 8 mm Unterboden mit GfK, 25 mm Isolierung aus Styropor, 8 mm Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 390 (ohne Alkoven) x 215 x 195 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 195 x 130 cm, Alkoven: 210 x 127 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 80 l, Abwasser: 90 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalientank: 13 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 3400, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 81 l, Zusatzbatterien: 1 x 75 Ah.

Grundpreis: 99.500 Mark

*Alle Angaben laut Hersteller



Einblick: die Kompakt-Naßzelle im Bahia 635 H mit rundem Waschbecken, Spiegelschrank, Fenster und drehbarer Cassetten-Toilette.

deres sperriges Sportgerät oder Zubehör Platz findet. Davor steht ein ebenfalls deckenhoher Schrank mit dem hochgesetzten 81-Liter-Kühlschrank, dem der Küchenblock mit Dreiflammkocher, Spüle und Abtropffläche folgt.

Serienmäßig sind die beiden Bahia-Modelle, die Karmann auf Sprinter-Chassis mit mittlerem Radstand und 90 kW-(122 PS)-Turbo-Dieselmotoren aufbaut, mit Wegfahrsperre, elektrischen Fensterhebern, elektrisch verstellbaren Spiegeln, Sitzen mit Armlehnen sowie Antiblockiersystem und Automatischem Brems-Differential ausgestattet. Und als besonderen Leckerbissen bietet Karmann für seine beiden Bahia-Modelle gegen Aufpreis eine variable Außenlackierung an, mit denen die Neuen aus dem Münsterland mit Sicherheit zur Augenweide auf Straßen und Campingplätzen werden.

Frank Böttger

ziert und schließlich der Küchenblock mit Dreiflammkocher, Spüle und viel Stauraum.

Der 99.500 Mark teure Bahia 635 S zeigt sich mit komfortabler Vierer-Sitzgruppe

vorn links, an die sich der Kleiderschrank und eine Ecknaßzelle mit getrennter Dusche anschließen. Der längs der Seitenwand eingebaute Waschraum, an den sich im Winkel die Duschkabine anschließt, ist

mit Waschtisch, Fenster, Spiegelschrank und drehbarer Cassetten-Toilette ausgestattet.

Die rechte hintere Ecke nimmt ein voluminöser, deckenhoher Außenstauraum ein, in dem Ski, Surfsegel und an-

PREMIERE

Der 8,2 Meter
lange und knapp
300.000 Mark
teure Super
Nova 800
läßt fast keine
mobilen
Wünsche offen.



Markant:
Die Außen-
form ist
kantig und
glattflächig.

Luxusliner

Ultra Super Nova 800 C

Ultramobile-Chef Dr. Gerd Helmers, 57, bietet jetzt mit dem 8,2 Meter langen Super Nova 800 auf Mercedes-Benz 820 auch rollenden Wohnkomfort für Freunde kompakterer Integrierter an.

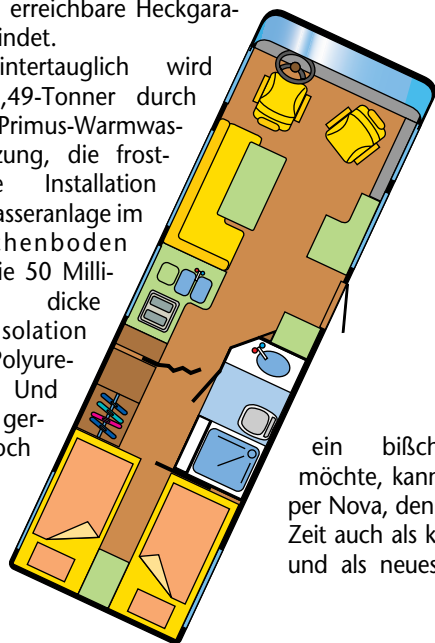
Trotz kürzerer Abmessungen muß der Kunde aber beim 800 keine Abstriche in puncto Komfort bei der Grundrißauswahl und dem gewohnt hohen Ausstattungsniveau seines Ultramobils machen. Zur Wahl stehen insgesamt zehn Grundrißvorschläge, die jede Menge Raum für mobile Wohnkultur lassen. So steht der Bordcrew im Super Nova 800 C beispielsweise eine Raumaufteilung zur Verfügung, die im Fond Platz für ein ausziehbares Längssofa mit einer Liegefläche von 205 x 110 Zentimetern und einem im Fahrzeugboden verankerten Tisch bietet. Auf der Beifahrerseite vervollständigen ein drehbarer Frontsitz und ein mit elektrisch versenkbarem Farb-TV-Gerät versehener Fernsehschrank (rund 1.800 Mark Aufpreis) die Wohnzimmer-Einrichtung.

Links neben dem Einstieg befindet sich ein Flaschen- und Multimedia-Schrank. Gegenüber platziert Ultramobile eine große L-Küche mit marmorier-

ter Oberfläche, Ceran-Kochfeld (circa 2.000 Mark Aufpreis), Mikrowelle oder Backofen, Spüle mit Haushaltsarmaturen und integrierter Abfallklappe in der Küchenplatte.

Daran schließen sich ein mannshoher Kühlschrank und ein voluminöser Kleiderschrank sowie ein gegenüber gelagertes Bad mit Keramik-Toilette, separater Duschkabine und Waschbecken mit verspiegeltem Wandschrank an. Im Heck sitzt ein 200 x 150 Zentimeter großes und quer installiertes Doppelbett, unter dem sich eine große über eine Außenstauklappe erreichbare Heckgarage befindet.

Wintertauglich wird der 7,49-Tonner durch seine Primus-Warmwasserheizung, die frostsichere Installation der Wasseranlage im Zwischenboden und die 50 Millimeter dicke Wandisolation aus Polyurethan. Und wer es gerne noch



Längs: Den
Wohnraum
dominiert
ein Längs-
sofa entlang
der linken
Seitenwand.

ein bißchen luxuriöser möchte, kann sich seinen Super Nova, den es in absehbarer Zeit auch als kompakteren 700 und als neues Flaggschiff mit

Technische Daten*

Basistfahrzeug: Mercedes-Benz 820 LN2 mit 155 kW (212 PS)-Turbodieselmotor und Sechsganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zul. Gesamtgewicht: 7.490 kg, Leergewicht: 6.550 kg, Außenmaße (L x B x H): 820 x 248 x 345 cm, Radstand: 425 cm, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.500/750 kg.

Aufbau: Dach und Wände in Holzgerippe-Bauweise mit GfK-Außenhaut und 50 mm Isolierung aus Polyurethan, Boden: Insgesamt 80 mm Isolierung aus Polyurethan.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 760 x 236 x 206 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 2/3, davon mit Dreipunktgurt: 2; Bettenmaße: Heckbett: 200 x 150 cm, Längssofa: 205 x 110 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 170 l, Frischwasser: 370 l, Abwasser: 320 l, Toilette: 170 l, Gas: 120 l.

Serienausstattung: Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 120 l, Heizung: Primus-Warmwasserheizung, Zusatzbatterien: 2 x 195 Ah.

Grundpreis: 295.200 Mark

*Alle Angaben laut Hersteller

der Bezeichnung 930 geben wird, noch mit solch exotischen Extras wie Geschirrspüler oder automatischer Waschmaschine bestellen.

Juan J. Gamero

Fotos: Gamero

PREMIERE



Offen:
Zwischen
Wohnkabine
und Fahrer-
haus bietet
Bimobil einen
ausreichenden
Durchschlupf.

**Bimobil montiert die Absetzkabinen
direkt auf den Fahrzeugrahmen.**

Multitalent

Bimobil VD 280

Bimobile aus Oberpfra-
mern bei München zeich-
nen sich durch vier Merk-
male aus: technische Konse-
quenz, Naturmaterialien,
Zweckmäßigkeit und Liebe
zum Detail.

Mit diesen Attributen zeigt
sich auch der mit neuem Ge-
sicht vorgestellte VD 280 auf
VW T4-Doppelkabine, der zu-
dem mit der als Sonderausstat-
tung erhältlichen, für Bimobil
typischen Heckklappe ausge-
stattet ist. Ihn macht eine
ebenfalls aufpreispflichtige Ab-
setzvorrichtung und eine zu-
sätzliche Transportpritsche –
beide werden direkt auf dem
Fahrgestell montiert – wochen-
tags zum Arbeitstier und in der
Freizeit zum Reisemobil für bis
zu vier Personen.

Das Innere des VD 280
bietet auf einer Bodenlänge
von 294 Zentimetern hinter
dem 200 x 160 Zentimeter
großen Alkoven auf der linken
Seite einen Kleiderschrank, da-
hinter den kompakten Küchen-
block mit Zweiflammkocher,

Spüle und 60-
Liter-Kühl-
schrank. Ge-
genüber ist
die Naßzelle
mit integrierter Dusche
und Cassetten-Toilette plazi-
ert.

Hinten ist die
Sitzgruppe mit
zwei unter-
schiedlich lan-
gen Sitzbänken
eingebaut, wo-
durch außer für
den Einstieg
noch Platz für
einen schmalen
Hochschrank ist.
Zum Bettenbau
läßt sich das Pol-
ster der rechten
Bank durch ein
Zusatzstück ver-
breitern.

Die Möbel sind wie stets
bei Bimobil aus hellem Echtholz
in bester Schreinerqualität
gefertigt und strahlen durch
ihre kräftigen, unverschnörkel-
ten Rahmen sehr viel Harmo-
nie und Behaglichkeit aus.



Kombiniert sind sie – Ikea
läßt grüßen – mit bunten,
streng gemusterten Baum-
woll-Polsterstoffen, aus de-
nen auch die Vorhänge und
diverse, äußerst praktische
Stautaschen genäht sind.

Das alles zusammen
macht das Multitalent VD 280
von Bimobil zu einem prakti-
schen und zweckmäßigen,
aber auch zu einem freundli-
chen und lebenswerten Reise-
mobil.

Frank Böttger



Fotos: Böttger

Technische Daten*

Basistfahrzeug: VW T4 mit 75 kW (102 PS)-Turbo-
Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht:
2.800 kg, Leergewicht: 2.360 kg. Außenmaße (L x
B x H): 599 x 212 x 293 cm, Radstand: 332 Anhän-
gelast: gebremst: 2.000 kg, ungebremst: 700 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Alu-Sandwichbauweise mit
40 mm Isolierung aus Polystyrol-Hartschaum,
Boden: 1 mm GfK-Unterplatte, 50 mm Isolierung
aus Polystyrol-Hartschaum, 10 mm Sperrholz-
Innenplatte.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 294 (ohne Alkoven)
x 200 x 199 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, da-
von mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Hecksitz-
gruppe: 200 x 116 cm, Alkoven: 200 x 160 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 79 l,
Abwasser: 59 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalientank: 20 l,
Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 3400,
Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 60 l,
Zusatzbatterien: 1 x 75 Ah.

Grundpreis: 87.300 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller

PREMIERE



Bergfalke

Moncayo Halcon 420

Der spanische Reisemobilhersteller Moncayo feiert mit seiner Alkovenbaureihe Halcon Deutschlandpremiere.

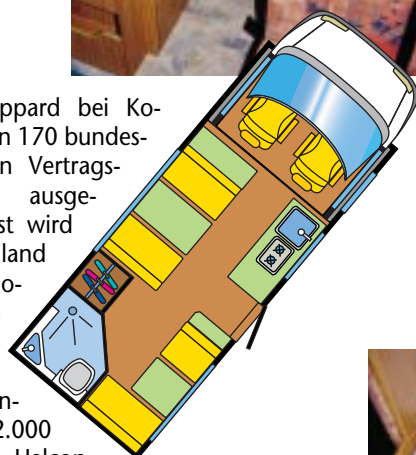


Spaniens zweitgrößter Caravan- und Reisemobil-Hersteller mit Sitz in Zaragoza, der Hauptstadt der nordspanischen Region Aragonien, nennt sich nach dem Hausberg der Stadt: Moncayo. Einen Bezug zur Region drückt auch die Namensgebung für die neue Alkovenbaureihe der Spanier aus. Halcon, zu deutsch Falke, soll die grenzenlose Freiheit vermitteln, die von den rund um den Moncayo nistenden Falken ausgeht.

Mit ihren mobilen Bergfalken schickt sich Moncayo jetzt an, auf dem deutschen Markt Fuß zu fassen. Als Partner haben sich die Spanier für diesen Zweck das Reisemobil-Center

Kaballo in Boppard bei Koblenz mit seinen 170 bundesweit gestreuten Vertragsstützpunkten ausgesucht. Zunächst wird es in Deutschland drei Alkovenmodelle der Halcon-Baureihe geben: den 5,28 Meter langen und 52.000 Mark teuren Halcon 320 auf Fiat Ducato 10, den 5,76 Meter langen Halcon 360 für 62.000 Mark auf Ducato 14 sowie den 72.000 Mark teuren Halcon 420 auf Ducato 18.

Das Flaggschiff 420 ist 6,3 Meter lang und als geräumiges Familienmobil konzipiert.



Groß dimensioniert: Die Küche bietet viel Ablagefläche.



Doppelt gemoppelt: Der Moncayo Halcon 420 ist mit zwei Dinetten ausgestattet.



Technische Daten*

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 18 mit 85 kw (115 PS)-Turbodieselmotor und Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: 3.500 kg, Leergewicht: 2.685 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 1.600/750 kg, Außenmaße (L x B x H): 630 x 224 x 297 cm, Radstand: 390 cm.

Aufbau: Sandwich-Gerippebauweise mit 32 mm Isolierung aus Styropor.

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/4, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 405 x 214 x 202 cm, Bettenmaße: Alkoven: 214 x 130 cm, Viererdinette: 188 x 125 cm, Stockbetten: 185 x 97 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 125 l, Abwasser: 125 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma 3002 K, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 100 l, Zusatzbatterie: 1 x 70 Ah.

Grundpreis: 72.000 Mark

*Alle Angaben laut Hersteller



Familientauglich: Das Bad ist groß und mit separater Duschtasse versehen.

semobilbauer ihr Einstiegsmodell 320. Bei ihm besteht die Einrichtung aus einer langgezogenen Längsküche mit großer Ablagefläche gleich rechts vom Einstieg, der gegenüber postierten Viererdinette, kompaktem Heckbad mit integrierter Naßzelle sowie dem Heck-Kleiderschrank und einer halbhohen Kommode.

Den Dritten im Bunde, den Halcon 360, den man, wie alle anderen Bergfalken, über eine elektrisch ausfahrbare Trittstufe betritt, stattet Moncayo mit einer Vierer- und Zweierdinette im Bug sowie Heckbad und Heck-Küche aus. Das Alkovenbettmaß beträgt bei allen Halcon-Modellen einheitlich 214 x 130 Zentimeter. Übrigens: Wer sich mehr für ein integriertes Moncayo-Mobil interessiert, muß sich noch bis Frühjahr 1997 gedulden. Dann wollen die Spanier einen teilintegrierten Bergfalken vorstellen.

Juan J. Camero

Fotos: Camero

PREMIERE



Familienoberhaupt

Dethleffs Globeline A 5823

Dethleffs krönt seine Alkoven-Familie mit dem Globeline-Modell A 5823 auf Mercedes Sprinter.

Für Fans heckangetriebener Reisemobile bietet nun auch Dethleffs einen Alkovenaufbau auf dem Mercedes-Sprinter-Chassis an. Der Neue heißt Globeline A 5823, ist 5,87 Meter lang, rollt auf dem kurzen Sprinter-Fahrgestell, hat ein zulässiges Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm und kostet um die 80.000 Mark.

Außen zeigt sich der Globeline als typisches Dethleffs-Mobil. Allerdings in Glattblechoptik, mit geänderten Seitenschürzen und lackierter vorderer Stoßstange.

Auch innen dominieren glatte Flächen den Möbelbau in Korsika-Kirsche-Optik, die dem Wohnraum in Verbindung mit den dunkelblau gemusterten Sitzbezügen ein modernes und gleichzeitig edles, wohnliches Ambiente geben.

Der Globeline-Grundriß macht deutlich, daß Dethleffs den wendigen A 5823 – dank

seines kurzen Radstands von 300 Zentimetern hat er einen Wendekreis von nur 11,2 Metern – für Familien mit mehreren Kindern gedacht hat. Außer der zentralen, großzügigen Viersitzgruppe mit hohen Kopfstützen und Dreipunkt-Sicherheitsgurten an der hinteren Sitzbank, die sich zum 200 mal 130 Zentimeter großen Doppelbett umbauen läßt, wartet er rechts im Heck mit einer zweiten, schmalen Sitzgruppe für die Kids auf. Aus dieser Zweiersitzgruppe läßt sich durch den üblichen Umbau ein Bett in den Abmessungen 190 mal 74/65 Zentimeter für ein Kind herstellen. Zusammen mit dem 207 mal 150 Zentimeter großen Doppelbett im Alkoven bietet der Globeline also insgesamt fünf Schlafstätten.

Zweigeteilt: Zusätzlich zur vorderen Viersitzgruppe bietet der A 5823 eine schmale Sitzgruppe im Heck.



Idealbesetzung ist aber die Familie mit ein bis zwei Kindern. Bei Mitnahme nur eines Kindes kann die Familie auf den Umbau der vorderen Sitzgruppe verzichten und findet im Mobil auch genügend Stauraum.

Etwa im Kleiderschrank, der hinten in der Mitte zwischen der Kindersitzgruppe und der kompakten Naßzelle

steht, die – wie bei Dethleffs üblich – mit schwenkbarem Waschbecken über der Cassette-Toilette ausgestattet ist. Oder auch im Wäscheschrank, der den Platz zwischen Naßzelle und Viererdinette einnimmt, sowie den rundum unter der Decke montierten Dachstauschränken mit offenen Ablagen an ihrer Unterseite. Und natürlich im Gourmet-Center genannten Dethleffs-Küchenblock, der – hinter dem Einstieg platziert – mit Dreiflammkocher, ausgewölbtem 95-Liter-Kühlschrank und Metall-Armaturen ausgestattet ist.



Technische Daten*

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

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht: 2.695 kg. Außenmaße (L x B x H): 587 x 224 x 299 cm, Radstand: 300 cm. Anhängelast: gebremst: 2.000 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Sandwich-Bauweise mit 30 mm Isolierung aus Styropor, Boden: 41 mm Holz-Unterboden, 30 mm Isolierung aus Styropor, 6 mm Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 363 (ohne Alkoven) x 211 x 212 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2 davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 200 x 130 cm, Hecksitzgruppe: 190 x 74/65 cm, Alkoven: 207 x 150 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 70 l, Abwasser: 100 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalientank: 20 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 3400, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 95 l, Zusatzbatterien: 1 x 75 Ah.

Grundpreis: circa 80.000 Mark

Edel: Glatte Möbelflächen und dunkelblaue Polsterstoffe bestimmen die Innenraumoptik.

*Alle Angaben laut Hersteller

Aber der Globeline bietet nicht nur ausreichend Stauraum. Er ist auch anspruchsvoll ausgestattet. Das belegen Seitz-PU-Rahmenfenster, die Heizungs-Boiler-Kombination C 3400 von Truma, gekettelte Teppichboden-Teile sowie ein

serienmäßiges Unterflurstauraufach. Und auf Wunsch gibt's für das Familienoberhaupt der Dethleffs-Alkovenflotte aus Isny die Mercedes-Sprinter-Extras. Zum Beispiel ein Viergang-Automatikgetriebe.

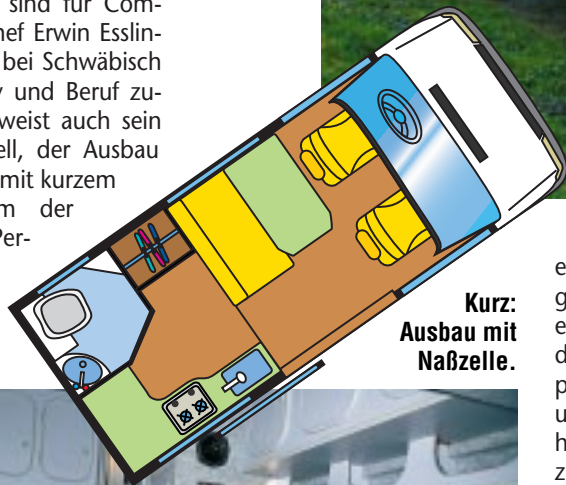
Frank Böttger

Faustkeil

Compact Mobil Optimum

Für 22.800 Mark baut Compact Mobile in Eschach einen Sprinter-Kastenwagen zum individuellen Reisemobil aus.

Ausgetüftelte, individuell gestaltete Kastenwagen-Ausbauten sind für Compact-Mobile-Chef Erwin Esslinger in Eschach bei Schwäbisch Gmünd Hobby und Beruf zugleich. Das beweist auch sein neuestes Modell, der Ausbau eines Sprinters mit kurzem Radstand, dem der schwäbische Perfektionist eine Ecknaßzelle im Heck



Kurz:
Ausbau mit
Naßzelle.



Hoch: Küche, Kleiderschrank und Naßzelle stehen auf einem Podest.

und einen 30 Zentimeter hohen, doppelten Boden hinter der Sitzgruppe eingepflanzt hat.

Den Platz für den Waschraum, in dem ein Eckwaschbecken, eine Thetford-Cassette-Toilette ein Spiegel- und ein Eckschränkchen eingebaut sind, hat Esslinger in seinem Optimum genannten, in hellgrau beschichteten Sperrholzplatten ausgeführten Ausbau

dadurch gewonnen, daß er die drehbaren Fahrerhaussitze in die zentral platzierte Vierer-Sitzgruppe einbezieht. Kernstück der Sitzgruppe ist eine TÜV-geprüfte eigene Sitzbank, die mit Dreipunktgurten und Einzelkopfstützen ausgestattet ist und sich nachts zum 187 mal 133 Zentimeter großen Bett umbauen läßt.

Weiteren Stauraum bieten fünf Dachschränke über der Sitz-

gruppe, ein grosses Fach über dem Fahrerhaus und natürlich der doppelte Boden im Heck, der dank seiner Größe auch sperriges Campingzubehör aufnehmen kann. Als Grundpreis für seinen ausgetüftelten Ausbau des kurzen Sprinters mit dem aufgesetzten SCA-Dach, der in seiner Form an einen Faustkeil erinnert, setzt Esslinger 22.800 Mark an.

Hinter der Sitzgruppe erhebt sich der Boden auf ganzer Breite bis zum Heck auf ein 30 Zentimeter hohes Podest, auf dem links der kompakte, kombinierte Kleider- und Wäscheschrank und dahinter der Eckwaschraum platziert sind. Auf der rechten Seite zieht sich der winkelförmige Küchenblock vom Ende der Schiebetür bis an die Naßzelle. In ihm hat Esslinger seitlich die Spüle und den Zweiflammkocher samt Gasflaschenkasten für die beiden Fünfkilo-Flaschen und einige Staufächer untergebracht. Hinten quer sitzt der Kompressor-Kühlschrank unter der Arbeitsfläche, über der dem Küchenchef zwei Dachstauschränke zur Verfügung stehen.

Frank Böttger

Technische Daten*

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

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 2.800 kg, Leergewicht: 2.350 kg. Außenmaße (L x B x H): 484 x 193 x 310 cm, Radstand: 300 cm. Anhängelast: gebremst:

Aufbau: Dach und Wände: Kastenwagenausbau mit SCA-Hochdach und 20 mm Isolierung aus Extrem-Matten. Boden: Holzinneboden auf 10 mm Isolierung aus PU-Schaum.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 252 x 170 x 215/186 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 187 x 133 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 80 l, Abwasser: 80 l, Fäkalientank: 13 l, Gasvorrat: 2 x 5 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma E 2400, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 65 l, Zusatzbatterien: 1 x 72 Ah.

Grundpreis: 22.800 Mark (Ausbau).

* Alle Angaben laut Hersteller

PREMIERE



Fotos: Böttger

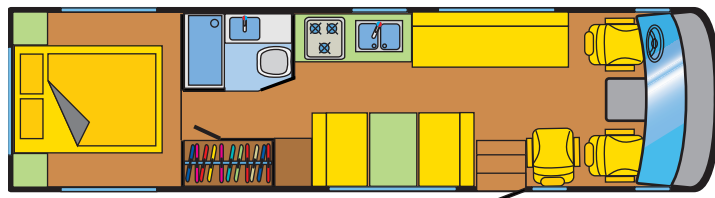
PREMIERE



US-Reisemobilhersteller Forest River gibt seinem neuen Dickschiff einen Gitterrohr-Rahmen aus U-Stahl-Profilen mit auf den Weg.

Stahlkoloss

Forest River Covington LX 303



Elkhart County, der Sitz der meisten US-Reisemobilhersteller, ist ständig in Bewegung. Letzte Meldung: Der Reifen-Multi Firestone verkauft seine Anteile am Motorhome-Werk Firan, das jetzt unter dem Markennamen Forest River signiert. An der bewährten Modellpalette, die Alkovenmobile und Vollintegrierte umfaßt, soll sich nichts Grundlegendes ändern. Genauso wenig an der Konstruktionsweise der Fahrzeuge, die allesamt über einen robusten Gitterrohr-Rahmen aus U-Stahl-Profilen mit PU-Schaum-Füllung und GfK-Außenhaut verfügen.

Auch der neue, 9,4 Meter lange und knapp 150.000 Mark teure Covington LX 303 auf Chevy-P-32-Chassis macht da keine Ausnahme. Einem dezenten Facelifting an der Motorhaube unterzogen und mit

doppeltem Boden versehen, der über jeweils vier Stauklappen an den Wagenflanken zu beladen ist, präsentiert sich der 7,258-Tonner mit einem äußerst robusten Möbelbau, komfortablem Grundriß und eleganter Ausstattung.

