

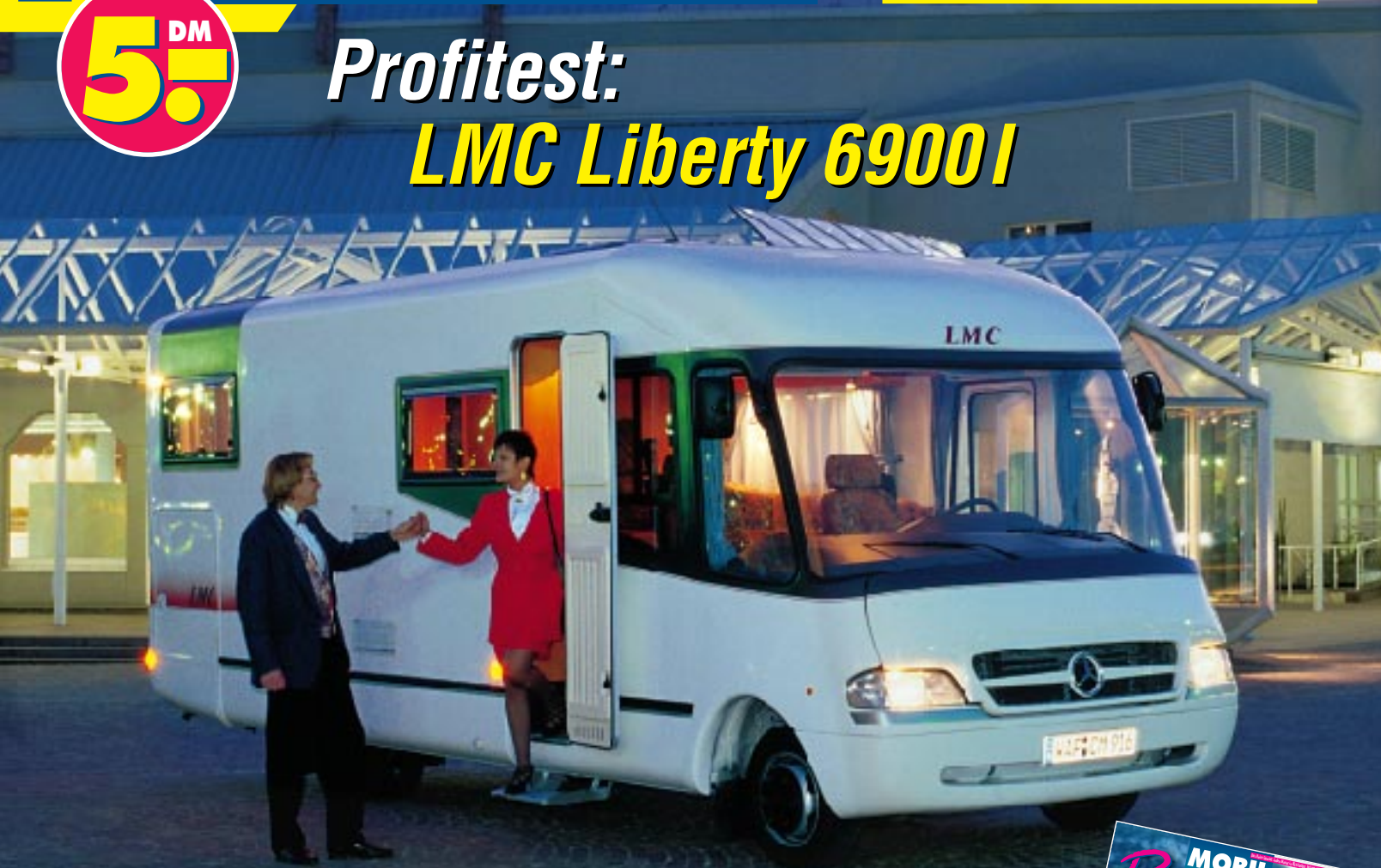
REISE MOBIL

INTERNATIONAL

DM
5,-

Profitest:
LMC Liberty 6900 I

**Hobby: Touren-
Radfahren**



**Praxistests: H*R*Z Holiday Star
und Vario Perfect 850**

Report: 24-Stunden-Service

Selbstausbau: Elektrik

Reise:

Praxis: Alles über Betten

Wilde Ardèche

Lesermobil: Geburtstagsgeschenk



Special:

Rollis mobil



Verworren



Eigentlich schien die Aussage in der österreichischen Mautordnung vom November letzten Jahres klar: „Mehrspurige Kraftfahrzeuge, die als Schlaf- oder Aufenthaltsraum eingerichtet sind (Wohnmobile), gelten unabhängig von ihrem höchstens zulässigen Gesamtgewicht als solche, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt.“ Vom Juristen- ins Umgangsdeutsch übersetzt: „Campingfahrzeuge gelten, unabhängig von ihrem zulässigen Gesamtgewicht, als Personenwagen.“

So weit, so gut.

Doch im Januar überschlagen sich die Ereignisse. Anfang des Monats gehen den Verkaufsstellen die Pickerl genannten Vignetten aus, sodaß diejenigen im Vorteil sind, die erst spät in den Skiurlaub gestartet sind. Mitte des Monats erreicht die Redaktion der Hilferuf eines deutschen Reisemobilisten, von dem die österreichische Polizei für sein Viertonnen-Reisemobil die Lastwagen-Plakette verlangt. Begründung: „Ab 3,5 Tonnen gelten Reisemobile als Lastwagen.“

Auf der Suche nach der Wahrheit stoßen wir auf hochkarätige Unkenntnis. Niemand scheint wirklich Bescheid zu wissen. Alle angesprochenen Stellen schieben den Schwarzen Peter weiter. Schließlich kommt von der Österreich-Werbung in Frankfurt die Antwort. Es stimme leider, daß Reisemobile die Maut nach ihrem zulässigen Gesamtgewicht entrichten müßten.

Diese Information wollten wir Ihnen, unseren Lesern, nicht vorenthalten und haben sie deswegen in unserer letzten Ausgabe veröffentlicht.

Inzwischen wissen wir es allerdings noch besser: Es bleibt dabei, daß Reisemobile wie Personenwagen behandelt werden.

Einen Vorteil hat die allgemeine Aufregung allerdings gehabt. Der Österreichische Automobilclub (ÖAMTC) und der Österreichische Camping Club (ÖCC) haben mittlerweile durch intensive Gespräche mit dem Österreichischen Wirtschaftsministerium für den Tourismus wichtige Änderungen erreicht. So soll die Wochenvignette an den langen Wochenenden nach dem 1. Mai, Christi Himmelfahrt und Fronleichnam ab Donnerstag, und damit elf Tage lang gelten. Ab Mitte des Jahres soll bei der Einreise nach Österreich die Autobahn von der Grenze bis zur ersten

Abfahrt mautfrei sein. Und im nächsten Jahr soll es statt der Zweimonats-Vignette kostengünstigere Monats-Vignetten geben.

Ein Punkt ist in dem allgemeinen Wirrwarr total untergegangen: Gleichzeitig mit der Einführung der allgemeinen Maut hat Österreich die zusätzlich zu entrichtenden Gebühren für bestimmte Strecken, Brücken oder Tunnels zum Teil deutlich gesenkt. Positive Folge: Die Fahrt über die Tauern-Autobahn nach Kärnten kostet in diesem Jahr zum Beispiel trotz Wochenpickerl in der Hauptsaison rund vier Mark weniger als im Vorjahr.

Sorry, wir entschuldigen uns wegen der Fehlinformation. Aber ich denke, jetzt sind die Unklarheiten in Bezug auf die österreichische Maut für Reisemobile ausgeräumt.

Herzlichst Ihr

Frank Böttger
Frank Böttger



SPECIAL Rollis mobil



Unterwegs: Für Rollstuhlfahrer bedeutet das Reisemobil ein Höchstmaß an Mobilität. REISEMOBIL INTERNATIONAL zeigt in einem großen Sonderteil, welche umgebauten Fahrzeuge angeboten werden, stellt geeignetes Zubehör vor und gibt viele Tips, wie es sich lohnt, auch mit Handikap auf große Fahrt zu gehen. **Seite 72**

Stilvoll: Freiheit verspricht schon der Name des LMC Liberty 6900 I auf Mercedes-Chassis. Wieviel Stil der 148.000 Mark teure Integrierte hat, sagt der Profitest. **Seite 36**



Elektrisch: Die Selbstbauserie klärt: Woraus besteht die elektrische Anlage im Reisemobil? Wie kommt der Strom zu den Geräten? Welche Leitungen zu welchem Zweck? **Seite 194**

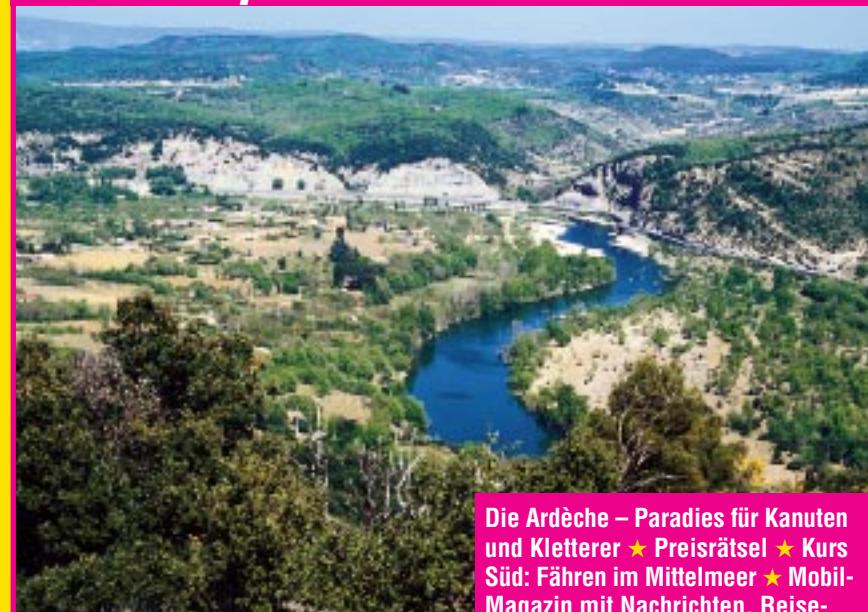


Kuschelig: Wie man sich auch im rollenden Heim richtig bettet, zeigt der Praxis-Ratgeber Schlafen im Reisemobil. **Seite 184**

Aktiv: Der kompakte H*R*Z Holiday Star ist ideal für aktive Mobilisten. Wie beurteilen die Tester den ausgebauten Kastenwagen, mit dem sie über 4.000 Kilometer in ihrem Urlaub durch Frankreich und Spanien tourten? **Seite 30**



Das Reise-Special in REISEMOBIL INTERNATIONAL



Die Ardèche – Paradies für Kanuten und Kletterer ★ Preisrätsel ★ Kurs Süd: Fahren im Mittelmeer ★ Mobil-Magazin mit Nachrichten, Reisezielen und Touren-Tips ★ Rolling Home aktiv **ab Seite 134**

REPORT

24-Stunden-Service

Immer mehr Reisemobilhersteller bieten Hilfe rund um die Uhr **8**

MAGAZIN

30 Jahre Hobby-Wohnwagenwerk

Blick zurück nach vorn **12**

Nachrichten

Hymer-Bilanz, Neuzulassungen, Stellplätze, Recht rund ums Reisemobil, Neue Halle bei Knaus, Concorde-Club Baden-Württemberg, Dachlasten in Italien, Truma mit US-Kooperation **12**

Runder Tisch

Zu Gast in der Redaktion: Al-Ko **26**

TEST & TECHNIK

Praxistest

Im H*R*Z-Kastenwagenausbau Holiday Star durch Frankreich und Spanien **30**

Profitest

LMC Liberty 6900 I – ein Integrierter in modernem Fahrzeugdesign **36**

Praxistest

Im Alltag erprobt: der Vario Perfect 850 S auf MAN-L-2000-Chassis **48**

Premieren

CS-Duo – Schlafwagen **54**
Schwabemobil M 40 – Wunschobjekt **56**
Forever Venezia – Jugendherberge **58**
Beisl-Mobil 6500 ME – Alkoven-Konzept **60**
Esterel Manhattan 29 LN – Edelflitzer **62**
Damon Eurostar – Komplettangebot **64**

Special: Rollis mobil

Behinderte unterwegs im Reisemobil **72**
Dopfer-Rollstuhl mobil **80**
Grimm Rolli-Mobil 4 **82**
Fendt L 680 SKF-R **84**
Canosa Viva-Plus **86**
Knaus 705 HF von Wvd **87**
Zubehör/Einstieghilfen **88**

Technik-Lexikon

Wie funktionieren Bord-Batterien? **192**

MOBIL REISEN

Reise-Special in REISEMOBIL INTERNATIONAL

Wilde Schönheiten

Die Schluchten der Ardèche **134**

Preisrätsel

Kniffliger Spaß mit Gewinnchance **144**

Fahren im Mittelmeer

Infos für Reisemobilisten **146**

Mobil-Magazin

Nachrichten, Reiseziele, Tips **150**

Rolling home aktiv

Abenteuer am Ossiacher See **152**

PRAXIS

Schlafen im Reisemobil

Wie man sich besser bettet **184**

Die RM-Selbstbau-Serie

Teil 7: Elektro-Installationen. **194**

Neues Zubehör

Praktisches für unterwegs **202**

Händlerporträt

Das Dings von Horst Krings in Mönchengladbach **212**

Händlerszene

Nachrichten und Termine **218**

FREIZEIT

Stellplätze

Neue Stellplätze, Entsorgungsstationen, reisemobilfreundliche Restaurants **89**

Hobby

Touren-Radfahren: Sattel-Fest **176**

Lesermobil

Roland Trittner baute sich zum 40. Geburtstag sein Geschenk selbst **204**

Hobby der Bosse

Erwin Hymer ganz privat mit Häs im Fasnet-Trubel **220**

Club-Szene

Porträt Reisemobilfreunde Eulenspiegel, Treffs & Termine **224**

RUBRIKEN

Editorial

Vignetten-Wirrwarr in Österreich – ein klärendes Wort **5**

Bezugsquellen-Hinweise **69**

Treffpunkt

Leserforum: Meinungen, Ideen, Tips **98**

Vorschau, Impressum **228**



**Immer mehr Reisemobilhersteller bieten
ihren Kunden telefonische Hilfe rund um die Uhr.
Was taugt dieser Service?**

TELE-KOMM

Horst Mönkemöller war sauer. Ausgerechnet in einer kalten Winternacht um den Jahreswechsel war an seinem neuen Hytermobil 644 G die Heizung ausgefallen. Kein Problem, so dachte der Urlauber aus Hiddenhausen, schließlich habe ich die Hymer Card – und die verspricht Hilfe in der Not.

„Über die Hymer Card Service-Telefonnummer können Sie 24 Stunden an 365 Tagen im Jahr alle Hymer Card-Leistungen in Anspruch nehmen.“ Gelesen – gewählt. Vergelich, denn nach einigen Telefonaten mit ihm telefonisch empfohlenen Händlern in der Nähe hörte er immer einen nur wenig ermunternden Spruch vom Anrufbeantworter: Über die Feiertage sei niemand da, frohes neues Jahr.

Erst der Anruf bei Heizungs-Hersteller Truma zeigte Erfolg: Allerdings konnte der flugs kontaktierte Servicetechniker der „Weißen Flotte“ (siehe Kasten) in der Nähe auch nicht helfen, weil ihm das passende Ersatzteil fehlte. Mönkemöller fuhr daraufhin ins Werk nach Putzbrunn, wo die Heizung sofort repariert wurde – und setzte anschließend seinen Urlaub fort.

„Das ist sicher nicht zur allseitigen Zufriedenheit gelaufen“, gesteht Rudi Fimpel, 30,



**Wenn gar nichts mehr läuft, hilft nur noch der Griff zum Telefon:
Viele Hersteller bieten einen 24-Stunden-Service.**

**Sehr gefragt sind die Service-Techniker
bei Schäden an Gas- und Wasserleitungen.**



Fotos: Dieter S. Heinz

der werksseitig die Hymer Card betreut. Verschiedene Ursachen wären hier zusammengekommen: Der starke Winter-einbruch habe die Anrufe in der Notrufzentrale um 200 Prozent hochschnellen lassen, was automatisch zu einer höheren Fehlerquote geführt hat. Zudem hätte der Helfer am anderen Ende der Leitung einen Fehler gemacht, indem er Mönkemöller nicht direkt, wie mit Hymer abgesprochen, auf Truma verwiesen hätte. Fimpel schimpft: „Das hat uns gar nicht gefallen, immerhin zahlen wir für den Telefon-Service einen Haufen Geld.“

Konsequenz: Die Münchener Agentur mit der Zentralnummer hat Besserung gelobt, Hymer hat sich schriftlich bei dem verärgerten Kunden entschuldigt und ihm die Telefonkosten ersetzt. „Wir hoffen sehr, daß die beschriebenen Unzulänglichkeiten ein Einzelfall bleiben.“

Gelten diese Zeilen als Eingeständnis für mangelnde Leistung im Zusammenhang mit einer kostenlosen Kundenkarte, die einen Telefonservice bietet? Wohl kaum: Immerhin wählen im Quartal durchschnittlich 400 Hymer-Fahrer die Nummer, die Hilfe verspricht – und meistens auch vermittelt. Daß sich die fernmündliche Analyse

eines Fehlers an einem Reisemobil oft schwierig gestaltet, liegt in der Natur der Sache. Schließlich setzen sich diese Freizeitfahrzeuge aus drei Komponenten zusammen:
▲ dem Basisfahrzeug. Hier vermittelt der Telefon-Service die Nummer der nächstgelegenen Werkstatt.
▲ dem Aufbau. Für ihn ist allein der Reisemobil-Hersteller verantwortlich.
▲ dem eingebauten Zubehör. Geräte wie Heizung oder Kühlschrank repariert am besten der jeweilige Hersteller. Auch hier kennt der Helfer am Telefon den nächsten Service-Techniker.

Trotz dieser im Vergleich zum Pkw vielfältigen Fehlerquelle bieten gegenwärtig vier Hersteller von Reisemobilen einen 24-Stunden-Service an: Bürstner, Dethleffs, Hymer und Winnebago.

Mit der Hymer Card startete der Marktführer aus Bad Waldsee Ende 1993 seine Offensive. Sie markiert einen wichtigen Punkt in der Reisemobilbranche hinsichtlich einem in Deutschland zunehmend geforderten Plus an Dienstleistung. Die Karte umfaßt das bereits erwähnte Servicetelefon sowie die damit verbundene Mobilitätsgarantie. Sie gilt ein Jahr ab dem Tag der ersten Zulassung und soll „noch mehr Unabhängigkeit und Sicherheit auf Ihren Reisen“ verschaffen. Weiterhin bietet die Hymer Card dem Kunden juristische wie medizinische Hilfe, Pannens- und Abschleppservice, Informationen für die Reise und mehr.



Service von Truma

Besonders erwähnenswert für Service von Zulieferern ist Truma: Der Heizungshersteller aus Putzbrunn bei München setzt einen mobilen Werkkundendienst ein. Die als „Weiße Flotte“ titulierten 30 Service-Techniker reisen in Mercedes Sprinter zu den Kunden. Im Winter klappern sie nach einem bestimmten Plan Campingplätze ab, um vor Ort zu helfen, wo nötig. Wer Hilfe braucht, wählt eine zentrale Servicenummer im Werk.



Daß sich Reisemobilisten gern solcherlei Annehmlichkeiten bedienen, die zusätzlich eine regelmäßig erscheinende Zeitschrift samt dem Angebot organisierter Touren umfassen, beweist die Zahl der Besitzer einer Hymer Card: 16.000 Kunden nehmen sie aktuell in Anspruch.

Diese Art, Reisemobilisten mit umfassendem Service an eine Marke zu binden, hat auch die Winnebago Industries Europe GmbH aufgegriffen. Kunden, die ihr Fahrzeug dieser Marke nach dem 1. Dezember 1995 neu zugelassen haben, kommen in den Genuß einer Schutzbriefversicherung. Sie gilt drei Jahre in 28 europäischen Ländern und ist im Kaufpreis des Mobils enthalten.

Die Mobilitätsgarantie umfaßt eine Pannens- und Unfallhilfe im In- und Ausland, den Rücktransport zum Wohnort, Erstattung von Taxikosten bis 100 Mark, Fahrzeugtransport zum Wohnort nach erfolgter Reparatur, Express-Ersatz- ►

teilversand sowie Weiterleitung privater Nachrichten. Auch diese Leistungen sind gekoppelt an eine rund um die Uhr besetzte Notrufzentrale der Versicherung. Zusätzlich hat Winnebago eine eigene 24-Stunden-Notrufnummer eingerichtet.

„Die Kunden sind damit zufrieden“, resümiert Michael Kropp, 37, Vertriebsleiter von Winnebago, „das ist für uns die Hauptsache.“ Insgesamt 104 Reisemobilisten zählt die Europa-Zentrale gegenwärtig als Versicherungsnehmer. Nach anfänglichen Kommunikationsproblemen und daraus resultierenden Pannen hätte sich der Service inzwischen gut eingespielt, berichtet Kropp.

Sein Paradebeispiel: Via Telefon habe ein Reisemobilist aus Spanien samstags morgens um 9.30 Uhr eine kaputte Scheibe gemeldet. Montags mittags sei sie ihm auf dem Campingplatz ausgeliefert worden.

Solch positive Resonanz spricht sich rum. Im Zusammenhang mit dem neu verpaßten, familienorientierten Image setzt Dethleffs deshalb auf die Family Card plus (Reisemobil International 2/97), die einmalig 80 Mark kostet. Kernstück ist das Garantie-Paket, das der Hersteller aus Isny damit schnürt: Dethleffs garantiert seit Jahresbeginn 1997 für alle neu zugelassenen Fahrzeuge drei Jahre Garantie für Auf- und Ausbau. Darin enthalten sind auch Einbauteile wie Kühlschrank, Heizung und Boiler. Außerdem schließt sie die ersten drei Jahre der insgesamt sechsjährigen Dichtheitsgarantie mit ein. Darüber hinaus bietet die Family Card plus Leistungen wie Touren-Planung, Dokumentendepots und Dolmetscher-Service.

Ebenfalls eine 24-Stunden-Telefonnummer ist seit Anfang des Jahres für Besitzer der Family Card plus geschaltet. Daran gekoppelt ist ein europaweiter 48-Stunden-Ersatzteil-Service. Er bezieht sich auf solche Teile, „die zur Nutzung Ihres Fahrzeugs notwendig sind“.

Dethleffs betrachtet das Service-Telefon lediglich als einen Baustein des gesamten Mosaiks, Kunden zu betreuen. Obwohl die Allgäuer bislang noch nicht viel Erfahrung haben sammeln können, geben sie sich zufrieden. „Das Interesse der Kunden zeigt, daß wir auf dem richtigen Weg sind“, beurteilt Eroll Sauter, 35, Kundendienstleiter von Dethleffs, „unsere Händler glauben wie wir, daß dieses Angebot den letzten Kick zur Kaufentscheidung liefern kann.“

Positive Resonanz erhofft sich auch Bürstner. Das Unternehmen aus Kehl am Rhein reiht sich als jüngstes Mitglied ein in die Kette solcher Hersteller, die ihren Kunden einen umfassenden Service nach dem Kauf anbieten (REISEMOBIL INTERNATIONAL 3/97).

Herzstück ist eine Mobilitätsgarantie für Reisemobile. Automatisch erwirbt der Kunde eines neuen Reisemobils der Marke Bürstner die Mitgliedschaft im Deutschen Touring Automobil Club (DTC). Damit stehen ihm ein Jahr lang dessen Leistungen bereit, zum Beispiel der First-Class-Euroschutzbrief. Dieser enthält Pannenhilfe rund um die Uhr, Rat für ärztliche Hilfe sowie Rechtsberatung und gilt als Camping Carnet International und Auslandsreise-Krankenversicherung.

In der Mitgliedschaft des DTC ist außerdem eine Karte enthalten, die eine

Service der Hersteller von Basisfahrzeugen

Bleibt ein Reisemobil liegen, kann der Fehler am Basisfahrzeug liegen. Was tun?

Fiat bietet allen Kunden, die ein Reisemobil auf Ducato fahren, eine Mobilitätsgarantie. Auf der Windschutzscheibe befindet sich deshalb ein Aufkleber mit einer Telefonnummer. Die führt zum ADAC nach München, wo im Falle eines Falles die Hilfe anläuft: zum Beispiel eine Werkstatt in der Nähe zu finden, eine Übernachtungsmöglichkeit oder den Rücktransport zu organisieren.

▲ Ford verspricht eine Mobilitätsgarantie in 32 Ländern Europas. Sie gilt im ersten Jahr nach der ersten Zulassung und umfaßt Pannenhilfe, Abschleppen, einen Mietwagen, Bahnfahrkarten oder Flugtickets, Hotelübernachtungen und Hilfe bei Sprachproblemen. Mit dem sogenannten FGS plus-Paket ist dieser Ford Euro Service insgesamt drei Jahre gültig.

▲ Mercedes-Benz hat in Deutschland und zehn europäischen Ländern den „Service 24 h“ für Nutzfahrzeuge ent-

wickelt. Dazu stellen 700 speziell ausgewählte und ausgestattete Werkstätten rund um die Uhr einen Bereitschaftsdienst ab. Eine zentrale Telefonnummer koordiniert im Notfall.

▲ VW hält rund um die Uhr ein Telefon für den Notfall besetzt. Sie greift dann, wenn sich kein VW-Händler im örtlichen Telefonbuch findet, oder die



Panne außerhalb der normalen Öffnungszeiten passiert. Außerdem garantiert VW ein Jahr für Fehlerfreiheit am Fahrzeug. Die eine Million Mitglieder des Kunden Clubs von VW haben obendrein Zugriff zu einer Service-Hotline, die an 365 Tagen im Jahr von 8 bis 20 Uhr persönlich und nachts per Sprachcomputer mit Notruf-Funktion besetzt ist.



gebührenfreie Telefonnummer enthält. Sie gilt aber nicht als 24-Stunden-Notrufnummer, sie vermittelt weltweit Gespräche, die erst am Ende eines Monats in Rechnung stehen. Nachdem das Jahr um ist, hat der Reisemobilist die Möglichkeit, zu Sonderkonditionen Mitglied im DTC zu bleiben.

Wie sich Bürstners Initiative entwickeln wird, bleibt derzeit noch offen. Geschäftsführer Klaus-Peter Bolz, 44, indes weiß: „Heute reicht es nicht, dem Kunden ein Fahrzeug zu verkaufen und ihn damit allein zu lassen.“

Wie aber steht es mit der Kundenpflege bei kleineren Herstellern, die ihre Kunden quasi persönlich kennen? Stellvertretend sei RMB angeführt: Der Nobelhersteller aus Wolfegg verzichtet auf einen offi-

ellen 24-Stunden-Service oder einen Club. Es sei sowieso tagsüber ständig ein Ansprechpartner in der Firma zu erreichen. Heinz Fritsch, 54, Geschäftsführer, erklärt: „Wir sind da sehr flexibel. So stellen wir uns am besten auf unsere Kunden ein.“

Auch auf unkonventionelle Art ließen sich Probleme lösen. Etwa bei dem Reisemobilisten, der an einem Montagmorgen aus Griechenland anrief und dringend einen neuen Wassertank brauchte. Noch am selben Nachmittag hielt er ihn in Händen – ein Mitarbeiter von RMB hatte das nächste Flugzeug genommen.