Im Inneren des Covington steht der Bordcrew gleich rechts neben der robusten und mit Fliegengitter versehenen Eingangstür mit Sicherheitschloß eine gemütliche Sitzgruppe zur Verfügung, die sich aus einem Sessel und einem gegenüber positionierten Längssofa zusammensetzt, die wie alle anderen Sitzplätze im Dickschiff mit Zweipunktgurten bestückt sind. Das TV-Programm wird von hier aus mit einem Fernsehgerät konsumiert, das die Forest-River-Konstrukteure über der Frontscheibe des Cockpits installiert haben.

Luxuriös: Die Einrichtung des Bades und der Wohnräume läßt fast keine Wünsche offen.



Fotos: Camero

Technische Daten*

Basissfahrzeug: Chevrolet P 32 mit 127 kW (175 PS)-Turbodieselmotor und Viergang-Automatikgetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zul. Gesamtgewicht: 7.258 kg, Leergewicht: 5.760 kg, Außenmaße (L x B x H): 940 x 243 x 354 cm, Radstand: 475 cm, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.200/750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: GfK-Platten mit Gitterrohr-Rahmen aus U-Stahl mit 50 mm Isolierung aus PU-Schaum. Boden: Isolierung aus 50 mm PU-Schaum.

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 10/0, davon mit Dreipunktgurt: 2; Innenmaße (L x B x H): 900 x 230 x 195 cm, Bettenmaße: Heckbett: 200 x 155 cm, Längssofa: 195 x 125 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 308 l, Frischwasser: 320 l, Abwasser: 170 l, Fäkalien: 170 l, Gas: 6 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: 2 x Truma E 4000, Herd: 4-flammig, Kühlschrank: 125 x 45 l, Zusatzbatterien: 2 x 100 Ah.

Grundpreis: 149.800 Mark

*Alle Angaben laut Hersteller



Salonfähig: Im Wohn- und Schlafzimmer herrscht gediegenes Understatement.

großem Wandspiegel sowie einem kleinen TV-Hängefach Platz im Stahlkoloss.

Für die nötige Power im Covington sorgt ein 175 PS starker 6,5-Liter-Turbodieselmotor mit acht Zylindern. Der läßt sich jedoch dank ruckfrei schaltendem Viergang-Automatikgetriebe mit Overdrive problemlos zähmen. Außerdem sorgt die leichtgängige Servolenkung des US-Dickschiffs für leichtes Handling. Und um die Motor- und Ablaufgeräusche der Reifen zu mildern, verpaßt Forest River seinem Stahlkoloss einen Unterboden- und Motorraumschutz aus PU-Schaum.

Juan J. Camero

Den mittleren Wagentrakt nehmen eine klassische Mittelsitzgruppe und die gegenüber gelagerte Längsküche ein, die über einen Vierflammkocher, zwei Spülen, Einhebelmischbatterie, Dunstabzugshaube sowie Abdeck- und Arbeitsfläche aus Korean verfügt. Im

Heck des Covington steht dem komfortbewußten, alleinreisenden Paar ein großzügig bemessener Sanitär- und Schlaftrakt zur Verfügung.

Auf der Fahrerseite ist das große Bad mit Festtoilette, Waschbecken mit Corian-Oberfläche und Metallarmatu-

ren sowie eine separate Duschkabine mit Schiebetür platziert. Gegenüber sitzen der mannshohe Kühlschrank und ein voluminöser Kleiderschrank. Ganz hinten findet im Heckschlafzimmer ein 200 x 155 Zentimeter großes Queens-Bett samt zwei Nachttischen,

PREMIERE



Fotos: Camero

Die Idee stammt – woher auch sonst – aus den USA. Im Land der unbegrenzten, auch mobilen Möglichkeiten gehören sogenannte Fifth-Wheeler, Sattelaufleger mit Hubraum- und PS-starken Zugmaschinen, zum alltäglichen Straßenbild der Highways. In Europa hingegen gilt diese Gattung von Freizeitfahrzeugen eher als exotisch.

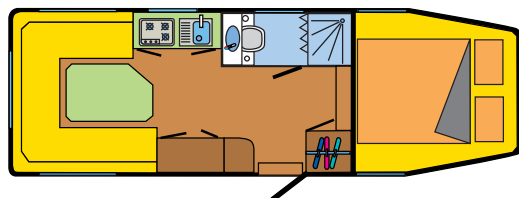
Dieter Keppler, 43, Maschinenbauingenieur aus Blaustein bei Ulm, beispielsweise ist jedoch jemand, der an die Zukunft solcher Trailer in Deutschland glaubt. Seit nunmehr etwas mehr als einem Jahr fertigt er in seiner Werkstatt auf der Schwäbischen Alb Sattelaufleger für nahezu jedes Zugfahrzeug; angefangen von deutschen, amerikanischen und japanischen Pick-ups bis zu Transportern, Pritschenwagen und Fahrgestellen mit Einzel- oder Doppelkabinen. Dabei bietet der findige Schwabe seine Aufsetz-Kabinen in drei Versionen mit 6,20, 7,20 und 8,20 Meter Länge an. Leer kosten sie zwischen knapp 57.000 und 61.000 Mark, komplett ausgebaut zwischen 85.000 und 100.000 Mark.

Für den Bau seines Wohnauflegers besorgt sich Keppler ein doppelachsiges Al-Ko-Wohnwagenchassis, schweißt einen aus Stahlträgern

Zugnummer

Keppler-Sattelaufleger

Ihre Sattelaufleger baut die schwäbische Firma Keppler für Kunden, die ein Mittel- ding aus Reisemobil und Caravan suchen.



bestehenden sogenannten Schwanenhals an dessen Bug und transportiert das Ganze nach Italien, wo dem Chassis eine Kabine aus 40 Millimeter dicken GfK-Wänden aufgesetzt wird. Zurück in Deutschland baut Keppler den Wohnaufbau dann im heimischen Blaustein individuell nach Kundenwunsch aus. Dazu versorgt Keppler seine Zugnummer mit einer Verbindungseinrichtung, die aus einer klassischen Sattelkupplung oder einer versenk- baren Kugelkopfkupplung auf der Pritsche besteht. Immer

mit von der Partie ist eine Zweikreis-Druckluftbremsanlage für den Trailer, die über einen Sensor am Gaspedal des Zugfahrzeugs angesteuert wird. Als Grundrißvorschlag, beispielsweise für seinen 7,2 Meter langen Auflieger, bietet Keppler eine Heck-Rundsitzgruppe, der sich auf der Fahrerseite eine Längsküche mit

Geräumig: Das Innere bietet viel Platz und reichlich Komfort.

Dreiflammkocher und das Bad mit Klappwaschbecken und separater Naßzelle anschließen. Gegenüber, auf der rechten Seite, befinden sich der Einstieg und eine große Fernsehkommode. Im Bug der Kepplerschen Zugnummer steht der Bordcrew noch ein 200 x 200 Zentimeter großes Doppelbett zu Verfügung. Und auf Wunsch baut Dieter Keppler seine Auflieger auch als Kombination von Wohnteil und Pferdetransporter aus.

Juan J. Camero

Technische Daten*

Basistfahrzeug: Mitsubishi L 200 mit 73 kW (99 PS)-Turbodieselmotor und Fünfganggetriebe mit zuschaltbarem Allradantrieb.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 2.200 kg, Leergewicht: 1.600 kg, Außenmaße (L x B x H): 720 x 230 x 300 cm, Radstand: 2.960 cm, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.200/750 kg.

Aufbau: GfK-Kabine mit 40 mm Isolierung aus PU-Schaum.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 712 x 222 x 208 cm, Sitzplätze mit/ohne: 5/5, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Heckdinette: 200 x 160 cm, Bugbett: 200 x 200 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 75 l, Frischwasser: 150 l, Abwasser: 100 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 3400, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l, Zusatzbatterie: 1 x 100 Ah.

Grundpreis: 88.000 Mark (Kabine) 40.000 Mark (Zugmaschine)

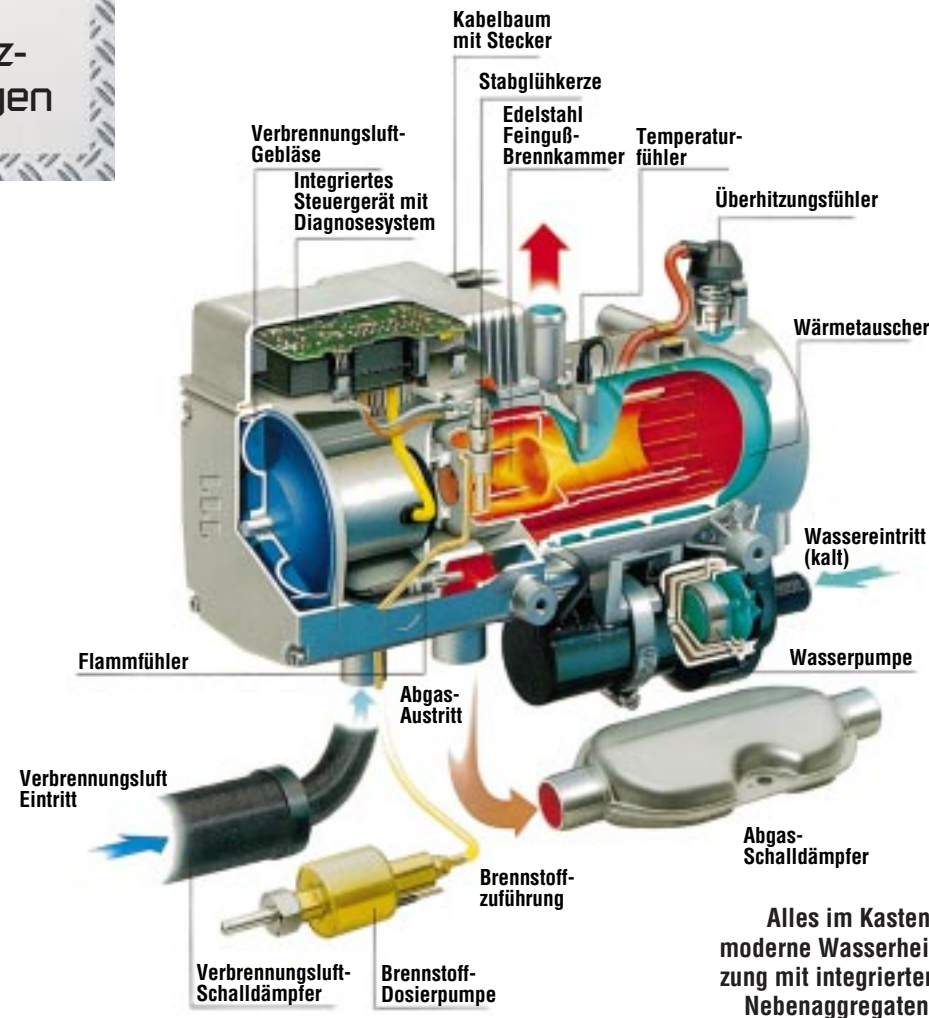
*Alle Angaben laut Hersteller



TECHNIK- LEXIKON

Zusatz- heizungen

Wasserheizung



Kraftstoff-Zusatzheizungen werden außer zur Beheizung des Wohnraums kleinerer Kastenwagen zur **Luft-erwärmung** in Fahrerhäusern und zum **Vorwärmen** von Motoren eingesetzt. Marktführer im Bereich der Kraftstoff-Heizungen, das heißt benzin- oder dieselbetriebenen, sind Webasto aus Stockdorf bei München und Eberspächer aus Esslingen bei Stuttgart. Beide Firmen bieten Luftheizungen, mit denen sich die Fahrerhäuser aufheizen lassen, sowie in den Fahrzeug-Kühlkreislauf integrierte Warmwasser-Heizungen an, die zusätzlich zum Aufheizen des Fahrerhauses den Motor vorwärmen. Vorteil der Warmwasserheizungen: Sie erhöhen die Motor-Lebensdauer, weil sie den Kaltstart-Verschleiß reduzieren, der pro Anlaßvorgang genauso hoch ist wie 70 Kilometer Fahrt mit warmem

Block-Kraftwerk

Motor. Als Beigabe verringern sie zudem den Schadstoffausstoß und den Kraftstoff-Verbrauch.

Die Warmwasserheizung werkelt als kleines Kraftwerk, eingebunden in den Motor-Kühlkreislauf, in einem kompakten Kasten. Meistens direkt unter der Motorhaube, da kei-

Heizenergie aus dem Fahrzeugtank: Kraftstoff-Zusatzheizungen erwärmen Fahrerhäuser und Motoren.

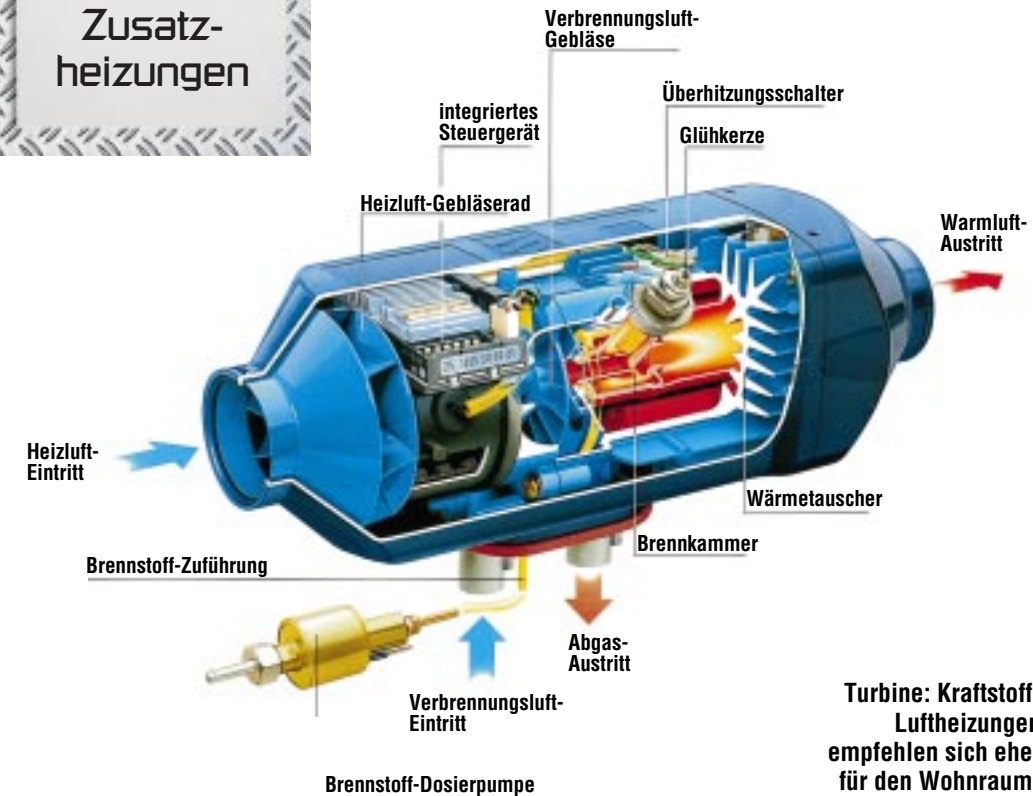
ne meterlangen Verbindungen zum Kühlwasserkreislauf und zur Fahrzeugheizung gelegt werden müssen. Je nach Modell und Hersteller verfügt sie über ein internes Kraftstoffreservoir oder, was im Reisemobil wegen der zeitlich nicht begrenzten Brenndauer vorzuziehen ist, eine Förderpumpe, die den Sprit direkt aus dem Fahrzeugtank entnimmt.

In der **Brennkammer** verdampft das eingespritzte Gas auf einem Stahlgeflecht. Das ausdampfende Gemisch entzündet sich an einem Glühstift. Ein **Flammwächter** kontrolliert die gleichmäßige Verbrennung, regelt die Kraftstoffzufuhr und steuert so die geforderte Wärmeleistung. Die Heizenergie erwärmt den Motor-Kühlwasserkreislauf auf 70 bis ►

TECHNIK- LEXIKON

Zusatz- heizungen

Luftheizung



80 Grad. Im **Wärmetauscher** der Fahrzeugheizung erwärmt sich die durch das Heizgebläse angesaugte, kalte Außenluft, die dann durch die fahrzeugeigenen Heizungskanäle und Austrittsdüsen ins Fahrerhaus geblasen wird. Über eine **Zeitschaltuhr** oder Fernbedienung kann der gewünschte Starttermin und die benötigte Heizleistung auf Knopfdruck Stunden, bei manchen Modellen auch Tage vorher festgelegt werden.

Um die Aufheizphase zu beschleunigen, läßt die in das Heizgerät integrierte, **zusätzliche Wasserpumpe** das Kühlmittel erst ab 30 Grad zirkulieren. Erreicht die Wassertemperatur 85 Grad, schaltet die Heizung ab, um bei Abkühlung auf 75 Grad ihre Arbeit wieder aufzunehmen.

Im Gegensatz zu den Warmwasserheizungen erwärmen **Luftheizungen** nur die Raumluft im Fahrerhaus. Anstelle eines Wasserdurchlaufsystems strömt angesaugte Raum- oder Außenluft am Wärmetauscher des Gerätes vorbei und tritt, von einem Gebläse befördert, erwärmt aus den Austrittsdüsen im Fahrerhaus aus.

Anders als die Wasserheizungen, die ihre Wärme über das fahrzeugeigene Leitungssystem verteilen, nutzen Warmluftheizungen eigene Luftführungsschläuche und Ausströmer, die an die gewünschte Austrittsstelle im Fahrerhaus oder auch in

den Wohnraum führen. Durch diese bauliche Besonderheit finden Luftheizgeräte eher unter dem Fahrzeugboden Platz,

da im Motorraum oft zu wenig Platz für Luftschläuche mit großem Querschnitt ist.

Keine grundsätzlichen Unterschiede gibt es dagegen bei den Verbrennungsvorgängen in Warmwasser- und Luftheizungen. Brennkammer, Kraftstoffversorgung und Heizungssteuerung sind quasi identisch.

Zusatzheizungen, die von der Größe her für das Aufheizen von Reisemobil-Fahrerhäusern in Frage kommen, haben **Heizleistungen** zwischen 1,5 kW und 4 kW Wärmestrom. Dabei verbrauchen sie je nach Heizstufe zwischen 0,2 und 0,9 Liter Kraftstoff pro Betriebsstunde. Die Preise liegen zwischen 2.000 und 3.000 Mark.

Ingo Wagner



Heizkanone: die Webasto Thermo 90-Wasserheizung für große Basisfahrzeuge.

Chronik einer Umgestaltung

Peter Jakischs
Lesermobil hat mit
einem klassischen
Kastenwagen-
ausbau so viel
gemein wie die
Golden Gate Bridge
mit Schloß
Neuschwanstein.



Maßarbeit: Gut 300 Stunden lotete Peter Jakisch das Innere seines 208 D aus und gestaltete am CAD-Computer, ehe das Ergebnis (unten) stand.



Die Sätze fallen wie in Stein gemeißelte Dogmen einer wohlfeilen Heilslehre: „Wenn seine Gestalt etwas anderes vortäuscht als der Gegenstand tatsächlich ist, dann sinkt sein Wert.“ Oder: „Es ist der ewige Zielkonflikt: Der Mensch im Raum braucht Weite, um sich entfalten zu können, und Enge, um sich umfassen zu fühlen.“

Der diese Erkenntnisse mit Bedacht ausspricht, zählt trotz der Portion Pathos, die in den Statements mitschwingt, nicht zur Gemeinde esoterischer Schwarmgeister. Peter Jakisch ist Techniker mit starkem Hang zum Design und schon von Berufs wegen kühlem Kalkül verpflichtet. Die mählich maniert klingenden Leitsätze bezieht er auf einen Mercedes-Benz 208 D, den er mit gezieltem Understatement „meinen Bus“ zu nennen pflegt. An ihm ist er als Gestalttherapeut tätig geworden – so erfolgreich, daß er heute, wenn er auf einem Campingplatz die Schiebetür nach hinten gleiten läßt, alsbald von Neugierigen umringt ist.

Bis es so weit war, arbeitete der Maschinenbau-Ingenieur nach eigenen Angaben knapp 900 Arbeitsstunden an Technik und Erscheinungsbild („Jedes Wochenende – manchmal habe ich's verflucht“). Etwa ein Drittel der Zeit verwendete er darauf – nachdem er penibel den heute fünf Jahre alten Transporter bis zur letzten Blechsicke vermessen hatte – seinen CAD-Computer mit den Daten zu füttern, zu berechnen, Einbauten zu planen und wieder zu verwerfen. Denn ursprünglich wollte Jakisch so, wie es die meisten Hersteller von Kastenwagen aus durchaus nachzuvollziehenden Gründen tun, „jeden

Winkel mit Einbauten nutzen“.

Doch als die Pläne dann standen, überfiel den 41jährigen, der beruflich als Organisator für die Optimierung innerbetrieblicher Abläufe beim auf Werkzeuge und Automatisierungstechnik spezialisierten schwäbischen Unternehmen Festo sorgt, mehr als Unbehagen. „Das kann's nicht sein“, beschloß er angesichts des ersten Feinentwurfs und begann noch einmal von vorn.

Diesmal suchte er als Schwabe, dem die Volkskunde schließlich eine besondere Affinität zum Tüfteln attestiert, nach einem ganz anderen Ansatz. Und fand schließlich zu einem Konzept der Rahmenbauweise, das er dem Konstruktionsprinzip von Baukränen entlehnte. Denn, so glaubt er erkannt zu haben: „Die meisten Selbstausbauer verstehen nichts von Festigkeit. Die bauen Möbel, damit kann man einen Ochsen erschlagen.“ Also konzipierte er für die Flanken seines 208 D, der zuvor in der Flotte des Vermieters Sixt gefahren war, zwei Zeilen, für die ein Winkel von 15 Grad das Maß aller Dinge ist. Pate steht hier die Form von Pyramiden, ein großes A. Die Hälfte der Buchstabenform ergibt ein Dreieck – und Jakischs Winkelmaß.

Das Ergebnis der Aktion sieht nun so aus: Hoch recken sich Rahmen zum Dachhimmel, in denen fast beiläufig Schränke zu hängen scheinen; schräg ziehen sich Rahmen hin, die munter unterbrechen, was in üblicher Bauweise massig wie ein Klotz erscheinen würde. „Dieser Gestaltaufbau“, so Jakisch, „vermittelt: ‚Das steht bombenfest‘ und kann doch, zum Beispiel an der Küchenzeile, Spannung erzeugen.“



Fotos: Wolfgang Falk

Im Rahmen: Von der Kaffeemaschine bis zu den Knebelknöpfen des Herds und den Lautsprecherboxen folgt alles dem Willen zur einheitlichen Gestaltung.



In der Schräge: Diagonale strukturieren den Raum selbst an Klappen und Schubladen.



Im Brennpunkt: Muschelgefühl und Höhlencharakter braucht der Erbauer zum Wohlbefinden.

Wagenheber

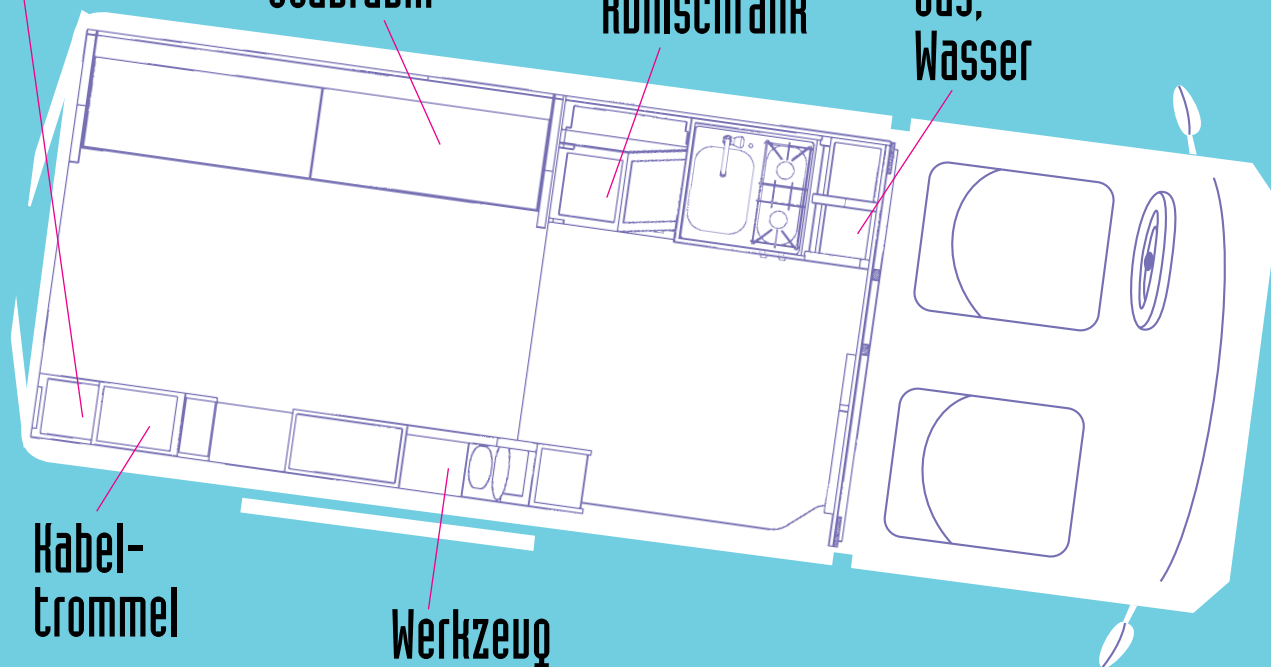
Bett mit Stauraum

Kühlschrank

Gas, Wasser

Kabel-trommel

Werkzeug



Lesermobil

Da ist sie wieder, die Gestalt, um die es dem Ingenieur stets geht. Und die hat der Mann aus Metzingen am Fuß der Schwäbischen Alb mit durchaus limitiertem Budget geschaffen. Auf 7.500 Mark summierte sich das Material zum Mobiliar inklusive technischer Komponenten wie Herd, Kühlschrank und Dieselstandheizung. Bewußt hat sich Jakisch für unpräntiöse Werkstoffe entschieden. Die bildbestimmenden türkisfarbenen Rahmen sind einfache Dachlaten, die Fachabteile bestehen aus Grobspanplatten. Deren starke Struktur schätzt er als figuratives Element, die nun unter dem anthrazitfarbenen Überzug hervorlugt.