Bezahlen mußte der glückliche Reisemobilist dafür nichts: „Das ist unser Dienst am Kunden“, sagt Fritsch, „auch wenn dieser Dienst richtig Geld kostet, so etwas spricht sich rum.“ Und insofern haben beide Seiten etwas vom guten Service. Claus-Georg Petri



kurz & knapp

Holland-Rundreise

Die Holland Comfort-Campings bieten in Zusammenarbeit mit Mi-Mobile im Frühjahr und Herbst Holland-Rundreisen mit dem Reisemobil an. Auf der Tour von Limburg im Süden bis Callantsoog im Norden übernachteten die Reisenden auf Comfort-Campingplätzen, die Reisedauer bestimmen die Touristen selbst. Infos bei Mi-Mobile.

TÜV Rheinland

In Dortmund bietet der Rheinland-Westfälische TÜV einen besonderen Service für Autofahrer, denen der Führerschein entzogen wurde und die sich deshalb einem Medizinisch-psychologischen Gutachten unterziehen müssen. Die neue Untersuchungsstelle beantwortet alle Fragen rund um den Fahreignungstest und berät Verkehrssünder.

RMB kürt Club

Die Wohnmobilfreunde Remstal und Umgebung haben bei dem Koch-Wettbewerb gewonnen, den RMB Ende vergangenen Jahres ausgeschrieben hatte (REISEMOBIL INTERNATIONAL 12/96). Gefragt waren leckere, einfache Rezepte, die sich besonders für die mobile Küche eignen. Als Preis erhält der Club ein Wochenende in Wolfegg.

Tunesien entdecken

Das Sahara-Team aus Zürich, bestehend aus zwei bis vier routinierten Wüstenfahrern, führt vom 3. bis 24. Mai 1997 eine geführte Tour nach Tunesien durch. Reisemobilisten willkommen.



Foto: Heinz

Hobby-Firmengründer Harald Striewski kann stolz auf 30 erfolgreiche Jahre des Unternehmens zurückblicken.

■ 30 Jahre Hobby-Wohnwagenwerk



Das Hobby-Wohnwagenwerk aus Fockbek feiert im April sein 30jähriges Bestehen. Die Geschichte eines Erfolges, an der auch Reisemobile beteiligt sind.

Blick zurück nach vorn

1. April 1967: Harald Striewski eröffnet das Hobby-Wohnwagenwerk im norddeutschen Fockbek auf einer Fläche von 120 Quadratmetern in der Hohner Straße 37.

1968: Kauf einer Fläche im Industriegebiet. Sie mißt 10.855 Quadratmeter, von denen 2.000 bebaut sind. Vier Mitarbeiter produzieren einen Wohnwagen pro Woche.

1970: In der neuen Halle bauen 42 Mitarbeiter sechs Wohnwagen am Tag.

September 1971: 3.000 Quadratmeter sind überbaut, Produktionsband 1 wird eingeweiht. 132 Mitarbeiter schaffen täglich 20 Caravans.

Mai 1972: Der 5.000. Wohnwagen läuft vom Band. 182 Mitarbeiter produzieren am Tag 28 neue Caravans.

März 1973: Die Rendsburger Feuerverzinkerei wird eingerichtet. Im September produziert Hobby den 10.000. Wohnwagen. **1975:** Hobby weiht sein neues Verwaltungsgebäude ein, 5.000 Quadratmeter des Geländes sind überbaut. 250 Mitarbeiter bringen es auf täglich 35 neue Caravans.

1976: Caravan Nummer 25.000 ist fertig. Hobby kauft die Nordland Zeltfabrik. Produktionsstraße II läuft im November in

den 6.000 Quadratmeter großen Hallen an. 410 Mitarbeiter erreichen einen täglichen Ausstoß von 50 Caravans.

1. April 1977: Hobby feiert das zehnjährige Bestehen. Das Gelände umfaßt 31.000 Quadratmeter, von denen 10.000 überbaut sind. 580 Mitarbeiter produzieren 54 neue Wohnwagen am Tag.

November 1979: Als der 50.000. Wohnwagen vom Band läuft, ist das Gelände 38.450 Quadratmeter groß. Mit einer weiteren Halle erreicht die überbaute Fläche 15.000 Quadratmeter. Personalabbau: Nur noch 415 Mitarbeiter produzieren täglich 50 neue Wohnwagen.

1982: Auf dem Caravan Salon in Essen erhält Hobby erstmals den ersten Preis für die schönste Ausstellung des Jahres. Noch 380 Mitarbeiter fertigen 50 Caravans am Tag.

1983: Hobby weiht das neue Teilelager ein. Das Unternehmen ist Marktführer in Deutschland und anderen europäischen Ländern. Wieder Auszeichnung in Essen. Personalzuwachs: 420 Mitarbeiter bauen täglich 55 neue Caravans.

September 1984: Start mit dem Bau des Reisemobils Hobby 600. Dazu weiht das Unternehmen die Lackiererei und das Fließband für Mobile ein. Die Gebäude messen 17.000 Quadratmeter. 490 Mitarbeiter schaffen täglich 65 Caravans und drei Reisemobile. Neuerlicher Preis auf dem Caravan Salon.

Februar 1985: Der 100.000. Hobby verläßt die Hallen. Die überdachte Fläche wächst mit einer neuen Werkstatt auf 19.000 Quadratmeter. 532 Mitarbeiter produzieren am Tag 80 Wohnwagen und drei Hobby 600. In Essen ergattert der Stand erneut den Preis für die schönste Ausstellung.

Februar 1986: Hobby führt Schichtarbeit ein und eröffnet eine neue Halle für Wohnwagen und Reisemobile. 731 Mitarbeiter schaffen 95 Caravans am Tag und vier Hobby 600. Essen zeichnet erneut aus.



Der Hobby 600 avancierte mit seiner außergewöhnlichen Form zum Klassiker.

1. April 1987: 20. Geburtstag. Arbeitsplatzabbau: 650 Mitarbeiter erreichen den Ausstoß von 80 Wohnwagen und vier Reisemobilen. Die Gesamtfläche wächst auf 59.000 Quadratmeter, die überbaute auf 21.000.

Februar 1988: Der 150.000. Hobby-Caravan läuft vom Band. Im Juli startet die computergesteuerte Produktion in der neuen, 90 mal 39 Meter großen Halle, die überbaute Fläche mißt 59.000 Quadratmeter. Zuwachs: 700 Mitarbeiter fertigen 85 Caravans und fünf Reisemobile am Tag.

1989: Hobby erreicht in Deutschland einen Marktanteil von mehr als 23 Prozent. Das entspricht 30.000 registrierten Fahrzeugen. **1990:** Mehr als 900 Mitarbeiter bringen es auf über 100 Einheiten täglich.

Mai 1991: Der 200.000. Wohnwagen verläßt die Hallen.

Oktober 1991: Der 5.000. Hobby 600 läuft vom Band.

1. April 1992: Zum 25. Geburtstag sind 35.000 des 132.000 Quadratmeter großen Firmengeländes überbaut.

1993: Eine 1,5 Millionen Mark teure Produktionshalle entsteht. Hobbys Händlernetz umfaßt 140 Stützpunkte in Deutschland und 400 in ganz Europa. 46 Prozent der Produktion fließt in den Export. Hobby ist hierzulande Marktführer für Wohnwagen, ebenso in Holland, Dänemark, Schweden, Norwegen, der Schweiz und Österreich.

1994: Hobby Nummer 250.000 läuft vom Band. Die Wohnwagenbaureihen Elegance und Excelent mit top-modernem Möbelbau kommen auf den Markt. Der Hobby 600 erscheint in neuem Design. Das neue Zentrallager wird eingeweiht.

■ Knaus

Neue Produktions-Halle

Termingerecht zu Beginn dieses Jahres hat Knaus in Jandelsbrunn eine neue Produktionshalle in Betrieb genommen. Sie hat sechs Millionen Mark gekostet, mißt 4.000 Quadratmeter und weist einen umbauten Raum von 35.000 Kubikmeter auf. Knaus hat das vollintegrierte Reisemobil Travel-Liner auf Band gelegt, von dem bis zu 20 Einheiten pro Tag gefertigt werden können. Durch Detailprobleme mit diesen Fahrzeugen in der neuen Halle hat sich der Start der Baureihe verzögert. Knaus liefert die ersten Integrierten daher erst ab Ende März 1997 aus.



Start in der neuen Halle: Knaus-Baureihe Travel-Liner.

■ Dehler

Kein Namensträger mehr

Geschäftsführer Karl Dehler ist zum 28. Februar 1997 aus der Dehler Yachtbau GmbH ausgeschieden. Seit 1993 hatte der Sohn des Firmengründers Willy Dehler der Geschäftsleitung angehört. Mit dem Ausstieg scheidet der letzte Namensträger des Unternehmens aus. Karl Dehler will sich beruflich neu orientieren und als Berater fungieren. Dabei wird er der Firma Dehler weiter zur Verfügung stehen, sich allerdings mehr dem Bereich Segeln widmen.

Ausgeschieden: Karl Dehler hat die Geschäftsführung der Dehler Yachtbau GmbH verlassen.



Kurz & knapp

Service-Telefon

Die Autoversicherer haben seit Anfang des Jahres die Telefonnummer 0180/25026 geschaltet. Darunter können sich Kraftfahrer nach einem Unfall rund um die Uhr über den Versicherer des Schädigers informieren.

Kauf perfekt

Thetford hat den amerikanischen Kühlschrankhersteller Norcold übernommen (REISEMOBIL INTERNATIONAL 10/96). Der Kauf ist seit dem 28. Februar 1997 mit Vertragsabschluß perfekt.

ADAC-Hotline

Im vergangenen Jahr wählten knapp vier Millionen Anrufer die Sammelnummer des ADAC. Unter 0180/5101112 gaben die gelben Helfer die meisten Informationen zu den Themen Reise und Straßenzustand.

Teures Gaffen

Mit einem Bußgeld bis zu 10.000 Mark müssen Gaffer rechnen, die in Bayern Rettungskräfte bei einem Unfall behindern. Das neue Gesetz dazu gilt seit Anfang dieses Jahres.

Karmann-Heimspiel

Der Karmann-Reisemobil-Club lädt alle Eigner von Karmann-Reisemobilen zu einem geselligen Wochenende vom 9. bis 10. Mai 1997 nach Hannover ein. Das Treffen findet im VW-Werk statt.

Gebraucht im Web

Der Webm@rkt bietet unter der Internet-Adresse <http://www.webmarkt.de> unter anderem gebrauchte Autos an. Über eine Suchfunktion lassen sich dort auch Reisemobile finden.



■ Hymer-Bilanz

Eigene Konjunktur

Einen sehr positiven Verlauf verbucht die Hymer AG für das Geschäftsjahr 1995/96. Entgegen dem in der gesamten Branche negativen Trend sprach die Geschäftsführung auf der Bilanz-Pressekonferenz in Stuttgart Mitte Februar von einer hauseigenen Konjunktur.

Der Hymer-Konzern hat mit einem Umsatz von 325,9 Millionen Mark ein Plus von 13,8 Prozent oder 39,5 Millionen Mark erwirtschaftet. An dem Wachstum ist das Reisemobil mit 30,7 Millionen Mark beteiligt. Mit 66,9 Prozent Anteil am Gesamtumsatz zeigt sich der bedeutende Stellenwert dieser Freizeitfahrzeuge. Wohnwagen erreichen 18,9 und Freizeitzubehör 14,2 Prozent.

Grund für das Umsatzplus: eine verbesserte Kostenstruktur. Der Materialaufwand ist von 71,4 auf 69 Prozent, der Personalaufwand von 19 auf 18,7 Prozent gesunken. Das Jahresergebnis vor Ertragssteuer ist um 8,8 Millionen Mark oder 200 Prozent auf 13,2 Millionen Mark gestiegen. Diese Steigerung hat zu einem Kursanstieg der Hymer-Aktien geführt.

Wichtig im vergangenen Geschäftsjahr war der Kauf der Niesmann + Bischoff GmbH über den Erwerb der Beteiligungsgesellschaft Caravan Polch GmbH. Hymer will mit den luxuriösen Reisemobilen dieser Marke die eigene Produktpalette nach oben erweitern. Um den Bereich Zubehör zu stärken, hat die Hymer AG die DPW GmbH gekauft, einen Großhandel für Freizeit- und Campingbedarf.

Der Auftragsbestand lag per 31. Januar 1997 bei 130 Millionen Mark, das waren 25 Millionen Mark mehr als im Vorjahr. Deshalb hat die Hymer AG befristet 60 Arbeitskräfte mehr eingestellt und beschäftigt nun 880 Mitarbeiter. Bis zum Ende des Geschäftsjahres am 31. August dieses Jahres erwartet die Hymer AG einen Umsatz von 390 Millionen Mark.

Freuen sich über den Erfolg: Hans-Jürgen Burkert, Erwin Hymer, Claus Pacchiaffo (von links).



■ Neuzulassungen 1996

Noch immer Rückgang

Mit 348 Reisemobilen sind in Deutschland im Dezember 1996 genau 45 oder 11,5 Prozent weniger Einheiten zugelassen worden als im selben Monat des Vorjahrs. Die aktuelle Saison weist für die Monate September bis Dezember sogar ein Minus von 20,1 Prozent aus. Im gesamten Jahr 1996 fanden 12.601 neue Reisemobile einen Käufer, 637 Stück oder 4,8 Prozent weniger als 1995.



Stellplätze

■ Nattheim

Aufgeschlossen

Die Gemeinde Nattheim, zwölf Kilometer von Heidenheim entfernt, zeigt sich reisemobilfreundlich: Auf dem öffentlichen Parkplatz vor dem Hallenfreibad hat sie zwei Stellplätze für Reisemobilisten eingerichtet. 20 Mark kostet der Aufenthalt für ein bis drei Tage, einschließlich Eintritt ins Hallenbad. Außerdem ist eine Kaution von 30 Mark fällig. Darin eingeschlossen sind Ver- und Entsorgung sowie Strom. Den Schlüssel dafür gibt es beim Bademeister im Hallenbad. Info-Tel.: 07321/71478.

■ Bundesgartenschau Gelsenkirchen

Blütenpracht

Am 19. April öffnet die Bundesgartenschau Gelsenkirchen ihre Tore – und heißt Reisemobilisten willkommen. Wo Kumpel bis 1993 noch Kohle in der nördlichsten Zeche des Ruhrgebiets förderten, blühen nun Blumen, Bäume und Sträucher. Auf 4.000 Quadratmetern Freigelände locken 18 Themengärten – vom „Garten für Mauerblümchen“ über den „Garten für wenig Kohle“ bis zum „Garten Blau-Weiß“ als Würdigung von Schalke 04. Auf dem großen Parkplatz der Buga gibt es ausgewiesene Stellplätze für Reisemobilisten. Zusätzlich hält die Buga für Caravaner und Reisemobilisten eine spezielle Karte mit rund 50 Campingplätzen im Umkreis von 80 Kilometern rund um die Gartenschau bereit, die an Interessenten kostenlos verschickt wird.



**Raupe
Valentin:
Maskott-
chen der
Bundes-
garten-
schau.**

■ Quick-Stop, Dänemark

Wiederholt

Wie im vergangenen Jahr bieten auch heuer 79 dänische Campingplätze durchreisenden Reisemobilisten eine günstige Art zu übernachten. Für 65 dänische Kronen (18 Mark) pro Fahrzeug nehmen sie unabhängig von der Personenzahl den sogenannten Quick-Stop in Anspruch: Sie stehen dabei zwischen 21 und 9 Uhr für eine Nacht außerhalb des Campingareals. Bleiben sie länger, gilt schon diese Nacht als Aufenthalt zu normalen Bedingungen. Dieses Angebot ist zurückzuführen auf eine Übereinkunft zwischen dem Verband DK-Camp und dem Automobilclub DACF, bei dem es Infos gibt.

■ Gernrode

Am Wasser gebaut

Mit Gernrode verzeichnet der Harz eine weitere Gemeinde, die sich dem Reisemobil-Tourismus öffnet. Gut 20 Fahrzeuge passen auf den gepflasterten Parkplatz am Osterteich. Er befindet sich am Ende der Osterallee, die gegenüber der Post vom Zentrum an den Ortsrand führt. Dort ist das Freizeitangebot groß: Gäste können hier prima wandern oder sich den Fisch fürs Abendessen selbst fangen. Kin-



**Lohnendes
Ziel: Straße
der Romanik.**

der vergnügen
sich auf dem
Spielplatz am

Seeufer. Direkt am Wasser vorbei schnauft die Harzer Schmalspurbahn – und sie stoppt, wenn an der Haltestelle Mitfahrer warten. In Gernrode, das an der Straße der Romanik liegt, gibt es obendrein die Stiftskirche zu besuchen. Auch die Harzer Uhrenfabrik lädt zu Besichtigungen ein. Beim Ausflug in die nähere Umgebung lohnt besonders der Abstecher ins sechs Kilometer entfernte Quedlinburg, das die Unesco als Weltkulturerbe ausgezeichnet hat.

■ Östliches Brandenburg

Naturparadies Oderbruch

An der östlichen Grenze Brandenburgs erstreckt sich ein einzigartiger Naturpark entlang der Oder. Zwischen dem Biosphärenreservat Schorfheide/Chorin und Frankfurt/Oder liegt die großartige Kulturlandschaft eines eiszeitlich entstandenen Urstromtals mit großem Artenreichtum an Tieren und Pflanzen – für Wasserwanderer und Naturliebhaber ein lohnendes Revier. Besonders der Initiative des Reise- und Wirtschaftsdienstes Berlin (RWD) ist es zu verdanken, daß es in dem touristisch wenig erschlossenen Gebiet Stellplätze für Reisemobilisten gibt. In diesem Jahr feiert die Region den 250. Jahrestag zur Trockenlegung des Oderbruchs, der mit zahlreichen Festen gefeiert wird.



**In Bad Saarow gibt es Stellplätze
beim Gasthaus am Seerosenteich.**

Reisemobilstellplätze: Oderbruch

Ort	Stellplatz	weitere Informationen
Bad Saarow	Gasthaus am Seerosenteich	Tel.: 033631/2687
Bliesdorf	Restaurant Am Anger	Tel.: 033456/3073
Güsterbieser Loose	nahe der Oderfähre	Tel.: 030/9933465 (RWD)
Kienitz/Nord	Ferienhaus Marth	Tel.: 033478/4596
Stolzenhagen	Am Ufer der Hohensaaten-Ohringhausen 7	Tel.: 030/9933465 (RWD)



Kraftfahrzeugsteuer

Einspruch

Immer noch legen deutsche Finanzämter für Reisemobile mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 Tonnen – fälschlicherweise – die Steuergrundlagen für Personenkraftwagen zugrunde.

Betroffene können sich mit folgendem Einspruch zur Wehr setzen: Gegen den Bescheid des Finanzamtes... vom... lege ich hiermit Einspruch ein.

Begründung:

Der Bescheid des Finanzamtes... vom... ist rechtswidrig, weil er bei der Steuerbemessung auf falschen Grundlagen beruht. Das Finanzamt hat das Reisemobil als Personenkraftwagen statt nach Gewicht besteuert.

Die Einführung des Verfahrens der EG-Typgenehmigung hat keine Auswirkungen auf die Klassifizierung von Reisemobilen und führt nicht dazu, daß Reisemobile mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 Tonnen als Personenkraftwagen zu besteuern sind.

Auch in Zukunft werden sie über Einzelzulassungen – außerhalb der 70/156/EWG – in den Verkehr kommen und als „SOKFZ Wohnmobil“ geschlüsselt.

Der koordinierte Ländererlaß zur Besteuerung von Reisemobilen ist aufgrund einer Fehlinformation des Bundesverkehrsministeriums erfolgt. Der Erlass ist gegenstandslos.

Demnach sind Wohnmobile mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 Tonnen auch in Zukunft als Lastkraftwagen zu besteuern. Der Bescheid des Finanzamtes vom... ist daher aufzuheben.

+++ in letzter Minute +++ in letzter Minute +++ in letzter Minute +++ in letzter Minute

Neue Führung bei Winnebago

Ohne Vorwarnung hat US-Reisemobilbauer Winnebago in Forest City, Iowa, einen neuen Geschäftsführer für seine Europa-Filiale im saarländischen Kirkel ernannt. Nach fünfjähriger Tätigkeit – der Umsatz stieg in der Zeit von 1992 bis 1997 von fünf auf 27 Millio-

nen Mark – wurde nicht nur dem bisherigen Geschäftsführer Roman A. Bock, 47, sondern auch Vertriebsleiter Michael Kropp und weiteren Mitarbeitern gekündigt.

Neuer Geschäftsführer der Winnebago Industries GmbH (WIE) ist Russell D. Garfin, der bereits im letzten

Jahr einige Monate in Kirkel tätig war. Garfin ist Fernost-Spezialist, hat Koreanisch und Japanisch studiert und auch in diesen Ländern gearbeitet. Seine erste Aussage: „Wir werden – mit neuem Management – in der gleichen Weise weitermachen.“

Keine Haftung nach Brand

Läßt sich kein Verstoß gegen Paragraph 7 des Straßenverkehrsgesetzes nachweisen, besteht kein Schadenersatzanspruch, auch nicht nach einem Brand. So urteilte das Oberlandesgericht Düsseldorf am 12. Juni 1995 (I U 153/94), bestätigt vom Bundesgerichtshof am 12. März 1996 (VI ZR 231/95).

Der Fall: Nachdem ein Reisemobil in einer gemieteten Halle abgestellt worden war, entstand ein Brand, der zu erheblichem Gebäudeschaden führte. Der Vermieter verlangte Schadenersatz vom Eigentümer des Fahrzeugs. Weil er aber nicht beweisen konnte, daß der Brand schuldhaft verursacht worden war, konnte er Schadenersatz nur dann erreichen, wenn die Gefährdungshaftung aus Paragraph 7 SVG griff.

Insoweit war zugunsten des Vermieters davon auszugehen, daß der Brand in dem Reisemobil ausgebrochen war, den ein Defekt an dessen Elektrik verursacht hatte. Jedoch kam es entscheidend darauf an, ob der Schaden beim Betrieb des Mobils entstanden war. Dafür war ohne Bedeutung, ob der Eigentümer das Fahrzeug schon drei Tage vor dem Brand oder erst am Brandtag in der Halle abgestellt hatte. Auch ein schon länger abgestelltes Kfz kann sich unter bestimmten Umständen noch in Betrieb befinden.

Unerheblich war außerdem, daß sich das Reisemobil, als der Brand entstand, außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes befunden hatte: Der Betrieb eines Kfz im Sinne des Paragraphen 7 des SVG erfordert nicht seinen Einsatz auf öffentlicher Verkehrsfläche.

Die spezifische Gefährdung, die von einem Reisemobil ausgeht, war in dem Fall dadurch beseitigt, daß der Eigentümer sein Fahrzeug in der

gemieteten Halle abgestellt hatte. Mit dem Merkmal „bei dem Betrieb“ hat der Gesetzgeber die Haftung an eine zusätzliche Voraussetzung geknüpft: Es würde seine Funktion als Haftungsbegrenzung einbüßen, wollte man ein auf privatem Gelände abgestelltes Reisemobil als noch im Betrieb befindlich ansehen. Schließlich waren sämtliche Bordaggregate ausgestellt. tt



Recht ums Reisemobil

Vorsicht bei Probefahrten

Wer von Freunden und Kollegen ein Auto für eine Probefahrt ausleiht, steht trotz bester Versicherung und ohne Rücksicht auf die Unfallkosten mit mehreren tausend Mark im Risiko. Soviel kann nach einem verschuldeten Unfall die Rückstufung im Schadensfreiheitsrabatt kosten, den der Autobesitzer über viele Jahre unfallfrei erfahren muß. Darauf weist der Bundesverband Deutscher Versicherungskaufleute hin.

Ursache dafür sind die neuen Rückstufungen im Kfz-Typentarif, die besonders solche Fahrer

hart treffen, die schon einen hohen Rabatt haben. Von 45 auf 65 Prozent Beitrag rückgestuft zu werden klingt harmlos. Schon bei einem gängigen Pkw summiert sich die Rechnung aber auf zwischen 1.000 und 5.000 Mark. Der Probefahrer kann gerichtlich dazu gezwungen werden, diese Kosten zu tragen.

Der Schaden verdoppelt sich, wird die eigene Vollkasko eingeschaltet. Ein ersetzter Kotflügel kostet dann bis zu 5.000 Mark. In vielen Fällen ist es billiger, wenn der Unfallverursacher den Schaden aus eigener Tasche zahlt.

kurz & knapp

TII-Online Reisen

Die TII-Tourismus Infos Internet bietet seit Anfang März auf fast 250 Seiten Urlaubs-Infos. Unter anderem findet der Nutzer Informationen zum Thema Reisemobile, Messen, Ticketservice, Kultur & Literatur sowie Tips & Tricks. Die Adresse lautet: www.tii.de.

Neuer Wettbewerb

Zum zweiten Mal ruft der Hamburger Waschmittelhersteller Lever die Campingplatzbesitzer in Deutschland zu einem Umweltwettbewerb mit Preisen in Höhe von 6.000 Mark auf. Anhand eines Katalogs, der Daten zu den Bereichen Abfall, Wasser, Energie, Umwelt-Animation abfragt, sollen umweltbewußte Campingplätze ausgewählt und in der Presse bekannt gemacht werden. Unterlagen zum Wettbewerb gibt es bei Kommunikations- und Konfliktberatung Gerhard Jakubowski, Ahrensburg.

Alpha & Car Treffen

Der Reisemobilhersteller Alpha & Car in Olsberg im Sauerland veranstaltet vom 8. bis zum



11. Mai das zehnte Treffen für Alpha- und Carls-Aue-Reisemobile. Die Fahrt geht nach Pfaffen-Schwabenheim bei Bad Kreuznach und kostet 115 Mark für jeden Erwachsenen und 60 Mark für Kinder.

1. Concorde Club Baden-Württemberg

DIE SIEBEN SCHWABEN



Wenn sich dreißig Schwaben und zwei Schweizer zusammensetzen, um einen Club zu gründen, wird – da gibt es in dieser Region kein Pardon – zunächst einmal gearbeitet. So ist es auch am 22. Februar in Ditzingen bei Stuttgart, wohin der Concorde-Händler Heribert

Schmitt aus Weil im Schönbuch zur Gründung des 1. Concorde-Clubs Baden-Württemberg eingeladen hat. Wie bei einem Manager-Seminar brüten und diskutieren die Teilnehmer in Gruppenselbstarbeit über Fragen wie etwa: „Was erwarten wir von unserem Club“, „wie oft wollen wir uns treffen“, „welche Themen soll das clubeigene Infoblatt aufgreifen“ oder „wie hoch soll der jährliche Mitgliedsbeitrag sein?“

Beim Vortrag der Gruppen-Ergebnisse am Flipchart, auch das wie beim Management-Training, schälen sich die ersten Aspiranten für die Vorstandsposten heraus. Bevor die agile Teilnehmerschar allerdings zur Wahl ihrer Vertreter schreitet, gibt es zur Stärkung erst einmal eine schwäbische Vesper. Danach werden in der großen Runde die einzelnen Forderungen und Wünsche sortiert, diskutiert und gemeinschaftlich abgesegnet. So etwa, daß der 1. Concorde Club Baden-Württemberg kein eingetragener Verein sein wird, daß 50 Mark als vorläufiger Jahresbeitrag pro Fahrzeug zu entrichten sind und daß man sich zwischen vier- und sechsmal im Jahr zu verschiedenen Anlässen treffen will. Beschlossen wird außerdem, daß nur Concorde-



Fotos: Böttger



Initiator Heribert Schmitt (oben links), 1. Vorsitzender Werner Dolde (daneben) und der Vorstand des 1. Concorde-Clubs Baden-Württemberg.