Daß auf so manchen Betrachter das Zusammenspiel von Einbauten und den mehr als gedeckt kolorierten Wänden düster wirkt, ficht ihn nicht an. Sein Bus soll ihm die höhlenartige Geborgenheit vermitteln, die er schätzt. Deshalb sind Mitreisende zwar möglich, aber vom Single nicht unbedingt eingeplant. Außerdem glaubt er, „Enge und Weite gut austariert“ zu haben und damit den vordergründigen Eindruck von schwarzem Loch spielend aufbrechen zu können. In der Tat bleibt in der Mitte des Wagens so viel Raum, daß dort nicht nur ein Fahrrad hineinpaßt, ohne zu stören, sondern sogar ein Motorrad – wenn auch nicht gerade Jakischs Boxer-BMW R 80 GS.

Freiraum schätzt der unorthodoxe Denker sogar so sehr, daß er gezielt Platz verschenkt – zum Beispiel an der Küchenzeile, wo ein Abfalleimer, der diesen Namen verdient, als Solitär zwischen Küchen- und Kühlschrank im Freiraum steht.

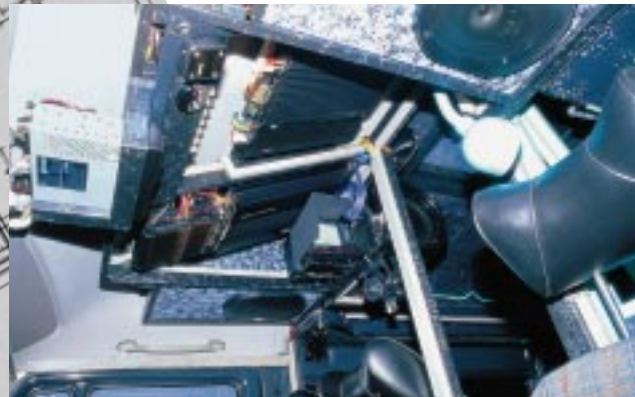
Auch die im Urzustand vakanten Winkel zwischen Decke und Wänden strukturiert sein Konzept eher als sie mit Hängeschränken zu füllen: einige offene Fächer und dazu die in einem symbolischen Blitz endenden gewendelten Tomatenstangen für Kleidungsstücke oder Handtücher – mehr soll nicht sein.

Fülle gibt es nur dort, wo die Leidenschaft philosophische Prinzipien überrennt: Im Cockpit hängen unterm Dach drei Endstufen mit zweimal 600 Watt Sinusleistung, was bei Musikspitzen gut und gerne zusammen 2.000 Watt ergibt. Die reichen die Kraftverstärker weiter an insgesamt 22 Lautsprecher-Chassis in Fahrerraum und Aufbau – Hochtöner, Mitteltonschallwandler, Baßarbeiter und röhrenförmige Subwoofer. Von ihnen läßt sich Peter Jakisch umspielen, wenn er gen Süden reist oder zu seiner ganz besonderen Liebe, der Baseler Fasnacht. Aber auch dann läuft nicht Guggemusig vom Band, sondern bevorzugt Rock der Kölner Kultmundartler BAP.

Daß schräge Einbauten und allerhand Elektronik – sogar eine Rückfahrkamera samt Monitor – im anthrazitfarbenen 208 D stecken, offenbart sich dem Betrachter von außen nicht: Die Serienverglasung ist durch Folie in tiefe Tinte getaucht, kein nachträglich eingebautes Fenster unterbricht die Anmutung des schnöden Nutzfahrzeugs. Keine Außensteckdose zeigt an, daß der Lastkasten anderes beherbergt als Stückgut, kein Lüftungsgitter kündigt davon, daß im Inneren ein Kühlschrank werkelt. Die warme Luft gibt das Kühlaggregat ans Wageninnere ab, das für den Betrachter



Lesermobil



Technische Daten*

Basisfahrzeug

Fahrwerk:

Mercedes-Benz 208 D mit Vierzylinder-Dieselmotor, 58 kW (79 PS), 5-Gang-Getriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte:

Zul. Gesamtgewicht: 2.800 kg,

Leergewicht: 1.945 kg,

Außenmaße: 535 x 197,5 x 254 cm,

Radstand: 335 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 70 l, Frischwasser

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

Wohnkabine:

Innenmaße: 329 x 168,5 x 185,5 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 3/0, davon mit Dreipunktgurt: 2.

Bettenmaß: 192,5 x 86 cm.

Ausstattung:

Heizung: Eberspächer-Dieselheizung,

Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 60 l,

Zusatzbatterie 1 x 63 Ah.

* Alle Angaben laut Ausbauer



Last im Heck: Raum für Rad oder Kraftrad bleibt im Single-Mobil genug. Und wenn zwei auf die Reise gehen, paßt der Radständer in spezielle Aufnahmen über der Stoßstange.

unsichtbare Interface zum 230-Volt-Netz sitzt waagrecht und unterflur. Einziger Kompromiß an die neue Nutzung als mobile Höhle: ein Dachlüfter, natürlich auch anthrazit gestrichen.

Spätestens jetzt, so könnten Beckmesser kritteln, täuscht der Jakisch-Bus etwas vor, was er nicht ist – nach der selbstgewählten Werteskala des Erbauers eine Todsünde. Doch dieser Frage begegnet er mit dem Verweis auf die Multifunktionalität seiner Konstruktion: Alles, was reisemobiler Nutzung dient, läßt sich vom kleinsten Ablagefach über den Kühlschrank bis zur zweigeteilten Bodenplatte in 30 Minuten ausbauen – ohne Werkzeug, versteht sich. Die Voraussetzung dazu: Rändelschrauben verbinden sämtliche Einbauten mit dem Blechkäfig, elektrische Geräte knüpfen über Steckverbindungen Kontakt zu den

Quellen der Energie. Nach einer halben Stunde Demontage ist der Mercedes deshalb seiner Inneneinrichtung ledig und damit wieder das, was sein Äußeres verheißt: ein 208 D wie viele andere.

Dieses Gesamtkunstwerk, so hofft Peter Jakisch, könnte Ansporn für gleichgesinnte Reisemobilisten sein, überfüllte Pfade des Kompaktmobilbaus zu verlassen und sich ihren eigenen Weg zu bahnen. Darin sieht er – eigentlich eher publikumsscheu – denn auch seine Motivation für den Schritt in die Öffentlichkeit: „Wenn ich manchem Selbsterbauer und vielleicht sogar der Industrie damit Mut machen kann, Reisemobile auch mal anders zu gestalten, hat es sich gelohnt, meinen Bus als Lesermobil in REISEMOBIL INTERNATIONAL vorzustellen.“

Da hat er nun recht.

Axel H. Lockau

Blitz im Zentrum: Fürs kleine Frühstück reicht ein kleiner Klapp-tisch. Große Menüs gibt's draußen.





te: Mit 37,0 Prozent steigerte Al-Ko diesen anteiligen Umsatz um fünf Prozent gegenüber 1994. Nahezu unverändert indes blieb der Anteil des vom 57jährigen Willy Kober geleiteten Bereichs Lufttechnik mit 18,1 Prozent (1994: 18,7).

Die Kober-Brüder teilen sich als Vorstände die drei Geschäftsbereiche der Aktiengesellschaft und führen so das Erbe ihres 1996 gestorbenen Vaters Alois fort. Der hat-



Rahmen-Handlung

Mit Chassis für Reisemobile und Wohnwagen hat sich Al-Ko einen Namen in der Caravanbranche gemacht.

Vollbeladen rumpelt der Sattel-schlepper vom Hof. Auf seiner Lade-fläche ragen Fahrgestelle nackt in die Luft: Jedes Chassis stammt von Al-Ko und ist verbunden mit dem Fahrerhaus eines Fiat Ducato, be-reit, den Aufbau eines Reisemobils auf sich zu nehmen.

„Wir fertigen keine Endproduk-te“, sagt Kurt Kober, 60, „wir belie-fern nur unsere Kunden.“ Der Vor-stand der Al-Ko Kober AG, zustän-dig für Fahrzeugtechnik, betont sein Verhältnis zu den Abnehmern: „Wir wollen dienen.“ Offensichtlich ho-norieren die Hersteller, die ihre Rei-

semobile auf Rahmen aus dem bayerischen Kötz aufbauen, diese Grundhaltung – immerhin führt Al-Ko bei Reisemobil-Chassis bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht den europäischen Markt an. In den USA rangiert Al-Ko bei Fahrwerken bis 6,0 Tonnen auf Platz zwei.

Im Jahr 1995 hat Al-Ko mit 3.989 Mitarbeitern 888,3 Millionen Mark Umsatz erwirtschaftet (1994: 796,0). Die zwölf inländischen Pro-duktionsstätten steuerten dazu mit 1.821 Mitarbeitern 406,5 Millionen Mark bei, aus den 40 ausländischen Stützpunkten mit 2.168 Beschäftig-



ten flossen 481,8 Millionen Mark Umsatz zur Konzernmutter in Kötz.

Mit 44,9 Prozent erzielte 1995 der Geschäftsbereich Fahrzeugtech-nik den Bärenanteil des Gesamtum-satzes. Daß es 1994 noch 49,3 Pro-

zent waren, hängt mit dem allge-meinen Umsatzrückgang in der Ca-ravanbranche zusammen. Einen Zu-wachs erfuhr 1995 der von Herbert Kober, 63, geführte Geschäftsbe-reich Garten- und Heimwerkergerä-

Ablauf:
Bei Al-Ko entstehen die Leiterrahmen, die ans Heck der Zugköpfe passen. Hand legen die Mitarbeiter an, wenn sie Teile verschrauben und Achsen vermessen.

te 1931 als Schlossermeister eine Reparaturwerkstatt für Maschinen und Geräte gegründet, um sie schon fünf Jahre später mit den Sparten Fahrzeug- und Gerätebau zu erweitern. Im Laufe der Jahrzehnte gründete Al-Ko verschiedene Tochterunternehmen in Deutsch-land sowie in 18 weiteren Ländern und stieg in die Lufttechnik ein (siehe Kasten).

Als 1994 alle Geschäftsberei-che von Al-Ko nach der Qua-litätsnorm ISO 9001 zertifi-ziert wurden, bewährte sich die hauseigene Management-Me- ►



thode AQS. Dieses Kürzel steht für „Al-Ko Qualität und Sicherheit“. Darin spiegelt sich der Anspruch von Kurt Kober nach SOS – Sicherheit, Ordnung, Sauberkeit: „Den hat mir meine Frau gut beigebracht.“

Der Vorstand stempelt wie ein normaler Mitarbeiter seine Anwesenheitskarte und spricht von sich gern als „Kober-Kurt“. Als Ingenieur setzt er auf Teamwork: „So finden wir neue Produkte, die unsere Kunden bezahlen. Bei Fahrwerken für Reisemobile bis 3,5 Tonnen herrscht ein großer Bedarf an neuen Ideen.“



Transporters im vergangenen Jahr fehlt der Firma noch die nötige Prüfung, um die Bremsanlage von VW genehmigt zu bekommen. Allerdings laufen Gespräche, und ab Frühjahr 1997 sollen auch die Wolfsburger wieder Chassis aus Kötz erhalten.

Wöchentlich rollen derzeit rund hundert fertige Basisfahrzeuge aus den Hallen, 4.000 sind es pro anno, und 40.000 waren es in den vergangenen zehn Jahren. Gehen die fleißigen Hände zu Werk, klingt die Arbeit für unbedarfte Ohren recht erbarmungslos. Denn zunächst trennen die Arbeiter lautstark die speziell für den Transport zu Al-Ko hergestellten Stahlstummel vom Zugkopf des Fiat Ducato. Hinter dem Fahrerhaus, wo normalerweise die Original-Rahmenteile angreifen, finden nun die sogenannten Füße Platz: Sie verankern später den Al-Ko-Leiterrahmen. Nachdem sie angeschweißt sind, werden die feuerverzinkten Flansche in Wagenfarbe lackiert.

Parallel zu den Vorbereitungen am Fahrzeug entstehen an einer Rahmenbank die amc-Chassis: Fachmänner fügen hier Rahmentei-

derde Masse, und jedes Rad federt unabhängig ein und aus. So sollen die Reifen besonders gut am Boden haften.

Beim Fahrkomfort sieht der Kober-Kurt Handlungsbedarf: „Es darf kein Fahrstreß aufkommen, auch nicht bei höheren Geschwindigkeiten.“ Von der Qualität seiner Fahrwerke, der sogenannten amc-Chassis (Automobil-Chassis) jedenfalls ist der Macher überzeugt. Sie entstehen in dem Al-Ko-Werk Ettenbeuren: 45 Mitarbeiter versehen dort Windläufe mit Fahrwerken für Integrierte und Zugköpfe für Teilintegrierte und Alko-Mobile.

Hauptsächlich Fiat findet sich in der Produktionsstraße: Zu sehen sind aber auch die baugleichen Fahrzeuge von Citroën und Peugeot, deren Anzahl dem jeweiligen Marktanteil entspricht. Für den VW T 4 fertigt Al-Ko gegenwärtig keine Chassis: Nach dem Facelifting des



Stapellauf: Die fertigen Basisfahrzeuge verlassen das Werk. Auspuffe, Stahlbleche und Schrauben warten auf ihren Einsatz. Der Schweißer zieht die Naht.

Dank verlängerter Radstände versprechen Al-Ko-Chassis mehr Platz im Innenraum, die breitere Spur sorgt für sichereres Fahrverhalten. Handelt es sich um ein Tiefrahmen-Chassis, senkt sich die Höhe des gesamten Mobils sowie dessen Schwerpunkt. Fahren soll das Reisemobil wie ein Pkw, genügend zuladen und die Lasten im richtigen Verhältnis auf die Achsen verteilen können. Die einzeln aufgehängten Räder bewirken eine geringe ungefe-



Lebenslauf: Alois Kober hat Al-Ko 1931 gegründet. Die Firma war sein Lebensinhalt, bis er Anfang 1996 im Alter von 87 Jahren starb.

Al-Ko: Wie sich die Firma entwickelt hat

- 1931:** Der Schlossermeister Alois Kober gründet in Kötz eine Reparaturwerkstatt für Maschinen und Geräte.
- 1936:** Kober erweitert die Firma um die Bereiche Fahrzeug- und Gerätebau.
- 1952:** Die Serienfertigung von Fahrzeugteilen beginnt mit einem Handbremshebel für landwirtschaftliche Anhänger. Die erste Auflaufbremse trägt die Seriennummer M1.
- 1958:** Kober gründet mit Al-Ko-Geräte die erste Tochterfirma als Vertriebsgesellschaft. In den sechziger und siebziger Jahren folgen weitere Tochterfirmen in Deutschland, Österreich, Italien, der Schweiz, England, Frankreich, Spanien, Belgien, den Niederlanden und Schweden.
- 1975:** Al-Ko steigt in die Lufttechnik ein.
- 1987:** Die Firmenspitze wandelt die Al-Ko KG in eine Aktiengesellschaft um.
- 1991:** Al-Ko feiert 60jähriges Bestehen. In den achtziger und neunziger Jahren weitet sich der Konzern auf die USA aus, Australien, Ungarn, Polen, die GUS sowie die Tschechien und die Slowakei.
- 1994:** Al-Ko zertifiziert nach ISO 9001.
- 1995:** Al-Ko gründet ein Joint-Venture in China. Das Unternehmen bietet Dienstleistungen für verschiedene Branchen an: Prüfstände, Testanlagen, Sicherheitsfahrten für Fahrwerk und Aufbau.



Durchlauf: Al-Ko plant für den heckgetriebenen Mercedes Sprinter einen Flachrahmen, nach hinten abgesenkt verlängert.

le sowie Längslenkerachsen mit Drehstabfeder und einzeln aufgehängten Rädern zusammen.

Sind alle Teile komplett, kommt es zur Hochzeit – so nennen die Al-Ko-Arbeiter den Vorgang, wenn sie das Chassis mit dem Zugkopf verbinden. Zu guter Letzt installieren sie noch Auspuff sowie Bremsleitungen und -züge. Doppelachser bis 3,85 Tonnen stattet Al-Ko wahl- ▶



Fotos: Petri (11)



Langlauf:
Der 100.000.
Handbrems-
hebel
markiert am
18. April
1963 einen
Meilenstein.
Kurt Kober
hat noch
heute klare
Ziele vor
Auge.



weise übrigens mit ABS aus. Der Reisemobilist zahlt dafür einen Aufpreis zwischen 500 und 600 Mark.

Nun hat sich jedes einzelne Fahrzeug einer gründlichen Prüfung zu unterziehen. Die Prüfstraße hat Al-Ko selbst aufgebaut: Bremsen, Stoßdämpfer und Achsen müssen zeigen, daß sie vernünftig ihren Dienst tun und richtig ausgerichtet sind. Auch Doppelachser lassen sich hier testen.

Die gesamte Prozedur von Produktion bis Prüfung kostet pro Fahrzeug zwischen 2.000 und 4.500 Mark, je nach Aufwand und Anzahl

der Achsen. Al-Ko verbaut dafür Rahmenteile, welche die Schwaben vorher selbst produziert haben.

Dafür ist der Betrieb in Kleinkötz zuständig, wo 500 Mitarbeiter Rahmen- und Chassisteile sowie alle Achsen herstellen. Obwohl die Zahl der Beschäftigten deutlich höher liegt als in Ettenbeuren, erscheinen die Hallen geradezu menschenleer. Dafür finden hier Maschinen Platz, größer als Reisemobile der Luxusklasse.

Überall stampft, prasselt oder stantzt es. Exakt geformte Metallteile entstehen aus eben noch schnöde zu Rollen aufgewickelten Stahlblechen. Werkzeuge schneiden genau bemessene Löcher aus, und Pressen bördeln geradlinige Stahlstreifen zu runden Rahmenkanten um. Achsen lagern, bevor sie verarbeitet werden, als lange Stangen und Rohre in Regalen.

Auch die neue Hinterachse für das amc-Chassis findet hier ihren Ursprung. Al-Ko plant, sie Anfang 1997 einzuführen. Jede Achse ist gegenüber den aktuellen zehn Kilogramm leichter. Ihre Drehstabfederung besitzt neu entwickelte runde Torsionsstäbe, welche, optimal abgestimmt, einen besseren Komfort bieten. Der Schwinghebel läßt sich um vier Grad verstellen, um unterschiedliche Gewichtsbelastungen durch den Aufbau auszugleichen. Ein Plus: Trotz der neu konstruierten Achsen brauchen Reisemobilhersteller ihre aktuellen Aufbauten nicht zu verändern. Die Maße der Radkästen bleiben gleich. Zukünftig plant Al-Ko, wartungs-

freie Gleitlager einzubauen, damit die Achse nicht mehr nachgeschmiert werden muß.

Diese neuen Ideen zeigen mehr als nur einen technischen Fortschritt. Sie spiegeln wider, was Vorstand Kurt Kober von seinen Mitarbeitern erwartet: eine „positive Aufbruchstimmung.“ Der Erfindergeist soll durch die Werkshallen wehen, ob es sich dabei um die Aerax-Luftfederung handelt, die elektrohydraulische Hubstütze oder um das aktuelle System für Sicherheitsgurte: „Wir müssen stets neue Wege gehen“, sinniert Kober-Kurt, „ohne uns beirren zu lassen, gilt es durchzumarschieren.“

Das „Wir“ steht bei seinem Denken im Vordergrund. In der eigens im Januar 1995 verfaßten Unternehmensphilosophie heißt es: „Erfolgreich wirtschaften darf auch in Zukunft kein Widerspruch zu Anstand, Würde und Menschlichkeit sein.“ Klar definiert die Firmenspitze im selben Papier den „Gewinn als Maßstab unseres Handelns“. Um dem gerecht zu werden, sollen sich „unsere Mitarbeiter für die Ziele des Unternehmens engagieren und in ihrer Tätigkeit die Möglichkeit der persönlichen Entfaltung finden.“

Ständig bildet Al-Ko die Mitarbeiter weiter, um sie auf dem neuesten Stand zu halten. Auch 80 Auszubildende finden in Kötz ihren Weg in den Beruf. Ihn unterteilt Al-Ko in den kaufmännischen Bereich – Industriekaufmann, technischer Zeichner – sowie in den gewerblichen Sektor – Maschinenbauer, Werkzeugmacher und Konstruktionsmechaniker. Drei Meister schulen in der eigenen Lehrwerkstatt die Auszubildenden. In Verbindung mit der Berufsakademie bietet Al-Ko die Ausbildung zum Diplom-Betriebswirt und zum Diplom-Ingenieur.

Kurt Kober formuliert sein Verhältnis zu jungen Leuten so: „Ich bin stolz auf sie. Meine soziale Verpflichtung habe ich als Unternehmer einzulösen.“ So sichert sich Al-Ko den Nachwuchs, um das oberste aller Firmenziele zu erreichen: auf jedem der Sektoren, die zu dem Tätigkeitsbereich von Al-Ko gehören, „zu den besten Anbietern und zu den Branchenführern zu zählen“.

Claus-Georg Petri

MOBIL

Reisen

UNTERWEGS MEHR ERLEBEN
MIT WOHNMOBIL UND CARAVAN

Weltstädte und
unendliche Weite
im Osten des
riesigen Landes

KANADA

1. Teil



Reise-Preisrätsel

Camping
Brunner am See

Hobby

Schlittschuhlaufen

TEIL 1
REISEN IN
**OST-
KANADA**

WELTSTÄDTE UND ENDLOSE WEITE

Autor Hans Günther Meurer und Fotograf Manfred Scharnberg
durchquerten die ostkanadischen Provinzen Ontario und Québec.



Zu Wasser und in der Luft: Kanada bietet seinen Einwohnern jede Menge Platz.



TEIL 1 REISEN IN OST- KANADA

Bilder der Vielfalt: Weltstädte mit spiegelnden Fassaden und wuselnden Menschen, Campgrounds mit Platz ohne Ende. Der Briefkasten zielt den Vorgarten und gilt als Aushängeschild der Familie. Angler wissen gar nicht, wohin sie zuerst die Rute auswerfen sollen.



Wollen Sie einmal das Gefühl von großer Freiheit spüren? Pure Natur erleben und kleine Abenteuer bestehen? Den American Way of Life erfahren und im Glücksgefühl der französischen Lebensfreude baden, der Joie de vivre? Dann nichts wie auf in den kanadischen Osten. Sein Reiz liegt in der Abwechslung genauso wie in der Ruhe. Fahren ohne Ziel, sich treiben lassen von Eindrücken: Wer erst einmal mit dem Reisemobil in die Einsamkeit eingetaucht ist, vergißt Zeit und Raum.

Aber immer der Reihe nach. Flug Air Canada 803 ist pünktlich auf dem Lester B. Pearson Airport in Toronto gelandet. Mit dem Taxi ging es ins Royal York Hotel downtown, und jetzt heißt es erst mal durchatmen. Kanada, die Provinz Ontario, ihre Hauptstadt Toronto – acht Flugstunden von Frankfurt entfernt, sechs Stunden Zeitunterschied. Wir haben uns viel vorgenommen: ein bißchen Kultur, ein bißchen Stadtleben aber vor allem Natur, Landschaft, Outdoor. Nach zwei Nächten in Toronto soll es losgehen – mit dem Reisemobil.

Die Straßencafés im Theatre District haben schon geöffnet: Auf Torontos Schlagader, der Einkaufsmeile Yonge Street, herrscht heftiges Leben. Toronto, die 3,5-Millionen-Metropole, zeigt sich in diesen ersten Juni-Tagen von ihrer besten Seite: der Kensington Market, das lebendige Wahrzeichen des multikulturellen Toronto, die Bootsfahrt zu den Toronto Islands mit dem faszinierenden Blick auf die Skyline, und das – im wahrsten Sinne des Wortes – Highlight der Stadt, der 553 Meter hohe CN-Tower. Von hier oben erahnen wir, was uns in den kommenden Tagen erwarten soll: die endlose Weite Kanadas und Natur satt.

Geborgenheit im Reisemobil

Das Reisemobil wartet am Flughafen. „Wir weisen unsere Kunden immer sehr gründlich in den Wagen ein“, sagt Harald Winter, deutschstämmiger Geschäftsführer von Winter Locations. Schließlich seien viele zum ersten Mal in Nordamerika, erklärt der einstige Leverkusener, „und hier ist einiges anders.“ Sein wichtigster Tip: „Anrufen, wenn es Probleme gibt.“ Winter Locations zähle viele deutsche



TEIL 1 REISEN IN OST- KANADA

Lebensart des kanadischen Ostens: Die Skyline Torontos erhellt die Nacht, bunte Fassaden laden zum Snack. In der Sonne läßt sich gut plaudern und pausieren.