Fahrer samt deren Familien in den Club aufgenommen werden. Schließlich ist sich die Gründungsversammlung einig, daß ein Aufkleber und eine einfache Club-Zeitung her müssen.

Jetzt endlich ist Zeit zur Wahl des Vorstands. Namensvorschläge, Abstimmung und Annahme der einzelnen Vorstandsposten durch die Gewählten gehen Schlag auf Schlag. Am Ende sind, wie bei einem eingetragenen Verein, sieben Schwaben als Vorstandsmitglieder gewählt: Werner Dolde als 1. Vorsitzender, der Initiator der Clubgründung, Heribert Schmitt, als dessen Vertreter, Hermann Dinkel als Kassierer, Helmut Wiedmann als Schriftführer, Bernd Schmit und Karlheinz Kühnbach als Beisitzer und Verantwortliche für die Clubzeitung sowie Rudolf Ritter als Kassenprüfer. Damit auch die Frauen im Vorstand vertreten sind, und um den sieben Schwaben aufs Portemonnaie zu schauen, bestimmt der Club schließlich noch Brigitta Wiedmann zur zweiten Kassenprüferin.

Pläne der Bundesregierung

Chefsache

Durchbruch in Bonn: Die Bundesregierung stellt ab sofort einen Bundesbeauftragten für den Reisemobil-Tourismus ab. Der Staatsdiener, dessen Name zu Redaktionsschluß noch nicht feststand, untersteht unmittelbar Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann, CDU, der den Reisemobil-Tourismus damit kurzerhand zur Chefsache erklärte: „Diese schöne Art des Reisens möchten wir stärken, schon im Sinne einer Konjunkturbelebung auf dem Dienstleistungssektor.“

Den Schwerpunkt der Arbeit des Bundesbeauftragten bildet die Freigabe der Höchstgeschwindigkeiten für Reisemobile bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht, eine stärkere Verbreitung von Reisemobil-Stellplätzen in Kommunen sowie eine mögliche Vergrößerung von Windschutzscheiben für künftige Vignetten.

Eng soll der Beauftragte mit den Interessenvertretern zusammenarbeiten. Gegenüber REISEMOBIL INTERNATIONAL hob das Ministerium besonders den Herstellerverband VDW hervor, den Händlerverband DCHV sowie die Reisemobil Union (RU). Deren Vertreter zeigten sich von dem Schritt der Bundesregierung angenehm überrascht und versprachen, konstruktiv mit dem Bundesbeauftragten zusammenzuarbeiten.

Dessen erster Arbeitstag ist – passend zum Start der diesjährigen Reisesaison – der 1. April. Wegen des Umzugs der Bundesregierung von Bonn nach Berlin soll der Beauftragte keine festen Räume, sondern ein als Büro ausgestattetes Reisemobil beziehen.

NDVC

Geschäftsführerin entlassen

Brigitte Wittum ist nicht mehr Geschäftsführerin des Neuen Verbands der Camping- und Freizeitparkbetreiber in Deutschland e.V. und seiner Wirtschaftsgesellschaft, der MFD, Marketinggesellschaft der Camping- und Freizeit-Unternehmer in Deutschland mbH.

Die Geschäfte werden nunmehr vom bisherigen zweiten Geschäftsführer Friedrich-Wilhelm Meinecke alleine geführt. Sitz der Geschäftsstelle ist ab sofort nicht mehr Obernkirchen, sondern 31311 Uetze-Dahrenhorst, Telefon: 05173/98120, Fax: 981213.

Truma

US-Kooperation

Truma aus Putzbrunn bei München hat eine Kooperation mit dem amerikanischen Heizungs- und Boilerhersteller Suburban vereinbart. Das Unternehmen aus Dayton, Tennessee, übernimmt in den USA und Kanada die Vertretung der Truma-Geräte, speziell von Heizungen und Heißwasser-Bereitern für Freizeitfahrzeuge. So bietet Truma den Produzenten amerikanischer Reisemobile die Möglichkeit, schon im eigenen Werk die für den Export bestimmten Fahrzeuge mit den deutschen Geräten auszustatten. Sie in Deutschland nachträglich umzurüsten, fällt damit weg.



Arbeiten zusammen: James H. Peden, Präsident von Suburban, Klaus Leffler, Truma Bereichsleiter Vertrieb und Marketing, Renate Schimmer-Wottrich, Truma-Chefin, Arthur W. Klee, Marketing-Direktor Suburban.

kurz & knapp

Treue-Prämie

15 in den „Top Camping Austria“ zusammengeschlossene österreichische Campingplätze bieten mit der „Top Card“ besondere Vergünstigungen für treue Gäste: Wer sich darin alle Urlaubstage in der Top Card eintragen läßt, bekommt einen Gratis-Tag bei 20 Übernachtungen in der Nebensaison beziehungsweise 40 Übernachtungen in der Hauptsaison. Die Top Card ist über mehrere Jahre gültig.

40 Jahre Lichttest

Seit dem Jahr 1957 gibt es schon den Lichttest. Vor 40 Jahren prüften Kraftfahrzeugmeister erstmals kostenlos die Lichtenanlagen von 32.000 Fahrzeugen. Verkehrsminister Matthias Wissmann würdigte diesen Service als „eine der größten Leistungen für die Verkehrssicherheit in Deutschland“.

Tischer-Fahrt

Tischer Freizeitfahrzeuge lädt seine Kunden zu einem verlängerten Wochenende vom 8. bis 11. Mai 1997 auf die Seiser Alm in Südtirol ein. Auf dem Programm des Treffens stehen eine Dolomitenrundfahrt, Weinprobe und vieles mehr. Besitzer von Tischer-Fahrzeugen zahlen pro Fahrzeug 100 Mark, zusätzlich 100 Mark pro Erwachsenen und 50 Mark für ein Kind. Die Meldefrist endet am 10. April.

■ Dachlasten in Italien

Nur mit Warntafel fahren

Reisemobilisten, die auf ihrem Fahrzeugdach Surfbretter, Kajaks oder andere sperrige Gegenstände transportieren, müssen bei ihrer Fahrt nach Italien folgende Vorschrift beachten: Die Ladung darf nicht über die vordere Kante des Autos hinausragen, nach hinten darf das Gepäck nur um maximal drei Prozent der Fahrzeug-Gesamtlänge überhängen. Bei einem sechs Meter langen Reisemobil beispielsweise darf das Surfbrett 18 Zentimeter über das Heck reichen. Zusätzlich muß die Ladung mit einem 50 mal 50 Zentimeter großen Schild mit rot/weißen diagonalen Streifen abgesichert werden. Seit Jahresbeginn akzeptiert die Polizei nur noch reflektierende Aluminiumtafeln, Kunststofftafeln werden nicht mehr toleriert. Die Tafeln gibt es beim ACE und ADAC für etwa 70 Mark.



In Italien ist eine Warntafel Pflicht, wenn die Dachlast über das Fahrzeugheck hinausragt.

■ Opel

Flotter Dreier



Opel hat den Campo überarbeitet: Neues Styling, mehr Komfort und eine 32 Millimeter höhere Ladeflächenumrandung kennzeichnen den neuen Pick-up. Drei Varianten stehen zur Auswahl: Einzelkabine, Sportsab-Variante mit verlängertem Fahrerhaus und viertürige Mannschaftskabine. 830 bis 1.045 Kilogramm beträgt die Zuladung – besonders für eine Wohnkabine ein Wert, der auch größeres Gepäck erlaubt.

Ein 2,5-Liter-Turbodiesel mit Direkteinjection und 56 kW (76 PS) oder ein 3,1-Liter-Turbodiesel mit 80 kW (109 PS) stehen zur Verfügung. Besser ist auch die Bremsanlage: Größere Bremsstrommeln und ein neuer Bremskraftregler mit beladungsabhängigem Regelventil sollen den Bremsweg verkürzen. Der Campo kostet ab 30.030 Mark.

Pick-ups:
Opel bietet den Campo in drei Versionen an.

■ Übernahme

Ami kauft Fendt

Im Januar dieses Jahres wurde die gesamte Fendt-Gruppe von der amerikanischen AGCO Corporation übernommen – sowohl der Schlepper- als auch der Caravanbereich. „Die Stimmung im Unternehmen ist nach wie vor gut“, behauptet Dr. Alfons Hierhammer, 36, Geschäftsereichsleiter Caravan, „da sich weder organisatorisch noch strukturell Änderungen ergeben haben. Unsere Qualitätsprodukte haben ein gutes Image.“ Dies spiegelt sich auch in den Ergebnissen der Frühjahrsmessen wider.

Fendt konnte die Vorjahresergebnisse erreichen, teilweise sogar übertreffen. Der Unternehmensbereich Caravan steigerte im Jahr 1996 nach mehrjähriger Stagnation den Umsatz um vier Prozent auf 119 (114) Millionen Mark.

Der US-Agrartechnik-Konzern wollte noch keine Stellungnahme zur Übernahme abgeben. Grund: AGCO betreibe mit Caravans und Reisemobilen Neuland, müsse erst einmal abwarten.

■ Landkreis Stade

Gesellige Touren

Der Landkreis Stade im südlichen Elbstromland gibt eine Ferien-Broschüre „Club-Touren '97“ heraus. Unternehmungslustige Clubs und gern in geselliger Runde tourende Reisemobilisten finden darin jede Menge Anregungen für die schönsten Tage im Jahr: Schon in zwei Stunden kann man das Altländer Apfeldiplom erlangen, eine Boßeltour führt durch das platte Land, eine Heimathof-Fahrt zeigt das Landleben von anno dazumal oder es geht mit dem Moorexpreß mit Volldampf durchs Kehdinger Moor. Mindestteilnehmerzahl je nach Tour ab 10 Personen, Preise ab 14 Mark pro Teilnehmer. Den Prospekt gibt es kostenlos unter Tel.: 04141/921061, Fax: 921063.

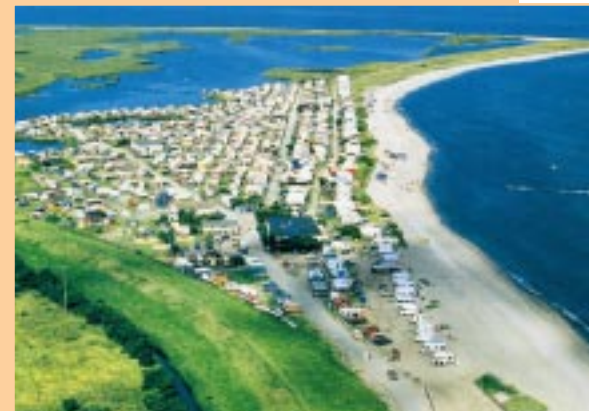


■ Übernachtungen auf Campingplätzen

Leicht rückläufig

Nach übereinstimmenden Angaben des Statistischen Bundesamtes und des DCC ist die Zahl der Übernachtungen auf deutschen Campingplätzen im vergangenen Jahr um acht Prozent zurückgegangen. Die neuen Bundesländer verzeichneten ein Minus von 16 Prozent. Als Grund dafür wurden das schlechte Wetter, aber auch die Überfälle auf Zelturlauber angegeben.

Nach Angaben des DCC hat dies jedoch positive Auswirkungen auf das Camping-Angebot: Auf der Essener Messe ‚Camping und Reise‘ locken viele Ferienorte und Campingplätze mit Tiefpreisen. Für Langzeiturlauber gibt es in der Saison 1997 bis zu 10 Prozent niedrigere Preise.



Campingplätze locken mit niedrigen Preisen.

■ Neue Kataloge

Freie Auswahl

Die Firma **Waeco** stellt ihren Katalog „Mehr Freiheit '97“ vor. Er präsentiert das Programm thermoelektrischer und kompressorbetriebener Kühlschränke sowie verschiedene Bauteile, Elektronik für den mobilen Einsatz und Geräte für die Reiseküche.

Unter das Motto Fahrzeugtechnik vom Feinsten stellt **Goldschmitt** seinen Katalog 97/98. Für Camper, Pick-ups, Reisemobile und Sonderfahrzeuge werden Auflast- und Ausgleichssätze, Anhängerkupplungen und Trägersysteme angeboten. Außerdem gibt es Satelliten-Antennen, Luftfedern und sonstiges Zubehör.

Der Elektronik- und Technik-Spezialist **Völkner** präsentiert seinen neuen, 360 Seiten starken Katalog. Es gibt Neuigkeiten von Mobilfunk- über Solartechnik bis hin zu Auto- und Campingzubehör.

Der **Fritz Berger**-Katalog Camping + Freizeit 97 ist da. Auf 320 Seiten informiert er über Zelte, Campingmöbel und Grills, Geräte für die mobile Küche, Elektro- und Fahrzeugzubehör. Für Wassersportler gibt es eine große Auswahl an Zubehör.

Ausrüstung für Abenteuer-Urlauber zeigt der neue **Därr**-Versandkatalog '97. Vorgestellt werden spezielle Dachträger samt Expeditionskisten und Kaniestern, Navigationssysteme und Satellitententechnik. Angeboten werden außerdem Weltempfänger, Ferngläser und Höhenmesser.



Zu Gast bei
**REISE
MOBIL**
INTERNATIONAL



Im Gespräch:
Die Al-Ko-
Delegation
(Bildmitte)
erläutert der
RM-Redaktion
ihre Pläne
und Ziele.

Fotos: Dieter S. Heinz

Erdumspannend

**Al-Ko-Kober ist ein
global operierender Konzern.
Welche weltweiten Marktchancen
sich das bayerische Unternehmen
für die Zukunft ausrechnet,
erläutert die Unternehmensspitze
im Gespräch mit der Redaktion.**

Wer seine Produkte nicht nur auf dem Heimatmarkt verkaufen will, muß im Ausland besondere Kundennähe beweisen. Das heißt, er muß den dortigen Abnehmern in ihrer Muttersprache begegnen und sie mit der ihnen eigenen Mentalität behandeln. Nur dann ist er mit seinem Unternehmen im Abnehmerland wirklich präsent“, argumentiert Kurt Kober, 60, Vorstand der Al-Ko-Kober-AG und Geschäftsführer der Alois Kober GmbH aus Kötz bei Günzburg in Bayerisch-Schwaben. Mit seinem Firmenverbund, der mittlerweile 40 Gesellschaften umfaßt, die auf 20 Länder und vier Kontinente verstreut sind, setzt der diplo-

mierte Maschinenbauer sein unternehmerisches Credo voll um. Dabei gehen die Wurzeln dieses weltumspannenden Firmennetzes auf das Jahr 1931 zurück. Damals gründete Vater Alois, Schlossermeister von Beruf, im heimischen Kötz eine Reparaturwerkstatt für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte. Wenige Jahre später nahm er die Fertigung von Acker- und Jauchewagen in Angriff und erweiterte die Firma um die Bereiche Fahrzeug- und Gerätebau. 1952 startete Kober senior die Serienfertigung von Fahrzeugteilen mit

einem Handbremshebel für landwirtschaftliche Anhänger. 1958 gründete er dann seine erste Tochterfirma, die Al-Ko-Geräte, mit der er Maschinen für den Garten- und den Hausbedarf produzierte. Danach folgten weitere Firmengründungen in Deutschland, Österreich, Italien, der Schweiz, England, Frankreich, Spanien, Belgien, den Niederlanden und Schweden.

1975 steigt Al-Ko in die Lufttechnik ein und produziert auch Kühlanlagen für Elektroinstallationen und Großraumheizungen für Fabrikhallen. Ende der Achtziger Jahre wandelt



Kurt Kober:

**„Ein Unternehmen,
das nicht wächst,
ist dem Untergang
geweiht.“**

sich die Al-Ko KG in eine Aktiengesellschaft um. In den folgenden Jahren geht es dann Schlag auf Schlag: Der Konzern weitet sich auf die USA, Australien, Ungarn, Polen, Russland, Tschechien und die Slowakei aus. Und seit 1995 ist Al-Ko auch in der chinesischen Provinz Shandong vertreten. Weltweit beschäftigt das Unternehmen mittlerweile rund 4.000 Mitarbeiter und erwirtschaftet circa 1,1 Milliarden Mark pro Jahr.

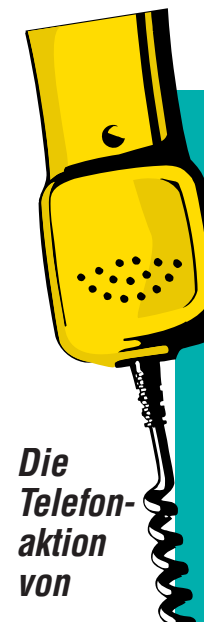
Von Kindesbeinen an mit dem väterlichen Betrieb verbunden waren die Kober-Söh-

ne Herbert, 63, Kurt und Willy, 58. Heute leitet jeder von ihnen einen der drei Al-Ko-Geschäftsbereiche Garten- und Heimwerkergeräte, Lufttechnik und Fahrzeugtechnik. Dabei zeichnet Kurt Kober für den Unternehmensbereich Fahrzeugtechnik verantwortlich. Zu ihm gehören die Produktion von Anhängerkomponenten, von Autoteilen wie Anhängerkupplungen und Fahrradträger, von Dämpfungselementen, Betätigungszügen und Elementen für die Kfz-Branche – immerhin ist Al-Ko Zulieferer für BMW, Audi und das Swatch-Auto – von Kunststofftechnik und Fahrzeugumbauten.

Kurt Kober betont, daß er in seinem Geschäftsbereich keine Endprodukte fertigt, sondern lediglich als Zulieferer auftritt, der seine Dienste der Industrie anbietet. Daß die Reisemobilbranche diese Einstellung damit honoriert, daß Alko bei Fahrgestellen bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht den europäischen Markt anführt und in den USA bei Anhänger-Achsen bis sechs Tonnen auf Platz zwei rangiert, zeugt von der Qualität der Kober-Produkte.

Rund 25 Prozent aller hierzulande gefertigten Reisemobile werden mit einem Al-Ko-Chassis, Doppelachsen oder Spurverbreiterung ausgerüstet. „Besonders hoch ist hierbei der Anteil von Tiefrahmenchassis“, erläutert Al-Ko-Entwicklungschef Rudolf Wöhrle, 58, „die dadurch mögliche Reisemobil-Konstruktion mit tiefem Schwerpunkt, breiterer Spur, feinerer Federabstimmung und doppeltem Boden mit frostsicherer Unterbringung der Wasseranlage macht dieses Fahrgestell so beliebt.“

Für die Reisemobil-Industrie sehen Kober und Wöhrle hier aber noch jede Menge Handlungsbedarf. Ihrer Mei- ►



Die
Telefon-
aktion
von

**REISE
MOBIL**
INTERNATIONAL

Leser
fragen,
Experten
antworten

Die nächsten
Gäste in der
Redaktion und
am Heissen Draht:

Hobby

Am **Mittwoch, dem 2. April 1997**, stellen sich von **10 bis 12 und 14 bis 16 Uhr** die Experten von Hobby Ihren Fragen.

- Sprechen Sie mit Vertriebsleiter Bodo Förster und dem Leiter der Entwicklung Karl-Heinz Janiak.
- Fragen Sie nach den neuesten Plänen des Reisemobil-Herstellers, erkundigen Sie sich nach den aktuellen Entwicklungen, äußern Sie Kritik, sparen Sie aber auch nicht mit Lob.
- In der Redaktion REISEMOBIL INTERNATIONAL stehen für Sie kompetente Gesprächspartner bereit:



Karl-Heinz Janiak
Tel.: 0711/13466-61



Bodo Förster
Tel.: 0711/13466-65

Fax für beide: 0711/13466-68

DER
HEISSE
DRAHT

Informiert

Willi Göbel, 48, aus Gründau, wollte von Kurt Kober wissen, warum es so schwierig sei, auf dem freien Markt an Al-Ko-Produkte zu kommen. Kobers Antwort darauf lautete: „Wir betreiben ein flächendeckendes Netz von Stützpunkthändlern, die unsere Produkte führen. Außerdem kann Ihr Händler, sollte er das von Ihnen benötigte Teil nicht auf Lager haben, jederzeit bei uns nachbestellen. Seine Order wird dann umgehend bearbeitet.“

**Am Lesertelefon:
Die Spitze der Al-Ko-Kober-
GmbH. Hier eine kleine
Auswahl der Gespräche:**

Ulrich Müller, 60, Geschäftsführer eines Einzelhandelsunternehmens **aus Kirkel** im Saarland, wollte für einen guten Freund und Eigner eines Niesmann+Bischoff Flair 6700 in Erfahrung bringen, wo dieser eine Al-Ko-Anhängerkupplung und einen Motorradträger für das Freizeitfahrzeug bestellen könnte. Rudolf Wöhrle darauf: „Gehen Sie bitte zu Ihrem Händler. Der bestellt diese Artikel bei uns. Wir liefern dann innerhalb kürzester Zeit.“

nung nach sollte jedes Freizeitfahrzeug mit einem adäquaten Fahrgestell auf die Straße rollen. Will heißen, mit der ihm angemessenen Spurbreite, ohne großen Hecküberhang und mit ausreichend Ladekapazität. Gerade im Zuge der neuen Führerschein-Regelung sollten laut Kurt Kober alle Reisemobile ein Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen erreichen und dabei noch genug Ladereserven besitzen. „Eines unserer Chassis verhilft solch einem Reisemobil zu mehr Fahrstabilität und Zuladung“, argumentiert er weiter, „damit wären Mobile mit effektiven 100 oder 150 Kilogramm Zuladungskapazität Schnee von gestern.“

„Außerdem“, fügt er hinzu, „darf beim Fahren mit einem Freizeitfahrzeug kein Fahrstreß aufkommen, auch nicht bei höheren Geschwindigkeiten.“

Als Resultat dieser Forderungen sieht er seine an Frontantriebs-Basisfahrgestelle angeflanschten amc-Chassis (Automobil-Chassis). Sie werden im Al-Ko-Werk Ettenbeuren von 45 Mitarbeitern für integrierten-Windläufe, Zugköpfe

für Teilintegrierte und Alkovenmobile gefertigt. Wöchentlich rollen derzeit rund hundert fertige Basisfahrzeuge aus den Hallen. 4.000 sind es pro Jahr, 40.000 waren es in den vergangenen zehn Jahren.



Rudolf Wöhrle:

**„Jedes Reisemobil
sollte mit einem pas-
senden Fahrgestell
auf die Straße rollen.“**

In die Zukunft blickt Kober, auch im Hinblick auf den oft diskutierten Standort Deutschland, äußerst optimistisch. „Die 1.821 Arbeitsplätze in unseren zwölf inländischen Produktionsstätten haben absolute Priorität. Ein Unternehmen, das überleben will, muß ständig wachsen, sonst zwingt einen der technische Fortschritt und die daraus resultierende Rationalisierung über kurz oder lang zum Stellenabbau. Um das zu verhindern, müssen wir auf Konzern-Ebene pro Jahr vier Prozent Umsatzsteigerung erzielen. Das bedeutet aber auch, daß wir uns ständig neue Märkte erschließen und weltweit agieren müssen. Ein aktuelles Beispiel dafür sind unter anderem Länder des ehemaligen Ostblocks, in denen unsere Stoßdämpfer aufgrund der schlechten Straßen sehr geschätzt werden“, erzählt Kober.

Und auch im Hinblick auf die bevorstehende Einführung des Euro gibt sich der Kober-Vorstand zuversichtlich: „Der Euro wird kommen und in naher Zukunft eine anerkannte Währung wie der Dollar wer-

MAGAZIN

den, er wird stabile Wirtschaftsverhältnisse und den Zuwachs von Arbeitsplätzen mit sich bringen. Voraussetzung dafür ist jedoch eine Angleichung der Steuerlast und der Sozialkosten“, äußert er sich unmißverständlich.

„Außerdem“, fügt Kober hinzu, „bringt der Euro noch ganz andere Vorteile mit sich. Stellen Sie sich vor, wie Sie mit Ihrem Reisemobil auf großer Tour von einer Ecke Europas in die andere fahren und keine drei oder vier Geldbörsen mit verschiedenen Währungen mitnehmen müssen. Sie greifen einfach in die Tasche und zahlen überall mit der gleichen Münze. Ist das nicht eine schöne Vorstellung?“

Im Mittelpunkt der Koberschen Unternehmenskultur stehen, darauf legt der Firmenchef großen Wert, die Mitarbeiter. Seine Devise lautet deshalb: „Das Streben nach Gewinn als Maßstab unseres Handelns darf nicht im Widerspruch zu Anstand, Würde und Menschlichkeit stehen.“ Die Verwirklichung dieses Anspruchs spiegelt sich auch in der Tatsache wieder, daß Al-Ko seine Mitarbeiter ständig weiterbildet, um sie auf dem neuesten Wissensstand zu halten. Außerdem werden in Kötz rund 80 Azubis in den Berufen Industriekaufmann, technischer Zeichner, Maschinenbauer, Werkzeugmacher, und Konstruktionsmechaniker ausgebildet. Zusätzlich dazu bietet Al-Ko in Zusammenarbeit mit der Berufsakademie die Ausbildung zum Diplom-Betriebswirt und Diplom-Ingenieur an.

„Die qualifizierte Ausbildung des Nachwuchses“, so Kurt Kober abschließend, „ist nicht nur für die Zukunft des Unternehmens überlebenswichtig, sondern auch für die Zukunft Deutschlands als führender Industriestandort. Die Jungen sind unsere Zukunft. Die Investition in ihre Ausbildung sichert letztendlich unseren Wohlstand.“ *Juan J. Gamero*



Praxistest

H*R*Z

Holiday Star

Sabine und ich sitzen am Strand von Sanary-sur-Mer, westlich von Toulon. Seit vier Tagen sind wir nun schon unterwegs, haben wunderschöne Orte wie Cassis und Bandôl an der Côte d'Azur besucht, sind an der interessanten und zerklüfteten Küste gewandert, und trotzdem langt es uns jetzt.

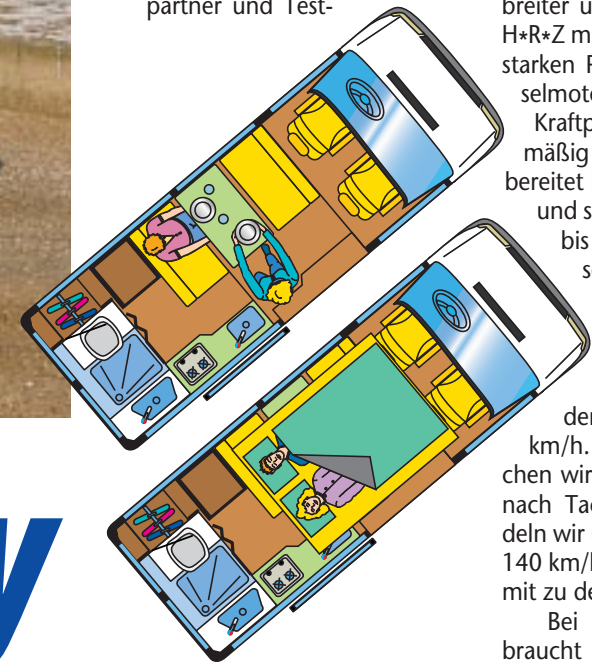
Vielleicht war die Idee, im Dezember noch zwei Wochen Urlaub zu machen, um die gesamte Côte d'Azur von Cassis bis Menton langsam und ausgiebig zu befahren, doch nicht so gut. Allerdings: Unser Reisepartner und Test-

objekt, ein H*R*Z-Kastenwagenausbau des Mercedes-Sprinter mit mittlerem Radstand und GfK-Hochdach namens Holiday Star, den die Gebrüder Zehnt im schwäbischen Pfedelbach nahe Heilbronn bauen, kann absolut nichts für unsere miese Stimmung.

Was unsere Stimmung auf den Nullpunkt drückt, ist das Wetter. Seit unserer Abfahrt von Stuttgart regnet es – tags und nachts – andauernd und ergiebig. Alle unsere Outdoor-Kleidungsstücke sind naß und klamm. Die Côte d'Azur, sonst ein touristischer Leckerbissen, erscheint uns trist und grau. Spontan entschließen wir uns, bis an die spanische Costa Dorada weiterzufahren, wo wir bei früheren Spätherbstreisen schon öfter erstaunlich gutes Wetter hatten.

Zum Glück ist unser 5,58 Meter langer, nur 1,93 Meter breiter und 3,10 Meter hoher H*R*Z mit dem 90 kW (122 PS) starken Fünfzylinder-Turbodieselmotor ausgerüstet. Das Kraftpaket läßt leistungsmäßig keine Wünsche offen, bereitet beim Fahren viel Spaß und spult die 700 Kilometer bis nach Spanien in rund sechs Stunden ab. Dabei fahren wir auf den französischen Autobahnen oft schneller als die von der Polizei erlaubten 130 km/h. In der Spitze erreichen wir schon mal 150 km/h nach Tacho. Im Schnitt pendeln wir uns zwischen 130 und 140 km/h ein und gehören damit zu den Schnellsten.

Bei dieser Hetzerei verbraucht der Direkteinspritzer-Dieselmotor zwischen 13 und 14 Liter auf hundert Kilometern Fahrstrecke. Im Gegensatz dazu sind wir bei maximal 100 km/h mit rund 10,5 Litern und bei den in Deutschland immer noch geltenden 80 km/h mit weniger als 10 Litern ausgekommen. Am Ende der Reise von über 4.000 Kilometern werden wir im Durchschnitt 12,1 Liter verbraucht haben. Was ►



Kompakt: Der Küchenblock bietet zwischen Spüle und Kocher nur eine bescheidene Arbeitsfläche.

Variabel: Die vordere Sitzbank läßt sich in Fahr- und in Wohnstellung arretieren.

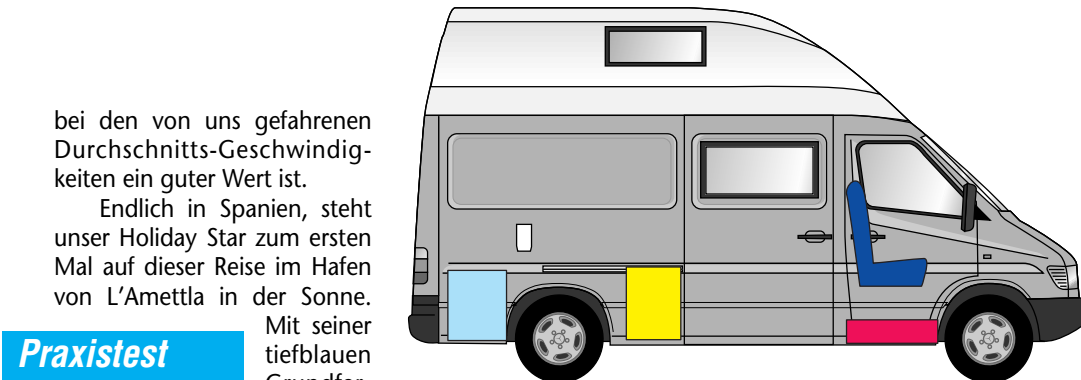


Fotos: Wolfgang Falk

Holiday im Süden

Auf Urlaubstour in Frankreich und Spanien spulte

unser Fotograf Wolfgang Falk 4.000 Kilometer im H*R*Z-Kastenwagenausbau Holiday Star ab.



bei den von uns gefahrenen Durchschnitts-Geschwindigkeiten ein guter Wert ist.

Endlich in Spanien, steht unser Holiday Star zum ersten Mal auf dieser Reise im Hafen von L’Ametlla in der Sonne.

Praxistest

H*R*Z

Holiday Star

Mit seiner tiefblauen Grundfarbe, den klaren Linien und dem silbernen SCA-Hochdach ist er eine echte Augenweide. Bei geöffneter Schiebetür sitze ich auf der Eingangsstufe, genieße den Morgenkaffee in der wärmenden Sonne und spreche die bisherigen Test-Erkenntnis-se aufs Tonband.

Hinter mir gliedert sich der Innenraum des Holiday Star klar in Fahrerhaus, Sitzgruppe, Küche und Bad. Wichtig: Der Holiday Star bietet im Mittelgang überall genügend Breite und läßt kein Gefühl von Enge aufkommen. Die hellen Möbelflächen in Buche Natur, freundlich gemusterte Polsterstoffe und das Licht, das durch sechs Fenster einfällt, schaffen behagliche Atmosphäre.

Die vordere Sitzbank der Vierer-Dinette läßt sich nach hinten klappen, so entstehen zwei weitere Sitzplätze in Fahrtrichtung, insgesamt also sechs. Der Tisch muß dazu natürlich entfernt werden und findet hinter der zweiten Sitzbank seinen Platz. Auf allen vier Sitzplätzen im Wohnraum gibt es herausziehbare Kopfstützen, an der Fensterseite jeweils einen Dreipunktgurt und auf der Gangseite Beckengurte. Zum Bett umgebaut, ergibt sich aus den beiden Sitzbänken zusammen mit der aufpreispflichtigen Bettverbreiterung eine Liegefläche von 195/190 mal 131/122 Zentimeter. Zwar gestaltet sich der Bettenbau aus der Sitzgruppe zu einer ziemlichlichen Aktion, aber dafür schlafen wir auf dem nicht ganz ebenen Bett recht gut.

Super bequem finden wir es im mit Lattenrost versehe-

RM-Ladetips	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässige Gewichte	3.100 kg	1.600 kg	2.000 kg
Leergewicht (gewogen)	2.530 kg	1.210 kg	1.320 kg
+ Fahrer (Normgewicht)	75 kg	53 kg	22 kg
+ Treibstoff (76 l)	57 kg	31 kg	26 kg
+ Frischwasser (110 l)	110 kg	-21 kg	131 kg
+ Gas (2 x 5 kg)	22 kg	5 kg	17 kg
+ Beifahrer (Normgewicht)	75 kg	53 kg	22 kg
+ 2 Kinder (à 40 kg)	80 kg	13 kg	67 kg
2 Personen ohne Gepäck	2.869 kg	1.331 kg	1.538 kg
Zuladung bei 2 Personen	231 kg	269 kg	462 kg
4 Personen ohne Gepäck	2.949 kg	1.344 kg	1.605 kg
Zuladung bei 4 Personen	151 kg	256 kg	395 kg

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

H*R*Z baut den Holiday Star auf Mercedes Sprinter mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.100 Kilogramm. Mit zwei gefüllten Fünfkilo-Gasflaschen, vollem Kraftstoff- und Frischwassertank können zwei Reisende noch 231 Kilogramm Vorräte, Kleidung und Zubehör einpacken. Gehen zwei Kinder mit auf große Fahrt, reduziert sich die Zuladung auf 151 Kilogramm, was kaum mehr ausreichend ist. Allerdings bietet H*R*Z für 2.300 Mark ein Basisfahrzeug mit 3.500 Kilogramm zulässigem Gesamtgewicht an, das 400 Kilogramm mehr Zuladung gestattet.

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Mercedes Sprinter 312 D mit 90 kW (122 PS)-Turbo-Dieselmotor mit Fünfgang-Getriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.100 kg, Leergewicht: 2.600 kg, Außenmaße (L x B x H): 558 x 193 x 310 cm, Radstand: 355 cm, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.000/750 kg.

Aufbau: Kastenwagenaufbau mit 20 mm Isolierung aus PE-Matten, Dach: GfK-Schale mit 20 mm Isolierung aus PE-Matten, Boden: 10 mm dicker Original-Mercedes-Holzboden.

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 6/0, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße: 326 x 174 x 215/235 cm, Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 195/190 x 131/122 cm, Dachbett: 200 x 140 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 110 l, Abwasser: 90 l, Gasvorrat: 2 x 5 kg

Serienausstattung: Heizung: Truma C 3400, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 65 l, Zusatzbatterien: 1x 95 Ah.

Grundpreis: 92.000 Mark, Testwagenpreis: 101.700 Mark.

* Alle Angaben laut Hersteller

nen Dachbett. Mit leichtem Zug senken wir die hinten durch Gasfedern unter dem Dach gehaltene Liegefläche herunter und können sofort in

das ständig gemachte Bett mit einer Liegefläche von 200 mal 140 Zentimeter krabbeln. Allerdings verlangt uns der abendliche Auf- und der mor-

gendliche Abstieg über einen Tritt hinter der zweiten Sitzbanklehne und die Küchenarbeitsplatte eine gewisse Gelenkigkeit ab. Denn das Schlafgemach im Dach ist doch recht hoch angebracht. Deshalb fällt auch die lichte Höhe mit 65 Zentimetern über der Matratze ziemlich gering aus und schmälert den Schlafkomfort.

Ansonsten können wir über das Bett nicht klagen. Die einteilige Matratze ist bequem, und zwei flexible Spotleuchten geben uns genügend Licht zum Lesen.

Viel Platz haben wir mit 115 Zentimetern unter dem herabgelassenen Dachbett. Das ermöglicht mir, abends noch ein bißchen zu schmökern, während Sabine sich schon zur Nachtruhe in den Schlafsack kuschelt.

Eigenartig, wir können uns nicht so richtig entscheiden, welchem Bett wir den Vorzug geben sollen und schlafen mal unten, mal oben. Jedenfalls sind beide Schlafstätten vollwertige Betten.

Auf Höhe der hinteren Sitzbank gelangen wir über eine 22 Zentimeter hohe Stufe zur zweiten Ebene des Holiday Star, auf der rechts, direkt neben der Schiebetür, die Küche und links der Hochschrank angeordnet sind. Im Küchenblock gibt es unter dem Zweiflammkocher und der Edelstahlspüle neben dem 10-Liter-Boiler und dem Gasflaschenkasten zwei Stauräume, weitere im Hängeschrank über dem Kocher und in diversen offenen Ablagen über der Spüle und den beiden Ausstellfenstern an der Dinette.

So viel Stauraum wir finden, so begrenzt ist die Arbeitsfläche der Küche. Bei größeren Kochaktionen nutzen wir deshalb zusätzlich den Dinettentisch als Arbeits- und Abstellfläche. Beim Kochen stellen wir fest, daß der Boden des Hängeschanks über dem Herd sehr heiß wird. Außerdem vermissen wir einen Dunstabzug. Denn hinter dem Herd gibt es



Abgesenkt: Das Dachbett mit Lattenrost und einteiliger Matratze läßt sich mit einem Griff herunterziehen.

Quer: Im Heck macht sich die Naßzelle mit Waschtisch, Dusche und Toilette breit.



kein Fenster. So öffnen wir beim Kochen immer mehrere Dach- und Seitenfenster.

Der geräumige, die volle Stehhöhe von hier 215 Zentimeter ausnutzende Hochschrank gegenüber dem Küchenmöbel enthält hochgesetzt in Blick- und Griffhöhe einen 65-Liter-Kompressor-Kühlschrank, der angenehm leise läuft. Über und unter ihm haben die H*R*Z-Macher Staufächer und einen ausziehbaren Besteckkasten plaziert.

Hinter der Küche und dem Hochschrank macht sich, durch eine Falttür verschließbar, die Naßzelle im Heck breit. Sie besteht aus einer Duschtasse mit zwei Abläufen in der Mitte, einem von außen durch die Hecktüren zu entsor-

genden Cassetten-WC mit eigenem 17-Liter-Spülwassertank, einem Waschtisch mit ausziehbarem Brauseschlauch und einem 140 Zentimeter hohen Kleiderschrank hinter der Toilette. Über dem Waschbecken finden wir einen kleinen, leider etwas verzerrenden Spiegel und ein praktisches Ablagebord, das über die ganze Breite des H*R*Z oberhalb der Hecktüren weitergeführt ist.

Unter dem angehobenen Wagenboden sitzen im so entstandenen, beheizten Kellerschoß auf der linken Seite der 110-Liter-Frischwasser- und der 90-Liter-Abwassertank. Auf der rechten Seite bietet der Holiday Star einen Stauraum von zwei Meter Länge, der von den geöffneten Hecktüren ►



Wolfgang Falk

Praxistest

H*R*Z

Mein Fazit

Holiday Star

Der H*R*Z Holiday Star ist ein sauber und gekonnt ausgebauter Kastenwagen mit starkem Motor und gutem Fahrwerk für zwei bis vier Personen, die viel Wert auf aktives Reisen in einem kompakten und wendigen Mobil legen. Die Ausstattung ist komplett, das Design ansprechend, die Stauräume groß und die beheizten Wassertanks machen den H*R*Z sogar leidlich wintertauglich.

Aufbau/Karosserie

★★★★☆

Hochdach formschön an Kastenwagen angepaßt, ansprechendes Innendesign, sechs PU-Rahmenfenster, viel Stauraum.

Wohnqualität

★★★★☆

Funktioneller Grundriß auf zwei Ebenen, zwei Sitzbänke, Dachbett mit Lattenrost, gute Ausleuchtung, kaum Küchenarbeitsfläche, enge Dusche.

Geräte/Ausstattung

★★★★☆

Ordentliche Gas- und Elektroinstallation, Tanks im beheizten, doppelten Boden, nur Fünfkilo-Gasflaschen, fehlende Entlüftung an der Küche.

Fahrzeugtechnik

★★★★☆

Kräftiger, durchzugstarker Motor, leichte Bedienbarkeit, neutrales Fahrverhalten, gute Fahrleistungen, als 3,1-Tonner geringe Zuladung.

Preis/Leistung

★★★★☆☆

Solide Basis, praxisgerechter Ausbau, ordentliche Ausstattung, 1 Jahr Garantie, hoher Preis.



Geöffnet: Durch die Hecktüren erreicht man die Naßzelle und den Stauraum im doppelten Boden.



Verzurt: Zwei Fünfkilo-Gasflaschen sitzen unten im Küchenblock.



Verstaut: Vorn im doppelten Boden nimmt ein separates Fach Lebensmittel- und Getränkedosen auf.

und von innen her über eine Bodenklappe beladen werden kann. In ihm finden auch sperrige Dinge wie Ski oder etwa meine Fotografenleiter Platz. Leider ist der gesamte Heckbereich samt Kleiderschrank und großem darunterliegendem, von außen durch die Hecktüren beladbarem Stauraum sehr stark der Feuchtigkeit beim häufigen Duschen ausgesetzt. Da hilft nur anhaltendes, starkes Lüften durch Öffnen des Heckfensters und der Falttür; wenn möglich, auch der Hecktüren. Beim Duschen selbst stört uns bis zum Ende der Reise der viel zu eng geschnittene, rundum geführte Duschvorhang, der uns ständig auf der Haut klebt. Eine schöne Woche bleibt uns noch an Spaniens Goldküste. Wir nutzen sie voll aus. Ta-

gesfahrten ins bergige Hinterland und ins Ebro-Delta auf schmalen, kurvenreichen Straßen lassen uns wieder einmal die prinzipiellen Vorteile des schmalen, relativ kurzen Kastenwagens erkennen. Wendig und wieselflink zieht der Holiday Star jeden Berg hinauf und liegt dank verstärkter Stabilisatoren und Stoßdämpfer in schnell gefahrenen Kurven satt auf der Straße. Obwohl wir nun, wie erhofft, besseres Wetter als in Frankreich haben, werden die Nächte doch auch hier schon empfindlich kühl. Sie sind wohl die Vorboten der folgenden Kältewelle um den Jahreswechsel. So freuen wir uns über die Truma-Heizung E 2400, die den Holiday Star über fünf Ausströmer gut aufheizt. Die Aus-

leuchtung im Innenraum mit sieben Leuchten finden wir ausreichend, wünschen uns aber eine zentrale, weich und indirekt strahlende Hauptleuchte über der Dinette unten am Dachbett. Bevor wir die Heimreise antreten, wird wie immer noch einmal gerechnet: H*R*Z bietet den Holiday Star in der Grundversion mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.100 Kilogramm an, aufgetankt mit Kraftstoff und Frischwasser, vollen Gasflaschen und zwei Personen an Bord wiegt er aber schon 2.880 Kilogramm. Da bleiben also nur noch 220 Kilogramm Zuladung für Vorräte und Gepäck übrig. Für uns und die zwei Wochen Winterurlaub mag das gerade ausreichen. Aber sicherlich nicht im Sommer, wenn

wir Fahrräder und unser Schlauchboot mitnehmen wollen. Das gleiche Problem dürften Familien mit zwei Kindern haben. Abhilfe aus dem Dilemma bietet H*R*Z zu einem Mehrpreis von 2.300 Mark als Variante mit 3.500 Kilogramm zulässigem Gesamtgewicht an, durch die sich die Zuladung auf 620 Kilogramm erhöht. Allerdings entfernt sich der Holiday Star dann auch von den knapp 92.000 Mark Grundpreis. Unser Testwagen kostet sogar 101.660 Mark, hat dafür außer serienmäßiger Servolenkung, ABS und ABD aber auch so angenehme Zutaten wie Klimaanlage, elektrische Außenspiegel, Oxykat, Fahrerairbag und ein wunderschön silbern lackiertes GfK-Hochdach.

Wolfgang Falk



Seit 1989 baut die Lord-Münsterland-Caravan-GmbH, kurz LMC genannt, Reisemobile. Das waren – bis auf ein Kastenwagen-Modell – durchweg Alkovenmobile. Erst im Jahre 1995 präsentierten die Münsterländer ihre ersten Integrierten, mit denen sie auf Anhieb Furore machten. Kein Wunder, daß unsere Profis neugierig darauf waren, wie sich der größte und teuerste LMC-Integrierte, der Liberty 6900 I, im harten Profitest bewährt.

Das Testexemplar rollt in einer neuen Grundriß-Variante auf den Redaktionshof, die sich anstatt mit vorderer Dinette mit einer L-förmigen Längscouch zeigt, vor der ein Tisch mit zur Hälfte abklappbarer Tischplatte steht. Gegenüber ist ganz vorn der Einstieg, dahinter der über 170 Zentimeter lange Küchenblock platziert. An die Sitzgruppe schließt sich die Naßzelle mit getrennter Duschkabine an. Auf der rechten Seite stehen ihr ein Kleider- und ein Wäscheschrank gegenüber. Hinten quer macht sich das 205 mal 140 Zentimeter große Doppelbett breit, unter dem sich eine von beiden Seiten zugängliche, 92 Zentimeter breite und 112 Zentimeter hohe Garage befindet.

Unser Profi für die Fahrzeugtechnik ist hin- und hergerissen zwischen voller Zustimmung und zurückhaltender Kritik. So gut ihm einerseits das Konstruktionskonzept und die handwerkliche Ausführung der Wohnkabine gefallen – „grundsolide Arbeit, kompletter GfK-Aufbau aus Formteilen, rundum hoher Fertigungsaufwand“ –, so sehr stört ihn die Anpassung des ►

*Im Profitest
muß der rund
148.000 Mark teure
und 7,20 Meter lange LMC
Liberty 6900 I aus Sassenberg
seine Qualitäten beweisen.*

Stromlinie





Klappbar: Die Tischplatte läßt sich für den besseren Durchgang teilweise abklappen.

Kaschiert: Die Vorhänge am Heck verdecken kein Fenster, sondern nur die Wand.



Sprinter-Fahrge-
stells an den Auf-
bau. „Bei einem so
hochwertigen Reise-
mobil, das zudem
eine so tolle opti-
sche Ausstrahlung
hat, stört mich, daß der an die
GfK-Karosserie angepaßte
Mercedes-Unterbau hinter der
Motorklappe nicht mit der
gleichen Sorgfalt bearbeitet
wurde“, kritisiert er. „Die
wackeligen Scheinwerfer-Hal-
terungen, die einfachen Ver-
strebungen machen einen
fast provisorischen
Eindruck. Die Ble-
che können
schwirren. Hier hätte
LMC sauber-
er arbeiten
können und vor
allen Dingen alles
einwachsen müssen.
Ich hätte bei die-
ser Gelegen-
heit auch
gleich die
Chassisteile
schwarz lackiert,
die durch die Lüf-
tungsöffnungen sicht-
bar sind.“

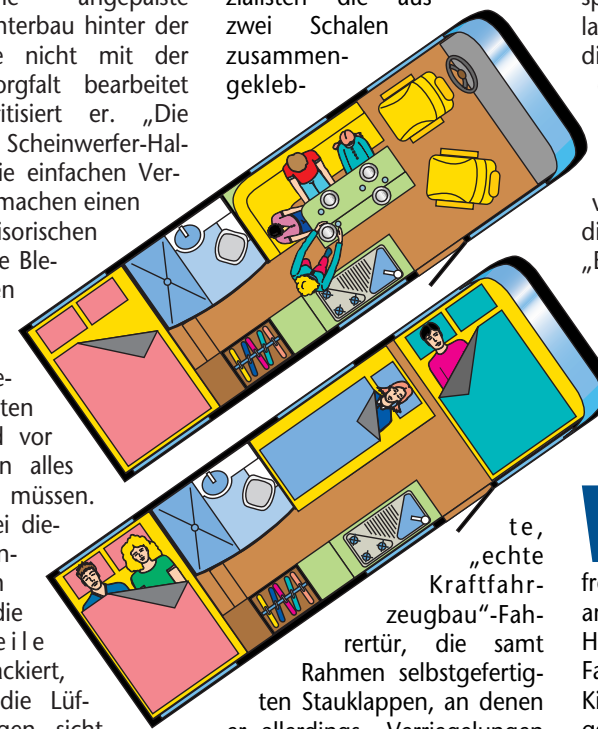
Erstklassig gemacht findet
Stahl hingegen den Aufbau,
der sich aus einer doppelschali-
gen, bis hoch ins Dach ragen-
den Frontplatte, aus ebenfalls
bis ins alubeplankte Dach rei-
chenden Seitenwänden und
aus einer sehr schön und
„sachlich geformten“ Heckpar-
tie zusammensetzt. „Das ist
guter, aktueller Fahrzeugbau“,
lobt er, „auch wenn mir die
Frontpartie mit ihrer optischen
Anlehnung an den legendären
Mercedes-SL nicht so gut ge-
fällt. Sie ist mir zu gedrungen,
wirkt fast ein wenig ge-
quetscht, und die Scheinwerfer
passen nicht in die Linien-
führung.“

Als gute Idee bezeichnet
Stahl die geschickt plazierten,
auflackierten schwarzen



Flächen, mit denen
LMC „die unter-
schiedlichen For-
men und Fluchtlini-
en der Fenster ka-
schiert.“

Sehr gut gefällt
unserem Karosserie-Spe-
zialisten die aus
zwei Schalen
zusammen-
gekleb-



te,
„echte
Kraftfahr-
zeugbau“-Fah-
rertür, die samt
Rahmen selbstgefertig-
ten Stauklappen, an denen
er allerdings „Verriegelungen
für den geöffneten Zustand“
vermißt. Sein Lob bekommen
die sehr schön in die Aufbau-
wand einbezogenen, seitlich
unter dem Wagenboden hän-
genden Staukästen, deren
Klappen – an einer bewegli-
chen Gummileiste als Schar-
nier hängen.

Als „tolle Lösung“ bewer-
tet Stahl die Auskleidung der
Heckgarage, die rundum mit
kratzfestem Holz und auf
dem Boden mit robu-
stem Alu-Riffelblech
ausgekleidet ist.

Ein Minus be-
kommt die hintere
Stoßstange, die
zwar sehr schön ins
Heck eingefügt, de-
ren Verschraubun-
gen am Wohnauf-
bau aber zuge-
spachtelt und über-
lackiert sind. „Wenn
die Stoßstange auf-
grund eines Park-
remplers mal
ausgetauscht
werden muß, ist
viel Arbeit notwen-
dig“, weiß Stahl.
„Besser wäre es, die
Schrauben unter
einer Abdecklei-
ste zu ver-

stecken, wie LMC das
auf dem Dach prakti-
ziert.“

Vom ersten Moment an ist
unser Profi für die Bewer-
tung des Möbelbaus, Al-
fred Kiess, vom Liberty 6900 S
angetan. „Man spürt sofort die
Harmonie, die vom warmen
Farbton der amerikanischen
Kirsche und den beige-blau-
gemusterten Polstern aus-
geht“, lobt er die Münsterlän-
der. „Dabei gefällt mir beson-
ders gut, wie überlegt die Foli-
en der Klappen- und Türfüllun-
gen zum Farbton der Echtholz-
rahmen ausgesucht wurden.“

Als gute und „äußerst
praktische Lösung“ bewertet
Kiess die gewölbten, durchge-



Wohnaufbau: Rolf Stahl, 44

Die gestutzten Bleche können schwirren.

henden Klappen der Dach-
schränke, die auch die kleine-
ren, unteren Staufächer mit
abdecken. „Zum einen liegen
dadurch die Griffe nicht so
hoch, zum anderen kann so
nichts herausfallen“, erläutert
er seinen Standpunkt, „außer-
dem wirken die Klappen durch
die starke Überwölbung nicht
so wuchtig.“

Großes Lob spendet Kiess
den LMC-Schreibern. „Bei die-
sem Möbelbau ist alles sehr
schön abgerundet, selbst die
Quertraversen in den Dach-
schränken sind als Postfor-
ming-Leisten ausgeführt“,
zeigt er uns, „die Arbeitsplat-
ten, die Eckanten und die –
oft vernachlässigten – Einlege-
böden sind nachgearbeitet. ►



Eine saubere Arbeit. Man spürt, daß hier mit Liebe zum Detail gearbeitet wurde."

Nicht anfreunden kann Kiess sich allerdings mit dem Möbelbau über dem Heckbett, wo in der hinteren, rechten Ecke die von der linken Seite überlaufenden Dachschränke

völlig unterschiedliche Möbel aufeinander", kritisiert er, „da ist aber auch nicht die Spur von Übergang zu sehen. Die Möbel sind einfach lieblos zusammengeschraubt worden. Das ist ein echter Ausrutscher, der optisch klar von dem ansonsten mustergültigen Möbelbau abweicht."