Camper zu seinen Stammkunden, sagt Winter, denn „wer einmal in Kanada mit dem Reisemobil unterwegs war, kommt garantiert wieder.“

Wir werden sehen. Auf dem Highway 400 fahren wir nach Norden. Das Acht-Zylinder-Gefährt läßt sich angenehm steuern und hat als Benziner ausreichend Kraftreserven. Aber Vorsicht: Radarfallen und überhöhtes Tempo können teuer werden. Außerdem geht jeder Kilometer, den man schneller als 80 km/h fährt, richtig ins Benzingeld.

Hinter Barrie fahren wir auf die 26 East, Richtung Lake Huron. Türkisblaues Wasser, feinsten Sandstrand, ein Flecken Erde wie unter südlicher Sonne. Der Strand, an dem wir Rast machen, heißt Wasaga Beach und ist mit 14 Kilometer

Länge weltweit der längste Sandstrand an einem Süßwassersee. Die Kleinstadt mit demselben Namen bietet drei Campgrounds zur Auswahl, und wenn das Wetter mitspielt, können Urlauber hier die Seele in der Sonne baumeln lassen.

Eine halbe Stunde in nördlicher Richtung liegt Midland. In der Hauptstraße, der King Street, sollten Touristen das Haus Nummer 253 suchen. Kein Museum, kein Dichterwohnsitz – hier backt Wolfgang Kramer. 1957 ist er aus Braunschweig ausgewandert und beglückt seither Kanadier mit deutscher Backkunst: Sein Kuchen ist grandios. ►



TEIL 1 REISEN IN OST- KANADA

Natur außerhalb der großen Städte: Riesige Seen und endlose Wälder machen den Reiz Ostkanadas aus. Sie bieten genug Platz für Mensch und Tier.

Außer seiner Georgian Bakery hat Midland aber noch etwas anderes zu bieten: das lebendige Freilichtmuseum St. Mary-among-the-Hurons. Dieses Living Museum, wie die Kanadier es nennen, führt die Besucher eindrucksvoll zurück in die Anfangstage der Besiedlung Nordamerikas durch die Europäer. Mitte des 17. Jahrhunderts bauten Jesuitenmönche ein Fort, um die Indianer, die Huronen, zu bekehren. Zehn Jahre ging es gut, dann machten die Ur-Kanadier dem Spuk ein Ende und setzten die damals östlichste Bastion der Europäer in Brand. In unseren Tagen hat man sie wieder aufgebaut, und Studenten spielen das Leben ihrer Vorfahren nach.



Bei der Fahrt weiter über den Highway 69 North präsentiert sich das Bilderbuchkanada. Entlang der zerklüfteten Küste von 30.000 Inseln fahren wir zum Algonquin Provincial Park. 2.500 Seen auf 7.600 Quadratkilometern Fläche und rund 1.600 Kilometer Routen machen den Park für jeden Kanuten zu einem Paradies auf Erden.

Hinter dem Ort Dwight liegt das Hauptquartier der Algonquin Outfitters, eines Komplettausrüsters für Kanutouren. Richard Swift, Chef der Outfitters, versorgt uns mit allem, was wir für zwei Tage Wildnis brauchen. „Ich bin oft tagelang allein im Park unterwegs“, schwärmt der Naturbursche, „in jeder Stadt habe ich mehr Angst als hier draußen.“ Bären? „Klar, viele, und alle sind sie scheu. Wenn du die zwei, drei Regeln beachtest, kann nichts passieren.“ Also tauschen wir das Reisemobil gegen ein Kunststoffkanu.

Ein Trip in eine bessere Welt beginnt: Seen ohne Ende, ein Labyrinth von Bächen und Flüssen, dichte Wälder, saftige Sümpfe. Abends ein Lagerfeuer, irgendwo allein mit sich und der Natur, in der Nacht den ungewohnten Geräuschen und der Stille lauschen, morgens den aufsteigenden Nebel beobachten. Und dann vielleicht noch einem der rund 15.000 Elche begegnen – Glücksgefühle der ganz besonderen Art.

Wir verlassen den Algonquin Park gen Süden. Landschaft satt, Natur pur. Sanft reihen sich Wälder und Hügel hintereinander, durchbrochen von Seen und Flüssen, und je näher wir zum St. Lorenz-Strom kommen, desto mehr entwickelt sich die Landwirtschaft.

Am St. Lorenz entlang fahren wir in eine andere Welt, die Provinz Québec der Frankokanadier. Urplötzlich ist Französisch die dominante Sprache, auf ►

Französische Lebensart: Montréal wirkt auf den Besucher wenig amerikanisch. Vor der Basilique de Notre Dame wartet immer eine Pferdedroschke auf Touristen.



Straßenschildern, Plakaten und bei den Menschen sowieso. Es waren Franzosen wie die Seefahrer Jacques Cartier und Samuel de Champlain, die im 16. und 17. Jahrhundert diesen Landstrich entlang des wirtschaftlich wichtigen Flusses nach großen Opfern für die französische Krone in Besitz nahmen.

Vom Highway 132 auf der rechten Stromseite kommend, steuern wir den

TEIL 1 REISEN IN OST- KANADA

Campground Saint-Claude im Ortsteil Saint-Philippe an. In der Hochsaison wird ein Busservice ins 20 Kilometer entfernte Montréal angeboten. Der Unterschied zwischen Montréal und dem typisch amerikanischen Toronto sticht sofort ins Auge: Es fehlen die Wolkenkratzer.

Dafür wurde in die Tiefe gebaut. Außer einem Verkehrsmittel ist die Metro von Montréal nämlich ein riesiges Einkaufszentrum: Unterirdisch haben sich 1.400 Boutiquen, 150 Restaurants, 40 Bankfilialen und 30 Kinos und Theater in mehreren Stockwerken angesiedelt. Montréal ließe sich mit etwas Phantasie auf europäischem Boden vermuten, auch wegen der Altstadt,

dem Vieux Montréal am Hafen. Das alte Gemäuer rund um den Place Jacques Cartier wurde in den letzten Jahrzehnten mit großem Aufwand restauriert.

Obwohl der Tourismus floriert, hält sich der Nepp in Grenzen und sind die Restaurants in den engen Gassen durchweg zu empfehlen. Hier ist die französische Lebensart zu Hause und bei einigen Québécois so tief in den Herzen verwurzelt, daß

sie unbedingt vom restlichen, so sehr amerikanischen geprägten Kanada wegwollen. Hochburg dieser Bewegung ist Québec-City, etwa 250 km von Montréal entfernt. Diese Stadt sprüht geradezu vor französischem Charme und Flair und hat mit dem über der Stadt thronenden Schloßhotel Château Frontenac ein herausragendes Wahrzeichen. Ihm zu Füßen liegt Basse Ville, das alte und lebendige Québec – die Wiege der Nationalisten.

Das Schönste an Kanada

Von Montréal aus geht unsere Fahrt zum Atlantik, nach Nova Scotia, rund 1.000 km entfernt – jeder Kilometer ein Füllhorn an Eindrücken. Weinliebhaber sollten die Region um Farnham in der Estrie ansteuern, denn hier versuchen sich frühere Bauern seit wenigen Jahren in der Weinproduktion.

Der Winzer Francis Tourigny ist begeistert vom Resultat. Wir lernen den lebenswerten alten Herrn zufällig auf seinem Hof kennen und erzählen ihm vom Ziel unserer Reise. Seine Augen leuchten. „Nova Scotia“, sagt er, „ist für mich das Schönste an Kanada. Ein landschaftlicher Traum.“

Weil sich darüber nicht in einem Satz berichten läßt, folgt in der nächsten Ausgabe Teil zwei der Reise durch den Osten Kanadas.

.....
Im nächsten MOBIL REISEN:
Die wilden Küsten von Neu Schottland

Campground Sainte-Claude

415 montée Saint-Claude, Québec
JOL 2K0, Tel.: (514) 659-3389,

Lage: Rund 20 km südlich von Montréal.
Gut zu erreichen über den Highway 15
South, bei Saint-Philippe.

Öffnungszeit: Mai bis Mitte September.

Campground KOA Montréal West

Box 269, PQJOP 1B0,
Tel.: (514) 871-1595

Lage: Highway 20 Exit 14. Mit dem Bus
20 Minuten bis zur Innenstadt.

Öffnungszeit: 1. Mai bis 20. Oktober

Campground KOA Toronto West

Tel.: (905) 854-2495

Lage: 34 Kilometer westlich auf der
Campbellville Straße 401, Ausfahrt 312,
dann zwei Kilometer nördlich. Mit dem
Bus 30 Minuten bis zur Innenstadt.

Öffnungszeit: April bis Oktober

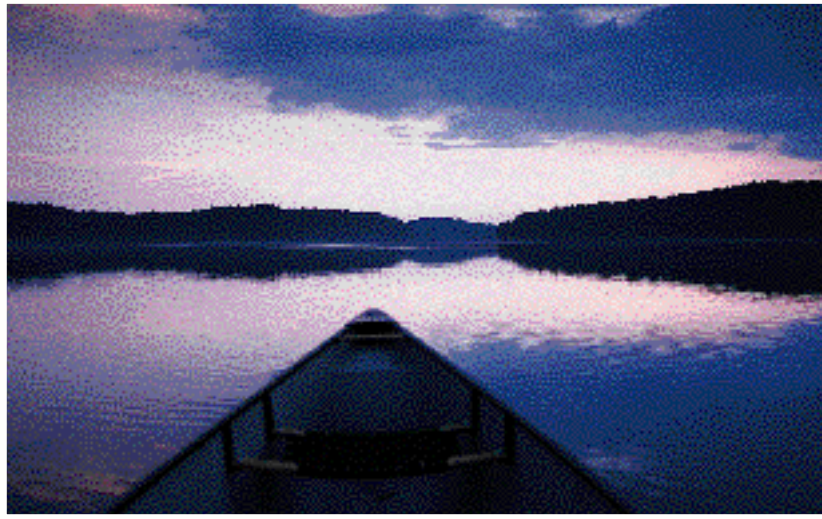
Campground KOA Québec City

684 Ch Olivier, Bernières PQ G7A 2N6,
Tel.: (418) 694-0968

Lage: fünf Kilometer westlich der
Pierre-Laporte Bridge am Highway 20,
Exit 311, dem grünen Zeichen
„Ch St Joseph“ folgen.

Öffnungszeit: Mai bis Oktober

2



Mit dem Kanu im Algonquin Provincial Park.



Reisemobile: Bei Buchung eines
Komplettangebotes im Reisebüro
ist das Mobil bereits im Preis enthalten.
Bei eigener Organisation muß man für
ein 4-Personen-Alkovenmobil in der
Hochsaison mit etwa 1.500 Can\$/Woche
rechnen. Billiger sind die sogenannten
Pick-ups für 2-3 Personen: ca. 1.000
Can\$/Woche. Reinigungsgebühr und eine
Art Vollkaskoversicherung (etwa 10

Can\$/Tag) kommen dazu. Bei Aufnahme
des Reisemobils muß eine Kautions (de-
posit) hinterlegt werden, außer man hat
eine Kreditkarte (sie ist in Nordamerika
ohnein unentbehrlich). Wer das Auto
nicht an ein und demselben Ort aufneh-
men und abgeben möchte, muß eine
Rückhol-Gebühr (drop off charge) ein-
kalkulieren.

Weitere Kompakt-Infos im nächsten Heft.

einheimischen Künstlern. Und die
wechselvolle Geschichte des
nordamerikanischen Kontinents
spüren Sie sehr eindrucksvoll im
Musée McCord.



Veranstaltungen: Toron-
to: Von Mitte bis Ende Juni
feiert Toronto seinen Internatio-
nal Caravan, ein multikulturelles
Spektakel, bei dem sich alle eth-
nischen Gruppen in Tanzveran-
staltungen und Theatervor-
führungen präsentieren. Mon-
tréal: Das Montréal Jazz Festival
zwischen Juli und August hat bereits
Tradition. Dabei wird überall in der Stadt
musiziert, in Parks, Kneipen und Fest-
sälen. Im Juni gibt es beim Fête d'Hom-
mard Hummer im Überfluß, ein Menü für
15 Can\$.



Wandern: Natürlich kann man auf
ausgewiesenen Wegen (Trails)
herrliche Touren zu Fuß oder auf dem Rad
(oft auf den Campingplätzen zu mieten)
unternehmen. Dabei sollten Sie aber auf
keinem Fall vom Weg abweichen, da die
Gefahr groß ist, sich zu verlaufen und
dann auf unbetretenen Besuch zu
stoßen. Bären sind aber in der Regel
friedlich. Jeder Campingplatz-

4



St. Mary among the Hurons.

besitzer wird Ihnen gern Karten für aus-
gedehnte Wanderungen oder Radtouren
an die Hand geben.



Wassersport: Kanada mit seinen
unzähligen Seen ist ein Paradies für
Wassersportler. Egal wo Sie sich befinden,
garantiert ist irgendwo Wasser in der
Nähe. Eine Kanutour bietet sich geradezu
an. Außer ein wenig Gleichgewichtsgefühl
und ein bißchen Puste braucht man eine
Ausrüstung, die von Outfittern zur Ver-
fügung gestellt wird. Campingplätze an
Seen vermieten Kanus. Auch Segeln ist
natürlich ein beliebter Sport. Bisher war
kein Segelschein erforderlich, um auf
einem Binnengewässer Kapitän sein zu

dürfen. Dies soll sich aber künftig
ändern.



Angeln: Wer noch nie ge-
angelt hat – in Kanada wird
er zum passionierten Petri-Jün-
ger. Keine Küste, kein Fluß, kein
See, wo man nicht auf die fried-
lich fischenden Sportsfreunde
trifft. Begehrte sind Forellen,
Hechte, Barsche und natürlich
Lachse. Man braucht eine Geneh-
migung, welche die Tourist Of-
fices oder die Provinzverwaltun-
gen ausstellen. Wer in den Natio-
nal- oder Provincialparks sein Glück ver-
suchen will, der muß Lizenzen bei der
Parkverwaltung kaufen.



Bären: Bären haben eine gute Nase,
deshalb sollte man beim (wilden)
Campen einige Verhaltensregeln befolgen:
Lassen Sie niemals Essensreste zurück
oder im Freien liegen. Sollte die Toilette
des Wagens voll sein, verrichten Sie das
Geschäft fernab vom Auto und vergraben
Sie es gründlich. Für Zelter: Essensvorräte
an eine Schnur hoch oben zwischen zwei
Bäume hängen.

Wer einem Bären gegenübersteht, muß
Ruhe bewahren. Legen Sie sich flach auf
den Boden und stellen Sie sich tot.

Camping in Kanada



Anreise: Air Canada fliegt in ei-
nem Joint Venture mit der Luft-
hansa täglich von Frankfurt nach Toron-
to und bietet auch innerhalb Kanadas ein
umfassendes Liniennetz. Wegen der
Rückholgebühr (drop off charge) für das
Reisemobil kann es sinnvoll sein, zum
Beispiel nach Toronto zu fliegen und den
Rückflug aus einer anderen Stadt anzu-
treten; so erspart man sich lange Rück-
fahrten mit dem Wagen oder der Bahn.



Campgrounds: Camping ist in Ka-
nada sehr beliebt, bei Einheimi-
schen wie bei Touristen. Es ist die beste
Art, das Land kennenzulernen. Die staat-
lichen Campgrounds in den Provincial
und National Parks liegen in den schön-
sten Landschaften und sind sehr ge-
pflegt. Bei den meist etwas teureren pri-
vaten Campingplätzen ist die Wasser-
und Stromversorgung am Zeltplatz obli-
gatorisch. Waschmaschinen gibt es fast
überall. Jeder Camper hat ein eigenes



Anblick vom Campingplatz
aus: unberührte Natur.

großes Areal für sich, mit einer Grillstelle
und der typisch kanadischen integrierten
Holztischbank. In der Nebensaison kann
man sich einen Platz aussuchen, im Juli
und August muß man in den meistbe-
suchten Gegenden froh sein, überhaupt
noch einen zu bekommen. Die Kosten
auf den Plätzen liegen zwischen 20 und
30 Can\$ für Wagen und zwei Personen
pro Nacht, je nachdem, welche facilities

(Strom, Wasser, Abwasser) man nutzt.
Wildes Campen in den Parks ist verbo-
ten, in der Natur hat niemand etwas da-
gegen, wenn man sich entsprechend
umweltbewußt verhält. Weggeworfener
Abfall kann sehr teuer werden – eine Cola-
Dose bis zu 200 Can/\$. Aber Achtung:
Manch einer saß schon in der Wildnis
fest, weil ihm der Saft der Batterie
ausgegangen war.

1

Freizeit in Kanada



Informationen: Kanada Tourism
Program, Postfach 200247, 63469
Maintal, Anfragen nur schriftlich oder per
Fax 06981/497558. Tourism Canada, 235
Queen Street, Ottawa Ontario K1A 0H6,
Tel. 001 (613) 993-7021.

Reiseveranstalter: CRD Canada Reise
Dienst, Rathausplatz 2, 22926 Ahrensburg,
Tel. 04102/51167, Fax 04102/31713.
Winter Locations, Harald Winter, Château
de l'Aéroport 12555, Mirabel Québec,
J7N 1E3, Tel. 001-514-476-9838, Fax
514-476-0775.



Karten und Reiseführer: Das Ca-
nada Tourism Program hält eine
Vielzahl kostenloser Prospekte und Infor-
mationen bereit. Lediglich Straßenkarten
müssen gekauft werden. Als Reiseführer
sollte man sich den umfassenden
Baedeker über Gesamtkanada mit weit-
reichenden Informationen über Kanada
von A-Z und den Pocket-Reiseführer von
Merian live! „Kanas Osten“ von Gräfe
und Unzer zulegen, Verfasser ist Hans
G. Meurer.



Museen: Toronto: In der Art Gallery
of Ontario sind die bedeutendsten
Werke des englischen Bildhauers Henry
Moore zu bewundern, außerdem beein-
druckende kanadische Maler. Das Royal
Ontario Museum beherbergt die umfang-
reichste Sammlung chinesischer Kultur

außerhalb Chinas, und im Ontario Science
Center sollten Sie einmal die 500.000-
Volt-Kugel berühren, damit Ihnen die Haare
einmal tatsächlich zu Berge stehen.
Montréal: Im Musée d'Art Contempor-
ain erleben Sie einen Querschnitt
moderner Kunst von vorwiegend

3

**Zu gewinnen
14 Tage auf Camping
Brunner am See
in Kärnten**

Zu gewinnen
14 Tage auf Camping
Brunner am See
in Kärnten

	Frischwasserbehälter	Caravanbremse	Fläche auf dem Campingplatz	Satz beim Tennis	Blutgefäß	silberweißes Metall	Wohnwagen mit Zeltwänden	wärmeloser Zustand	bekannt. Caravan-Hersteller	Elektrotechnik	Bitte um Antwort	geäußelter Wunsch								
	1								Nachtvogel											
	Gebrauchsgegenstand				7		Schul-fest-saal				Absonderung, Abkapselung									
Schutzanzug	Bodenbelag vor Caravan	Weinstock	Feier, Party		Rausch, Schwindel, Glück		verheirateter Mann				6	französischer Männername								
				Frauenkurzname	Aufstiegluke im Caravan															
Alpenpaß		11			rechter Nebenfluß der Save		Vorfahren		Einbringen des getrocknet. Grases	Iraner										
			United Press International		Gebirgstier	Pflanzengericht						altsteinzeitl. Mensch								
Trick, Kniff		Anzahl gedruckter Exemplare				kurze Begebenheit		Verfügungsberechtigter												
Farbe			Zeichen für Barium		Zögling			Felchen, Lachsfisch		zaunartige Abgrenzung										
Ausdrucksform		Versehen, Fehler			tropischer Baum				Spiel beim Skat											
			Stadt in d. Lüneburger Heide		Fein Gebäck	Einlegearbeiten in Holz			8											
		3		italienisch: drei			streng, nicht heiter				Fluß z. Asowschen Meer									
Innenhof		Probe tschechischer Reformator		Musikwerk	Gespeichertes	12			Behauptung, Leitsatz											
Stadt im Vorortbereich von Athen					Musikzeichen	Lehrer Beethovens					Staat in Nahost	16								
Mörtelüberzug auf Mauerwerk			Liebesgötter				Spaßmacher	griechischer Meer-gott												
			15	Nieder-schlag	ständig Hin- und Herfahrender	Aristokratie			stürzende Schneemasse	Unsinn										
Einrichtung zum Zielen		ein Tanz Insel im Zürichsee			früherer türkischer Titel		Christbaum-schmuck	Jahrbücher												
			Schweizer Komponist	griechische Hauptstadt	englischer Adliger			Einzelvortrag	5	Fluß zum Weißen Meer										
Stadt im Kanton Bern	Schiffswerftanlage	öffentliche Anhörung				ein Erdteil	Staatshaushalt				Wut, Raserei									
Wider-ruf		9			teuflicher Geist, Unhold					breiter Riemen	westliches Bündnis	Senkblei								
			amerik. Politiker, Berater Roosevelts			für Fernsehaufnahmen geeignet		14				kleine Hirschart								
Brot-auf-strich			Puste		eine der Musen				schlechte Gewohnheit											
wählen				Schnitt-holz				Siegerin												
Lösungs-wort:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Medi-ziner			Hör-organe

PREISRÄTSEL

SONNENHUNGER WIRD GESTILLT

Die „schönste Bergkulisse vor der Wohnwagen- oder Reisemobiltür, die man sich vorstellen kann“ verspricht der Campingplatz Brunner am See in Döbriach am Millstätter See seinen Gästen. Diese Ferienanlage mit 235 Touristenplätzen auf 2,5 Hektar bietet sich als idealer Ausgangspunkt zur Erkundung des österreichischen Bundeslandes Kärnten an. Die Nationalparks „Hohe Tauern“ und „Nockberge“ gehören mit ihrer Tier- und Pflanzenwelt zu den faszinierendsten Regionen der Alpen. Die warmen Badesee und das mediterrane Klima Kärntens sind eh berühmt.

Camping Brunner am See ist der einzige direkt am Millstätter See gelegene Platz mit der ADAC-Bestnote und hat einen der schönsten Sandstrände. Kinder finden hier ein Ferienparadies mit Abenteuerspielplatz, Riesenrutsche, Streichelzoo und Animationsprogramm. Die sonnenhungrigen Eltern können sich einer komfortablen Infrastruktur erfreuen. Die Sanitärausstattung wird sogar als außergewöhnlich gelobt. Gemütliche Restaurants, Geschäfte, Tennis- und Golfplätze und vielerlei Wassersportaktivitäten findet der Gast in nächster Umgebung.

Für alle, die mehr wollen, als nur faul in der Sonne liegen, bietet Camping Brunner am See geführt. Almwanderungen als geselliges Ereignis an, außerdem Hüttenzauber auf der hauseigenen Scharentalm, hochalpine Touren, Rafting und Paragliding. Und schließlich gibt's auch noch die neue „Kärnten Card“, die erste „all inclusive“-Urlaubskarte Europas, die nach einmaliger Zahlung während des gesamten Urlaubs freien Zutritt zu Kärntens attraktivsten Freizeiteinrichtungen gewährt.

Noch mehr Informationen erhalten Sie bei: Camping Brunner am See, A-9873 Döbriach, Glanzerstr. 108, Tel.: 0043/4246/7189, Fax: 7837.

Des Rätsels Lösung in Heft 12/96 hieß SANDWICHBAU-WEISE. Heinz Körner aus Zwickau hat die Ferien auf Hvidbjerg Strandcamping in Dänemark gewonnen. Glückwunsch!

▼	Pfarr- amt	Spross- stiege	▼	Körper- glied (Mehr- zahl)	Eura- sier, Osmane	silber- glän- zendes Metall	▼	▼	Mai- käfer- larve
	Gallert, Kno- chen- leim	▶			▼	▼			
					10				Glieder- tier
		einged- ickter Frucht- saft	▼	altägyptischer König	▶				▼
	Greif- vogel	▶					Opern- solo- gesang		
				wüst, leer	Kunst- dünge- mittel	▶	2		
	Oper von Lortzing			Leiterin eines Nonnen- klosters	▶				
	▼			4		Fluß zur Donau	▶		
Miß- gunst	▶				Tier- pflege	▶			

Ferienspaß für kleine und große Gipfelstürmer



**Nehmen Sie Ihre Kinder mit auf die Alm. Camping Brunner am See
veranstaltet geführte Wanderungen für die ganze Familie.**

		▼	gaze- artiges Gewebe	Zier- pflanze	Bühnen- auf- tritt	Spaß, Unfug	frz. Hafen- stadt a. Kanal	▼	Rest im Glas
►			ägypt. Stadt Männer- kurzname	►▼	▼		▼		▼
Bade- zimmer im Caravan	►		▼						
	süd- amerika- nischer Tee	►				Ufer- mauer	►		
Nelken- pfeffer	►	13					Abk.: In- dustrie- gewerk- schaft	►	
			Wagen- schup- pen	►					

Teilnahmebedingungen

Unter allen Einsendern wird ein 14tägiger Aufenthalt für vier Personen mit dem eigenen Freizeitfahrzeug auf Camping Brunner am See in Döbriach verlost. Die farbigen Felder im Rätsel ergeben das Lösungswort. Schicken Sie bitte nur dieses Wort auf einer frankierten Postkarte an:
CDS Verlag, „Rätsel“,
Postwiesenstraße 5 A,
70327 Stuttgart.

**Einsendeschluß:
15. Februar 1997!**
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Der Gewinner wird benachrichtigt und sein Name im übernächsten Heft veröffentlicht.

Hemdglonkerumzug
in Villingen,
Scheibenfeuer in
Elzach.



Alemannische Fasnet

HEXENTANZ

In vielen Orten des Schwarzwalds wird in der Faschingszeit ein Brauch gepflegt, der bis ins Mittelalter zurückgeht. Die alemannische Fasnet war ein wildes Treiben gegen den Winter und alle Dämonen. Der Lärm der Rätschen, Peitschen und Schnurren sollte alle Bösewichter in die Flucht schlagen.