„Ganz toll gemacht“ findet unser Möbelbauprofi die geschwungene Schiebetür des Bades. „Das ist die schönste Lösung, die ich je gesehen habe“, begeistert sich Kiess, „kein Schnäpper, kein Riegel, die seitlichen Leisten als Schiebegriff ausgearbeitet, unten keine Schiene, sondern Führung durch die umgebenden Möbelteile. Das ist einfach super.“

„Schade“, so Kiess, „daß die Silikon-Abdichtungen der Einbauten im Bad nicht mit dieser Qualität mithalten können. Die sind nach meiner

enden und sich eine offene Ablage über dem Kopfende anschließt. „An dieser Ecke treffen zwei

Elektrik: Götz Locher, 35

Tolle Idee, die Elektrik in den Stufen vor dem Heckbett unterzubringen.

Auffassung mit dem „dicken Daumen reichlich laienhaft einfach reingeschmiert worden.“

Wie immer unterteilt unser Elektroprofi Götz Locher seine Bewertung in die zwei Themenkreise Ausleuchtung und Durchführung der Installation. Mit der Ausleuchtung ist Locher nicht recht zufrieden. „Ich wünsche mir zusätzlich zu den Halogen-Spots noch Leuchten

für die Allgemeinbeleuchtung des Mobils“, schlägt er vor. „Zwar reichen die jeweils zwei Spots über der Küche, der Sitzgruppe und dem Bett, wenn dort auch nur auf der rechten Seite angebracht, sicher aus. Doch ich vermisse Leuchten, die Licht auf die Mitte des Eßtisches und in die Dachschränke über der Sitzgruppe und dem Bett werfen. Etwa so, wie die runde Leuchte im Mittelgang, die den Raum vor dem Heckbett und der Naßzelle sowie den Kleiderschrank ausleuchten.“



Gut platziert sind nach Lochers Ansicht die Steckdosen, die sich – jeweils eine für 12 und eine für 230 Volt – über der Küchenarbeitsplatte und im abschließbaren Spiegelschränkchen des Bades befinden.

Licht und Schatten sieht Locher bei der Elektro-Installation. „Einerseits sind die durch die Möbel gezogenen Elektroleitungen konsequent in Kabelkanälen verlegt“, resümiert er, „andererseits sind die Leitungen aber im Bereich der Geräte, zum Beispiel unten im Kleiderschrank und unter den beiden breiten Trittstufen vor dem Heckbett, recht lieblos mit Kabelbindern zusammengebündelt. Zwar ist es eine tolle Idee, die Elektrik leicht zugänglich in den aufklappbaren Stufen zum Heckbett zusammenzufassen“, schließt er seinen Rundgang ab, „aber an der Ausführung hapert es. Jedenfalls sieht es in diesem Wartungsfach, in dem auch die Wasserpumpe und der Zwischentank sitzen, fast aus als hätte hier ein Heimwerker herumgebastelt.“

Als nächster Profi ist Monika Schumacher an der Reihe, die den Liberty im Hinblick auf seine Wohnqualität beurteilt. Ihr erster Eindruck: „Großzügiges Raumgefühl, freundlich, hell, riesige Küche mit großer Arbeitsfläche, sehr schön auch der offene Mittelgang zwischen Sitzgruppe und Küche, der sich durch die teilweise abklappbare Tischplatte ergibt.“

Fast euphorisch lobt Frau Schumacher die knapp 170 Zentimeter breite Küche. „Das läßt sich kaum steigern“, findet sie und zählt auf: „Zwei Schubladen für Bestecke und Kochgeräte, zwei große Staufächer unter dem Küchenblock mit zwei Mülleimern und Einsätzen für Geschirr, große Arbeitsfläche neben der Emaille-Spüle mit Abtropffläche und voluminöse Dachschränke über dem Küchenmöbel.“ ▶



Ausgedehnt: Die Küche läßt kaum Wünsche offen.

Zweigeteilt: Links schließt die Duschkabine ans Bad an.



Aufgelegt: Auf die gedrehten Fahrerhaussitze läßt sich ein Ausgleichspolster legen (oben), Hubbett (unten).



Innenausbau: Alfred Kiess, 54

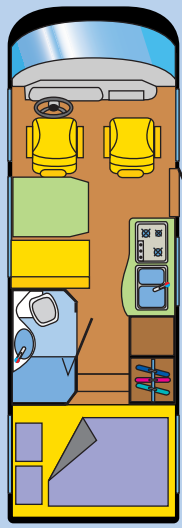
Man spürt, daß hier mit Liebe zum Detail gearbeitet wurde.



Gezeichnet: Die 3-D-Darstellung gibt einen Einblick in den LMC-Integrierten mit seinem Heckbett und der L-Sitzgruppe.

Die Konkurrenten

Hymer S 660*



Der Hymer S 660 verfügt im Heck über ein quer eingebautes Doppelbett mit darunter gelagerter Fahrradgarage, einem großen Bad mit gegenüber positioniertem Kleiderschrank im Mittelteil sowie einer Längsküche und einer Zweier-Sitzbank mit Dinettentisch im Bug.

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

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 4.600 kg, Leergewicht: 3.260 kg, Außenmaße (L x B x H): 678 x 229 x 287 cm, Radstand: 355 cm, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.000/750 kg.

Aufbau: Boden und Wände: Alu-Sandwichbauweise mit 35 mm Isolierung aus PU-Schaum, Front, Dach und Heck: GfK-Sandwich mit

40 mm Wandstärke.

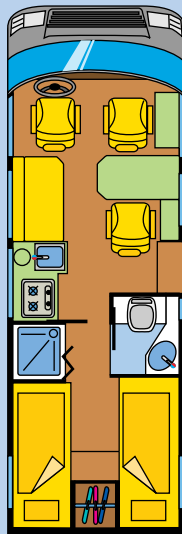
Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 550 x 212 x 198 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt: 3; Bettenmaße: Hubbett: 189 x 140/125 cm, Heckbett: 202 x 137 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 140 l, Abwasser: 100 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

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

Grundpreis: 150.000 Mark.

RMB 690 HE/B



Der RMB 690 HE/B ist im Heck mit zwei längs eingebauten Einzelbetten ausgestattet und bietet seiner Bordcrew im Mitteltrakt ein großes Bad mit gegenüber gelagerter Duschkabine. Im vorderen Wagenteil gibt es eine L-Küche, ein Längssofa und eine Bar-Sitzgruppe.

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

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 4.600 kg, Leergewicht: 3.900 kg, Außenmaße (L x B x H): 715 x 228 x 303 cm, Radstand: 370 cm, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.000/750 kg.

Aufbau: Dach und Seitenwände: GfK/Alu-Sandwichaufbau mit 35 mm Isolierung aus PU-Hartschaum, Boden: Mit 35 mm Isolierung aus

PU-Hartschaum.

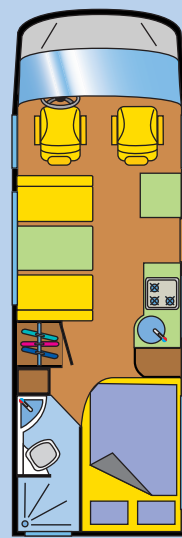
Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 600 x 225 x 194/183 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 3/1, davon mit Dreipunktgurt: 3; Bettenmaße: Heckbetten: 199/190 x 80 cm.

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

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

Grundpreis: 231.000 Mark.

Laika Ecovip 100*



Der Laika Ecovip 100 wartet mit Längsbett im Heck und daneben platzierem, geschlossenem Hygienebereich auf. Vorn gibt es links eine Viererdinette, rechts die Küchenzeile und vor dem Einstieg ein halbhohes TV-Möbel.

Basisfahrzeug: Iveco Daily 40-12, 2,5l-Vierzylinder-Turbodieselmotor, 85 kW (116 PS), Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 4.200 kg, Leergewicht: 3.080 kg, Außenmaße (L x B x H): 689 x 232 x 298 cm, Radstand: 360 cm, Anhängelast: gebremst: 2.000 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach: GfK-Bauteil, Wände: Gerippebauweise mit 35 mm Isolierung aus Styropor. Boden: Unterboden, 55 mm Isolierung aus Styropor, Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 460 x 220 x 191 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 6/0, davon mit Dreipunktgurt: 3; Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 185 x 130 cm, Hubbett: 186 x 135/165 cm, Heckbett: 200 x 135 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 90 l, Frischwasser: 125 l, Abwasser: 140 l, Boiler: 10 l, Fäkalientank: 66 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma 5002, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 110 l, Zusatzbatterien: 1 x 100 Ah.

Grundpreis: 94.300 Mark.

* Alle Angaben laut Hersteller



LMC Liberty 6900 I

PROFITEST

Basisfahrzeug: Mercedes-Sprinter 412 D.

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

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

Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 150 l, Abwasser: 150 l, Fäkalien: 13 l, Boiler: 12,5 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 4.600 kg, Leergewicht laut Hersteller: 3.350 kg, Außenmaße (L x B x H): 728 x 230 x 295 cm, Radstand: 370 cm. Anhängelast: gebremst: 2.000 kg, ungebremst: 750 kg.

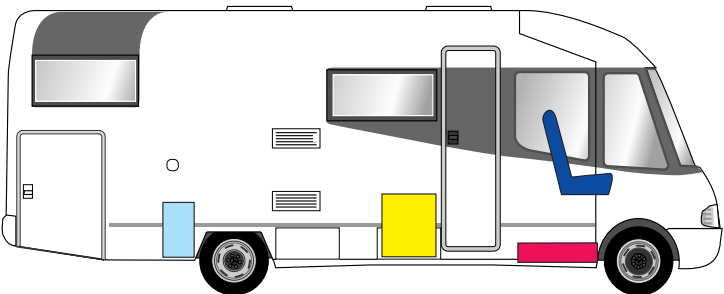
Wohnkabine: Bauart: Front und Heck: GfK-Maske, Dach und Seitenwände: Alu-Sandwich mit 40 mm Isolierung aus Styropor, Boden: aus 6 mm Holz-Unterboden, 28 mm Isolierung aus Styropor und 3 mm Sperrholz-Innenboden mit PVC-Belag. Innenmaße (L x B x H): 590 x 214 x 204 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 3/1, davon mit Dreipunktgurt: 3. Bettenmaße: Längscouch: 185 x 125 cm, Hubbett: 188 x 146 cm, lichte Höhe im Dachbett: 92/58 cm, Heckbett: 210 x 140 cm, Naßzelle (B x H x T): 150 x 192 x 76/84 cm, Kleiderschrank (B x H x T): 65 x 137 x 56 cm, Wäscheschrank 37 x 137 x 56 cm, Küchenblock (B x H x T): 173 x 90 x 55/58 cm.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6000, flammig, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l (Gas/12/230V), Zusatzbatterien: 1 x 75 Ah.

Sonderausstattung: Differentialsperre: 1.300 Mark *, Fahrerhaus-Klimaanlage: 2.420 * Mark, Automatikgetriebe: 4.220 Mark *, Dreier-Fahrradträger: 550 Mark, Markise 4 m: 1.680 Mark.

* Sonderausstattung im Testfahrzeug

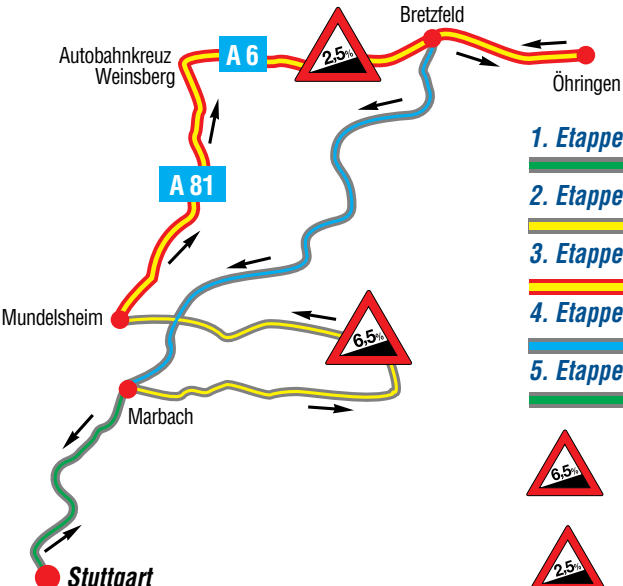
Grundpreis: 147.900 Mark, Preis des Testfahrzeugs: 155.800 Mark



RM-Ladetips	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässige Gewichte	4.600 kg	1.750 kg	3.200 kg
Leergewicht (gewogen)	3.450 kg	1.470 kg	1.980 kg
+ Fahrer (Normgewicht)	75 kg	56 kg	19 kg
+ Treibstoff (76 l)	57 kg	36 kg	21 kg
+ Frischwasser (150 l)	150 kg	-32 kg	182 kg
+ Gas (2 x 11 kg)	44 kg	26 kg	18 kg
+ Beifahrer (Normgewicht)	75 kg	56 kg	19 kg
+ 2 Kinder (à 40 kg)	80 kg	20 kg	60 kg
2 Personen ohne Gepäck	3.851 kg	1.612 kg	2.239 kg
Zuladung bei 2 Personen	749 kg	138 kg	961 kg
4 Personen ohne Gepäck	3.931 kg	1.632 kg	2.299 kg
Zuladung bei 4 Personen	669 kg	118 kg	901 kg

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

LMC baut den Liberty 6900 I auf Mercedes-Sprinter 412 D mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 4.600 Kilogramm auf. Sind der Kraftstoff- und der Frischwassertank gefüllt sowie zwei Elfki-Lo-Gasflaschen an Bord, können zwei Reisende noch insgesamt 749 Kilogramm Zuladung übrig. Beides sind akzeptable Werte. Beim Verladen muß die Crew ein wenig auf die Vorderachse achten. Ladetip: Schwere Brocken nicht in die Längscouch und die seitlichen Außenstauräume, sondern in die Heckgarage packen. Dort entlasten sie die Vorderachse.



- 1. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr: Fahrzeit: 33:20 min/Ø 54,0 km/h
- 2. Etappe: 29 km Landstraße: Fahrzeit: 29:40 min/Ø 38,7 km/h
- 3. Etappe: 42 km Autobahn: Fahrzeit: 31:20 min/Ø 80,4 km/h
- 4. Etappe: 49 km Landstraße: Fahrzeit: 55:10 min/Ø 53,3 km/h
- 5. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr: Fahrzeit: 33:40 min/Ø 53,5 km/h

- Steigungs-Strecke: 2,4 km Landstraße: Fahrzeit: 2:26 min/Ø 59,3 km/h
- Steigungs-Strecke: 5 km Autobahn: Fahrzeit: 3:44 min/Ø 80,6 km/h

Meßergebnisse:

Fahrleistungen: Beschleunigung: 0-50 km/h 9,2 s, 0-80 km/h 20,2 s, Elastizität: 50-80 km/h 13,4 s, Höchstgeschwindigkeit (laut Kfz-Schein): 133 km/h, Tachoabweichung: Tacho 50 km/h eff. 50 km/h, Tacho 80 km/h eff. 80 km/h

Wendekreis: links 14,3 m, rechts 14,3 m

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

Testverbrauch: 14,7 l

Kosten: Die Kosten wurden ermittelt in Zusammenarbeit mit der Dekra. feste Kosten: 256,38 Pf/km (Kfz-Steuer, Versicherung, Abschreibung), Variable Kosten: 44,82 Pf/km (Kraftstoff, Reifen, Reparatur, Wartung), Gesamtkosten: 301,20 Pf/km

RM-Testkurs



*Wohnqualität:
Monika Schumacher, 45*

Die Küche läßt sich kaum noch steigern.

Genausogut wie die Küche gefällt Frau Schumacher das insgesamt 150 Zentimeter breite Bad mit separater Dusche. „Das Bad ist eine Wucht“, lobt sie überschwenglich, „es ist hell und freundlich, geräumig, sehr praxisgerecht aufgeteilt und komplett und aufwendig ausgestattet.“

Besonders gut gefallen ihr die Spiegelflächen: ein deckenhoher Spiegel sitzt auf der Falttür vor der links platzierten Dusche, geradeaus sieht man sich im großen Wandspiegel über dem Waschbecken, und rechts davon verschließt ein Spiegel das Medikamenten- und Hygiene-Schränkchen.

Lob kommt von Frau Schumacher auch zum vorde-

ren Bereich des Liberty 6900 I mit seiner L-förmigen Längsitzgruppe unter dem serienmäßigen Hebe-Kippdach von Seitz. „Für zwei Personen ist dieser Grundriß meiner Meinung nach einer der besten“, resümiert sie, „besonders wenn, wie hier, die Tischplatte zum Teil abklappbar ist und so einen breiten Durchgang ermöglicht. Dadurch läßt sich, das zeigt LMC hier sehr schön, das Fahrerhaus besser mit in den Wohnbereich einbeziehen. Nach vorn führt keine Stufe, sondern der Boden fällt über einem Zwischenboden mit Staufach leicht ab. Die Fahrerhaussitze sind mit dem gleichen Stoff gepolstert wie der Wohnraum, in der Fahrertür und auf dem Armaturenbrett finden sich Applikationen im selben Stoff“, erklärt sie. „Das führt den Wohncharakter sehr schön bis an die Windschutzscheibe weiter.“

Abschließend widmet sich Frau Schumacher der Staukapazität des Liberty. „Ein großer Kleider- und ein geräumiger Wäscheschrank, die fast komplette Sitztruhe, Stauschränke über der Küche, der Sitzgruppe und dem Heckbett, dazu zwei große Außenstaukästen seitlich unterflur“, zählt sie zusammen, „und schließlich noch eine riesige Heckgarage unter dem Doppelbett. Das ist selbst für das komfortverwöhnte, alleinreisende Paar mehr als ausreichend.“



**LMC Liberty
6900 I**



**Vorbildlich:
Kippvorrichtung
für Gasflaschen,
abschließbares
Spiegelschränk-
chen, Polster-
element auf dem
Armaturenbrett,
Staufach
zwischen den
Sitzen.**



**Unbefriedigend:
unschöner Über-
gang an den
Dachschränken
über dem Bett.**

Voll des Lobes ist unser Profi für die Gas- und Wasserinstallation, Heinz Dieter Ruthardt, den wir kurz vor seinem sechzigsten Geburtstag aufsuchen. „Hier sind viele Wünsche und Anregungen aus der täglichen Praxis eingeflossen“, stellt er fest, „das spürt man auf Schritt und Tritt.“

Im einzelnen zählt er auf: „Wasseranlage mit innenliegenden, beheizten Tanks, teure Einhand-Mischbatterien, getrennte Dusche mit 192 Zentimeter Stehhöhe, Abgaskamin der Truma-Boiler-Heizung C 6000 weit weg von Fenstern, gut zugängliche Geräteunterbringung im Wäscheschrank und in den Trittstufen zum Bett sowie ein praktischer Gasflaschenkasten, aus dem sich die Flaschen zum Wechseln auf einem einfachen Gestell herausklappen lassen.“

Kaum hat Ruthardt eine der Elfkilo-Gasflaschen jedoch auf ihrem Gestell nach außen gekippt, um den Flaschenwechsel zu demonstrieren, werden seine Augen noch dunkler als sonst. „Würde dieser Flaschenkasten nicht über den Türspalt entlüftet, entspräche er nicht den Bestimmungen“, erklärt er, „weil die aus der Rückwand herausgefrästen Öffnungen nicht bis zum Boden hinunterreichen.“

Komfortabel geht es im Cockpit zu. Fahrer und Beifahrer sitzen auf erstklassigen Isri-Sitzen, die nicht nur mit zwei Armlehnen, Kopfstützen und integrierten Dreipunktgurten ausgestattet sind, sondern auch auf einem Schwinggestell ruhen. Außerdem lassen sich die Komfortsessel so vielseitig und feinfühlig einstellen und abstimmen, daß jeder Fahrer unabhängig von seiner Körpergröße die für sich optimale Position zu Pedalen, Lenkrad, Schaltern und Hebeln findet.

Im ersten Moment etwas ungewohnt sind die oben an der Karosserie montierten, elektrisch verstellbaren Außenspiegel. Diese Position hat allerdings den Vorteil, daß ►

*Gas/Wasser:
Heinz Dieter Ruthardt, 60*

**Hier sind viele
Wünsche und
Anregungen
aus der Praxis
eingeflossen.**

Wohnaufbau



Modernes GfK-Wohnaufbaukonzept, Fahrerhaustür, vier PU-Rahmenfenster, Seitz-Hebekipppdach, unsaubere Chassis-Anpassung im Motorraum.

Innenausbau



Harmonische Farbauswahl, sehr gut gearbeiteter Möbelbau mit geschwungenen Klappenfronten, stabile Beschläge, ausgewölbte Bad-Schiebetür.

Wohnqualität



Großzügiger Grundriß mit L-Längscouch, riesiger Küchenbereich, Bad mit getrennter Dusche, überlegte Ausstattung, hohe Staukapazität.

Geräte/Installation



Winterfeste Installation der Wasseranlage, vorschriftsmäßige Gasinstallation, Elektroleitungen in Kabelkanälen, Leitungsbündel im Wartungsfach.

Fahrzeugtechnik



Durchzugstarker, kräftiger Motor, Automatikgetriebe, gutes Handling, gute Übersichtlichkeit, akzeptable Zuladung.

Preis/Leistung



Solide, kräftige Basis, sehr gut verarbeiteter Innenausbau, überlegte Ausstattung, 3 Jahre Dichtheitsgarantie, 1 Jahr auf Chassis, angemessener Preis.



LMC:
Volker Jung, 52:

Wegen des Designs habe ich ein gestörtes Verhältnis zu Klappen-Arretierungen.

man sehr gut in die Kurven hineinsehen kann.

Als angenehm erweist sich die perfekt ausgearbeitete Fahrer- tür, die mit einer praktischen kleinen Ablage, elektrischem Fensterheber und einem Kontaktschalter aufwartet, der das unter dem Hubbett montierte Leselicht einschaltet.

Der Beifahrer muß auf eine Tür verzichten. Dafür stellt LMC ihm ein Schiebefenster und einen großen, grauen Kunststoffkasten als Fach für Karten, Campingführer und Bordbücher sowie als Becherhalter zur Verfügung.

Unterwegs auf der Testrunde gibt sich der Liberty als gutmütiges und leistungsstarkes Reisemobil, das sich dank Automatikgetriebe streßfrei fahren läßt, und das trotz seiner Länge von 7,28 Metern erfreulich wendig ist. Der Verbrauch auf der Testrunde ist zwar mit 14,7 Litern auf hundert Kilometer Teststrecke nicht gerade niedrig. Aber erstens halten wir uns auf diesen Testfahrten nicht zurück und nutzen die Leistung beim Beschleunigen und auf Steigungsstrecken voll aus. Zum anderen fordern die 4,6 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht, die große Stirnfläche und das Viergang-Automatikgetriebe halt auch ihren Tribut.



Von LMC nimmt der Vertriebsleiter Volker Jung im Abschlußgespräch Stellung zur Kritik unserer Profis. Seiner Ansicht nach ist die Ausleuchtung durch die verschiedenen Spotlampen und die zentrale Deckenleuchte im Durchgang zum Heckbett ausreichend. Allerdings hat er auf einer Urlaubsfahrt zusätzlich die Küchenleuchten während der Mahlzeiten brennen lassen.

Die Kritikpunkte Leitungsbündel im Wartungsfach, unschöne Möbecke über dem Bett und improvisiert wirkende Chassisanpassung will sich Jung in der laufenden Serie anschauen und nach Lösungen suchen. „Wir prüfen, ob wir das besser hinkriegen.“

Nichts ändern lassen will er allerdings an den Klappen, die ohne Arretierungen im geöffneten Zustand auskommen müssen. „Ich habe wegen des Designs ein gestörtes Verhältnis zu Klappen-Arretierungen“, sagt er, „da nehme ich der Gesamterscheinung der glatten Linien wegen Ihre Kritik in Kauf.“

So bleibt am Ende des Profitests die Erkenntnis, daß LMC mit dem Flaggschiff Liberty 6900 I einen interessanten, außen auffälligen, innen eher auf konservativen Geschmack ausgelegten Integrierten anbietet, der mit solider Verarbeitung, praxisgerechter Ausstattung und gediegener Ausstrahlung durch mehr als nur seine ausgeprägte Stromlinienform imponiert.

Frank Böttger

Meine Meinung

Der LMC Liberty 6900 I ist ein gleichermaßen auffälliger wie grundsolider Integrierter auf einem modernen, komfortablen und robusten Basisfahrzeug. Konzipiert für das mobile Paar, hat er einen offenen, großzügigen



Frank Böttger

Grundriß, ist sehr gut verarbeitet, überlegt ausgestattet und zeigt sich mit einer ganzen Reihe liebenswerter und praxisgerechter Details.



In der Zeitschrift
REISEMOBIL INTERNATIONAL
erhielt der

**LMC
Liberty
6900 I**

für Innenausbau,
Wohnqualität und
Fahrzeugtechnik



für Wohnaufbau,
Geräte/Installation und
Preis/Leistung

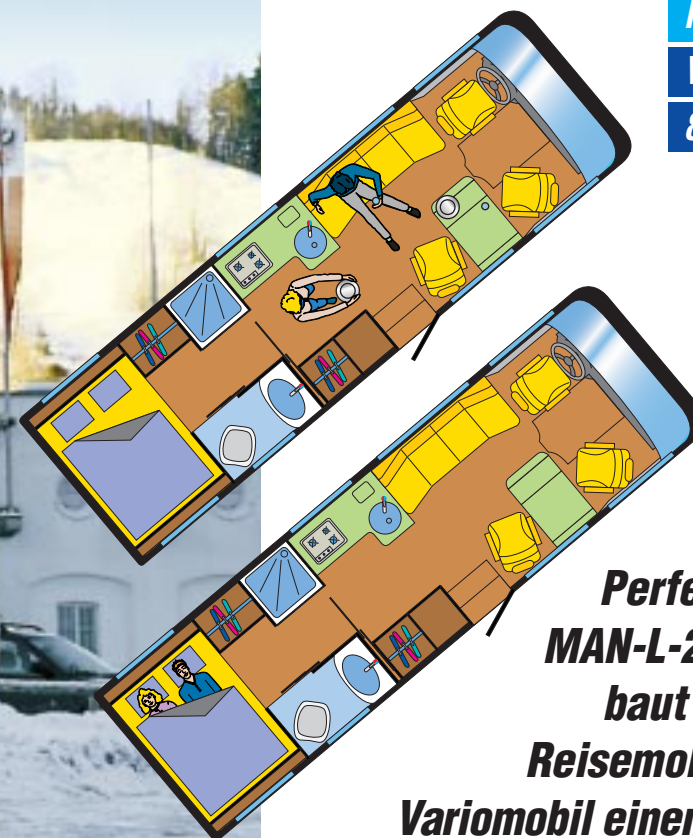


April 1997





Praxistest
Vario Perfect
850 S



**Mit dem
430.000
Mark teuren
Perfect 850 S auf
MAN-L-2000-Chassis
baut der Bohmter
Reisemobil-Hersteller
Variomobil einen Integrierten
der Sonderklasse.**

Traumschiff

Sie können'S glei da auf'm Busparkplatz blei'm", weist uns der Parkplatzwächter an der Zugspitzbahn-Station Eibsee ein, „wann'S weiter hintre fahrn, kommen'S mit dem großen Mobil vielleicht nimmer raus.“

Zum Glück ist der Parkplatz im Fahrpreis der Zugspitzbahn inbegriffen, sonst würde uns der urige Bayer am Ende noch die Parkgebühren für einen Reisebus abnehmen.