Das große Narrenfest beginnt am 6. Februar. In Wolfach und anderen Orten des Kinzigtals ziehen die Bewohner mitten in der Nacht in bunten Hemdglonkerumzügen umher. Bei Tag verwandeln sich brave Bürger in zottelige Fabeltiere oder in Hexen und Teufel mit schrecklichen Fratzen auf den Holzmasken.



Foto: Schwarzwald Tourismusverband

In Bühl gibt es außerdem eine ganze Reihe sehenswerter Fasnetsbräuche:

5. Februar, 19 Uhr:

Der Sternmarsch zum Rathausplatz in Bühl. Anschließend wird der Narrenbaum aufgestellt.

6. Februar, 18 Uhr:

Hemdglonkerlesumzug in Bühl mit anschließender Narrenspeisung für Kinder.

9. Februar, ab 15 Uhr:

Fastnachtsumzug in Bühl.

11. Februar, 20 Uhr:

Hexenverbrennung in Bühl mit Bodenfeuerwerk.

Infos beim Fremdenverkehrsamt Bühl, Tel.: 07223/935-332. (Campingplatz Adam in Bühl-Oberbruch).

Im folgenden eine Auswahl von Fasnet-Umzügen am 6. Februar:

- Bad Dürrenheim, Kinderumzug, Hemdglonkerumzug
- Bonndorf, Ausrufen der Fasnet, Hemdglonkerumzug
- Bräunlingen, Hemdglonkerumzüge, Ausrufen der Fasnet,
- Geisingen, Ausrufen der Fasnet, Hemdglonkerumzug
- Immendingen, Kinderumzug, Hemdglonkerumzug
- Löffingen, Narrenbaumsetzen, Hemdglonkerumzug

Creglinger Pferdemarkt

HOCH ZU ROSS

Für die Einwohner des Städtchens Creglingen im Taubertal ist der Pferdemarkt der höchste Feiertag im Jahr. Am 5. Februar traben 150 bis 200 Pferde zur Prämierung in die romantische Altstadt. Um 8 Uhr morgens beginnt der Pferdeauftrieb. Traditionell zur Mittagszeit setzt sich der Umzug mit den Pferden, kostümierten Fußgruppen und Festwagen in Bewegung. Ein Krämermarkt mit 120 Ständen säumt den Pferdemarkt.

Infos: Touristik-Zentrum Oberes Taubertal, Tel. 07933/631.

Übernachtungstip:

 Parkplatz gegenüber dem Campingplatz (s.u.) mit Entsorgungsstation.

 Camping Romantische Straße, 97993 Creglingen, Tel./Fax: 07933/20289.

Stolz führen die Besitzer ihre Pferde zur Prämierung.



Eisklettern im Val di Sole

EISKALTES VERGNÜGEN

Urlauberlebnis für Wagemutige: Das Trentiner Sonnental bietet Kurse an, in denen Touristen das Eisklettern lernen. Vor allem der gefrorene Belvedere-Wasserfall eignet sich in den Wintermonaten für eine eisige Klettertour. Erfahrene Bergführer zeigen den Gästen, wie sie Halt an dem glatten Eis finden, wie sie die beste Aufstiegs-Strecke auswählen und sich sicher in die Höhe bugsieren. Wer das Eisklettern gründlich nach allen Regeln der Sicherheitstechnik beherrschen und eigenhändig einen Wasserfall erklimmen will, belegt einen mehrtägigen Kursus. Die Ausrüstung stellen die Organisatoren kostenlos zur Verfügung.

Infos gibt es bei der Bergführergruppe Guide Alpine, Val di Sole in 38027 Male (TN), Tel. 0039/463/901151, Fax: 0039/463/ 901155.



Winterspaß in Norwegen

FÜR ABENTEURER

Norwegens Winterlandschaft bietet ausgefallene Abenteuer für erlebnishungrige Gäste. Schluchting auf Skiern ist der neueste Sport, der in der Jotunheimen-Region angeboten wird. Mit Skiern, Beil und Steigeisen ausgerüstet, steigen die Teilnehmer mit fachkundigen Führern in tiefe Schluchten hinunter. Die Touren kosten 60 Mark.

Urlauber, die lieber auf Kufen reisen, sollten in die Gebirgsregion des südnorwegischen Sirdal fahren. Hier starten mehrtägige Hundeschlittentouren. Nach einer gründlichen Ein-

führung zum Umgang mit den Tieren brechen jeweils bis zu acht Teilnehmer in die weiße Wildnis auf.

Wer im Winter nicht auf Rafting verzichten will, kann in Norwegen das Schnee-Rafting ausprobieren. Dabei sitzen Wagemutige in einem Schlauchboot, ein Schnee-Scooter zieht sie bis zu 100 km/h schnell über die Pisten von Skei im Gudbrandsdal.

Norwegen zeigt sich im übrigen kinderfreundlich: Die Lifte sind für Kinder bis zum Alter von sieben oder neun Jahren kostenlos. Info-Tel.: 040/22710810.

Für Ausdauernde: Hundeschlittentouren in Norwegen.

KURZ & KNAPP

Restaurant-Führer

Der Restaurant-Führer GaultMillau Österreich ist ab sofort im Internet. Unter der Adresse <http://www.gaultmillau.co.at> können sich Liebhaber der österreichischen Küche informieren.

Skipisten-Bericht

Die Schweiz bietet einen Schneeservice mit täglich aktualisierten Daten. Zu erreichen ist dieser über T-Online (BTX) *4080455#, im Internet unter <http://www.switzerlandtourism.ch>, per Fax-Abruf 069/25600138 oder am ADAC-Schneetelefon: 089/76762559.

Neuer Fahrplan

Bei Stena Line gibt's den neuen Fahrplan 1997 einschließlich der geänderten



Tarife. Die Preise für Fahrten nach England sind bis zu 15 Prozent reduziert. Ferner locken günstige Angebote bei Frühbucher-Tickets. Info-Tel.: 0211/ 9055-0.

Winterwandern

Der Schweizerische Verband der Seilbahnunternehmen (SVS) gibt eine Broschüre „Wanderwege in Weiss“ heraus. Der kostenlose Führer nennt 130 Winterwander-Routen und ist anzufordern bei Schweiz Tourismus, Tel.: 069/ 25600160.



Guggenmusiker in Schwäbisch Gmünd

FESTIVAL DER SCHRÄGEN TÖNE

Das Internationale Guggenmusikertreffen in Schwäbisch Gmünd lockt jährlich Tausende von Besuchern in die Stadt. Am 1. und 2. Februar ziehen Musikergruppen in bunten Kostümen durch die Kneipen und blasen auf ihren Instrumenten schräge Melodien – unter dem Motto: Hauptsache, es ist laut. Die verschiedenen Musiker bummeln mit Tröten und Trommeln durch die historische Innenstadt – bis weit nach Mitternacht. Am schönsten ist es, sich den wilden Bläsern und Trommlern anzuschließen, bis einem die Ohren klingen. Nach dem samstäglichen Monsterkonzert bildet dann der Guggenfrühschoppen am Sonntagmorgen das große Finale.

Dali-Dreieck in Figueras eröffnet

SURREALISTISCH

Nach langen Renovierungsarbeiten ist im spanischen La Pera an der Costa Brava das Castillo de Pubol fertiggestellt. Der Künstler Salvador Dali hatte seiner Frau Gala die Burg als Refugium geschenkt, in das sie sich zurückziehen konnte. Gala lebte darin bis zu ihrem Tode im Jahr 1982. Von da an nutzte auch Dali selbst die trutzige Burg, um darin zu wohnen und zu arbeiten.

Die einzelnen Zimmer und der Garten samt Swimmingpool sind von dem Künstler mit skurrilen Plastiken und Gemälden ausgestaltet und können nun besichtigt werden. Mit diesem neuen Museum ist das surrealistische Dali-Dreieck, bestehend aus dem Theater-Museum in Figueras und dem Wohnhaus des Malers in Port Lligat fertiggestellt. Das gesamte Museums-Dreieck ist ganzjährig geöffnet.

Infos:

Verkehrsamt
Schwäbisch Gmünd,
Tel.: 07171/603-455.

Übernachtungstip:

 Parkplatz an
der Schwärzer Allee.

 Campingplatz
Schorrenhof in
Schwäbisch Gmünd,
Rechberg, Tel.: 07165/8190;
ganzjährig geöffnet.

Lautstark:

*Guggenmusiker
ziehen durch
die Altstadt
von Schwäbisch
Gmünd.*



Boßeln im Norden

RUNDE SACHE

In der kälteren Jahreszeit erfreut sich in den nördlichen Regionen Deutschlands eine Sportart besonderer Beliebtheit: das Boßeln oder Straßenkegeln. Auf den Alleen im Landkreis Stade nehmen auch Touristen an dem winterlichen Vergnügen der Einheimischen teil. Für 39 Mark pro Person erhalten die Gäste eine Boßelausrüstung samt Proviant und Zielwasser, das bei frostigen Temperaturen auch vortrefflich aufwärmt. Kaffee mit Kuchen, ein gemeinsames Abendessen sowie der Pokal für die Siegermannschaft sind im Preis enthalten. Mindestteilnehmerzahl: zwölf Personen, täglich außer Mittwoch.

Infos:

Anmeldung im Gasthof Hellwege,
Tel.: 04149/405.

Übernachtungstip:

 In unmittelbarer Nähe
des Gasthofes.

 Camping Krautsand
in 21706 Drochtersen,
Tel.: 04143/5522



Infos:

Spanisches Fremdenverkehrsamt, Tel.: 069/725084
oder Teatro Museo Dali,
Tel.: 0034/72/511976.

Übernachtungstip:

  Camping l'Ombra
in E-17490 Llansa,
ganzjährig geöffnet,
Tel.: 0034/972/380335.

*Skuril: das Castillo de Pubol,
ein Geschenk Dalis an seine Frau Gala.*

Aufs Glatteis geführt

Sobald die ersten Seen zugefroren sind, tummeln sich Scharen von Schlittschuhläufern auf dem Eis.

Scheinbar schwerelos gleiten sie über das weiße Eis, drehen Pirouetten, jagen einer hinter dem anderen her. Die langen Schals flattern im Wind. Plumps – da liegt ein Schnellläufer am Boden, lacht, rafft sich schnell wieder auf und flitzt davon.

Schlittschuhlaufen erlebt gegenwärtig einen neuen Aufschwung. Schließlich ist es die einzige Wintersportart, die vom Schneefall unabhängig ist. Während Skifahrer und Liftbesitzer argwöhnisch den Wetterbericht verfolgen und skeptisch zum Himmel schauen, freuen sich Eisläufer vom Spätherbst bis zum Frühjahr auf die Runden auf blitzblankem Eis – sofern sie eine Kunsteisbahn oder einen See in der Nähe haben.

Noch einen weiteren Vorteil genießen die Eisläufer: Während andere Wintersportarten wie Skilaufen oder Snowboarden eine teure Ausrüstung erfordern, braucht es vergleichsweise wenig Geld, um auf zwei Kufen über das Eis zu flitzen. Eine windfeste Jacke, strapazierfähige Hosen, Schal, Mütze und Handschuhe – fertig ist das sportliche Out-

fit. Nur beim Kauf der Schlittschuhe sollte der Bewegungshungrige nicht zu sehr sparen. Schließlich will er ohne Beulen an den warmen Füßen dem winterlichen Vergnügen fröhnen.

Immer mehr Familien entdecken das Eis als Ziel für einen gemeinsamen Ausflug. Sie fahren mit ihrem Reisemobil in den Schnee und suchen einen Platz am zugefrorenen See. Oder die Familie steht mit ihrem Caravan auf einem Campingplatz, der eine Eisbahn auf seinem Gelände sein eigen nennt, oder, noch romantischer, direkt am See liegt. Wenn dann die Sonne die Camper hinaus in die winterliche Kälte lockt, schnüren sie in der molligen Wärme der mobilen guten Stube ihre Schlittschuhe. Damit die Kufen beim Gang zum Eis nicht stumpf werden, ziehen die Wintersportler Plastikschröter über die Metallkufen.

Camping Natterer See mit eigener Eisbahn vor malerischem Bergpanorama.

Dann geht es auf noch etwas wackligen Beinen hinunter zum See. Ein Schlitten am Ufer dient als Sitzplatz zum Ausruhen. Thermoskanne und Plätzchen liegen als Pausensnack bereit. Die Väter stampfen mit einem Bein auf das Eis und prüfen sorgfältig, ob es genügend trägt. Die ersten Läufer haben bereits am frühen Morgen mit großen Schneeschaukeln das Eis blitzblank geräumt, sogar ein ganzes Eishockeyfeld haben sie freigeschaufelt.

Wintervergnügen

Die Kinder düsen sogleich mit kräftigen Gleitschritten davon, schließlich stehen sie den ganzen Sommer auf Inline-Skates und sind deshalb bestens in Übung. Auf zwei Kufen erkunden die Kleinen den ganzen See, suchen sich die schönsten Stellen aus. Dort,

wo die Sonne gestern noch die oberste Eisschicht ein wenig angetaut hat, ist es über Nacht spiegelglatt gefroren. Nur mitten auf dem See, dort, wo der Wind kräftig bläst, ist das Eis wellig und rumpelig gefroren. Aber gerade dies reizt die Jungen: Wenn sie über die eisigen Hubbel flitzen, ruckeln ihre Beine, und aus lauter Übermut lassen sie die Zähne aufeinanderklappen.

Inzwischen wagen sich auch die ungeübten Mütter und Väter aufs Eis. Sie rudern mit ihren Armen in der Luft und suchen nach imaginären Geländern fürs gestörte Gleichgewicht, halten an, um wenigstens im Stand festen ►



HOBBY
Eislaufen

Auf's Glatteis geführt

Halt zu erlangen. Schon beim zweiten Gang aufs Eis indes werden die älteren Herrschaften mutiger. Sie lassen sich von ihren Knirpsen ins Schlepptau nehmen und über die spiegelnden Flächen ziehen. Unter lautem Juchhe plumpsen sie ab und zu aufs Eis, rappeln sich aber schnell wieder auf und kurven mit Schneespuren an ihren Hosen weiter im schönsten Sonnenschein auf der glatten Winterpracht.

Wenn die Beine müde werden und die schnellen Schuhe anfangen zu drücken, geht es ans Ufer. Auf dem Schlitten sitzend ziehen die

Wintersportler Schoner über die scharfen Kufen. Dann geht es zurück zum Reisemobil oder Caravan, wo bequemere, warme Schuhe warten.

Wer nicht so lange warten möchte, bis die Seen zugefroren sind, findet viele Kunsteisbahnen – oft schon in unmittelbarer Nachbarschaft. Die meisten Städte besitzen eine überdachte Eisbahn, die vom Herbst bis zum Frühjahr geöffnet ist. Gerade für Eislauf-Anfänger sind Kunsteisbahnen gleich in mehrfacher Hinsicht bestens geeignet:

Die meisten Eisstadion verleihen Schlittschuhe gegen eine geringe Gebühr. So können Anfänger schon für drei bis vier Mark

pro Tag erst einmal testen, ob das eiskalte Hobby tatsächlich so viel Spaß macht wie erhofft. In vielen Hallen sind geschulte Eislauf-Lehrer angestellt, bei denen Anfänger das richtige Gleiten lernen. Auch können hier Schlittschuh-Begeisterte Kontakte zu Eislauf- und Eishockey-Clubs knüpfen, wenn sie sich später einmal sportlich betätigen möchten.

In den Stadien gibt es beheizte Ankleideräume, in denen sich die Eisläufer umkleiden und ohne Verrenkungen ihre Schlittschuhe anschnüren können. Wer eine

kleine Stärkung braucht, stillt seinen Hunger und Durst. Am Rande der Eislaufbahnen sind zumeist Bänke für die Zuschauer, von denen aus Eltern die Gleitversuche ihrer Kinder beobachten können.

Ein weiterer Service, den Eisporhallen meistens anbieten, ist das Schleifen der Schlittschuhkufen, wenn sie zu stumpf geworden sind. Eine Anmeldung dafür ist nicht nötig, auf den etwa acht Mark teuren Service läßt sich gleich warten.



Immer mehr Eisbahnen rühren die Werbetrömmel und bieten Veranstaltungen im fast täglichen Wechsel an. So gehören Eisdisco in das feste Programm der großen Hallen. Dann gibt es dröhnende Musik wie in einer richtigen Disco, Scheinwerfer zaubern eine bunte Farbshow auf die glatten Flächen, Laserspots lassen die Besucher wild zucken. Die Tänzer vollführen skurrile Figuren auf den Kufen, Paare umklammern sich und drehen gemeinsam traute Runden über das Eis.

Viele Wintersportorte unterhalten Eisbahnen im Freien. Dort genießen Urlauber den bezaubernden Blick auf die Berge und lassen sich die Son-

ne auf den Buckel scheinen. Einige Campingplätze haben eine eigene Kunst-Eisbahn auf dem Platz, von der es nur ein paar Schritte zum Caravan oder Reisemobil sind.

Ausgleichstraining

Sportärzte empfehlen gerade das Schlittschuhlaufen als ideales Ausgleichstraining im Winter. Bei dieser Sportart bewegt sich der ganze Körper harmonisch. Das Eislaufen stärkt besonders die Schenkel sowie den Po. Der Eisläufer gewinnt körperliche Stabilität, die vor allem die Sprunggelenke kräftigt. Dieser Sport bereitet also auch ausgezeichnet auf das Skilaufen vor.

Voraussetzung für Spaß beim Gleiten ist lediglich, daß Eisläufer ihre Schlittschuhe nicht als störende Fremdkörper am Fuß empfinden. Deshalb müssen sie sorgfältig ausgewählt werden. Ein Schlittschuh muß wie eine zweite Haut am Fuß sitzen, ohne zu drücken. Vor allem die Ferse braucht guten Halt, damit sich der Fuß seitlich nicht verkan-ten kann.

Wie läßt sich das feststellen? Ganz einfach: Beim Anprobieren mit offenem Schuh soll der Fuß so weit nach vorn rutschen, bis die Zehen anstoßen. Dann muß noch eine fingerbreite Platz zwischen Ferse und Schaft sein. Kinderfüße wachsen jedoch schnell in diesen Reserveraum hinein, deshalb benötigen sie etwa alle ein bis zwei Jahre neue Schuhe.

Viele Kinder, die begeistert Schlittschuh laufen, wünschen sich ►

Die Kufen müssen regelmäßig nachgeschliffen werden.



Beim Kampf um den Puck geht schon mal ein Schläger zu Bruch.



Das rät der Fachmann zum Schlittschuh-Kauf:

Thomas Hummel, 38, Eishockey-Trainer beim EC Stuttgart und Inhaber eines Eislauf-Spezialgeschäfts, gibt Tips rund um den Schlittschuh:

- Vor dem Kauf in den aufgeschnürten Schlittschuh steigen und so weit nach vorn rutschen, bis die ersten Zehen anstoßen. Dann muß hinten im Schuh noch so viel Platz sein, daß ein Finger zwischen Ferse und Schuh hineinpaßt.
- Der Schuh darf im zugeschnürten Zustand nicht wackeln, sondern muß fest um Fuß und Bein sitzen.
- Im Innenschuh sollte der Knöchelbereich gepolstert sein.
- Schuhe mit Fußbett machen das Tragen angenehmer.

- Bei Anprobe im Laden unbedingt einige Minuten im zugeschnürten Schuh herumlaufen, um zu testen, ob und wo er drückt.
- Der Schlittschuh sollte möglichst aus zwei Hälften gefertigt sein. Der untere Teil, an dem die Kufen befestigt sind, sollte abnehmbar sein, damit die stählernen Kufen bei Abnutzung ausgetauscht werden können.
- Die Schnürsenkel müssen nicht bis ans obere Ende des Schaftes geschnürt werden, die beiden oberen Löcher können frei bleiben – das gibt dem Bein ein wenig mehr Bewegungsfreiheit.
- Nur scharfe Kufen ermöglichen schnelles Laufen. Die Kufen sollten regelmäßig nachgeschliffen werden. Um zu testen, ob die Kufen noch scharf sind, fährt man mit dem Finger an den Kufenkanten entlang. Eissportfachgeschäfte und viele der Kunsteisbahnen bieten diesen Schleif-Service für etwa acht Mark an.

HOBBY
Eislaufen

Bevor sie wieder ihre Runden flitzen, gönnen sich die Kleinen eine Verschnaufpause am Rande der Eisbahn.



Auf's Glatteis geführt

Von der
Witterung
unabhängig
bieten die
Eisstadion
Spaß für
Jung und Alt.



sehnlich, Eishockey zu spielen. Vereine dafür gibt es in nahezu jeder Stadt. Voraussetzung für die Aufnahme ist lediglich, daß die Pimpfe sicher auf den Kufen flitzen können und eine gute Ausdauer besitzen. Dann steht ihnen nichts mehr im Wege, diese dynamische Form des Eislaufens zu lernen.

Kampf um den Puck

Eishockeyspieler erliegen genauso wie die Zuschauer der Faszination ihres Sport: Tempo, extremes Abbremsen und genauso schnelles Beschleunigen, kurz aufeinanderfolgende Richtungsänderungen, Technik, Kampf mit den Gegnern. Einziger Wermutstropfen: Weil es sich um eine äußerst schnelle Sportart handelt, ist das Verletzungsrisiko relativ hoch. Deshalb ist eine hochwertige, recht teure Ausrüstung mit Hockeyschlägern, Beinschonern und Handschuhen sowie Schutzhelm bis zu gepolsterter Kleidung nötig.

Bevor die Knirpse dem Geschwindigkeitsrausch auf Eis verfallen, steht jedoch erst einmal ausgiebiges Training auf dem Programm. Es sollte

allerdings so behutsam wie möglich geschehen, denn schließlich wachsen die Kinder noch. Wirbelsäule, Hüfte, Knie und Füße dürfen nicht überfordert werden.

Schließlich wollen sie auch später noch gemeinsam mit anderen viele Runden auf dem Eis drehen. Denn Eislaufen im Freizeitbereich ist ein Sport, der miteinander und nicht gegeneinander ausgeübt wird. Es fördert das gemeinsame Erleben, wenn Eltern mit ihren Kindern gelassen ihre Runden fahren und Jugendliche zusammen mit ihren Freunden übers Eis jagen.

Solange, bis Hände und Füße kalt werden, die Beine weich. Dann hilft nur noch eines: Zurück zum mollig warmen Reisemobil oder Caravan, hinein in bequeme Schuhe schlüpfen, einen heißen Tee trinken und gemütlich die Füße hochlegen.

Sabine Scholz

Trendshop Zubehör- News

Eiskunstlaufschuhe:

Lederschuh in Weiß oder Schwarz. Die Kufen haben vorne Zacken, die im Eiskunstlauf nach Sprüngen abstoppen. Der Fachmann rät besonders Kindern von solchen Schuhen ab, weil sie dazu verleiten, sich beim Fahren vorne mit den Zacken auf dem Eis abzustößen und somit den Schwung nicht aus dem seitwärts gerichteten Schlittschuhschritt holen. Die Schuhe gibt es ab 50 Mark.



Eisgleiter für Kinder:

Metallgleiter werden unter normale Kinderschuhe geschnallt. Dadurch, daß sie jeweils vier Kufen haben, stehen die Kinder wie auf Rollschuhen und haben kaum Probleme mit dem Gleichgewicht. Sie kosten etwa 22 Mark.

Schlittschuh-Tasche:

Die waserdichten Kunststofftaschen mit Trageriemen zum Umhängen sind praktisch und in Sportgeschäften ab 20 Mark zu haben.



Eishockeystiefel:

Die Stiefel sind heute zu meist aus Nylon und Vinyl, höherwertige aus einem Leder-/Nylon-Gemisch. Sie sind nicht nur für Eishockeyspieler, sondern für alle Hobby-Schlittschuhläufer geeignet. Gute Schuhe haben Schaumpolster im Knöchelbereich sowie Fersenstützen. Innenfutter aus Spaltleder sorgt für Tragekomfort. Eishockeystiefel haben glatte Kufen ohne Zacken im vorderen Bereich. Von 80 bis 500 Mark.



Kufenschoner:

Plastikschienen, die über die Metallkufen zum Schutz vor Verletzungsgefahr gezogen werden. Sie kosten in Fachgeschäften etwa 10 Mark.



HOBBY
Eislaufen

Einige ausgewählte Kunsteisbahnen

Ort	Land	Besonderheiten	Tel.
Bad Liebenzell	D	Eisdisco	07052/5487
Berlin	D	Schlittschuhverleih	030/9117
Berlin Wilmersdorf	D	Schlittschuhverleih	030/8241012
Braunlage/Harz	D	Eisdisco	05520/2191
Garmisch-Partenkirchen	D	Eisdisco, Eisstockschießen	08821/753291
Wiedenfelsen/Bühl	D	Schlittschuhverleih	07223/935332
Tschagguns	A	Eisstockschießen	0043/5556/72265

Einige ausgewählte Natureisbahnen

Ort	Land	Besonderheiten	Tel.
Arosa	CH	Eisstockschießen	0041/81/3775151
Bettmeralp	CH	Eisstockschießen	0041/27/9271291
Pontresina	CH	Eisstockschießen	0041/81/8426488
Silvaplana	CH	Curling	0041/81/8386000
Fuschi am See	A	Geräumte Eisfläche	0043/6226/250
St. Wolfgang	A	Eisstockschießen	0043/6138/2239
Weissensee	A	Schlittschuhverleih	0043/4713/2220-0
Zell am See	A	Schlittschuhverleih	0043/6542/2600-0

Der Ordner für Ihr Stellplatz-Archiv



Bestellung:

Bitte senden Sie mir

☐ Expl. Sammelordner „RM-Collection“
(je DM 8,80 plus 4 Mark Porto/Verpackung)

Bitte ausschneiden und einsenden an:

CDS Verlag GmbH
Postwiesenstraße 5A

70327 Stuttgart

oder per Fax an 0711 / 1346638.

Telefonischer Bestellservice: 0711 / 1346622.

Die Bezahlung erfolgt:

☐ gegen beigefügten
Verrechnungsscheck
☐ bargeldlos durch
Bankabbuchung:

Per Kreditkarte:
☐ American Express
☐ Visa Card
☐ Diners Club
☐ Eurocard –
Mastercard



Bankleitzahl
(vom Scheck abschreiben)

Konto-Nr.

Geldinstitut

Kreditkartennummer

gültig bis

Absender

Name, Vorname

Straße

PLZ, Ort

Datum, Unterschrift



- **Stellplatz-Tips mit System:**
die neuen Sammelkarten in RM
- **Stellplatz-Tips mit Übersicht:** schnell
zu finden, ideal für die Tourenplanung
- **Stellplatz-Tips mit Atmosphäre:**
auf Weingütern, auf Bauernhöfen,
bei Restaurants
- **Stellplatz-Tips mit Mehrwert:** viele
Zusatzinfos über Sehenswürdigkeiten
und die Umgebung

Reisemobil-Stellplätze

86609 Donauwörth-Parkstadt

Parkhotel Donauwörth
Eugen u. Elisabeth Schuler,
Sternschanzenstr. 1, Tel.: 0906 / 7 06 51-0,
Fax: 0906 / 7 06 51-80

Areal: Auf den Ausläufern des Fränkischen
Jura über der alten Reichsstadt Donauwörth
gelegen.

Zufahrt: Asphalt. = 10 auf Asphalt
und H-Betonsteinen, bei Verzehr einer
Mahlzeit kostenlos. Sonstiges: späteste
Ankunftszeit 20.00 Uhr.

An den Stellplätzen:

Gastronomie: Warme Küche:

11.00-14.00 Uhr, 17.30-22.00 Uhr

Hauptgerichte: 15-34 DM, .

Sonstiges: geöffnet von 6.00-1.00 Uhr,
Frühstücksservice.

Sport & Freizeitangebote:

50 m, 2 km, 500 m.

Sonstiges: Bundeskegelbahnen.

Entfernungen:

1,5 km, 500 m, 4 km.

Sehenswürdigkeiten: Altstadt und Käthe-Kruse-Puppenmuseum

500 m, Schloß Harburg 5 km,

Schloß Leitheim 5 km, Kloster und

Kirche Heilig Kreuz, Insel Ried.



Zeichenerklärung:

= Anzahl der
Stellplätze, = tele-
fonische Reser-
vierung erwünscht,
 = behinderten-
gerecht ausgebaut,
 = Hunde erlaubt,
 = Strom-
anschluß,
 = Frischwasser,
 = Sanitär-
einrichtungen,
 = Ver- und Ent-
sorgung,
 = Grillplatz,
 = Liegewiese,
 = Einrichtungen
für Kinder,
 = Schwimmbad,
 = Hallenbad,
 = Cafébetrieb,
 = Garten/
Terrasse,
 = Fahrradver-
leih, = nächster
Ort, = nächster
Lebensmittelladen.

RM 297



Reisemobil-Stellplätze: 86609 Donauwörth

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



Reisemobil-Stellplätze

23879 Mölln/Lauenburg

Wohnmobilplätze
an der Sterleyer Straße/
Zuwegung Hotel Schwanenhof
Kurverwaltung,
Tel.: 04542 / 70 90 und 70 99,
Fax: 04542 / 8 86 56



Areal: Parkbuchten an der Nordumfahrung
beim Hegesee.
Zufahrt: Asphalt. = 8 auf Asphalt, ko-
stentlos.
An den Stellplätzen:

Aktivitäten: Anwendungen im Kurmittelhaus.
Gastronomie: Schwanenhof,
S. Thiele, Tel. 04542/5015-17,
Sport & Freizeitangebote:
 100 m, 500 m, 2 km.

Entfernungen: 0 km, 1 km, 2 km.
Sehenswürdigkeiten:
Historisches Stadtzentrum, Museen,
Kurpark, Wildpark, Aussichtsturm,
Personenschiffahrt.

Zeichenerklärung:

= Anzahl der Stell-
plätze, = telefonische
Reservierung erwünscht,
 = behindertengerecht
ausgebaut,
 = Hunde erlaubt,
 = Stromanschluß,
 = Frischwasser,
 = Sanitäreinrichtungen,
 = Ver- und Entsorgung,
 = Grillplatz,
 = Liegewiese,
 = Einrichtungen
für Kinder, = Schwimm-
bad, = Hallenbad,
 = Cafébetrieb,
 = Garten/ Terrasse,
 = Fahrradverleih,
 = nächster Ort,
 = nächster Lebens-
mittelladen.

RM 2/97

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

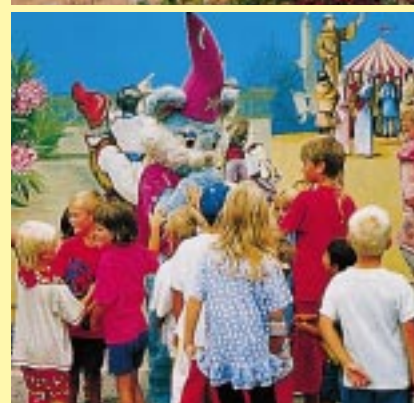


7

Reisemobil-Stellplätze

78050 VS-Villingen

Familienfreizeitpark
Dieter Sirringhaus,
Heinrich-Herz-Straße, Industriegebiet
Vockenhausen, Tel. / Fax: 07721 / 82 22 02
Areal: Kleine Stellplätze vor dem Familien-
freizeitpark neben einer Bushaltestelle.
Zufahrt: Asphalt. = 4 auf Wiese,
kostenlos.
An den Stellplätzen: (Leinenzwang).
Im Freizeitpark: .
Park geöffnet von Ostern bis Mitte Oktober,
9.00-18.00 Uhr, Sommer bis 19.00 Uhr.
Aktivitäten:
Spiele, Unterhaltungsprogramme
Gastronomie: Restaurant im Freizeitpark
Warme Küche: 11.00-17.00 Uhr
Hauptgerichte: 3-9 DM,
Sport & Freizeitangebote:
 2 km, 2 km.
Entfernungen: 2 km, 1 km,
 6 km (Messegelände Schwenningen).
Sehenswürdigkeiten: Historische Altstadt
Villingen, Luftfahrtmuseum 2 km, Uhren-
museum Schwenningen 6 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 2/97

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



30

**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. 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

REISE
MOBIL
INTERNATIONAL

LESER
HELFE
N
LESERN



Einfach ausschneiden und einsenden an:

Redaktion REISEMOBIL INTERNATIONAL, CDS Verlag GmbH, Postwiesenstr. 5A, 70327 Stuttgart

8. Der Platz ist behindertengerecht ausgebaut:



☐ ja ☐ nein

9. Hunde sind willkommen:



☐ ja ☐ nein

10. An den Stellplätzen gibt es:



einen Stromanschluß: ☐ ja ☐ nein



einen Wasseranschluß: ☐ ja ☐ nein



Sanitäreinrichtungen: ☐ ja ☐ nein



eine Ver-/Entsorgungsstation: ☐ ja ☐ nein



einen Grillplatz: ☐ ja ☐ nein



eine Liegewiese: ☐ ja ☐ nein



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



ein Freibad: ☐ ja ☐ nein



ein Hallenbad: ☐ ja ☐ nein

11. An Aktivitäten ist möglich

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

12. Es gibt ein Restaurant am Platz:

☐ ja ☐ nein

Wenn ja:

Name des Restaurants: _____

Name des Wirts: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon-Nummer: _____

Warme Küche gibt es von bis: _____

Das billigste Hauptgericht kostet: _____

Das teuerste Hauptgericht kostet: _____

Gibt es einen bewirtschafteten



Garten oder eine Terrasse? ☐ ja ☐ nein



Gibt es einen Cafébetrieb? ☐ ja ☐ nein

13. Sonstiges

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

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



ein Freibad: ☐ ja _____ km ☐ nein



ein Hallenbad: ☐ ja _____ km ☐ nein



einen Fahrradverleih: ☐ ja _____ km ☐ nein

Sonstiges: _____

15. Entfernung in Kilometern:



zum nächsten Ort: _____ km



zum nächsten Lebensmittelladen: _____ km



zur nächsten Ver-/Entsorgungsstation: _____ km

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

17. Foto, Prospekt oder Ansichtskarte liegt bei:

☐ ja ☐ nein



**Neu in REISEMOBIL
INTERNATIONAL:
Adressen der in
dieser Ausgabe
angesprochenen
Firmen.**



Auf einen Blick

Test & Technik

Bimobil von Liebe GmbH

Aich 15
85667 Oberpfraammern
Tel.: 08106/29880,
Fax: /29888

Compact Mobile

Neue Steige 14
73569 Eschach
Tel./Fax: 07175/5221

Dethleffs GmbH

Rangenbergweg
88316 Isny
Tel: 07562/987-0, Fax: -100

Eura Mobil

Fahrzeugbau GmbH
Kreuznacher Straße 78
55576 Sprendlingen
Tel.: 06701/203-0, Fax: -10

Forest River

Transmobil GmbH
Theodor-Heuss-Straße 17
66130 Saarbrücken-Güdingen
Tel.: 0681/8760080,
Fax:/8760032

Frankia Fahrzeugbau

Pilote GmbH
Bernecker Straße 12
95509 Marktschorgast
Tel.: 09227/738-0, Fax: -33

Hymer AG

Holzstraße 19
Postfach 1140
88330 Bad Waldsee
Tel.: 07524/999-0, Fax: -220

Karmann-Rheine

GmbH & Co. KG
Karmannstraße 1
48432 Rheine
Tel.: 05971/865-0, Fax: -808

Keppler Mobil GmbH

Erwin-Rommel-Steige 13
89134 Blaustein/Ulm
Tel./Fax: 07304/6908

Moncayo

Reisemobilcenter Kaballo
Gewerbegebiet Hellerwald
56154 Boppard
Tel.: 06742/82095,
Fax: /82110

Reimo

Reisemobilcenter GmbH
Boschring 10
63329 Egelsbach
Tel.: 06103/4005-0, Fax: -9

Rimor, Autocaravans s.r.l.

Via Piemonte 3
53036 Poggibonsi/Siena
Tel.: 0039/577/988003,
Fax:/988031

Rockwood/TSL

Breniger Straße 19
53913 Swisttal-Heimerzheim
Tel.: 02254/82061,
Fax: /81064

Roller-Direktimporteure

Joachim Förster
In der Bütz 1
53557 Bad Honningen
Tel.: und Fax: 02635/6222

Ultra Mobile

Ultra Mobile Esslingen
Ulmerstraße 40
73728 Esslingen
Tel.: 0711/9318660,
Fax: 0711/93186611

Zubehör & Zulieferer

Alde Freizeit Reisch

Mühlackerstr. 11
97520 Rötthlein
Tel.: 09723/2048, Fax: /5214

Al-Ko GmbH

Postfach 61
89359 Kötz
Tel.: 08221/97-0, Fax: /-459

Atwood Mobile Products

Solching 11
84416 Taufkirchen/Vils
Tel.: 08084/7369, Fax: /7453

Coleman GmbH

Am Eisernen Steg 20
65795 Hattersheim
Tel.: 06190/8907-0, Fax: -46

Cramer

In der Steinwiese 16
57074 Siegen
Tel.: 0271/692-400, Fax: -404

Electrolux Siegen GmbH

In der Steinwiese 16
57010 Siegen
Tel.: 0271/692-0, Fax: -302

Goldschmitt

Fahrzeugtechnik GmbH
Bahnhofstraße 10-12
74746 Höpfingen
Tel.: 06283/2229-0, Fax: -29

Ingenieur-Büro

Andreas Raspni
Multi-Innovation-Technology
Hanauer Straße 37
63505 Langenselbold
Tel.: 06184/3011

Roadstar UltraMedia

GmbH & Co Handels KG
Zum Galgenberg 2
21406 Barnstedt-Kolkhagen
Tel.: 04134/9152-0, Fax: -22

Sawiko

Fahrzeugzubehör GmbH
Wiethornskamp 2
49163 Hunteburg
Tel.: 05475/5335, Fax: 1821

SMEV S.r.l.

Via Apollonio 11
I-36061 Bassano del Frappa
Italien
Tel.: 0039/424/50-0006,
Fax: -1966

Sun Ware Solartechnik GmbH & Co KG

Düsseldorfer Straße 80
47239 Duisburg-Rumeln
Tel.: 02151/40161,
Fax: 406208

Truma GmbH

Wernher-von-Braun-Str. 12
85637 Putzbrunn
Tel.: 089/4617-0, Fax: -116

Winnebago

Industries Europe GmbH
Neunkircher Straße 41
66459 Kirkel
Tel.: 06849/9006-22, Fax: -30

Sonstiges

ADAC

Am Westpark 8
81373 München
Tel.: 089/7676-0, Fax: -2801

AZUR

Kesselstr. 36
70327 Stuttgart
Tel.: 0711/4093-500, Fax: -480

Camping Krings

Monschauer Straße 12-34
41068 Mönchengladbach
Tel.: 02161/3006-0, Fax: -31

DCHV

Deutscher Caravan Handels
Verband e. V.
Holderäckerstraße 13
70499 Stuttgart-Weilimdorf
Tel.: 0711/887-3928,
Fax: -4967

Drei Brunnen Verlag GmbH & Co

Friedhofstraße 11
70191 Stuttgart
Tel.: 0711/257-6010,
Fax: -6217

Fahrschule Lüders

Fuhlsbütteler Straße 94
22305 Hamburg
Tel.: 040/6901111,
Fax: /69702520

Lundberg Reisemobile

Ohechaussee 214
22848 Norderstedt
Tel.: 040/5285026

Messeleitung Bexbach

Postfach 1361
66444 Bexbach
Tel.: 06826/529-143,
Fax: -149.

ReiWoCamp Werratal

Bahnhofstraße 1
36266 Heringen
Tel.: und Fax: 06624/1353

treffpunkt

Meinungen, Tips, Ideen

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

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.

Mehr von dieser Sorte

(Erfahrungen beim Kauf eines Fendt-Reisemobils)

Im vergangenen Mai habe ich mir ein Reisemobil von Fendt gekauft. Die Firma, bei der ich das Reisemobil bestellt hatte, verständigte das Werk in Aspach-Bäumenheim. Kurz darauf rief mich der Leiter der Kundendienstabteilung, Herr Wagner, an und machte mit mir einen Termin aus. Ich wurde von ihm mit großer Freundlichkeit und Herzlichkeit empfangen. Die Arbeiten an dem Mobil wurden alle zu meiner vollen Zufriedenheit ausgeführt. Fendt kann stolz auf Herrn Wagner sein, es sollte mehr von dieser Sorte geben. Er besitzt ein Fachwissen, das auch einen Laien überzeugt.

Heinz Kriebel,
89537 Giengen/Brenz

Dixi-Klo und Mülltüte

(Trucker-Festival am Nürburgring, REISEMOBIL INTERNATIONAL 10/96)

Sie schreiben, daß das Trucker-Festival am Nürburgring den größten kostenlosen Campingplatz Europas darstellt. Die Größe mag schon gewaltig sein, kostenlos jedoch ist er nicht. In den letzten Jahren wurde auf den offiziellen Standplätzen jeweils eine Gebühr von 35 Mark pro Person fällig. Ab Freitag waren es noch 25 Mark pro Nase, und samstags noch 15 Mark. Einziger Service fürs Geld: Dixi-Klo und Mülltüte. Lediglich einen Pkw abzustellen ist auf bestimmten Plätzen gratis, sofern dort nicht übernachtet wird. Pkw und Zelt ist wiederum als Camping definiert und kostenpflichtig.

Ralf P. Müller,
53520 Wershofen

Laverton mit Zwischenmeldung und Besuch auf der Giles meteorologischen Station und Abmeldung in Yulara ist allemal angezeigt. Daß genügend Sprit gebunkert sein muß, versteht sich von selbst, was aber nichts nützt, wenn der Wagen streikt. Auch empfiehlt es sich, Schläuche mitzunehmen, wenn nicht mehr als ein Ersatzrad Platz findet, die man notfalls auch in schlauchlose Reifen packen kann, sofern man einen 12-Volt-Kompressor oder eine schweißtreibende Handpumpe mitnimmt.

Heinemanns Bemerkungen lesen sich, wie mit Stöckelschuhen eine Bergtour zu machen. Dazu sollte sich wahrhaftig niemand verleiten lassen. Und wer gerade mal 24.000 Kilometer in Australien herumgefahren ist, sollte sich auch nicht zu der Bemerkung hinreißen lassen, daß sich die Highways in gutem Zustand befinden. Da fehlen noch ein paar 10.000 Kilometer an Erfahrung.

Walter Ritschel,
52385 Nideggen

Bergtour mit Stöckelschuhen

(zu Australien-Tips von Detlef Heinemann, REISEMOBIL INTERNATIONAL 1/97)

Warnen möchte ich ganz eindringlich vor heroischen Berichten, wie locker man mit einem Reisemobil durch das Outback von Australien fahren kann. Die kürzeste Entfernung von Perth nach Alice Springs soll über die Dock River Road sein, die eigentlich gerade mal das letzte Stück von schlappen 200 Kilometern von rund 2.000 vor Yulara ist und eigentlich Petermann Road heißt. Den Löwenanteil stellt der Warburton Mission Road Highway mit rund 600 Kilometern, abgesehen vom Great Eastern Highway (94), wo man in Perth beginnt und über den Lasseter Highway und Stuart Highway nach Alice gelangt.

Warnen kann man nur vor Fahrten allein oder ohne Funk, wenn man nicht genügend Wasser mit hat. Eine polizeiliche Abmeldung in

Adressen gesucht

(Liste von Reisemobil-Vermietern)

Um eine bessere Auswahlmöglichkeit für Anmieter von Reisemobilen zu schaffen, bin ich mit der Erstellung einer überregionalen Anbieterliste befaßt. Auch private Vermieter können in dieser Liste aufgenommen werden. Die erfaßten Daten werden nach Fertigstellung als Diskette oder in Form einer Liste den Interessenten zugesandt. Anbieter von Mietwohnmobilen wenden sich bitte an:

Helmut Schmidt,
Pommerby 26, 24351 Damp



Vertauscht: Erfreut hat das Allrad Special in REISEMOBIL INTERNATIONAL 1/97 auf breiter Spur – leider jedoch hat sich auf Seite 51 ein falsches Bild eingeschlichen. Der dort abgebildete Innenraum gehört zu dem LX 90-6x6 der Marke Action Mobil. Das Foto oben zeigt das Interieur des Unicat Unimogs. Sorry.

Gasflaschen

Gasgeräte

Leitungen und Ventile

Technische Regeln

**Teil 5 der Selbstbau-
serie von REISEMOBIL
INTERNATIONAL:
Wie wird die Gas-
anlage eingebaut?
Wie kommt das
Gas an die Geräte?
Welche Sicherheits-
Bestimmungen sind
zu beachten?**

Von Flaschen und Ventilen

Unser Selbstbau-Reisemobil nimmt zusehends Gestalt an. Das Basisfahrzeug ist ausgesucht (RM 10/96), der Grundriß entwickelt (RM 11/96), Fenster, Hochdach und Innenboden eingebaut und isoliert (RM 12/96), Sitzbänke und Möbel verschraubt (RM 01/97). Eigentlich könnte man jetzt schon verreisen. Dazu müßten allerdings die Sitzbänke schon gepolstert sein, was wir in einem späteren Kapitel zeigen wollen. Wasser

aus lose mitgeführten Kanistern, ein Campingkocher und eine Kühlbox an der 12-Volt-Steckdose würden fürs Erste reichen.

Wir aber wollen es komfortabler haben und bauen als nächstes die Gasanlage ein.

Wegen der Gefährdung, die durch das Gas an Bord entstehen kann, ist es unabdingbar, sich vor Installation der Gasanlage mit den wichtigsten Einbau-Vorschriften ver-

traut zu machen, die ausführlich und leicht verständlich im Arbeitsblatt G 607 des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfachs (DVGW) zusammengefaßt sind. Wichtigste Regel: Verwenden Sie nur für den Betrieb in Fahrzeugen zugelassene Geräte.

Die in Kastenwagen heute übliche Gasanlage umfaßt die Gasflaschen samt Druckregler im Flaschenkasten, Leitungen, Absperr-

hähne und Verteilerstücke sowie die Gasgeräte, Kocher, Absorber-Kühlschrank, Heizung und Boiler.

Nur vereinzelt finden sich auch Reisemobile ohne Gasanlage. Sie heizen mit Kraftstoff, kochen mit Petroleum oder Kraftstoff und kühlen in Kompressor-Kühlschränken mit Strom. Aber das sind Ausnahmen, weswegen wir hier nicht weiter auf sie eingehen wollen.

Schon bei der Grundrißplanung haben wir festgelegt, wo die einzelnen Geräte plziert sein sollen. Anhand ihrer Abmessungen, die wir in Zubehörkatalogen gefunden haben, mußten wir teilweise sogar die Möbel für den späteren Einbau in ihrer Größe anpassen.

Der Gasvorrat wird meist in zwei Propangasflaschen von fünf oder elf Litern Inhalt gebunkert, die



Fotos: Böttger/Grudowski



Gefesselt:
Gasflaschen
müssen rüttel-
sicher im Fahr-
zeug befestigt
sein (links).



Gelüftet: Die
Entlüftungs-
öffnung im Gas-
flaschenkasten
muß mindestens
100 cm² groß
sein (oben).

Geteilt:
Der Verteiler-
block für drei
Entnahmestellen
(rechts) ist fest
mit Schellen
verschraubt.



Gekühlt:
Verschraubung
der Gasleitung
am Absorber-
kühlschrank.

im luftdicht zum Innenraum hin abgeschlossenen Flaschenkasten stehen. Nur in sehr kleinen Kastenwagen findet man auch die blauen Butangas-Flaschen mit 1,8 oder 2,8 Kilogramm Inhalt. Sie sitzen, um Kälte von ihnen abzuhalten, in aller Regel in geschlossenen Alu- oder Kunststoff-Behältern. Grund: Butan

verdampft unterhalb von vier Grad Celsius nicht mehr und ist damit zum Kochen und Heizen bei tiefen Temperaturen ungeeignet.

Zur Unterbringung der Gasflaschen bietet sich das Küchenmöbel an. Weil Flüssiggas schwerer als Luft ist, beim Flaschenwechsel oder einem Defekt an der Anlage also ►

nach unten ausfällt, muß im Flaschenkasten eine nach außen durchgehende, unverschließbare Öffnung von 100 Quadratzentimetern vorhanden sein. Um das Eindringen von Insekten und aufgeschleudertem Straßenschmutz zu verhindern, sollte man ein Gitter in die Öffnung setzen. Wichtig ist, daß trotzdem die geforderte Größe erhalten bleibt, daß die Öffnung am Boden oder seitlich an der tiefsten Stelle sitzt und daß die Öffnung auch nicht durch die Gasflaschen verdeckt wird. Notfalls müssen die Gasflaschen auf Klötzchen gestellt werden. Außerdem müssen die Flaschen unverrückbar und verdrehsicher fixiert werden. Wichtig: Im Gasflaschenkasten dürfen keine Kabelverbindungen, Batterien oder Stromverbraucher plaziert sein.

Direkt auf der Gasflasche sitzt der Druckregler (Achtung: Linksgewinde). Er sorgt dafür, daß das mit einem Druck von mehreren Bar in der Flasche gebunkerte, flüssige Gas, das allerdings für Koch- und Heizzwecke aus der oben in der Flasche befindlichen Gasphase entnommen wird, auf den Arbeitsdruck heruntergeregelt wird.

Der Arbeitsdruck hat sich in den letzten Wochen geändert. Waren bisher in Deutschland 50 Millibar vorgeschrieben, hat sich die Europäische Gemeinschaft nunmehr auf 30 Millibar geeinigt. Das heißt, man muß darauf achten, daß alle Geräte – Druckregler, Kocher, Heizung, Boiler, Kühlschrank – auf den neuen Arbeitsdruck ausgelegt sind. Auf den muß übrigens ein deutlicher, dauerhafter Aufkleber im Flaschenkasten hinweisen.

Vom Druckregler aus fließt das Gas durch ein flexibles, maximal 40 Zentimeter langes Schlauchstück, das mit einem DIN-DVGW-Zeichen gekennzeichnet ist. Noch im Flaschenkasten tritt es in ein weiterführendes Gasrohr über, das mittels

Gummitülle und Silikon abgedichtet aus dem Flaschenkasten ins Reisemobil-Innere führt.

Das Gasrohr führt zu einem Verteilerblock, von dem aus dann die einzelnen Leitungen zu den verschiedenen Geräten verlegt werden. Der Verteilerblock, der außer den Absperrhähnen für Kocher, Kühlschrank, Heizung und Boiler auf Wunsch noch einen Anschluß für eine Gassteckdose zum Anschluß eines im Freien stehenden Grills oder Kochers haben kann, wird gut erreichbar in einem Schrank oder, noch besser, im oder am Küchenblock mit starken Blechschellen fest verschraubt.