Auf den ersten Blick könnte man unseren Vario Perfect 850 S mit seiner schrägen Front, der Perlmutter-Effekt-Lackierung und den Abmessungen von 8,60 Metern Länge und 2,48 Metern Breite durchaus für einen kompakten Reisebus halten. Nur die Anordnung und die Zahl der Doppelschiebefenster, die Markise und die Dachaufbauten weisen auf ein Luxus-Reisemobil hin.

Ganz anders im Innern, wo das Variomobil absolut nichts mit einem Reisebus ge-

meinsam hat. Noch nicht einmal das Fahrerabteil, das sich mit lederbezogenen, drehbaren Luftfeder-Schwingsitzen, umlaufenden Dachschränken und einer ausgeschäumten, elektrisch betätigten Jalousie an der Windschutzscheibe zeigt, die – durch einen Schalter im Armaturenbrett aktiviert – auch als Sonnenblende dient.

Dahinter, im konsequent für zwei Personen konzipierten Wohnteil, präsentiert sich der Perfect 850 mit üppigem Raumangebot, handwerklich perfektem Ausbau mit edlen Materialien und großzügiger Ausstattung.

Die sich an den Fahrersitz anschließende, 195 Zentimeter messende, leicht geschwungene Längscouch ►



Fotos: Böttger

Weitblick: Die weit heruntergezogene Windschutzscheibe bietet einen großflächigen Sichtbereich.

Anblick: Zentral im Wohnzimmer ist die winkelförmige Küche mit Abstellbord zur Längscouch hin angeordnet.



Ausblick: Zum Essen wird der Beifahrer-Schwingsitz nach hinten gedreht.

ist – für knapp 3.500 Mark Aufpreis – mit demselben helltürkisfarbenen Leder bezogen wie die Fahrersitze und der dritte Einzelsitz, der hinter dem Eßtisch steht. Damit sich auch mal mehr als nur zwei Personen um den 88 mal 80 Zentimeter großen Eßtisch versammeln können, läßt dieser sich mittels Einlegeplatte um 35 Zentimeter verbreitern. So findet unser mitreisender Junior auf

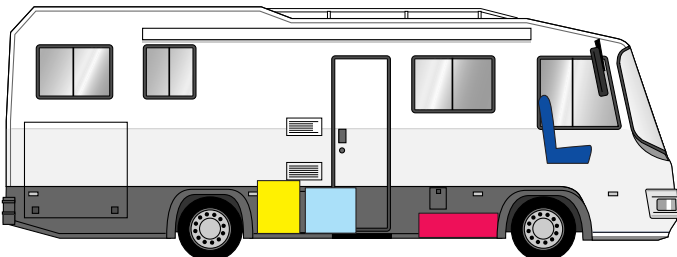
Praxistest
Vario Perfect
850 S

der Längscouch nicht nur seinen Schlafplatz – ein Hubbett ist im Testwagen nicht eingebaut –, er sitzt hier auch während der Mahlzeiten.

An die Längscouch schließt sich der 140 Zentimeter breite, winkelförmige Küchenblock an, aus dem Variomobil den Kühlschrank auf die gegenüberliegende Seite in den TV-Schrank ausgelagert hat. Die Küche gefällt mit Dreiflammkocher, rundem Spülbecken mit eingelegter Abdeckplatte, drei Schubladen und viel Stauraum. Im Staufach unter der Spüle sitzt der große Haushalts-Müllsammler.

Wie die übrigen Möbel im Wohnraum ist die Küche in Erle-Echtholz gearbeitet, das Variomobil im Farbton Feuerlandkirsche beizt. Die Küchen-Arbeitsfläche bildet eine türkis-schwarze Schichtstoffplatte. Unser Testmobil ist mit 6.300 Aufpreis-Mark teuren Möbeln ausgestattet, die sich durch Massivholzkappen mit diagonal verlaufender Maserung und Facettenschliff auszeichnen.

Auf die Küche, gegenüber der Variomobil den Einstieg, dahinter das TV-Möbel mit dem Kühlschrank und dann einen Kleiderschrank postiert hat, schließt sich der Hygienebereich an. Er sitzt auf erhöhtem Wagenboden, ist zweigeteilt – links die Dusche, rechts der Waschraum samt Yachttöilette – und läßt sich durch eine



RM-Ladetips	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässige Gewichte	7.490 kg	3.400 kg	5.200 kg
Leergewicht (gewogen)	6.260 kg	2.720 kg	3.540 kg
+ Fahrer (Normgewicht)	75 kg	75 kg	0 kg
+ Treibstoff (200 l)	150 kg	102 kg	48 kg
+ Frischwasser (300 l)	300 kg	127 kg	173 kg
+ Gas (2 x 11 kg)	44 kg	8 kg	36 kg
+ Beifahrer (Normgewicht)	75 kg	75 kg	0 kg
+ 2 Kinder (à 40 kg)	80 kg	48 kg	32 kg
2 Personen ohne Gepäck	6.904 kg	3.107 kg	3.797 kg
Zuladung bei 2 Personen	586 kg	293 kg	1.403 kg
4 Personen ohne Gepäck	6.984 kg	3.155 kg	3.829 kg
Zuladung bei 4 Personen	506 kg	245 kg	1.371 kg

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

Variomobil baut den Perfect 850 S auf das MAN-L-2000-Fahrgestell. Um den Käufern den Lastwagen-Führerschein zu ersparen, ist das Neuntonner-Chassis auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 7.490 Kilogramm abgelastet. Mit zwei Elfkilo-Gasflaschen an Bord, gefülltem 300-Liter-Frischwasser- und 200-Liter-Kraftstofftank können zwei Reisende insgesamt 586 Kilogramm Lebensmittelvorräte, Bekleidung und Zubehör einladen. Reisen zwei Kinder mit, verringert sich die Zuladung auf 506 Kilogramm. Das sind zwar für 3,5-Tonner-Reisemobile gute Werte. Bei einem Mobil dieser Größe erwarten Kunden aber in der Regel mehr Zuladung. Vor allem, wenn sie die Heckgarage ausnutzen oder ein Boot auf einem Anhänger mitnehmen wollen. Wer mehr einpacken will, muß auf die Ablastung auf 7,49 Tonnen verzichten, hat damit rund zwei Tonnen Zuladung, braucht dann allerdings den Lastwagen-Führerschein.

Technische Daten*

- Basisfahrzeug:** MAN L 2000 mit 161 kW (220 PS)-Turbo-Dieselmotor und Sechsganggetriebe auf Hinterachse.
- Maße und Gewichte:** Zulässiges Gesamtgewicht: 7.490 kg, Leergewicht: 6.600 kg. Außenmaße (L x B x H): 860 x 248 x 330 cm, Radstand: 425 cm. Anhängelast: gebremst: 3.500 kg, ungebremst: 750 kg.
- Aufbau:** Dach und Wände: GfK-Sandwichaufbau mit 40 mm Isolierung aus PU-Schaum, Boden: GfK-Sandwichaufbau mit 40 mm PU-Schaum und 12 mm GfK-Holzverbund-innenboden.
- Wohnraum:** Innenmaße (L x B x H): 760 x 230 x 205/190 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 3/1, davon mit Dreipunktgurt: 3; Bettenmaße: Heckbett: 200 x 150 cm, Längscouch: 195 x 60 cm.
- Füllmengen:** Kraftstoff: 200 l, Frischwasser: 300 l, Abwasser: 250 l, Boiler: 15 l, Fäkalientank: 250 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.
- Serienausstattung:** Heizung: Primus-Warmwasserheizung, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 100 l, Zusatzbatterien: 2 x 200 Ah.
- Grundpreis:** 430.000 Mark.

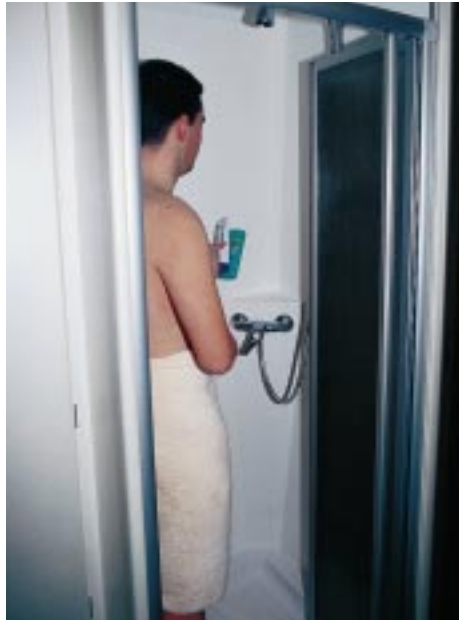
* Alle Angaben laut Hersteller

massive Holztür abtrennen. Sowohl der Hygienebereich als auch der hinter der Dusche platzierte Kleiderschrank und das sich an ihn anschließende Heckschlafzimmer über einer großen Garage sind – gegen Aufpreis von 2.850 Mark – in gebürsteter, weiß lackierter Eiche gefertigt.

Durch den gesamten Wohnaufbau ziehen sich Dachschränke entlang der Seitenwände. Insgesamt zählen wir je sieben Dachschränke im Fahrerhaus, über der Sitzgruppe und im Schlafzimmer sowie drei über der Küche. An den Unterseiten dieser Schränke sitzen rundum insgesamt zwölf goldfarbene Spotlampen, die durch weitere acht Spots unter der Decke und zwei im Waschraum ergänzt werden. Im gleichen Goldton wie die Spots glänzen auch die Pushlock-Schlösser der Möbel und die Schienen, Ringe und Haken der Fensterdekorationen.

Obwohl wir zu dritt unterwegs sind und wir uns beim Einpacken für den Skiurlaub keine Beschränkungen auferlegt haben, bleibt ein ansehnlicher Teil der Staumöglichkeiten leer. Unser Sohn belegt den vorderen Kleiderschrank, in dem wir auch unsere umfangreiche Foto-Ausrüstung rutschfest verstauen. Wir hängen unsere Kleidung in den hinteren Kleiderschrank, in dem Variomobil zusätzlich zur Bordelektrik einen 1.500-Watt-Wechselrichter installiert. Der hochkant montierte schwarze Kasten liefert absolut geräuschlos auch dann 230-Volt-Wechselstrom, wenn der Vario nicht an einer Außensteckdose hängt. Allerdings verbraucht er dabei ganz anständig Kapazität aus den mächtigen Bordbatterien.

Die Gerätschaften für das Kochen, das Geschirr und die Lebensmittel-Vorräte verstauen wir im Küchenmöbel, in den Dachschränken und im gegenüber liegenden 100-Liter-Kühlschrank. Wäsche, Hemden und Pullover packen



Durchblick: Das Heckbett wird von weißen Möbeln und aufwendigen Fensterdekorationen eingefasst. (oben).

Einblick: Auf der linken Fahrzeugseite ist die Dusche (links), gegenüber der Waschraum mit der Yachttöilette eingebaut (unten).



wir in die Dachschränke über der Längscouch und dem Heckbett. Und die Skiausrüstung kommt einschließlich der Skistiefel in die beheizte Heckgarage. Dort hinein

packen wir auch das gesamte Camping-Zubehör, ergänzt durch die Winter-Utensilien wie Schneeschippe, Rutenbesen und Schneeketten. Zwei große Unterflurstauräume ►

Praxistest

Vario Perfect

Mein Fazit

850 S



Frank Böttger

Der Vario Perfect 850 S auf MAN L 2000 ist ein Zweipersonen-Reisemobil der Extraklasse. Er ist luxuriös ausgestattet, hervorragend verarbeitet und bietet ein großzügiges Raumangebot. Durch seine Abmessungen und die Sitzposition über der Vorderachse erfordert er allerdings vorausschauende Fahrweise und eine gehörige Portion Trucker-Mentalität.

Aufbau/Karosserie

★★★★★

Klares Außendesign, GfK-Sandwichaufbau, Isolier-Schiebefenster, Heckgarage, große Außenstauräume.

Wohnqualität

★★★★★

Großzügiger Grundriß, perfekt verarbeiteter Möbelbau, praxisgerechter Küchenbereich, Bad mit separater Dusche, gute Ausleuchtung, viel Stauraum.

Geräte/Ausstattung

★★★★★

Warmwasserheizung, saubere Gas- und Wasser-Installation, teure Haushaltsarmaturen, riesige Tanks, perfekte Elektroinstallation.

Fahrzeugtechnik

★★★★☆

Kräftige Lastwagen-Basis, Schwingsitze, hervorragende Übersichtlichkeit, leichte Bedienbarkeit, durchschnittliche Zuladung.

Preis/Leistung

★★★★☆

Unverwüstliche Basis, perfekter Innenausbau, großzügige Ausstattung, 1 Jahr Garantie.

hinter der Vorderachse bleiben vollständig ungenutzt.

Beeindruckend präsentiert sich uns der Vario auch durch seine im doppelten Boden und in den Stauräumen versteckte Technik. Hier finden sich Tanks für 300 Liter Frischwasser, je 250 Liter Abwasser und Fäkalien, die Gasflaschen, eine Primus-Warmwasserheizung mit integriertem 15-Liter-Boiler, die ihre Wärme auch über den Wagenboden abgibt, sowie Bordbatterien mit insgesamt 400 Ah Kapazität. Auf Wunsch liefert Variomobil auch einen fest eingebauten 230-Volt-Stromgenerator, dessen Wasserkühlung ebenfalls zum Aufheizen des Innenraums benutzt werden kann.

Vermißt haben wir den Generator auf unserem Ski-

Kurzurlaub in die Berge nicht. Erstens sind wir keine 230-Volt-Verbraucher, die unnötig viel Strom aus den Bordbatterien ziehen. Außerdem fahren wir ohnehin lieber jeden Tag ein gutes Stück weiter und bleiben nicht, wie einige unserer Nachbarn auf dem Reisemobil-Stellplatz am Garmisch-Partenkirchener Skisprungstadion, mehrere Tage am gleichen Platz stehen. Kein Wunder, daß einige von ihnen – vor allem, wenn Fernseher und andere Stromfresser laufen – bei den arktischen Temperaturen Anfang Januar nicht umhinkommen, ihre nervenden Stromgeneratoren laufen zu lassen. Schließlich haben sie in ihren Bordbatterien auch kaum mehr als 100 Ah zur Verfügung – das ist gerade mal ein Viertel



Draufblick: Die Heckgarage faßt mehr als nur die Skiausrüstung (links). Ein dritter Mitreisender schläft auf der vorderen Längscouch (unten).



der Kapazität unseres Variomobils.

Seinen ganzen Komfort zeigt der Vario Perfect allerdings bei der Beheizung des Innenraums während der Kälteperiode zum Jahreswechsel. Die hervorragende Isolierung des Sandwichaufbaus, die doppeltverglasten Schiebefenster und die 5.100-Watt-Warmwasserheizung von Primus sorgen nach ausreichender Aufheizzeit für wohlthuendes Raumklima mit angenehmer Temperatur und ausreichend angefeuchteter Raumluft. Und das mit großer Gleichmäßigkeit und ohne irgendwelche Kälteenster. Obwohl draußen bis zu minus 20 Grad Kälte herrscht, genießen wir den Blick auf Schnee und Frost durch die unverhüllte Windschutzscheibe.

Nur nachts lassen wir die Jalousie mit ihren ausgeschäumten Lamellen hinter der Frontscheibe herunter.

Selbst dann gewährt der 850 uns noch ein unvergleichliches Raumgefühl. Wie groß der Vario Perfect dadurch in seinen Außenabmessungen wird, das spüren wir unterwegs auf den teilweise schlecht geräumten und deshalb recht schmalen Voralpensträßchen. Vor allem wegen seiner Breite und der Sitzposition auf der Vorderachse verlangt der Perfect vorausschauendes Fahren und genaues Hindurchzirkeln zwischen Schneewällen rechts und Gegenverkehr links. Aber dafür entschädigt er durch eine Aussicht durch die riesige Frontscheibe, die ihresgleichen sucht.

Frank Böttger

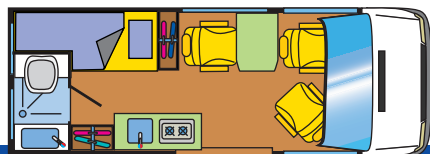
PREMIERE

**CS-Reise-
mobile aus
Hamburg
stattet den
Sprinter-
Kastenwagen-
Ausbau Duo
mit Stock-
betten aus.**



Schlafwagen

CS-Duo



Claus Oltmanns, 40, Inhaber und Geschäftsführer der hanseatischen CS-Reise-mobile KG, gibt seinem neuen Kastenwagenmodell Duo eine Raumaufteilung mit auf den mobilen Lebensweg, die konsequent auf eine Zweier-Crew zugeschnitten ist. Wahlweise auf Sprinter 212 D, 312 D oder 214 erhältlich, bietet der 5,58 Meter lange und ab 74.500 Mark teure Kastenwagenaus-bau mit GfK-Hochdach dem CS-Kunden im Bug eine gemütliche Dreier-Sitzgruppe, die sich aus einem in Fahrtrich-tung montierten Pilotensitz mit Armlehnen, den drehbaren Frontsitzen und einem schie-nengelagerten Dinettentisch zusammensetzt.

Links neben der Eingangs-tür steht ein langgezogener Küchenblock, der mit Zwei-flammkocher, Spüle mit Me-tallarmaturen, 90-Liter-Kühl-schrank, zwei Unterschränken und ausreichend dimensionier-ter Ablage- und Arbeitsfläche ausgestattet ist. Daran schließt sich ein schmaler Kleider-schrank an. Ein zweiter Kleider-



Fotos: Falk (2)

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Mercedes-Benz Sprinter 212 D mit 90 kW (122 PS)-Turbodieselmotor mit Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 2.800 kg, Leergewicht: 2.490 kg, Außenmaße (L x B x H): 558 x 193 x 270 cm, Radstand: 355, Anhängelast: 2.000/750 kg

Aufbau: Dach und Wände: Isolierung aus 30 mm PE-Schaum, Boden: Isolierung aus 10 mm PE-Schaum.

Wohnraum: Innenmaße (L x H x B): 325 x 174 x 195 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 3/0, mit Dreipunktgurt: 2; Bettenmaße: Stockbetten: 190 x 80 cm, 190 x 76 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 90 l, Abwasser: 82 l, Gasvorrat: 1 x 5 kg, 1 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 3400, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 90 l, Zusatzbatterie: 1 x 100 Ah,

Grundpreis: 74.500 Mark.

* Alle Angaben laut Hersteller

schränk befindet sich gleich im Anschluß an den Sitz des Fahrers.

Auf der linken Seite baut Oltmanns längs im Heck des Duo-Mobils zwei Etagenbetten mit den Maßen 190 x 80 sowie 190 x 76 Zentimeter ein, unter denen sich ein großer Stauraum durch eine an der Seitenwand angebrachte Stauklappe beladen läßt. Mittig im Heck platziert Oltmanns das Bad des CS-Duo, das mit Cassetten-Toilette, 60 x 60 Zentimeter großer Duschwanne sowie einem Eckwaschbecken ausge-stattet ist.

Über die Hecktüren des Sprinter-Kastenwagenausbaus erreicht der CS-Eigner nicht nur zusätzlich den Stauraum



Durchdach: Die Raumauf-
teilung des CS-
Duo bietet aus-
reichend Bewe-
gungsfreiheit.

unter den Stockbetten, sondern auch den im Unterschrank des Waschtisches angeordneten Gasflaschenkasten, der eine Fünf- und Elf-Kiloflasche auf-nehmen kann. Juan J. Gamero

PREMIERE

**Reisemobilher-
steller Schwaben-
mobil fertigt
seinen luxuriösen
Sprinter-Ausbau
M 40 auf drei
Wohnebenen.**

Schwabenmobil M 40

Wunschobjekt

Seit 1989 fertigt Norbert Lüdtkke, 37, Inhaber und Geschäftsführer der Firma Schwabenmobil aus Weil der Stadt bei Stuttgart, individuell auf Kundenwunsch zugeschnittene Freizeitfahrzeuge aller Art. Das neueste Produkt des gebürtigen Esslingers und beruflichen Tausendsassas, der gelernter Bau- und Kunstschlosser, Kunststofftechniker und Kommunikationselektronik-Techniker ist, nennt sich M-40. Es baut auf Mercedes Sprinter 312 D auf, mißt 5,58 Meter und ist für rund 121.000 Mark zu haben.

Zu diesem Preis bietet Lüdtkke einen Kastenwagen-Ausbau mit GfK-Hochdach, doppeltem Boden und drei Wohnebenen, der reichlich Ausstattung und Wohnkomfort zeigt. So steht der maximal vierköpfigen M-40-Bordcrew im Bug eine Einrichtung zur Verfügung, die aus einer Vierer-Sitzgruppe besteht, deren vordere, ebenfalls mit Sicherheitsgurten ausgestattete Vario-Sitzbank auch in Fahrtrichtung positioniert werden kann. Die gesamte Sitzgruppe läßt sich zum 195 x 115 Zentimeter großen Bett umbauen.

Der mittlere, um 20 Zentimeter erhöht installierte Wagentrakt beherbergt im beheizbaren Doppelboden einen

120 Liter fassenden Frischwassersertank. Darüber befindet sich eine geräumige Längsküche mit Zweiflammkocher, Edelstahlspüle, Metallarmaturen und reichlich Stauraum. Der 75-Liter-Kompressor-Kühlschrank mit separatem Eisfach ist gegenüber in Stehhöhe installiert.

Das um 45 Zentimeter hochgesetzte Heck des Schwabenmobils enthält im Zwischenboden den 90-Liter-Abwassertank und einen ansehnlich geräumigen Stau-



Fotos: Camero

Technische Daten*

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

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht: 2.900 kg. Außenmaße (L x B x H): 558 x 193 x 300 cm, Radstand: 355 cm. Anhängelast gebremst: 2.000 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Wand und Boden: Mit 60 mm Isolierung aus PU-Schaum, Dach: GfK-Hochdach mit 30 mm Isolierung aus PU-Schaum.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 330 x 175 x 215 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 6/0, davon mit Dreipunktgurt: 5; Bettenmaße: Hochdach: 200 x 154 cm, Mittelsitzgruppe: 195 x 115 cm,

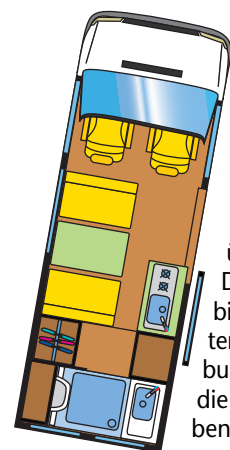
Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 120 l, Abwasser: 90 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma E 4000, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 75 l, Zusatzbatterie: 1 x 175 Ah.

Grundpreis: 121.200 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller

**Elegant: Das
Interieur wirkt
hochwertig
und gediegen.**



raum. Darüber installiert Lüdtkke einen Sanitärraum mit Cassetten-Toilette, Duschtasse, Toilettenschrank mit Spiegel und Kunststoff-Waschbecken mit Schlauchbrause.

Reichlich Platz zum Schlafen bietet das faltbare und 200 x 154 Zentimeter große Bett im Dach des M 40, das mit seiner Nase keck über das Fahrerhaus lugt.

Das elegante Wohnambiente bezieht der Sprinter-Ausbau aus seinen robusten, hellgrauen Möbeln, die Schwabenmobil aus siebenfach verleimtem Pappelsperholz mit massiven, hellbraunen Buche-Echtholzkannten fertigt.

Juan J. Camero

PREMIERE



Jugendherberge

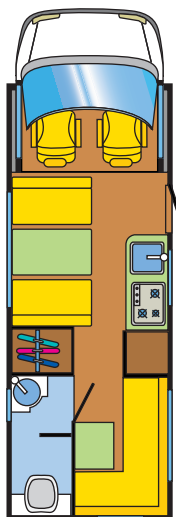
Forever Venezia Der italienische Reisemobilhersteller
 Forever stattet seinen 6,8 Meter langen und knapp 70.000
 Mark teuren Venezia als komfortablen Sechsschläfer aus.

Der Markenname Forever stand hierzulande bislang für besonders günstige Freizeitfahrzeuge mit ansehnlichem Raumangebot. Eine schwache italienische Lira begünstigte den Export des toskanischen Reisemobilherstellers aus Montone bei Florenz. Obwohl sich der Währungsvorteil in den letzten Monaten eher zu Ungunsten der Italiener verändert hat, bietet Deutschland-Statthalter Wolfgang Limberg, 53, Geschäftsführer der Transmobil GmbH aus Saarbrücken-Güdingen, das neue Forever-Alkovenmodell Venezia dennoch zum attraktiven Preis von 69.900 Mark an.

Dafür gibt es ein stattliches, 6,8 Meter langes Reisemobil mit familienfreundlicher Raumaufteilung für bis zu sechs Personen und einer Zusatzrahmen-Konstruktion, die

Platz für die Installation von wasserdichten Staukästen in der seitlichen Alu-Beplankung des Venezia schafft. Zusatznutzen: Der Rahmen hebt die Wohnebene deutlich über Straßenniveau, so daß keine neugierigen Blicke durch die

Wohnküche: Der vordere Wagentrakt beherbergt die große Längsküche und die Mittelsitzgruppe.



Technische Daten*

Basistfahrzeug: Fiat Ducato 14 mit 85 kW (115 PS)-Turbodieselmotor und Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zul. Gesamtgewicht: 3.200 kg, Leergewicht: 2.680 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 1.900/750 kg, Außenmaße (L x B x H): 680 x 219 x 297 cm, Radstand: 370 cm.

Aufbau: Dach und Wände: Sandwich-Gerippebauweise mit 30 mm Isolierung aus Styropor. Boden: 60 mm Isolierung aus PU-Schaum.

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/5, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 668 x 213 x 205/195 cm, Bettenmaße: Alkoven: 210 x 141 cm, Mittelsitzgruppe: 185 x 135 cm, L-Dinette: 195 x 135 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 130 l, Abwasser: 2 x 60 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma 3002 K, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 105 l, Zusatzbatterie: 1 x 88 Ah.

Grundpreis: 69.900 Mark.

* Alle Angaben laut Hersteller



Sanitär-schlauch: Das längliche Bad gibt es mit extra Duschkabine.

Heckabteil: Die L-Dinette wird bei Bedarf zum Bett.



Fotos: Camero

Seitenfenster ins Innere des italienischen Reisemobils dringen können.

Der Grundriß des Forever Venezia ist klassisch. Gegenüber dem Eingangsbereich installieren die Italiener eine Mittelsitzgruppe, die nachts zur 185 x 135 Zentimeter großen Liegefläche umfunktioniert werden kann. Links neben dem Eingang befindet sich eine große Längsküche mit Edelstahl-Spüle, Metallarmaturen, Dreiflammkocher und ausreichend Arbeits- und Ablagefläche für Kochgeschirr sowie ein sich daran anschließender, voluminöser Kleiderschrank. Gleich gegenüber sitzt ein zweiter, schmaler und mannshoher Wäscheschrank, der durch vier Fachböden unterteilt ist und sich hervorragend für die Unterbringung von Vorräten oder Schuhen eignet. Im Heck steht der mobilen Venezia-Familie auf der Beifahrerseite eine L-Dinette zur Verfü-

gung, die tagsüber als Kinderspielecke erhalten kann und aus der sich nachts ein 195 x 135 Zentimeter großes Doppelbett bauen läßt. Unter der Längssitzbank der L-Dinette sitzt ein von innen und außen beladbarer Stauraum.

Wahlweise und ohne Aufpreis bietet Forever seinen Venezia im Heck anstatt mit L-Dinette auch mit fest installiertem Doppelbett an. Daneben, auf der Fahrerseite, bietet das toskanische Familienmobil seiner Bordcrew ein langgezogenes Bad, das mit separater Duschkabine, Cassetten-Toilette sowie Waschraum mit Eckwaschbecken und Metallarmaturen ausgestattet ist.

Zum Sechsschläfer wird der Venezia durch sein mit Latte-rost versehenes, 210 x 141 Zentimeter großes Alkovenbett, das dank des durch den Zusatzrahmen erhöhten Fahrzeugniveaus leicht zu erklimmen ist.

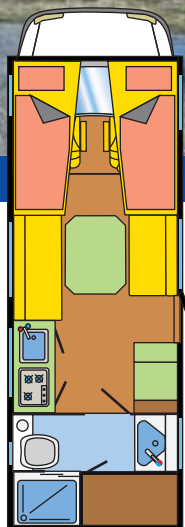
Juan J. Camero

PREMIERE



Fotos: Camero

Beisl-Mobil 6500 ME



Doppeltes Lottchen

Reisemobilhersteller Beisl stattet seinen rund 104.500 Mark teuren 6500 ME mit zahlreichen Finessen und einer interessanten Alkoven-Konzeption aus.

Für Adolf Beisl, 59, Inhaber und Geschäftsführer der Beisl Anhängerbau GmbH aus dem niederbayerischen Adlhausen bei Regensburg, gehört die komplette Ausstattung eines Freizeitfahrzeugs zum A und O des Geschäfts. So gab der gebürtige Münchner seinen ersten Wohnwagen schon vor 25 Jahren serienmäßig eine Warmwasser-Heizung mit auf den Weg. Davon rückte er auch nicht ab, als er im Jahre 1980 mit der Fertigung von Reisemobilen begann. Heute stattet er alle seine Beisl-Mobile jedoch nicht nur mit einer Alde-Warmwas-

serheizung aus, sondern auch mit Al-Ko-Tiefrahmenchassis und doppeltem Boden, der die gesamte Wasserinstallation frostsicher aufnimmt und einen großen über eine Fußbodenplatte beladbaren Keller als Stauraum freigibt.

Von außen nicht erkennbar verbirgt sich der eigentliche Clou des neuen, 6,95 Meter langen Beisl-Mobils 6500 ME, der alle Beisl-typischen Ausstattungsmerkmale besitzt, jedoch im Alkoven. Hier weicht der pfiffige 6500 ME von allen in Deutschland gängigen Konstruktionsnormen ab und bietet seiner Crew zwei längs in-



Neuartig: Der Alkoven des Beisl-Mobils beherbergt zwei längs eingebaute Einzelbetten.

Technische Daten*

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

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.850 kg, Leergewicht: 2.800 kg. Außenmaße (L x B x H): 695 x 228 x 312 cm, Radstand: 402 cm, Anhängelast (gebr./ungebr.): 1.350/750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Holz-Gerippebauweise mit Alu-Außenhaut 40 und 30 mm Isolierung aus Styropor, Boden: Isolierung aus 40 mm Styropor.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 457 x 216 x 197 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 2/4, davon mit Dreipunktgurt: 2; Bettenmaße: Alkoven: 2 x 200 x 90/70 cm, Längsdinette: 210 x 100.

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

Serienausstattung: Heizung: Alde-Warmwasserheizung, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 90 l, Zusatzbatterien: 1 x 72 Ah.

Grundpreis: 104.560 Mark.

* Alle Angaben laut Hersteller



Großzügig: Der Mitteltrakt bietet eine große Fernsehkommode und eine komplett ausgestattete Küche.



Praxisgerecht: Bad und Heckgarage sind sehr geräumig.

stallierte, beheizte und mit Latenrost versehene, 200 x 90/70 Zentimeter große Einzelbetten an, unter deren hinterem Teil zwei Kleiderschränke stehen.

Der schräg zulaufende Alkoven-Durchgang erleichtert bei dieser Konzeption das Erreichen des Cockpits. Außerdem versieht Beisl sein Fahrzeug mit einer praktischen, auf Schienen laufenden Schiebetür zwischen Fahrerhaus und Wohnkabine.

Der Rest der Wohneinrichtung setzt sich aus einer vor dem Alkoven platzierten Längsitzgruppe mit absenkbarem

Tisch zusammen, aus der nachts mit wenigen Handgriffen ein 210 x 100 Zentimeter großes Bett entstehen kann. Links neben dem Eingang befindet sich eine große Fernsehkommode, die mit 230- und 12-Volt-Anschluß versehen ist. Gegenüber ist eine große Längsküche untergebracht, die mit Dreiflammkocher und Spülbecken mit Metallarmaturen ausgestattet ist.

Im Heck seines doppelten Lottchens installiert Beisl quer ein großes Bad mit Cassetten-Toilette, Waschmöbel mit Metallarmaturen sowie einer separat eingebauten Duschkabine. Neben der Dusche verbleibt noch genügend Platz, um eine Heckgarage vorzusehen, die bis zu zwei Fahrräder aufnehmen kann. Äußerst praktisch dabei: Über eine Heckklappe lassen sich auch Skier bis in den Stauraum des doppelten Bodens bequem durchladen.

Juan J. Camero

PREMIERE

Der sieben Meter lange und 143.400 Mark teure Esterel Manhattan zeigt sich mit elegantem GfK-Aufbau.



Edelflitzer

Esterel Manhattan 29 LN

Mit seinen Manhattan-Modellen möchte der französische Hersteller Esterel am deutschen Integrierten-Markt teilhaben. Deshalb bietet er sie jetzt auch auf dem langen Chassis des Mercedes Sprinter mit 90 kW (122 PS) an.

Die Franzosen machen vor allem mit ihrem ungewöhnlichen Wand- und Bodenaufbau auf sich aufmerksam: „Alu-Komposit“ nennt Esterel die Konstruktion. Durch sie versprechen sich die Franzosen ein langes Fahrzeug-Leben und dem Innenraum eine gute Isolation.

Basis für den Wand- und den Bodenaufbau ist ein Gerüst aus Aluminium-Vierkantröhren, das Esterel mit 30 Millimeter dicken Styrofoamplatten ausfüllt. Außen ummantelt eine Haut aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GfK) den Integrierten. Diese Hülle puffert eine fünf Millimeter dicke Styrofoam-Folie vom Alu-Gerippe ab, das die Kältebrücke unterbrechen und Kondensation vermeiden helfen soll. Die Innenwand bildet Sperrholz, das mit Schaumstoff-unterlegtem Stoff bespannt ist.

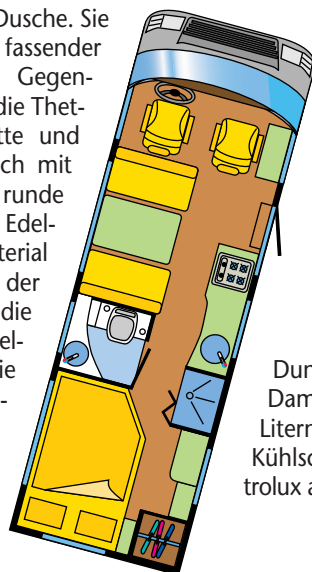
Den wohnlichen und hochwertigen Charakter betonen die mittelbraunen Möbel. Die Sperrholzklappen und -schubladen tragen einen Rahmen aus Echtholz, sorgfältig verzapft.

Im Heck erstreckt sich links das 130 mal 190 Zentimeter große Längs-Doppelbett. Die Schaumstoff-Matratze ruht auf einem Lattenrost, der auf einem Stahlrahmen aufliegt. Neben dem Bett sind ein Kleiderschrank und davor zwei halbohohe Kommoden eingebaut. Das hintere Schlafgemach lässt sich mit einer Falttür abteilen.

Davor öffnet sich zur Rechten die geräumige Dusche. Sie speist ein 180 Liter fassender Frischwassertank. Gegenüber befindet sich die Thetford-Cassettentoilette und in einem Waschtisch mit Corianplatte das runde Waschbecken aus Edelstahl. Dieses Material findet sich auch in der Küche wieder, wo die Arbeitsplatte ein Edelstahlbecken sowie den Dreiflammkocher mit Glasdeckel einfaßt. Darüber saugt ein



Gediegen: Die mittelbraunen Möbel betonen den wohnlichen und hochwertigen Charakter des Innenraums.



Dunstabzug den Dampf ab. Mit 103 Litern Inhalt ist der Kühlschrank von Electrolux angenehm groß.

Über den Fahrer- und Beifahrersitzen schlummert tagsüber das hochgeklappte Hubbett. Um es herunterzulassen, müssen die Kopfstützen der

Technische Daten*

Basist Fahrzeug: Mercedes Sprinter 312 mit 90-kW-(122 PS)-Turbodieselmotor und Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zul. Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht: 2.990 kg. Außenmaße (L x B x H): 700 x 230 x 286 cm, Radstand: 4.025 cm. Anhängelast: gebremst: 2.000 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach, Wände und Boden: Aluminium-Sandwich mit 30 Millimeter Styropor, Sperrholz.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 581 x 217 x 199 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 2; Bettenmaße: Heck: 130 x 190 cm, Bug: 140 x 190 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 180/200 l, Abwasser: 100 l, Boiler: 14 l, Fäkalientank: Cassette, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 3.400, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l, Zusatzbatterien: 1 x 90 Ah.

Grundpreis: 143.400 Mark.

* Alle Angaben laut Hersteller

Sitze eingeklappt werden. Die Liegefläche mißt 140 mal 190 Zentimeter – erfreulich hoch ist der freie Raum nach oben. Auch in diesem Bett liegt die Schaumstoff-Matratze auf einem Lattenrost.

Eine Heki-Dachluke von Seitz baut Esterel serienmäßig ein. Sie sorgt für Helligkeit und frische Luft im Inneren des Manhattan 29 LN. Die Solaranlage daneben auf dem Dach liefert 53 Watt. Sie versorgt die ab Werk eingebaute 90-Ah-Zusatzbatterie mit Ladestrom.

Als weitere serienmäßige Ausstattung sind besonders die



Edel-Look: Edelstahlbecken, eingelassen in Corianplatte.

elektrische Trittstufe, Kurbelstützen, das herausklappbare Kontrollpanel mit Tester sowie der zusätzliche Wärmetauscher der Truma-Boiler-Kombination C 3400 für die Cockpitheizung hervorzuheben.

Platz, um das wegen der Zuladung maximal 510 Kilogramm schwere Gepäck unterzubringen, findet der Urlauber im Manhattan reichlich. Ein weiteres Plus: Der Stauraum unterm Doppelbett im Heck ist von innen und außen zugänglich.

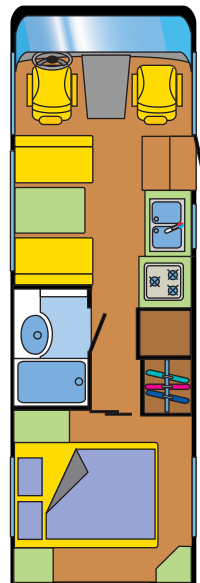
Ob der Manhattan 29 LN auf dem deutschen Markt Käufer findet, wird sich zeigen. In Frankreich jedenfalls verkauft Esterel diesen Integrierten, wenn auch auf Peugeot-Boxer- oder Fiat-Ducato-Basis, bereits seit anderthalb Jahren.

Claus-Georg Petri

PREMIERE



Damon Eurostar 251



Komplettangebot

Der 7,75 Meter lange Damon Eurostar 251 kombiniert europäische Abmessungen mit US-typischer Ausstattung.

Das Problem ist so alt wie der US-Reisemobil-Import in die Alte Welt. Die europäischen Freizeitfahrzeug-Fans schwärmen einerseits von der luxuriösen Ausstattung der Ami-Dickschiffe. Im gleichen Atemzug schimpfen sie aber über die für europäische Straßenverhältnisse viel zu groß geratenen Dimensionen der Motorhomes. Jürgen Bong, 27, Geschäftsführer und Inhaber der Camperland Bong Vertriebs GmbH im rheinischen Weilerswist, kennt dieses Problem. Seitdem er vor vier Jahren den Betrieb und damit den deutschen Generalimport für die US-Marke Damon aus Elkhart County in Indiana von Vater Ulrich, 48, übernahm, setzt er sich bei den Amerikanern für die Produktion kompakterer Europa-Modelle ein.

Der mit neuem Grundriß in die kommende Saison startende Damon Eurostar 251 mißt deshalb nur 7,75 Meter, bietet seinem Eigner serienmäßig jedoch alles, was das Herz eines komfortbewußten Reisemobilisten höher schlagen läßt. So wartet beispiels-

weise die gleich links vom Eingang platzierte Längsküche mit Vierflammkocher, Doppel-Spüle, Dunstabzugshaube und Mikrowelle auf. Normalmaß hat indes die gegenüber platzierte Viererdinette, aus der eine 195 x 100 Zentimeter große Liegefläche entstehen kann.

Im Mitteltrakt des kompakten US-Liners sitzt auf der Fahrerseite ein großes Bad mit Festtoilette, Waschmöbel und separater Duschwanne. Gegenüber befinden sich ein in Stehhöhe installierter 180-Liter-Kühlschrank und ein daneben platzierter, zweigeteilter Kleiderschrank. Im Heck des Eurostar wählt der Kunde zwischen einem Schlafzimmer mit 200 x 190 Zentimeter großem Heckbett, zwei Einzelbetten oder Stockbetten in Kombination mit einer Zweierdinette; immer kombiniert mit einer darunterliegenden, beheizbaren und beleuchteten Heckgarage. Klar, daß sich auch der Frisch-, der Abwasser- und der Fäkalientank frostsicher im doppelten Boden des Damon-Mobils befinden. Angetrieben wird der kompakte Eurostar,



Technische Daten*

Basistfahrzeug: GM P-32 mit 127 kW (173 PS)-Turbo-Dieselmotor mit Viergang-Automatikgetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 6.713 kg, Leergewicht: 5.000 kg. Außenmaße (L x B x H): 775 x 245 x 330 cm, Radstand: 402 cm, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.500/750 kg.

Aufbau: Stahl-Aluminium-Rahmenkonstruktion und Glasfaser-Sandwichbauweise mit 50 mm Isolierung.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 735 x 235 x 198 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 6/0, davon mit Dreipunktgurt: 2; Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 195 x 100 cm, Heckbett: 200 x 190 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 229 l, Frischwasser: 240 l, Abwasser: 160 l, Gastank: 120 l, Fäkalientank: 160 l.

Serienausstattung: Heizung: Truma E 4000, Herd: 4-flammig, Kühlschrank: 180 l, Zusatzbatterien: 2 x 115 Ah.

Grundpreis: 159.970 Mark.

* Alle Angaben laut Hersteller

Typisch: Die großzügig ausgestattete Küche dominiert den Wohnraum.

der auf einem General-Motors-P-32-Europa-Fahrgestell aufgebaut, von einem 173 PS starken Achtzylinder-6,5-Liter-Turbodiesel-Aggregat mit Viergang-Automatikgetriebe und Overdrive. Zum Preis von

160.000 Mark bietet der komplette US-Integrierte serienmäßig zwei Klimaanlage, zwei Farbfernseher, Außendusche, Markise, Gastank mit Außenanschluß und Stromgenerator.

Juan J. Gamero



Schneckenhäuschen:
Wohnkabine für
VW Mini-Pick-Up.

TISCHER TRAIL 200

Kleinwagen

Um eine Trail-200-Kabine an den kleinen Caddy anzupassen, hat die Firma Tischer aus Kreuzwertheim ihr etwas von der Außenbreite weggenommen und am Heck Rückleuchten installiert. Im Inneren der Kabine blieb alles beim Alten. Freilich abzüglich der außen abgehobelten Zentimeter.

Im Einzelnen: Unterhalb des Alkovenbettes befindet sich die Vierersitzgruppe, die zur Liegefläche umfunktioniert werden kann. Vom Alkoven bis zur Kabinenrückwand sind durchgehend Dachhänge-

schränke eingebaut. Links vom zentralen HeckEinstieg liegt der Küchenblock mit Zweiflammkocher und kleinem Spülbecken. Zur Gasversorgung muß aufgrund des begrenzten Raumangebots eine Fünf-Kilo-Gasflasche genügen. Der Kleiderschrank befindet sich gegenüber dem Küchenblock.

Zum Grundpreis des VW-Caddy von 20.500 Mark summieren sich, bestellt man die Truma E 2400, die Kühlbox, die 220-Volt-Anlage, die 72-Ah-Zusatzbatterie mit Ladegerät und die optionalen Kurbelhubstützen dazu, nochmals rund 7.000 Mark.

BAVARIA-CAMP BUNGEE

Extremsportler

Freunde ultrakompakter Freizeitfahrzeuge mit Pkw-Charakter liegen mit dem neuen, gerade mal 4,11 Meter kurzen Bavaria-Camp Bungee auf Peugeot Partner 170 C genau richtig. In vier Motorvarianten mit Leistungen zwischen 44 und 55 kW sowie Grundpreisen von 29.900 bis 32.200 Mark erhältlich, bietet der mit kleinem Hubdach ausgestattete Bungee seiner Zweier-Crew eine durchaus praxistaugliche, herausnehmbare Einrichtung. Dazu gehört eine auf der Beifahrerseite montierte Sitzbank mit davor installiertem, im Boden verankerbarem Tisch, aus dem ein 185 x 115 Zentimeter großes Bett gebaut werden kann. Gegenüber gibt's eine Küchenzeile mit Zweiflammherd und Spüle. Gegen Aufpreis stattet Bavaria-Camp seinen Bungee unter anderem mit 6-Liter-Kühltruhe, Truma-Gasheizung, Fahrradträger, ABS, Fahrer- und Beifahrer-Airbag sowie Klimaanlage aus.



Mini-Camper:
der Bungee
mit Hubdach.



Jetzt auch in Ahorn:
Das 98.000 Mark teure
Flaggschiff der
Hobby-Reisemobil-
flotte, der Hobby
700/750 SMF, ist ab
sofort nicht nur mit
Möbeln im Nußbaum-
Dekor, sondern gegen
1.000 Mark Aufpreis
auch mit Ahorn-Ein-
richtung zu haben.

RMB WHITE STAR D/B

Sonderangebot

Für knapp 185.000 Mark bietet RMB aus Wolfegg im Allgäu sein 6,83 Meter langes Sondermodell 680 D/B White Star auf Mercedes Sprinter 412 D an, das dem Kunden einen Preisvorteil von 28.000 Mark bieten soll. Mit von der Partie ist eine Raumaufteilung mit Bar-Sitzgruppe im Bug, L-Küche und Kleiderschrank sowie gegenüber positioniertem Bad mit separater Dusche

im Mitteltrakt und einem festen Doppelbett mit darunter befindlicher Garage im Heck. Zur Serienausstattung des White Star gehören unter anderem echtholzfurnierte Möbel in Erle, Doppelrollos an allen Fenstern im Wohnbereich, drehbare Isri-Komfortsitze mit Kopfstützen und Armlehnen und natürlich die RMB-typische, frostsichere Installation der gesamten Wasseranlage.



**Service von
REISEMOBIL
INTERNATIONAL:
Adressen der in
dieser Ausgabe
erwähnten
Firmen.**

Auf einen Blick

Test & Technik

Büstrner Caravan GmbH

Weststraße
77694 Kehl am Rhein
Tel.: 07851/85-0, Fax: -201

CS-Reisemobile

Trilluper Weg 8
22397 Hamburg
Tel.: 040/6071909,
Fax.: 040/60872773

Dehler Yachtbau GmbH

Im Langel
59872 Meschede
Tel.: 02903/440-0

Dethleffs GmbH

Rangenbergweg
88316 Isny
Tel.: 07562/987-0, Fax: -100

Dopfer Reisemobile

Behlinger Straße 12
89358 Kammeltal-Ried
Tel.: 08283/2610,
Fax.: 08283/2663

Esterele

BP 38 - Route de rennes
F-53101 Mayenne Cedex
Frankreich
Tel.: 0033/2/43301320,
Fax: 43301071

Fendt Caravan

Hauptstraße 7
86661 Aspach-Bäumenheim
Tel.: 0906/981-0

Fiat Automobil AG

Hahnstraße 41
60528 Frankfurt am Main
Tel.: 069/66988-0, Fax: -915

Ford

Henry-Ford-Straße 1
50725 Ford
Tel.: 0221/90-0, Fax: -12641

Grimm-Reisemobile

Untere Hauptstraße 23
76887 Oberhausen
Tel.: 06343/7122,
Fax.: 06343/5571

H•R•Z-Reisemobile

Öhringer Straße 4
74627 Pfedelbach
Tel.: 07941/37713,
Fax.: 07941/37044

Hoyer AG

Holzstraße 19
88339 Bad Waldsee
Tel.: 07524/999-0, Fax: -220

Mercedes-Benz AG

Industriestraße 136
70327 Stuttgart
Tel.: 0711/17-0, Fax: -53503

LMC Caravans

Rudolf-Diesel-Straße 4
48336 Sassenberg
Tel.: 02583/27-0

Quick-Mobil

Hermann-Löhns-Straße 32
34320 Söhrenwald 3
Tel.: 05608/2386, Fax: 782

RMB-Reisemobilbau GmbH

Grimmenstein 13
88362 Wolfegg
Tel.: 07527/9690, Fax: 5347

Tischer Freizeitfahrzeuge

Frankenstraße 1
97892 Kreuzwertheim

Ultra Mobile Esslingen

Reisemobil GmbH
Ulmerstraße 40
73728 Esslingen
Tel.: 0711/9318660

Variomobil

Fahrzeugbau GmbH
Industriegebiet
48163 Bohmte
Tel.: 05471/1311, Fax: 1311

VW-Volkswagen AG

Aachener Straße
38440 Wolfsburg
Tel.: 05361/92-0, Fax: -1952

Winnebago Industries

Europe GmbH
Neunkirchener Straße 41
66459 Kirkel
Tel.: 06849/9006-0, Fax: -30

Wvd-Südcaravan GmbH

Hanferstraße 16
79108 Freiburg-Hochdorf
Tel.: 0761/15240-0

Reisemobil-Händler

Aero-Plast Engineering GmbH

Flugplatzstraße 8
97437 Haßfurt
Tel.: 09521/3600, Fax: 7304

Camping Krings

Monschauer Straße 12-32
41068 Mönchengladbach
Tel.: 02161/3006-0, Fax: -31

Freizeit-Center Dietz GmbH

Bahnhofstraße 37
96106 Ebern
Tel.: 09531/8550, Fax: 5523

HBM Automobile

Freizeitautomobil-Zentrum
Weissacher Str. 73
71522 Backnang
Tel.: 07191/901260

Map-Home Samco

Camping-Car

118, av. du Mal De
Lattre de Tassigny
F-94000 Paris-Cre'teil

Mi-Mobile

Bahnhofstraße 50
73630 Remshalden-Grunbach
Tel.: 07151/72046

Claus Schroeder

Wohnmobilausbau
Glonner Straße 11
85667 Oberpfaffmarn
Tel.: 08093/2105

Süd-West Versand

Postfach 1164
89122 Langenau
07345/807-0, Fax: 90

Wanner

Industriegebiet
73265 Dettingen/Teck
Tel.: 07021/55082, Fax: 59888

Zubehör & Zulieferer

Airlux AG

Oberes Zelgli 6
CH-5313 Klingnau AG, Schweiz
Tel.: 0041/56/26910-20, Fax: -30

AMF

Postfach 160
26687 Apen/Oldenburger
Tel.: 04489/72-0

Ardelt Elektronik

Rothenberger Straße 43
48493 Wettefringen
Tel.: 02557/7037, Fax: /7113

Fritz Berger GmbH

Regerstraße 2
92318 Neumarkt
Tel.: 01803/330105,
Fax: 09181/330235

Robert Bosch GmbH

Postfach 106050
70049 Stuttgart
Tel.: 0711/811-0, Fax: -7612

Calira-Apparatebau

Trautmann KG
Lerchenfeldstr. 9
87586 Kaufbeuren
Tel.: 08341/9764-0, Fax: -67806

Därr Expeditionsservice

Theresienstraße 66
80333 München
Tel.: 089/2809170, Fax: 282525

Deta Akkumulatorenwerk

GmbH
37431 Bad Lauterberg im Harz
Tel.: 05524/82-0, Fax: -480

Dynawatt/ Electrolux GmbH

In der Steinwiese 16
57074 Siegen
Tel.: 0271/692-0, Fax: -302

E-Con Consulting

Südstraße 26, 59557 Lippstadt
Tel.: 02941/18026, Fax: 14652

FAWO Vertriebs GmbH

Frankfurter Landstraße 8-10
64546 Mörfelden-Walldorf
Tel.: 06105/6033, Fax: /5219

Frensch GmbH

Wedauer Straße 34
40885 Ratingen
Tel.: 02102/9348-0, Fax: -30

Froli Kunststoffe GmbH

Liemkerstraße 27
33758 Schloß Holte-Stukenbrock
Tel.: 05207/9500-0, Fax: -35

Ralf Heinrich

Reha-Auto-Technik

Talweg 1
69253 Heiligkreuzsteinach
Tel.: 06220/1299, Fax.: -1298

Herrmann USA Import

Heidenheimer Straße
89081 Ulm-Unterhaslach
Tel.: 0731/926262-1, Fax: -2

LG Freizeitwelt

Gelthariring 5-11
97505 Geldersheim
Tel.: 09721/89077, Fax: 805254

Mareg Accumulatoren GmbH

Limburger Straße 38-40
65510 Idstein
Tel.: 06126/597-0, Fax: /3015

MMK

Hans-Böckler-Straße 8
47877 Willich
Tel.: 02155/428671,
Fax: 428675

Multo Prosono

Postfach 1602, 56154 Boppard
Tel.: 06742/81473,
Fax.: 06742/81474

Nautic-Plast

ARP Yachtbau GmbH

Dunlopstraße 40
33689 Bielefeld-Sennestadt
Tel.: 05205/70251, Fax: 71735

Nautic Nord Potthoff KG

Fritz Reuter Weg 3a
24960 Glücksburg
Tel. und Fax: 04631/7678

Heinrich Reichel

Elektro-Versand
Postfach 2225, 59712 Arnsberg
Tel. und Fax: 02932/36974

Reimo GmbH

Boschring 10, 63329 Egelsbach
Tel.: 06103/4005-21, Fax: -77

Reusolar Solar-Technik GmbH

Gewerbestraße 18
88636 Illmensee
Tel.: 07558/9203-0, Fax: -8

Schantz

Dipl.-Ing. H. Schantz
Blücherplatz 15, 52068 Aachen
Tel.: 02402/936061

Schardt GmbH

Elektrotechnik & App.-Bau
Am Stadtgraben 25
88669 Markdorf
Tel.: 07544/9577-0, Fax: -29

Scheiber

Büttner Elektronik
Rudolf-Diesel-Straße 8
68535 Edingen-Neckarhausen
Tel.: 06203/1800-18, Fax: -28

Silvicamp

Silvia Friedrichs
Brahmsweg 8
71111 Waldenbuch
Tel.: 07157/20811

SMV-Metall GmbH

Bruchheide 8, 49163 Bohmte
Tel.: 05471/9583-0, Fax: -20

Sonnenschein, Exide

Automotive Batterie GmbH
Thiergarten, 63654 Büdingen
Tel.: 06042/81-312, Fax: -201

Stengel Vertriebs-GmbH

Hanns-Martin-Schleyer-Straße 25
47877 Willich
Tel.: 02154/9115-75, Fax: -73

Thalamos Naturbetten

Andreas Augsburg
Auf dem Kamp 1
27711 Osterholz-Scharmbeck
Tel.: 04791/2024,
Fax.: 04791/2793

Truma Gerätetechnik

GmbH & Co
Postfach 1252
85637 Putzbrunn
Tel.: 089/4617, Fax: -116

Varta Batterie AG

Service-Nummern:
Tel.: -142, Fax: -159

Volkner Elektronik

Am Leineufer 51
30405 Hannover
Tel.: 0511/7903-0, Fax: -622

Versandhaus Walz

Postfach 1440
88333 Bad Waldsee
Tel.: 07524/703-0, Fax: -311

Votronic, Schmelz & Spieckermann Elektronik

Ilbeshäuser Straße 4
36355 Grebenhain
Tel.: 06644/7544, Fax: /7650

Waeco-Wähning & Co.