Als Gasleitungen eignen sich besonders Rohre aus verzinktem Stahl, sogenannte Ermeto-Rohre. Zwar sind auch Kupferrohre erlaubt, wenn sie an den Verschraubungen durch innenliegende Steckhülsen verstärkt werden. Aber die Fehlerquote ist bei ihnen höher. Weswe-

Gebohrt: Öffnung für das Gasentnahmerohr im geschlossenen Butangas-Flaschenkasten

Gewählt: verschiedene Gasverbindungen und -leitungen (unten).



Gasgeräte

Gasgerät	Hersteller	Bezeichnung	Maße in cm (L x B x H)	Preis ab DM
Kocher	Cramer	zweiflammig	45 x 32,5 x 4,2	212
Kocher	Cramer	dreiflammig	50 x 40 x 4,2	283
Kocher	Cramer	vierflammig	50 x 40 x 4,2	379
Kocher	Smev	zweiflammig	38 x 28 x 5	170
Kocher	Smev	zweiflammig	42 x 37 x 4	170
Kocher	Smev	dreiflammig	52 x 37 x 4	230
Kocher	Smev	vierflammig	47 x 38 x 4	290
Absorberkühlschrank	Electrolux	RM 4211 LM 60 Liter	48,6 x 47,4 x 61,8	995
Absorberkühlschrank	Electrolux	RM 4281 LM 81 Liter	48,6 x 47,4 x 82,1	1.195
Absorberkühlschrank	Electrolux	RM 4361 LM 89 Liter	48,6 x 53,9 x 82,1	1.299
Absorberkühlschrank	Electrolux	RM 4401 LM 103Liter	52,5 x 53,9 x 80,5	1.399
Absorberkühlschrank	Electrolux	RM 4200 60 Liter	48,6 x 47,4 x 61,8	829
Absorberkühlschrank	Electrolux	RM 4230 L 70 Liter	48,6 x 47,4 x 82,1	949
Absorberkühlschrank	Electrolux Tropicana	RM 5211 LM 60 Liter	48,6 x 48,6 x 61,8	1.175
Absorberkühlschrank	Electrolux Tropicana	RM 5401 LM 103 Liter	52,5 x 53,9 x 80,5	1.535
Heizung	Truma	E 1800	38 x 12 x 25,4	1.199
Heizung	Truma	E 2400	38 x 12 x 25,4	1.429
Heizung	Truma	E 2800	62,3 x 18,2 x 31,6	1.569
Heizung	Truma	E 4000	62,3 x 18,2 x 31,6	1.859
Heizung	Truma Konvektion	S 3002 K	50 x 18,7 x 49,1	639
Heizung	Trumatic	L 3400	54 x 52,5 x 48	1.889
Heizung	Trumatic	C 6000	54 x 52,5 x 48	2.179
Heizung	Alde	Compact Typ 3000	55 x 60 x 31	3.899
Heizung	Alde	Comfort 2923	13,2 x 22 x 171	1.899
Heizung	Alde	Comfort 2928 Balance	13,2 x 22 x 171	2.749
Heizung	Atwood Carver	3600 A	51,2 x 19,5 x 50,2	454
Heizung	Atwood Carver	Confort 3 Plus	58 x 34 x 57	1.698
Heizung	Atwood Carver	P 4	20,5 x 13 x 38,5	1.049
Heizung	Atwood Carver	AT 3400	48 x 36 x 50	379
Heizung	Atwood Carver	3200 P	51,2 x 19,4 x 49,8	365



Gebogen: Gasleitungen lassen sich am einfachsten mit der passenden Zange biegen.

Geprüft: Dichtheitsprüfung (unten) mit Luftpumpe und Manometer.



Gesteckt: Eine Schnellkupplung ermöglicht, den Küchenblock im Freien zu verwenden (links).

gen wir bei unserem Ausbau Abstand von ihnen nehmen.

Aus Sicherheitsgründen sollten die Gasrohre mit möglichst wenig Verschraubungen und Zwischenstücken verlegt werden. Um das zu erreichen, biegt man sich – quasi als Schablone – aus Drahtresten zunächst ein Muster, mit dem man probiert, ob sich das fertig gebogene Rohr durch die Möbel ziehen läßt. Erst dann biegt man das Endprodukt. Dazu eignet sich die Gasrohrbiegezange. Kostengünstiger geht es mit einer Holzscheibe im richtigen Durchmesser. Scheibe und Rohr werden vorsichtig in den Schraubstock eingespannt und das Rohr über die Holzscheibe gebogen. Anschließend wird das Rohr in der benötigten Länge, um Sägespäne zu vermeiden, mit dem Rohrschneider abgetrennt.

Danach wird das Rohr penibel gereinigt, auf das Ende ein Stahlschneidring gesetzt, mit Wälzlager-

heiß- oder Trumapaste bestrichen und dann die Verschraubungen fest darüber angezogen.

Die Gasleitungen müssen mindestens alle 50 Zentimeter mit einer Schelle vibrationsfrei verschraubt werden. Durchtrittsstellen von Möbeln sind, um Durchscheuern zu vermeiden, entweder übergroß aufzubohren oder durch weiche Einlagen, Gummitüllen oder Schottverschraubungen zu schützen.

Zum Einbau der Geräte richtet man sich nach den vom Hersteller mitgelieferten Einbau-Anleitungen. In ihnen wird festgelegt, wie und wo die Luftansaugöffnungen und Abgaskamine von Boiler und Heizung sowie die Lüftungsöffnungen für den Kühlschrank durch die Karosserie gebohrt werden müssen, in welchen Radien die Luft- und Heizschläuche gebogen werden dürfen und daß beim Kochen stets für ausreichende Lüftung zu sorgen ist.

Die Einbauanleitungen enthalten auch Maßzeichnungen oder sogar fertige Bohr- und Schneidshablonen, nach denen die Befesti-

gungslöcher und die Einbauausschnitte in den Möbeln und auf dem Boden angerissen und ausgeführt werden können. Wichtig ist, sich schon jetzt die Montagearbeit dadurch zu erleichtern, daß ausreichend Wartungsklappen in den Möbeln vorgesehen werden, durch die man später leichter an die Geräte und ihre Anschlüsse herankommt. Solche Klappen können durchaus noch nachträglich mit der Stichsäge herausgeschnitten werden. Sie helfen dabei, die Anschlüsse der Gasleitungen sauber, exakt und gasdicht an den Geräten anschrauben zu können, weil man sich nicht zu sehr verrenken muß und auf spezielle gekrüpfte Schlüssel verzichten kann.

Nach der Montage und dem Verschrauben der Gasleitungen ist der Kocher bereits betriebsbereit. Der Absorberkühlschrank muß vorher noch an das Stromnetz und die von uns verwendete Boiler-Heizungs-Kombination C 3400 von Truma sowohl an das Stromnetz als auch an die Wasserversorgung angeschlossen werden. Arbeiten, die wir in den nächsten Kapiteln behandeln.

Nach Durchführung der kompletten Installation muß die gesamte Gasanlage – vor ihrer ersten Inbetriebnahme – einem Sachverständigen für Flüssiggasanlagen vorgestellt werden. Der führt eine Sichtprüfung der gesamten Anlage und eine Brennprobe aller Geräte sowie eine Dichtheitsprüfung durch. Dabei beaufschlagt er die Anlage bei offenen Absperrhähnen aber geschlossenen Geräten mit einem Druck von 150 Millibar, der innerhalb von zehn Minuten nicht abfallen darf. Ist alles okay, füllt er die zur TÜV-Abnahme erforderliche DVGW-Prüfbescheinigung aus und klebt eine Plakette ans Fahrzeugheck, aus der die Abnahme und der nächste Prüftermin in zwei Jahren ersichtlich sind. Frank Böttger/Frank Grudowski

in RM 3/97

- Wassertanks
- Wasserleitungen
- Waschbecken
- Dusche

Vorgestellt: Atwood-Produkte

Atwood heizt dem deutschen Markt kräftig ein: Seit dem Caravan Salon 1996 vertreibt der amerikanische Hersteller von Heizungen und Boilern seine Produkte unter eigener Regie. Zusätzlich steuert die Marke mit dem A und dem großen Punkt in der Mitte das Marketing der bislang englischen Konkurrenz Carver. Einigkeit macht stark: Seit vergangenem Herbst arbeiten die beiden Marken zusammen – mittlerweile verfügt Atwood europaweit über mehr als 200 Vertragshändler.

Dabei stammt Atwood Mobile Products aus den USA, bekannt als weltgrößter Hersteller von Raum- und Wasserheizungen im Reisemobil- und Wohnwagen-

bereich. 1909 in Rockford im US-Bundesstaat Illinois gegründet, expandierte das Unternehmen schon 1992 in Richtung Europa. Atwood erwarb eine Fabrik für Heizgeräte in Cesena, Italien. Seither produziert und verkauft Atwood dort Heizungen und Boiler.

Den nächsten großen Schritt ging das Unternehmen am 27. September 1996: Atwood gab in Düsseldorf einen Kooperationsvertrag mit besagtem englischen Heizungshersteller Carver bekannt und übernahm das komplette Marketing.

Mit welchen Geräten stellt sich Atwood neuerdings der etablierten Konkurrenz? Eine Übersicht.

**Atwood – eine
US-Marke drängt auf den deutschen
Markt. Was steckt dahinter?**

Einheiz- Preis

Confort 3 Plus

Dieses Gerät kombiniert Raumheizung, Warmwasserboiler und auf Wunsch Frischluft-Ventilation. Eine Fernbedienung steuert die Warmluft durch das Heizgebläse, aktiviert die Kühlung und regelt, wie stark sich das Brauchwasser im 10 Liter V4A Edelstahltank erwärmt. Die 1.700 Mark teure Confort 3 Plus verbrennt Gas mit einer Leistung von 3,5 kW, und das Gebläse funktioniert elektrisch. Ein elektrischer Boiler für 230 Volt und 1.000 Watt ist als Option erhältlich.

**Mit vollelektrischem
Umluftgebläse:
3400 Elektronik.**

Raumheizungen der 3000er Reihe

Das kleinste Gerät, die 3200 P, baut Atwood hauptsächlich für Caravans. Ein Dachkamin gehört zum Lieferumfang bei einem Preis von 365 Mark. Butan oder Propan mit 30 Millibar Druck liefern die Energie für eine Wärmeleistung bis zu 2,3 kW.

Das Modell 3400 Elektronik ist die nächstgrößere Raumheizung und kostet 380 Mark. Ein Wandthermostat steuert ihr Umluftgebläse vollelektronisch. Sie erreicht eine Heizleistung von 3,4 kW bei einem Gasdruck von 30/50 Millibar.

Das leistungsstärkste Gerät heißt 3600 A. Es ist ebenfalls für 30 Millibar ausgelegt. Ein integriertes Kontrollsystem überwacht das Feuer und schaltet das Gas automatisch ab, sobald die Flamme ausgeht. Kostenpunkt: 450 Mark.



**Kleinste Raumheizung
von Atwood: die 3200 P.**

Ventilatoren

Der Ventilator Junior verteilt die Warmluft, welche die Raumheizungen 3200 und 3600 erzeugen. Dabei wälzt das 120 Mark teure Gerät in der Stunde maximal 80 Kubikmeter Luft um. Der Ventilator arbeitet mit 12 Volt, und seine Drehzahlen lassen sich stufenlos regeln.

Der Ventilator Senior reagiert auf einen Fernfühler für die Raumtemperatur. Er pumpt bis zu 170 Kubikmeter Luft pro Stunde um. Dazu benötigt der Ventilator eine Stromspannung von 12 oder 230 Volt. Preis: 220 Mark.



**Ventilator
Junior
(links) und
Fanmaster
(Mitte)
verteilen
die Luft.**



Der Ventilator Fanmaster macht aus einer einfachen Heizung ein vollständiges Zentralheizungssystem, welches die warme Luft verteilt und, wenn nötig, zusätzlich elektrisch heizt. Dazu nutzt der Fanmaster Heizelemente, die 230 Volt benötigen, sowie einen 12-Volt-Ventilator. Der wälzt stündlich bis zu 100 Kubikmeter Luft um. Der Fanmaster schlägt mit 450 Mark zu Buche.

Boiler

Der 700 Mark teure Jolly Boiler ist mit einem zehn Liter fassenden Glas-Wasserbehälter ausgestattet. Fernbedient erhitzt Flüssiggas das Wasser im Kessel. 70 Gramm Gasgemisch Butan/Propan pro Stunde strömen dabei durch den Brenner.

Der Mini Boiler 8 leistet wahlweise 400/600 oder 1.000

Watt. Acht Liter Flüssigkeit passen in seinen Tank. Er arbeitet mit einer Spannung von 230 Volt. Sein Preis: ab 280 Mark.

Der Warmwasserbereiter I6 ist das einzige von Atwood in Amerika hergestellte und CE-geprüfte Wasserheizgerät. Er faßt bis zu 22,7 Liter Wasser und wiegt nur 8,6 Kilogramm. Das Gerät kostet ab 880 Mark und ist in zwei Versionen lieferbar, die mit Gas oder Strom funktionieren. Sie verbrauchen 125 Gramm Gas oder 0,64 Ampere pro Stunde.

Der Boiler Cascade Rapide GE erzeugt zum Preis von 850 Mark 830 Watt bei 230 Volt und heizt Wasser bis zu 72 Grad auf. Läuft er mit Gas, verbraucht dieser Boiler 87 Gramm in der Stunde. Ein Thermostat steuert die Temperatur.



**Mini 8
Boiler für
acht Liter
warmes
Wasser.**



**Raumheizung
und Wasser-
boiler in ei-
nem: Confort
3 Plus (oben).
Der Warm-
wasserberei-
ter I6 (rechts)
kommt direkt
aus USA.**



**Jolly Boiler komplett
mit Abgasanlage.**

**Die lei-
stungs-
stärkste
Atwood-
Raum-
heizung
3600 A.**



Z·U·B·E·H·Ö·R·



Blickfang für Sonnenstrahlen: bunte Sun-Ware-Solarmodule.

Bunte Solarmodule

Da lacht die Sonne

Mut zur Farbe beweist die Firma Sun Ware, die ihre Dach-Solarmodule jetzt in Blau, Rot, Gelb und Weiß anbietet. Vorteilhaft für Reisemobilisten ist der bündige Abschluß an der Vorderkante der bunten Energielieferanten. So bieten sie keine Angriffsfläche für den Wind und Pfeifgeräusche bleiben aus. In naher Zukunft geht Sun Ware noch einen Schritt weiter und produziert Solarpaneele mit individueller Form oder mit Werbeaufdruck. Rund 900 Mark kostet ein Modul. Zu finden sind Sun-Ware-Produkte im Sortiment großer Reisemobilhändler, wenn nicht, hilft Sun Ware unter Tel.: 02151/40161 weiter.

Multifunktions-Kompressor

Tolle Kiste



Pumpt, leuchtet, blinkt und liefert Strom: der Goldschmitt-Kompressor.

Fünf Funktionen in einem Gerät vereint der 5 in 1 Rechargeable Compressor von Goldschmitt. Herz des tragbaren Kompressors ist ein an 12 und 230 Volt aufladbarer Akku mit 6,5 Ah. Mit seiner Energie baut der Kompressor bis zu 18 bar Luftdruck auf, der integrierte 12-Volt-Strahler leuchtet oder blinkt und andere 12-Volt-Geräte können betrieben oder aufgeladen werden. Dank eines Manometers eignet sich der kabellose Kompressor auch zur Luftdruckkontrolle. Mit im Lieferumfang des 149 Mark teuren Gerätes sind verschiedene Ventilaufsätze, eine Ersatzsicherung, ein Ladegerät für 230 Volt und das Adapterkabel für den Zigarettenanzünder. Info-Tel.: 06283/22290.

Macht hellhörig: Funk-Alarmanlage Theft Alert 500.



Ventilverlängerung

Luftschlange

Zwillingbereifte, mit Radkappen versehene Hinterachsreifen lassen sich oft nur mühevoll aufpumpen. Mit einer Ventilverlängerung von Winnebago sollen schmutzige Finger und Verrenkungen der Vergangenheit angehören. Stahlgeflechtschläuche gelangen von beiden Ventillfassungen der Zwillingräder zum eigentlichen Ventil, das durch Bohrungen in der Radkappe nach außen führt. Der komplette Satz kostet 178 Mark und ist über Winnebago in Kinkel zu beziehen. Info-Tel.: 06849/90060.

Luftdruckprüfen leicht gemacht: mit dem Ventilverlängerungssatz von Winnebago.



Alarmanlage

Taschenpiep

Schlagkräftige Reisemobilisten, die ihr Fahrzeug gern eigenhändig gegen Knacker schützen, können sich von Theft Alert 500 unterstützen lassen. Das neuartige Alarmsystem bemerkt Einbrüche entweder durch Niveau-, Infrarot-, Glasbruch- oder Radarsensoren und strahlt sofort Signale aus, die am Taschensender (Pager) Alarmpiepsen und Lichtsignale auslösen. Wahlweise schlägt auch das Fahrzeug selbst durch Blinken und Hupen Alarm. Wer schon eine Alarmanlage eingebaut hat, kann den rund 500 Mark teuren Theft Alert 500 trotzdem anwenden. Informationen gibt es direkt beim Ingenieurbüro Andreas Raspini, Tel.: 06184/3011.



Fahrrad- und Skiträger

Schub-Lade

Schiebung: Der Sawiko Pronto verschluckt Räder und Skier.

Reisemobilisten, die nicht nur zu Hause Wert auf eine aufgeräumte Garage legen, befestigen vier Fahrräder, einige Skier oder Snowboards sauber auf dem ausziehbaren Heckgaragen-Träger Pronto von Sawiko. Kugellager sollen dafür sorgen, daß sich der auf dem Heckgaragenboden befestigte Träger leicht ausziehen läßt. Durch den Aufzug ist er seitlich neben dem Reisemobil zu beladen, und wird dann in die Garage eingeschoben. 780 Mark kostet der Pronto. Infos unter Tel.: 05475/5335.



Multifunktionskiste: Roadstar TLV-1061.

12-Volt-TV/Videogerät

Regen-Kombi

Vom Tragegriff abwärts steckt im kompakten Gehäuse des Roadstar TLV-1061 geballte Technik. Die 25-Zentimeter-Bildröhre zeigt wahlweise Fernsehbilder von 30 speicherbaren Sendern oder vom eingebauten Videorecorder. Dank 12-Volt-Anschluß versüßt die Roadstar-Kombi auch Regentage auf freier Flur. Hobby-Filmer freuen sich über die Monitorfunktion: 1.150 Mark kostet der Multi-Spaß beim Radio- und Fernsehfachhändler.

Dreisatz als Treibsatz: In Nahe bei Hamburg demonstrieren drei Brüder (von links nach rechts: Bernd, Burkhard und Holger Schwarz), was Familienpolitik im Reisemobilgeschäft erreichen kann.

Nahe bei Hamburg residiert Deutschlands größter Dethleffs-



Das Wir-Gefühl

Händler – und trifft dreimal ins Schwarze.

Kurt Tucholsky, scharfsichtiger Journalist und brillanter Satiriker der Weimarer Republik, textete in einem Couplet: „Fang’ nie etwas mit der Familie an, denn das geht schief.“ Der Berliner, der mit seinen Beobachtungen fast im-

mer richtig lag, kannte die Brüder Schwarz noch nicht.

Bernd, Burkhard und Holger Schwarz aus Nahe bei Hamburg können den Gegenbeweis zum Imperativ Tucholskys antreten. Sie führen gemeinsam den vom Vater vor 25

Jahren aufgebauten Handelsbetrieb und scheinen weder geschäftlich noch privat irgendeine Schiefelage zu kennen.

Im Gegenteil: Dieter Riegel, Geschäftsführer von Dethleffs, bezeichnete ihr Unternehmen öffentlich als den „weltgrößten Dethleffs-Händler“. Der ein wenig launig gemeinte Spruch – schließlich lassen sich nicht überall auf diesem Planeten Dethleffs-Reisemobile erstehen – belegt aber eines: Schwarz Mobile Freizeit Nahe – so der komplette Name – zählt zu den Großen der Branche.



Freiraum im Show-Room: Großzügig wie auf einem Messestand präsentiert das norddeutsche Unternehmen seine Exponate den Kunden.



Oldie im Spotlight: Als Blickfang schmückt der Mercedes die Ausstellungshalle.

Platz an der Theke: An der Reparaturannahme werden nicht nur Dethleffs-Besitzer betreut.

Auch die architektonische und topographische Anmutung des Betriebs vermittelt unvoreingenommenen Besuchern den Eindruck eines Imperiums. Auf 20.000 Quadratmetern liegen die unterschiedlichen Gebäude links und rechts einer Stichstraße im kleinen Städtchen so, daß der Blick des Besuchers, wohin er auch schweift, ausschließlich Schwarzsche Bausubstanz auszumachen vermeint. Als umfasse die Domäne ein ganzes Industrieviertel, liegen linker Hand eine große Halle für Zu-

behör mit 1.100 Quadratmetern, ein Lager von 400 Quadratmetern und dazu: Areal für Mobile und Caravans. Gegenüber ragt die Ausstellungshalle (1.100 Quadratmeter) empor und dazu: Areal für Mobile und Caravans. Ein Stück die Straße hinunter trifft der Wanderer auf die Vermietung – mittlerweile allerdings selbständige Einheit mit Schwarzscher Beteiligung und mit: Areal für Mobile und Caravans. Hat der Besucher diesen Teil

passiert, trifft er auf den Werkstattkomplex – derzeit noch 600 und demnächst 1.050 Quadratmeter groß, natürlich mit: Areal für Mobile und Caravans.

Daß ein solcher Betrieb nicht nur die Kundschaft des umliegenden Landstrichs anpeilt, liegt nahe. Schwarz-Kunden absolvieren die gut 30 Kilometer aus der Hamburger City nach Nahe durchaus willig, um sich im aufgeräumten Show-Room des Dethleffs-Exklusiv-Händlers umzusehen. Denn „der Kauf eines Freizeitfahr-

zeugs muß immer ein Erlebnis bedeuten“, postuliert Burkhard Schwarz. Deshalb stopft das Trio seine Ausstellungshalle nicht mit Exponaten voll, sondern setzt optisch eher auf die Weite, die Besitzer solcher Fahrzeuge schließlich suchen. Dennoch können die Kunden bei Schwarz sämtliche Dethleffs-Varianten, also alle Grundrisse, inspizieren – rund 25 neue Fahrzeuge und meist um die 40 gebrauchte stehen zur Ansicht bereit. ►

Händlerporträt

**In der Runde:
Das Schwarzsche
Trio – Motto:
„Jedes Jahr eine
wichtige Inno-
vation“ – erläu-
tert RM-Autor
Lockau seine
Geschäftspolitik.**



Natürlich müssen wir jeden Typ aus dem Dethleffs-Programm zeigen können, wenn wir Kundschaft aus Hamburg anlocken wollen“, weiß Burkhard Schwarz. Wie gut das gelingt, gibt das Trio bereitwillig auch in Zahlen an: Wirtschaftlich erfolgreiche Jahre bedeuten für die Händler aus Nahe, daß sie Käufer für rund 180 neue und etwa 100 gebrauchte Reisemobile finden.

Obwohl ihr Betrieb – 17 Angestellte, darunter sieben Mann in der Werkstatt und ein hauptamtlicher Verkäufer – nach allen Bemessungsdaten zu den besonders stattlichen der Branche gehört, legen die Gebrüder Schwarz Wert darauf, daß ihre Kunden, wenn sie es wollen, einen der Chefs als Berater buchen können –

besonders dann, wenn es um Reisemobile geht. „Die Käufer von Motorcaravans sind heute fast immer bestens informiert und präpariert. Reisemobilisten wissen stärker als Wohnwagen-Kunden, was sie wollen.“ Deshalb – und um das Ohr an der Befindlichkeit der Zielgruppe zu haben – steht das Dreiergespann als Verkäufer parat.

Dabei braucht es den Kunden nicht zu beschweren, daß

die Brüder eine klare innerbetriebliche Gewaltenteilung vereinbart haben: Holger Schwarz, mit 43 Jahren das Nesthäkchen und gelernter Autokaufmann, kümmert sich um den bei Schwarz besonders stark vertretenen Schwerpunkt Vorzelte und um übriges Zubehör für Caravaner. Übergreifend für den Gesamtbetrieb leitet er zudem den Einkauf. Sein Bruder Burkhard, 48, steht für



Fotos: Lockau

die Generalorganisation gerade und als gelernter Elektriker der Werkstatt vor. Bernd Schwarz, mit 54 Jahren der älteste der drei, widmet sich als Großhandelskaufmann vorwiegend der Betriebswirtschaft samt Personal- und Buchhaltungswesen.

Nach außen jedoch bildet das Trio eine Einheit. Und pflegt, trotz seiner Herkunft aus Hamburg, auch schon mal

einen etwas lockeren Umgangston – schließlich ist der Vater Ostpreuße und daher ohne hanseatischen Dünkel: Mit vielen ihrer Mitarbeiter duzen sich die drei, mit manchen verbindet sie langjährige gemeinsame Vergangenheit: „Wir haben das Geschäft von Beginn an miterlebt: Büros im Keller, Verkauf in einer ehemaligen Tankstelle. Damals haben wir noch selbst die Wohnwagen gewa-

schen und dann zu den Kunden gefahren.“

Wer solchermaßen zwischen Sandwichwänden aufwächst, erkennt frühzeitig die Erfordernisse der Zeit. Deshalb besaß die Firma Schwarz schon vor 13 Jahren einen Show-Room, als die meisten Händler diesen Begriff noch dem Enter-

tainment-Gewerbe zugeordnet hätten. Und deshalb fühlen sich die drei Brüder aus dem Norden mit dem Hersteller aus Oberschwaben nach einem Vierteljahrhundert Markentreue so verwachsen, als sei er ein Stück von ihnen. Das zeigt sich in kleinen Dingen – auf den Fassaden ihrer Gebäude nimmt das Dethleffs-Logo deutlich mehr Platz ein als ihr eigener Schriftzug – und im ►

**In die Länge:
Fast wie ein
eigenes Stadt-
viertel wirkt
der raum-
greifende
Betrieb im
kleinen Städt-
chen Nahe.**

Händlerportrait



Auf Zuwachs:
Mit 600 Quadratmetern gehört das Werkstattgebäude schon jetzt zu den stattlichen Vertretern. Künftig wird es um weitere 450 wachsen.



großen Ganzen: Selbstbewußt reklamieren die drei für sich, an der Existenz so manchen Modells des Herstellers nicht unbeteiligt gewesen zu sein. „Der neue Dethleffs-Bus trägt in starkem Maß auch unsere Handschrift, ebenso die hochklassigen Integrierten.“

Wie eng die Symbiose über die Jahrzehnte geworden ist, belegt auch eine ganz spezielle Art von kollektivem Plural, der aufscheint, wenn die Brüder über die Produktpolitik der von ihnen vertretenen Marke referieren. „Wir haben die letzten zwei Jahre deutliche modellpolitische Fortschritte gemacht“, heißt es da, wenn es um das Programm von Dethleffs geht, oder: „...damals, als wir die Integrierten entwickelt haben.“

Innovationen schätzen sie auch im eigenen Betrieb. „Jedes Jahr mindestens eine wichtige Neuerung“, heißt die Devise, damit ihr Betrieb das bleibt, was er nach ihrer Meinung ist: „Ein Handelsbetrieb mit einem Auftreten, das es in der gesamten norddeutschen Region kaum noch einmal gibt.“ Für dieses Jahr steht deshalb eine gründliche Renovierung der großen Zubehörabteilung an – Platz ist ja genug da.

Ein Grund für ihre Energie dürfte die Kraft sein, die aus den organisierten Anstrengungen dreier Brüder resultiert. Bis vor wenigen Jahren wohnte das Trio, das sich mit einmal Erreichtem nicht begnügen will, samt Familien sogar noch in einem Haus.

Zuweilen aber setzen andere ihren Plänen Grenzen: Eine Entsorgungsstation zum Beispiel hätten sie schon längst installiert. Aber das Klärwerk in Nahe bereitet Abwasser biologisch auf – die Erlaubnis wird ihnen also versagt. Oder die Geschichte mit dem Fiat-Service-Vertrag: Eigentlich hatten sie von Fiat schon grünes Licht, um in ihrem Betrieb auch Garantie- und Wartungsarbeiten an Fiat-Fahrgestellen durchzuführen. Aber dann wollte der italienische Nutzfahrzeughersteller doch noch lieber seine Händler in der Region befragen. Und die mochten dem Vorhaben natürlich nur wenig Positives abgewinnen.

Einfallsreichtum stößt eben nicht immer auf Gegenliebe.

Das mußten Bernd, Burkhard und Holger Schwarz auch feststellen, als sie – die Episode liegt schon länger zurück, hat aber bis heute Gültigkeit – versuchten, klassische Autohändler als Kooperationspartner zu gewinnen. Wer Personenwagen verkauft, könnte doch Attraktivität zulegen, wenn er zusätzlich auch einige Caravans und Reisemobile anbietet, so ihre Überlegung. Doch „die haben nur geblockt“, erinnert sich Holger Schwarz, „für die waren Freizeitfahrzeuge Eierkisten für Zigeuner.“ So mag's wohl sein: Die Kollegen mit den kleinen Fahrzeugen wollen bis heute die Caravaning-Branche nicht ganz ernstnehmen.

Vielleicht auch deshalb hat sein Bruder Bernd gar nichts gegen eine Vision einzuwenden, die viele seiner Kollegen allenfalls als Horror-Szenario zitieren: „Warum nicht ein Cara-

vaning-Center vor den Toren einer Großstadt gründen, auf dessen Areal sich einzelne Handelsbetriebe mit ganz unterschiedlichen Marken ansiedeln? Dort gibt es genügend preiswertes Land, um großzügig zu bauen, um genügend Parkplätze anzulegen und um gemeinsam Einrichtungen zu nutzen, die sonst jeder vorhalten muß – von der Entsorgungsstation bis zum nächtlichen Wachdienst. Vielleicht ließe sich ja sogar eine große, von allen genutzte Werkstatt installieren. Außerdem könnten die Kunden auf einem Fleck einen ganzen Batzen Modelle miteinander vergleichen – wie auf einer Art Regionalmesse.“

Ja, warum eigentlich nicht?

Axel H. Lockau

Händler-Meldungen

Camping Krings, Mönchengladbach

Tag der Offenen Tür

Der in Mönchengladbach ansässige Händler Camping Krings hat Ende November 1996 seinen Tag der Offenen Tür zum Anlaß genommen, Stellplätze sowie zwei Entsorgungsstationen auf dem Firmengelände einzuweihen. Stadtdirektor Wolfgang Rombey hielt die Eröffnungsrede. Camping Krings hat Reisemobile und Caravans der Marken Bürstner, Fendt und LMC sowie Caravans von Tabbert und CI Wilk im Angebot. In einer Halle von 1.000 Quadratmetern gibt es eine große Auswahl an Zubehör. Außerdem steht eine Mietflotte von 150 Fahrzeugen bereit. Als weiteren Service verfügt die Firma über einen Bremsenprüfstand sowie eine Gasfüllstation.



Stadtdirektor Wolfgang Rombey (2 v.l.) weiht die Entsorgungsstationen ein.



Lundberg Reisemobile, Norderstedt

Messe-Gewinnspiel

Auf der Hamburger Messe Reisen 97 vom 8. bis zum 16. Februar veranstaltet die Firma Lundberg Reisemobile ein großes Ratespiel. Wer mitmacht, muß erraten, wieviele gelbe und rote Bälle in dem doppelten Boden eines ausgestellten Frankia liegen. Das Reisemobil ist auf dem Lundberg-Stand zu besichtigen, die Außen-Service-Klappen sind extra für das Ratespiel mit durchsichtigen Plexiglas-Fenstern versehen.

Als Hauptgewinn lockt ein neues Frankia Reisemobil, ein A 560 K. Weitere Preise sind eine Woche Urlaub im Frankia Reisemobil sowie zweimal ein Schnupper-Wochenende im Frankia.

ReiWoCamp, Werratal

Camper-Treffen

Der in Heringen an der Werra ansässige LMC-Händler ReiWoCamp, Werratal, will ein neues Camper-Treffen ins Leben rufen. Zum Frühlingsfest sind alle Besitzer und Interessenten der Marke LMC eingeladen. Das Treffen ist zwar erst für den 7. bis 11. Mai 1997 geplant, jedoch sollen alle LMC-Liebhaber rechtzeitig ihre Fahrt nach Waldhessen planen und sich bis zum 15. März anmelden.

Joachim Förster, Bad Hönningen

Roller-Direktimport

Der Reisemobil-Händler Joachim Förster in Bad Hönningen hat den Roller-Direktimport für das Grenzgebiet zu Belgien, für Aachen, Köln und Koblenz übernommen. Weil die Firma über kein eigenes Ausstellungsgelände verfügt, hat sie ein besonderes Vertriebssystem entwickelt: Sobald ein Kunde ein Reisemobil kaufen oder mieten möchte, wird ein Termin vereinbart. Unterlagen erhält der Kunde, wenn er das Fahrzeug besichtigt – entweder bei ihm selbst vor der Tür oder beim Händler. Damit die Kunden nach dem Kauf auch weiterhin gut betreut werden, erhalten sie Service-Adressen für das Fahrzeug, Aufbau, Zubehör und Ersatzteile. Direktimporteure Förster verspricht, die Reisemobile zu günstigen Konditionen abzugeben, weil er hohe Ausgaben für die Ausstellungsflächen spart.



Günstige Roller-Reisemobile verspricht Direktimporteur Förster.

Der Schilderwald bei Seiffer weckt Reiselust.

Seiffer Reisemobile, Forchtenberg

Jetzt auch Riva

Die Firma Seiffer-Reisemobile & Caravans aus dem hohenlohischen Forchtenberg hat ihr Programm erweitert: Neu hinzugekommen ist die Marke Riva-mobil mit Alkoven- und teilintegrierten Reisemobilen. Zudem gibt es das Reimo-Zubehör-Programm von Möbelbausätzen mit Drei-Punkt-Gurten bis zu Reimo-Dächern. Der Händler hat auch seine Auswahl an Gebrauchtfahrzeugen erweitert und bietet ständig etwa 20 gebrauchte Reisemobile an.



CLUBS

Wohnmobilstammtisch
Calw-Enzkreis

Seit knapp fünf
Jahren treffen
sich Reisemo-
bilisten aus dem
Raum Calw
regelmäßig zu
Stammtischen.

Kessel Bunt

Wir sind kein Club, mit Geld haben wir hier nichts zu tun", betont Heidi Nonnenmacher, 52. Zusammen mit ihrem gleichaltrigen Mann Ludwig ist sie die ehrenamtliche Vorsitzende des Wohnmobilstammtisches Calw-Enzkreis. „Wir sind vielmehr eine große Familie“, fährt sie fort. „Mit 19 Fahrzeugen, über

40 Personen und unserem sechsjährigen Foxterrier Percy, dem Stammtischmaskottchen“, ergänzt Uschi Müller, 59.

Mit freundschaftlichen Umarmungen, festem Händedruck und Küsschen für die Damen begrüßen die Familienmitglieder die ankommende Camping-Verwandtschaft. Es ist der 62. Stammtisch seit dem 28. März 1992, dem

Gründungstag, und ein besonderer dazu: Weihnachtessen steht auf dem Programm.

Wo anders könnten die Stammtischler ungezwungener und zünftiger feiern als in ihrem lieb gewonnenen Stammlokal, dem reisemobilfreundlichen Gasthaus Hirsch in Oberkollbach? Die freundliche Bedienung ist mit allen Anwesenden auf Du und Du, hat, als sie die dampfenden Leckereien



Die „Calwer Straße“ in Cannobio: bis im letzten Jahr fester Programmpunkt um Ostern.



terschmaus mit seinem Akkordeon so richtig Schwung in die mobile Tafelrunde.

In diesem Jahr aber wollen die Stammtischler zum Comer See aufbrechen. Für den dortigen Campingplatz haben die geselligen Schwaben sogar eine Ausnahmegenehmigung erwirkt: Percy, der Foxterrier, darf trotz generellen Hundeverbots mit.

Wenn die Calwer nicht feiern, sind sie auf Schusters Rappen oder Fahrradreifen unterwegs. Kein idyllischer Wander- oder Radweg in Vogesen, Schwarzwald oder den Weinbergen des Weinsberger Tals ist ihnen fremd. Viel besser noch: Die Mitglieder des Wohnmobilstammtisches Calw-Enzkreis sind richtige Stellplatzjäger. Ihre Erfolge kommen daher, da sind sie sich sicher, daß sie oft in kleinen Gruppen reisen und ihre gewonnenen Erfahrungen dann beim Stammtisch untereinander austauschen.

Ein richtiger Kessel Bunt sind die Wohnmobilstammlisten aus Calw. Richtige Freunde eben. Und bei Freunden spielt es wirklich keine Rolle, wie alt, wie reich oder mit welchem Reisemobil sie unterwegs sind. Hauptsache, sie haben Spaß an der Sache. Ingo Wagner

Stellplätze findet die Calwer Truppe überall.

serviert, auf jede flapsige Bemerkung eine schlagfertige Antwort.

Alle vier Wochen treffen sich die Reisemobil-Freaks hier. Dennoch existiert das Wort Anwesenheitspflicht im Wortschatz der Calwer ebenso wenig wie Tagesordnung, Vorstandsmitglied oder Kassenswart. Aber wo die Stimmung gut ist, fehlen auch die Gäste nicht.

Zu Gast sind sie selbst auch gerne. Bei Treffen mit befreundeten Reisemobilclubs aus Homburg/Saar, Friedrichshafen und München haben die pfliffigen Schwaben viele gute Freunde gewonnen. Und weil alle Camper so schöne Feste feiern, wächst die Familie stetig zu einem länderübergreifenden Camping-Clan heran.

Reiseziele sind in diesem Augenblick das Gesprächsthema. „So trösten wir uns über den Winter, wenn wir vom Urlaub sprechen“, sagt Heidi Nonnenmacher und schmunzelt. Ihr Mann zieht Taten den Worten vor. Er packt oft seine Skier ins Reisemobil und verschwindet mit Freunden und Stammtischgenossen zum Skifahren in die Alpen.

Auch für Ausfahrten mit dem Reisemobil haben die Schwarzwälder keinen festgelegten Jahresplan. Reiseziele und Teilnehmer finden bei einem der Stammtische in den meisten Fällen wie von alleine zusammen. Die britischen Inseln, Skandinavien, Europas Süden – die Schwaben kom-

men rum. Im Laufe der gemeinsamen Zeit haben sich unter den Reisemobilisten richtige Spezialisten für das ein oder andere Land herauskristallisiert.

Ein absoluter Frankreich-Fan ist Hans Morawski, der sich im stolzen Alter von 84 Jahren am Steuer seines Sieben-Meter-Bürostner ohne Servolenkung am liebsten in den Pyrenäen austobt.

Nur einmal im Jahr versuchen alle auf einmal, sich eine Woche freizunehmen. Immer zu Ostern zieht die Reisemobil-Karawane aus dem Schwabenland nach Cannobio am Lago Maggiore. Akkurat aufgereiht stehen dann vom Dethleffs Bus bis zum Acht-Meter-Coachman alle Reisemobile der Teil-

nehmer auf einem reservierten Teil des Campingplatzes. Klar, daß dieser Teil für acht Tage in „Calwer Straße“ umbenannt wird. Mittendrin, zwischen all den Reisemobilen, eine meterlange Tafel aus Campingtischen und Klapphockern. Klaus Zink, 48, der Hobbykoch, verbannt für diese Zeit alle Essensvorräte aus seinem Kühlschrank – zu Gunsten eines 15-Kilogramm-Rollbraten-Monstrums, das er, nach alter Camper Sitte, an Ort und Stelle am Spieß über Feuer zubereitet.

Salate und andere Beilagen steuern die anderen Campingbrüder und -schwestern bei. Elmar Lutz, 61, seines Zeichens Profi- und Stammtischmusiker, bringt nach dem Rit-



Wenn die Mitglieder des Wohnmobilstammtisches feiern, ist auch Maskottchen Percy (links) dabei.



Ständig auf Achse: der RMC Ratingen-Rhein-Ruhr in Hattingens Altstadt.

TREFFS UND TERMINE

21. Januar

■ Neunte Jahreshauptversammlung des RMC Bünde, Pflicht für Mitglieder, Infos bei Dieter Restemeier, Tel.: 05223/60025.

24. bis 26. Januar

■ Ausfahrt des RMC Ratingen-Rhein-Ruhr nach Stadtlohn. Infos bei Günter Diehl, Tel.: 02102/473359, Fax: 02102/473368.

26. Januar

■ Jahreshauptversammlung des Caravanclub von Hessen, Infos bei Roland Kornmann, Tel.: 069/585150.

1. Februar

■ Klönabend des RMC Schleswig-Holstein im Elbblick, Brokdorf, Infos bei Peter Kluge, Tel. und Fax: 040/7224629.

5. Februar

■ Mitgliederversammlung des WMC Angeln im Sportlerheim Husby, Infos bei Horst Brunsberg, Tel.: 04635/448.

7. bis 10. Februar

■ Karnevals-Ausfahrt des RMC Ratingen-Rhein-Ruhr nach Enkirch/Mosel mit Weinprobe. Infos bei Günter Diehl, Tel.: 02102/473359, Fax: 02102/473368.

■ Erstes Treffen der neugegründeten Reisemobilfreunde Eulenspiegel & Co. in Braunschweig zum Karneval. Infos bei Klaus Bock, Tel.: 05336/90934.

■ Karnevalswochenende mit dem RMC Rheingold in Bad Münstereifel. Infos bei Peter Holzer, Tel.: 02325/75131.

14. Februar

■ Klönabend des Ersten Fehntjer RMC Rhaderfehn von 1996 in der Gaststätte Plümer. Infos bei Helmut Barfs, Tel.: 04926/309.

14. bis 16. Februar

■ Clubabend des RMC Rheingold mit anschließender Fahrt ins Blaue. Infos bei Peter Holzer, Tel.: 02325/75131.

■ Grünkohlessen des Laika Clubs im Venner Moor bei Osnabrück, Infos bei Krimhild Ufer, Tel. und Fax: 05495/1349.

21. bis 23. Februar

■ Stammtisch des RMC Ratingen-Rhein-Ruhr mit Ausfahrt nach Bad Münstereifel. Infos bei Günter Diehl, Tel.: 02102/473359, Fax: 473368.

22. Februar

■ 9. Grünkohlwanderung des RMC-Bünde. Infos bei Dieter Restemeier, Tel.: 05223/60025.

22. Februar bis 7. März

■ Wintertreffen des Caravanclub von Hessen auf der Seiseralm in Völs/Südtirol. Infos bei Roland Kornmann, Tel. 069/5890954.

22. Februar bis 8. März

■ Wintertreffen des Caravanclub von Hessen in Scharnitz/Tirol. Infos bei Roland Kornmann, Tel. 069/5890954.

Stammtische

Haben Sie Lust auf reisemobile Geschichten? Spaß an Erlebnissen rund um den Urlaub? Interesse an Tips? Dann nichts wie hin zu einem Stammtisch! Regelmäßig treffen sich Reisemobilclubs überall im Land. Hier also, wie versprochen, Teil 2 der Termine.

Jeden ersten Freitag im Monat

■ Klönabend ohne Clubzwang für Reisemobilisten auf dem Gelände des Autohauses Pauli, Lennep Straße 152, Remscheid, Infos bei Herrn Kind, Tel.: 0212/46131.

Jeden ersten Freitag im Monat

■ Stammtisch des RMC Weser-Ems in der Gaststätte „Am Markt“ in Edewecht, Infos bei Wilhelm Holub, Tel.: 04421/12829.

Jeden ersten Freitag im Monat,

■ Stammtisch des RMC Mittelbaden in Ottenheim oder Hügelsheim, Infos bei Martin Lenz, Tel.: 07245/4085.

Jeden ersten Freitag im Monat

■ Clubabend des WMC Landstuhl, Infos bei Friedel Müller, Dresdener Straße 2, 66849 Landstuhl, Tel.: 06371/15338.

Jeden zweiten Freitag im Monat

■ Treffen des WMC Elbe-Weser in Großhain mit Wochenendausfahrt, Infos bei Georg Thiel, Tel.: und Fax: 04171/63524.

Jeden zweiten Freitag im Monat

■ Stammtisch des RMC Rheingold im Clublokal Haus Seeblick, Duisburg-Wedau, Tel.: 02325/75131.

Jeden dritten Freitag im Monat

■ Stammtisch des RMC Ratingen-Rhein-Ruhr in Duisburg-Wedau mit anschließender Wochenendausfahrt, Infos bei Günter Diehl, Tel.: 02102/473359.

Jeden dritten Freitag im Monat

■ Stammtisch der Wohnmobilfreunde Schweinfurt im Vereinsheim des VfL Niederwerrn, Infos bei Gerhard Reisch, Tel.: 09723/2048, Fax: 5214.

Jeden zweiten Samstag eines ungeraden Monats

■ Klönabend des I. A. RMC Schleswig-Holstein im Vereinsheim, dem Schießsportzentrum Kellinghusen, Infos bei Gerd Sorgenfrei, Tel.: 040/42122353, Fax: 493768.

Jeden zweiten Sonntag des Monats

■ Clubtreffen der Hobby-Brummis im Evangelischen Gemeindezentrum Dortmund-Körne, Hallesche Straße 118, Beginn 16 Uhr, Infos bei Bernd Janke, Tel.: 0231/283919.

Jedes dritte Wochenende eines ungeraden Monats

■ Klönabend des RMC Schleswig-Holstein im Hotel „Elbblick“, Infos bei Peter Kluge, Tel.: 040/7224629.

Jedes dritte Wochenende im Monat

■ Stammtisch Neu-Ulm der Strassenfuchse Bayern im Restaurant „Am Muthenhölzle“, TSV Sportheim, Infos bei Siegfried und Monika Mauritz, Tel.: 07307/6208.

Jedes vierte Wochenende im Monat

■ Stammtisch der Strassenfuchse Nord-Hessen in der Gaststätte „Kuckuckstreff“ in Braach, Infos bei Kurt Schirakowski, Tel.: 0561/884432.

Jedes letzte Wochenende im Monat

■ Stammtisch Weserbergland der Strassenfuchse Nordrhein-Westfalen in der Gaststätte „Fährklause“ in Wehrden, Infos bei Hartmut Kohn, Tel.: 0521/443883.

CLUBS

Erster Fehntjer RMC Rhaderfehn

Neue Nordlichter

Neu gegründet hat sich am 2. September 1996 der Erste Fehntjer RMC Rhaderfehn. Auf dem Programm des Clubs stehen Klönabende und Treffen, bei denen die mobilen Gäste die Attraktionen der Gegend hoch im Norden erkunden. So lockt der Club aus Rhaderfehn für sein Treffen vom 27. bis zum 29. Juni 1997 mit dem Besuch der Meyer-Werft sowie des Fehn- und Schifffahrtsmuseums. Außerdem pflegen die Nordlichter ihr Brauchtum bei gemütlichen Abenden mit Seemannsliedern. Infos gibt es bei Helmut Barfs, Tel.: 04926/309.



Reisen im virtuellen Raum: Die Reisemobil Union bietet ihre Dienste im Internet an. Die Adresse: <http://members.aol.com./reiseunion/start.htm>

Moser-Club Nordwärts

Der Moser-Club Mainz plant eine Rallye nach Dänemark. Ziel der 699 Mark teuren Ausfahrt ist der Campingplatz Polderrev Camping in Grenaa. Zwar findet die Ausfahrt erst vom 17. bis 24. Mai statt, jedoch bittet der Club um Anmeldung bis spätestens zum 15. Februar unter Tel.: 06131/959580.



Sind auch im Winter aktiv: Mitglieder des RMC Bünde.



Großer Raum

Der Integra 700 HB/FB zählt zu den Flaggschiffen von Eura Mobil. Der 7,10 Meter lange Integrierte mit doppeltem Boden und Heckgarage richtet sich an das alleinreisende Paar, welches hin und wieder die Enkel mit auf Tour

nimmt. Wie bewährt sich das Eura Mobil auf Basis des Fiat Ducato in den Augen der Profis von REISEMOBIL INTERNATIONAL?

Vielfältiger Raum

Der Mobilvetta Icaro 4L hält bis zu sechs Schlafplätze bereit. Das Alkovenmobil auf Fiat Ducato ist 6,42 Meter lang und zeigt im Praxistest, welche Stärken und welche Schwächen in ihm stecken.



Durchdachter Raum

Die Selbstausbau-Serie von REISEMOBIL INTERNATIONAL geht in die sechste Runde. Das Kapitel handelt von Wasser im Bad, der Toilette und in der Küche: Wo stecken die Haken und Ösen, wenn alle notwendigen Elemente sauber und sinnvoll installiert werden?



Außerdem:

MOBIL REISEN, das Extra-Magazin in RM mit Reisereportagen, Tourenplänen, Campingplätzen und Stellplatztips. In der März-Ausgabe lesen Sie: Ost-Kanada, Teil 2, die Fahrt nach Nova Scotia. Grandiose Natur und liebenswerte Menschen.



REISE MOBIL

INTERNATIONAL

Die nächste

**Ausgabe erscheint am
21. Februar 1997**

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: Juan J. Gamero-Ortiz (gam), Frank Grudowski (gru), Axel H. Lockau (ahl), Rainer Schneekloth (ras), Sabine Scholz (sas), Ingo Wagner (imw)

Ständige Mitarbeiter: Mark Böttger, Lars Döhm, Dieter S. Heinz, Adel Hess, Marion Seigel, Wolfgang Strähler, Wolfgang Möller-Streitbürger, Fritz Sturm

Fotos: Wolfgang Falk

Gestaltung und Produktion:

Grafik & Service GmbH: Gunild Carle (Lt.), Frank Harm, Cordula Klink, Cristine Lott, Christine Weissmüller

Abonnementservice: Zenit Pressevertrieb GmbH, Postfach 810640, 70523 Stuttgart, Telefon 0711/7252-197, Telefax 0711/7252-333

Anzeigenleitung: Hansjörg Schwab (verantw.), Sylke Wohlschiess (stv.)

Anzeigenverkauf: Oliver Berthold

Anzeigendisposition: Marion Hansen

Kleinanzeigen: Martina Steinheil

Anzeigenverwaltung: Verlags- und Anzeigen-Service, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart, Telefon 0711/1346690, Telefax 0711/1346696. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 8.

Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Stuttgart.

Reproduktion: Grafik & Service GmbH: Andreas Kuhn (Lt.), Holger Koch

Druck: Union-Druckerei, Frankfurt

Vertrieb: Partner Presse Vertrieb, Stuttgart

Preis des Einzelhefts: DM 5,-

Jahresabonnement: DM 51,- (Ausland zuzüglich Porto)

Bankverbindung: Untertürkheimer Volksbank eG (BLZ 600 603 96), Konto 18 919 006

Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung der CDS-Verlags GmbH. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bildvorlagen keine Haftung. Zuschriften können auch ohne ausdrückliche Zustimmung im Wortlaut oder auszugsweise veröffentlicht werden.

Alle technischen Angaben ohne Gewähr.

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.

Im CDS Verlag
erscheint außer-
dem jeden Monat
CAMPING,
CARS & CARAVANS