GmbH, Mobitronic
Sinninger Straße 36
48269 Emsdetten
Tel.: 02572/879-0, Fax: /84881

Marken/Clubs

1. Concorde-Club

Baden Württemberg

Schmitt Wohnmobile

Karl-Benz-Straße 1
71093 Weil im Schönbuch
Karmann-Reisemobil-Club

Herrn Kock,

Postfach 1231
48343 Ostbevern,
Tel.: 02532/7666

Sonstiges

Buga Gelsenkirchen 1997

Nordsternstraße 1
45899 Gelsenkirchen
Tel.: 0209/9516-666, Fax: -667.

DACF

Hanne & Jans Sørensen

Fasanvænget 340
DK-2980 Kokkedal,
Dänemark

Tel.: 0045/42245242,

Fax: 45424033

Handbike-Team

Postfach 1405,
71004 Böblingen
Tel.: 07427/2239, Fax: 7374

Kommunikations- und

Konfliktberatung

Gerhard Jakubowski

Große Straße 22

22926 Ahrensburg

Norwegisches

Fremdenverkehrsamt

Mundsburger Damm 45

22087 Hamburg

Tel.: 040/22710810

Proactiv Reha-Technik

Hauptstraße 38/1

72359 Dotternhausen

Tel.: 07427/2239, Fax: 7374

Sahara-Team

Roswiesenstraße 48

CH-8051 Zürich

Tel.: 0041/1/3223260

Rheinisch-Westfälischer TÜV

Hansastraße 7-11,

44137 Dortmund

Tel.: 0231/9144300,

Fax: 91443050

Top Camping Austria

c/o Waidhofer Marketing

A-8942 Wörschach

Tel.: 0043/3682/24261,

Fax: 24198



SPECIAL Rollis mobil

Behinderte gehen genauso gerne auf Reisen wie Nicht-Behinderte. Dabei verspricht ihnen das Reisemobil ein Höchstmaß an Mobilität. Informationen über Ausbau und Zubehör sowie Reisetips gibt REISEMOBIL INTERNATIONAL mit seinem großen Special Rollis mobil:

Dopfer-Rollstuhlmobil	80
Grimm Rolli-Mobil 4	82
Fendt L 680 SKF-R.....	84
Canosa Viva-Plus.....	86
Wvd Knaus 705 HF	87
Zubehör, Auffahrhilfen	88

Michael Fischer bugsiert sein Reisemobil über die Straßen durch Jugoslawien. Der 25jährige ist bestens gelaunt, genießt seinen Urlaub und freut sich über die vorbeigleitende Landschaft. Plötzlich gibt es einen furchtbaren Knall, der hinter ihm fahrende Bus kracht auf das Reisemobil. Erst schleudert, dann überschlägt sich das Freizeitmobil und bleibt schließlich auf der Seite liegen.

gen – unter ihm der bewußtlose Fischer.

Seitdem ist Michael Fischer querschnittgelähmt und ständig auf den Rollstuhl angewiesen. Doch das Leben geht für ihn weiter, trotz Behinderung. Nach wie vor arbeitet er als Maschinenbau-Ingenieur und reist noch immer leidenschaftlich gern – im Reisemobil. „Nirgendwo sonst habe ich soviel Freiheit, bin so mobil.“ Zwei Jahre nach dem Unfall kaufte Fischer einen ausgebauten Fiat Ducato mit Hebebühne und läßt sich seitdem, da er selbst nicht mehr fahren kann, in seiner Freizeit damit durch die Lande kutschieren.

Wie Michael Fischer reisen tausende von Rollstuhlfahrern mit ihrem eigenen oder einem gemieteten Reisemobil durch die Lande. In Deutschland leben laut Statistischem Bundesamt mehr als eine Million Gehbehinderte, die nicht mehr oder nur äußerst mühsam mit eigener Kraft laufen können. Der cbf Stuttgart, Club Behindertener und ihrer Freunde, weiß von 460.000 Rollstuhlfahrern in Deutschland.

Viele dieser gehandicapten Menschen verloren ihre Beweglichkeit durch einen Unfall, andere tragen die Behinderung

schon von Geburt an. Den meisten gemeinsam ist jedoch ein ungebrochener Wille und Spaß am Leben – im privaten Bereich der Familie, im Arbeitsleben und – auf Reisen.

Wie aber gehen Behinderte auf große Fahrt, die auch im Urlaub möglichst selbständig sein wollen und deshalb im Reisemobil durch die Lande touren?

„Mit meinem rollenden Urlaubsquartier bin ich wieder mobil“, freut sich Wolfgang Zipperer, 53, aus Althengstett. Seit einem Verkehrsunfall 1992 ist er querschnittgelähmt und ständig auf den Rollstuhl angewiesen. „Aber es geht mir gut – saugt“, freut er sich – und das soll auch jeder sehen. Auf seinem Reisemobil prangen Zeichnungen, die seine Lebensfreude kundtun: Auf dem Bild sitzt er im Rollstuhl, das Steuer in der Hand, und flitzt nur so davon, seine Schweizer Sennenhündin Ricca jagt hechelnd hinterher.

Auf den ersten Blick unterscheidet sich sein Daimler 410 D mit Ormocar-Aufbau lediglich durch die große Klappe an der rechten Fahrzeugseite, welche die Tür zum Fahrzeuginnern ersetzt, von anderen Reisemobilen. An der Seite ist der Lift verankert, der den Rollstuhlfahrer mühelos in das Reisemobil hebt. Der Fahrersitz läßt sich nach hinten drehen, damit Wolfgang Zipperer von seinem Rollstuhl dorthin umsatteln kann. Das Lenkrad hat einen Handknopf, über den er mit einem Arm das Fahrzeug sicher steuert. Der andere Arm bedient das rechts neben dem Steuer angebrachte Gestänge, mit dem er Gas gibt und bremst.

Viel Raum ist hinter dem Fahrerhaus, wo der Rollifahrer bequem Platz zum Wenden findet. Der Durchgang zwischen Küche und Naßzelle ist breit genug, um mit dem Rollstuhl nicht anzuecken. Die Faltdür zum Waschraum läßt sich ohne großen Kraftaufwand zur Seite schwenken. Der Zugang zum Bad ist eben, ohne Schwelle sind Waschbecken und Toilette erreichbar. Der Spiegel ist tiefer gehängt, so daß ihn der im Rollstuhl Sitzende bequem nutzen kann. Im Fond läßt sich der Tisch derart drehen, daß Zipperer sich von seinem Rollstuhl auf die Dinette umhebt, ohne anzuecken.

Allein sicher unterwegs

Damit Zipperer trotz seiner Behinderung das Reisemobil sicher durch den Verkehr bugsiert, hat er bei dem Um- und Ausbau-Spezialisten Grimm noch einige Einbauten vornehmen lassen: Jetzt verfügt das Fahrzeug über eine Solaranlage und eine Klimaanlage. Die machen ihm auch bei großer Hitze das Reisen angenehm. Elektrische Außenspiegel, zusätzliche Warnblinker und eine Rückfahrkamera erhöhen die Sicherheit und garantieren ihm, problemlos zu fahren, ►

Mehr als eine Million gehbehinderte Menschen leben in der Bundesrepublik – ein Teil von ihnen tourt während der schönsten Tage des Jahres im Reisemobil.

Freiheit, die ich meine



SPECIAL *Rollis mobil*

auch wenn er allein unterwegs ist. Das große Fahrzeug hat er bestens unter Kontrolle – nach etlichen tausend Kilometern Fahrpraxis und einem ADAC-Fahrtraining für Behinderte. „Das empfehle ich allen Rolli-Fahrern wärmstens“, betont Zipperer.

Hat viel Spaß im Urlaub: Friedrich W. Schäfer mit Rolli und Reisemobil in Spanien.



Damit er auch längere Strecken zurücklegen kann, erkundet Friedrich W. Schäfer die Gegend im Elektro-Rolli.



Fotos: Alproduktion, privat, Scholz

Mit dem Reisemobil geht der rührige Schwarzwälder auch wieder auf Dienstreise – müßte er auf behindertengerechte Hotels ausweichen, wäre er aufgeschmissen. „Für einen gesunden Menschen ist es kaum vorstellbar, was mein Reisemobil an Freiheit und Chancen für mich bedeutet“, sagt er nachdenklich.

Vernarrt in sein Mobil ist auch Michael Fischer. „Es ist für mich die allerbeste Art zu reisen, schließlich gibt es viel zu wenige behindertengerechte Hotels“, bemängelt er die touristischen Angebote. „Deshalb toure ich im Reisemobil, da habe ich alles, was ich brauche, auch meine Freiheit.“

Für eine Reise durch Kanada mietete sich Fischer ein behindertengerecht ausgebautes

Mobil in Richmond. Da der Querschnittgelähmte zu wenig Kraft in den Armen hat, reiste er mit einem Begleiter, der das rollende Hotel durch die Rocky Mountains und Nationalparks steuerte. „Diese Art zu reisen ist einfach wunderbar“, sagt der unternehmungslustige Rolli-Fahrer.

Schöne Aussicht vom Beifahrersitz

„Mit Hebebühne, verbreiterten Türen und Durchgängen sowie einer Halterung für den Rollstuhl bin ich schon zufrieden“, urteilt Fischer. Nur eines findet er schade: Weil das Miet-Mobil keinen herausnehmbaren oder drehbaren Beifahrersitz hatte, konnte Fischer unmöglich im Fahrer-

Michael Fischer (rechts) bei seiner Fahrt durch Kanada, Dietgard Seubert (unten) genießt die Tage am Meer.



AKTIV IM URLAUB

Sport für Behinderte:

- Tauchsportverein für Körperbehinderte und ihre Freunde, Elke und Uwe Petersen, Tel.: 02606/1757.
- HSA Deutschland, Redderkoppel 11, 24159 Kiel, Tel. + Fax: 0431/397781
- Survival-Monoskikurs für Rollifahrer: Infos beim VdK Bayern, Tel.: 089/2117-228.
- Rollstuhl-Tennis, Deutscher Rollstuhl-Tennis-Verband, Tel.: 089/43670700
- Segeln für Behinderte: Dr. Reinhard Auel, Güldene Kammer 22, 36251 Bad Hersfeld, Tel.: 06621/76270.
- Segeln mit afd, Watersportaccomodaties, Postbus 157, NL-1600 AD Enkhuizen, Tel.: 0031/2280/112828
- Segeln mit NEBAS afdeling, Watersport, Postbus 157, NL-1600 AD Enkhuizen, Tel.: 0031/228/312828
- Infos über Segeln für Behinderte gibt es beim Verein SFBEH „Segeln für Behinderte“, Grüner Weg 12, 50858 Köln, Tel.: 02234/75565.

Stadt- und Landführer für Behinderte

- eine Auswahl

- Braunschweig: Stadtführer für Behinderte, Tel.: 0531/470-1, kostenlos
- Bremerhaven: Stadtführer für Rollstuhlfahrer, Tel.: 0471/5902454, kostenlos
- Chiemsee: Urlaub zum Wohlfühlen für unsere behinderten Gäste, Tel.: 08051/2280, kostenlos
- Freiburg i. Breisgau, Tel.: 0761/201-1333, kostenlos
- Friedrichshafen: Stadtführer für Behinderte, Tel.: 07541/203291, kostenlos
- Hamburg: Hamburger Stadtführer für Rollstuhlfahrer, Tel.: 040/29995666, kostenlos
- Magdeburg: Stadtführer für Behinderte, Tel.: 0391/5414704, kostenlos
- Pfronten: Wandern mit dem Rollstuhl, Tel.: 08363/5043, kostenlos
- Starnberger Fünf-Seen-Land: Mobil mit dem Rolli, Tel.: 08151/9060-0, kostenlos
- Würzburg: Stadtplan für Behinderte, Tel.: 0931/373569, kostenlos
- Dänemark: Reisen in Dänemark für Körperbehinderte, Tel.: 040/327803, kostenlos
- Frankreich: Normandie – Reisen für Behinderte, Tel.: 0033/232/337900, kostenlos
- Österreich/Linz: Eine Stadt für alle, Tel.: 0043/732/7979-1777 4,50
- Oberösterreich: Urlaub ohne Stolpersteine, Tel.: 0043/732/771264, kostenlos
- Schweden: Reiseführer für Behinderte, Tel.: 040/32551320, kostenlos

haus Platz nehmen. Er mußte im Fahrzeug weiter hinten sitzen, dort, wo die Halterung für den Rolli angebracht war. „Von dort aus hatte ich dann während der Fahrt leider kaum Aussicht auf die wunderschöne Landschaft, weil die Frontscheibe für diese Sitzposition viel zu tief liegt.“

Deshalb sein Tip für alle Behinderten, die als Beifahrer reisen müssen: unbedingt nach einem Fahrzeug mit drehbarem oder herausnehmbarem Beifahrersitz fragen. So bleiben spätere Enttäuschungen erspart.

Viele Rolli-Fahrer steuern auf ihren Urlaubsfahrten gezielt Campingplätze an, die als behindertenfreundlich ausgewiesen sind. Leider verdienen dies weit weniger Plätze, als die Campingführer von ADAC, DCC und ECC mit dem Behinderten-Symbol ausweisen.

„Häufig ist der behindertengerechte Umbau oder Ausbau der Sanitäranlagen unzureichend“, bedauert Wolfgang Zipperer. „Bei vielen Toilettenanlagen braucht der Rolli-Fahrer eine Begleitperson, alleine würde er nicht recht kommen“, sagt er.

Die ADAC-Campingplatz-Inspektoren beurteilen die Plätze lediglich nach der behindertengerechten Gestaltung der Sanitäranlagen – weitere wichtige Aspekte, wie die Lage des Platzes oder die Befahrbarkeit des Geländes mit dem Rollstuhl, ermittelten sie nicht. Was aber nützt eine Behinderten-Toilette, wenn der Rolli-Fahrer auf dem Weg dorthin auf Sand- und Schotterwegen steckenbleibt?

Der DCC hat in seinem Führer mehr als 500 Cam-

pingplätze in Deutschland mit Einrichtungen für Behinderte ausgewiesen – was nach Meinung vieler Betroffener viel zu hoch gegriffen ist. „Die Inspektoren, welche die Plätze im Hinblick auf Behindertenfreundlichkeit beurteilen, sind oft überfordert“, gesteht Hermann Grönert, Chefredakteur des DCC-Campingführers. „Wir wissen, daß manche Behindertenorganisationen hohe Anforderungen an das Prädikat ‚behindertengerecht‘ stellen.“ Die finanzielle Seite aber setze Grenzen: Im Durchschnitt schlägt die Errichtung eines Behinderten-Stellplatzes mit 100.000 Mark zu Buche.

Campingplätze behindertengerecht?

In diese Summe eingerechnet sind Umbau/Neubau von Sanitäranlagen, Abflachung von Bordsteinen, Bau eines rollstuhlgerechten Zugangs zum Campingrestaurant, eventuell auch Asphaltierung von Wegen. Für weitaus weniger Geld läßt sich jedoch ein erster Schritt zum behindertengerechten Ausbau eines Campingplatzes realisieren: Nach Angaben des Sanitär-Installations-Spezialisten Peinemann & Sohn in Bremen kostet die behindertengerechte Ausstattung eines Sanitärzimmers 15.000 bis 20.000 Mark.

Wenn, wie beispielsweise auf dem behindertenfreundlichen Campingplatz von Bremen, bis zu 40 Gehandicapte, unter ihnen viele Stammgäste, diesen Platz pro Jahr besuchen, rentiert sich diese Investition schon nach kurzer Zeit. Zugrunde liegen der Berechnung die durchschnittlichen Tagesausgaben der Camper von 40 Mark pro Person.

Erst langsam scheint sich unter den Campingplatz-Betreibern herumzusprechen, daß Gäste mit Handicap eine einträgliche Kundschaft sind. Schließlich sind die mehr als eine Million Gehbehinderten in Deutschland potentielle ►





Kunden – als Multiplikator kommen dazu noch ihre Familienangehörigen und Freunde, mit denen die meisten Gehandikapten auf Fahrt gehen.

Spezielle Campingführer

Daß Behinderte auf vielen Campingplätzen dennoch gern gesehene Gäste sind, beweist der 118 Seiten umfassende Campingführer „Rollis auf Reisen“, herausgegeben vom Behindertenbeauftragten des Landes Niedersachsen. Der Führer hat den großen Vorteil, daß er von einer Behinderten, Anne Neuhaus, und ihrer Familie erstellt wurde. Sie hat Campingplätze im In- und Ausland



Wolfgang Zipperer reist gern mit Frau und Hund in seinem fröhlich bemalten Reise-mobil. Aber auch allein ist er sicher auf Achse.



gibt es übrigens kostenlos beim Behindertenbeauftragten Niedersachsen (Tel. 0511/1204007).

Der Behindertenbeauftragte Karl Finke erklärt im Vorwort des Campingführers, daß „der Integration und gesellschaftlichen Teilhabe Behinderter am Kultur- und Freizeit-leben... durch die Präsenz Behinderter der erforderliche Nachdruck verliehen werden“ muß. Die konkreten Erfahrungen der Familie Neuhaus sollen weitere „Betreiber von Campingplätzen dazu auffordern, ihren Campingplatz ebenfalls zu einer geschätzten Anlaufstelle für behinderte Urlauber zu gestalten. Aber insbesondere sollen Behinderte dazu ermutigt werden, Ängste abzubauen und ihre Möglichkeiten, Urlaub und Freizeit zu gestalten, durch eigenes aktives Handeln zu erweitern“.



bereist. Das Ergebnis ist ein detaillierter Führer: Die Beurteilung der Plätze erfolgt nach Kriterien wie Befahrbarkeit der Wege, Erreichbarkeit anderer Freizeiteinrichtungen, Art der Stellplätze, Zugang zu Gaststätten und Empfang und natürlich der Sanitäreinrichtungen. Den nützlichen Helfer

Tatsächlich sind behinderte Urlauber immer häufiger ein Thema in der Tourismusbranche. So erstellen immer mehr Städte und Landkreise spezielle Führer für Behinderte, schaffen mit dem Rollstuhl befahrbare Wanderwege, statten Museen und Sehenswürdigkeiten behindertengerecht aus. ►

VERMIETUNG

Behindertengerechte Reisemobile

Deutschland

- 60322 Frankfurt, VdK-Reisedienst, Tel.: 069/714002-26 1
- 76887 Oberhausen, Grimm Wohnmobile, Tel.: 06343/7122
- 80687 München, Club Behinderter und ihrer Freunde, Tel.: 089/3568808 1
- 80687 München, Unfallopfer-Hilfswerk, Tel.: 089/587411
- 80807 München, Ce Be Ef, Tel.: 089/3568808 1
- 82275 Emmerding, Ulrike Nothaft, Tel.: 08141/4969
- 86391 Stadtbergen, Dieter Braummüller/Malteser Hilfsdienst Tel.: 0821/433394 1 in Planung
- 91052 Erlangen, ZSL Zentrum für Selbstbestimmtes Leben, Tel.: 09131/205022 1

Ausland

- A-2091 Langau/Österreich, Frewo Mobilheim GmbH, Tel.: 0043/2912/6311
- Australien, Adelaide 5045, Rolfs Mechanical Service, Tel.: 0061/8/2948203
- Kanada, Richmond Ambassador, Tel.: 001/604/946-3696
- USA-01929 Essex/ Massachusetts, VanFar, Tel.: 001/508/7686228
- USA/Florida, FL-33416 West Palm Beach, Wheelchair Getaways, Tel.: 001/800/637-7577



Behinderte, die gerne mit ihrem Reisemobil in die Alpen fahren, finden eine Vielzahl an behindertengerecht gestalteten Seilbahnen. Hier wurde kräftig investiert, Aufzüge und behindertengerechte Toiletten installiert. Einige Betriebe haben Wege für Rollstuhlfahrer angelegt und für einen problemlosen Zugang in die Bergrestaurants gesorgt. Eine Übersicht der behindertengerechten Einrichtungen gibt es kostenlos beim Verband Deutscher Seilbahnen und Schlepplifte (Tel.: 089/5791-1315).



Mit dem Lift-Rollstuhl von Proaktiv sind auch Hängeschränke bequem erreichbar.

Mobil Reisende, die es ans Wasser zieht, finden immer mehr rollstuhl-geeignete Schiffe und Fähren. Fahrer von Elektro-Rollstühlen sollten sich jedoch unbedingt vor der Fahrt erkundigen, ob eine entsprechende Beförderung möglich ist. Nach Angaben der Bodenseeschifffahrt beispielsweise gilt

wegen der „schwierigen baulichen Situation“ der allgemeine Beförderungsanspruch insbesondere für Elektrorollstühle nicht für die Häfen in Lindau, Bad Schachen und auf der Insel Mainau. Bei extrem niedrigem oder hohem Wasserstand behält sich das Schifffahrtsunternehmen allerdings vor, auch in den Häfen von Konstanz, Arbon, Rorschach und Bregenz Elektrorollstühle von der Beförderung auszuschließen.

Raststätten barrierefrei

Damit Reisende mit Handikap auf ihrer Fahrt in den Urlaub barrierefreie Raststätten vorfinden, hat die Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahn (GfN) an den Autobahnraststätten ebenerdige Zufahrten für Rollstuhlfahrer angelegt, die Türen zu den Restaurants verbreitert und Wasch- und Toilettenräume so gestaltet, daß auch Mobilitätsbehinderte sie ohne fremde Hilfe nutzen können. Damit diese Anlagen auch tatsächlich den Behinderten zugute kommen und nicht von anderen Personen belegt oder verschmutzt werden, haben die Toilettenräume eine einheitliche Schließanlage – ein Schlüssel paßt für alle Türschlösser. Behinderte erhalten diesen Einheitsschlüssel für 25 Mark beim Club Behinderter und ihrer Freunde in Darmstadt (Tel.: 06151/81220).

Für Reisemobilisten mit Handikap, die eine Begleitperson für ihren Urlaub suchen, bietet der Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter, der BSK Krautheim, Hilfestellung. Der Reisedienst des BSK

TIPS UND ANSCHRIFTEN

Vignette Österreich

Körperbehinderte müssen bei der Fahrt durch Österreich zwar eine Vignette lösen, erhalten aber nach Beendigung der Reise die Gebühr erstattet. Nach Informationen des ADAC gibt es hierbei jedoch zur Zeit erhebliche Verzögerungen. Für die Rückerstattung muß der Reisende folgende Formalitäten erledigen: Eine Kopie des Behindertenausweises mit dem „AG“-Hinweis sowie eine Kopie des Führerscheins mit dem Einschränkungs-Vermerk, daß das Fahrzeug nur unter bestimmten Bedingungen zu lenken ist, zum Beispiel Getriebeautomatik, Handgas etc. Diesen beiden Kopien ist der Quittungsabschnitt der Vignette beizufügen sowie die Kontonummer, auf die das Geld überwiesen werden soll. Zur Zeit gibt es eine Bearbeitungszeit von einigen Wochen. Das Schreiben ist zu richten an:

ÖSAG – Österreichische Schnellstraßen- und Autobahnen GmbH, Alpenstraße 94, A-5020 Salzburg. Info-Tel.: 0043/662/620511, Fax: 62051159.

Lesestoff/allgemeine Infos

■ Reise ABC '97, herausgegeben vom BSK, 7 Mark, Info-Tel.: 06294/680.

■ Handikap-Erlebnis-Reisen, Info-Tel: 0130/851132.

■ Handikapped-Kurier, erscheint alle zwei Monate im FMG Verlag, Jahresabo 28 Mark, Tel.: 0228/623500.

Verbände für Körperbehinderte

Hier informiert die Broschüre „Wer hilft wem?“, eine kostenlose Broschüre vom Unfallopfer Hilfswerk, anzufordern unter Tel.-Nr. 07131/629552. Auch auf CD-ROM für 29,90 Mark erhältlich.

■ Bundesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte, Düsseldorf, Tel.: 0211/64004-0

■ Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter (BSK), Krautheim/Jagst, Tel.: 06294/68110

■ Bundesarbeitsgemeinschaft „Hilfe für Behinderte“, Düsseldorf, Tel.: 0211/310060

■ Bund Deutscher Kriegsoffer, Körperbehinderter u. Sozialrentner, Bonn, Tel.: 0228/216116

■ Fördergemeinschaft der Querschnittgelähmten, Mölsheim, Tel.: 0243/5256

■ Unfallopfer Hilfswerk, Heilbronn, Tel.: 07131/629552

■ Interessenvertretung Selbstbestimmt leben in Deutschland, Kassel, Tel.: 0561/7288546

Campingführer für Behinderte

VdK Bayern: Liste behindertengerechter Campingplätze in Deutschland, Österreich, Italien, Frankreich, der Schweiz, Portugal, Slowenien, Kroatien, Griechenland und Ungarn (jedoch nur Übersicht, ohne zusätzliche Informationen). Die Liste ist kostenlos anzufordern unter Tel.: 089/2117-229.

Behindertenbeauftragter von Niedersachsen: Rollis auf Reisen, ausführliche Beschreibung der einzelnen Plätze in Deutschland und Europa, kostenlos unter Tel.: 0511/1204007).

Vermietstationen für behindertengerechte Fahrräder

In vielen Urlaubsorten bieten Vermietstationen behindertengerechte Fahrräder an. Eine Liste mit Anschriften aus Deutschland, Österreich und der Schweiz gibt es unter anderem beim Rollfiets-Club in Stuttgart, Tel.: 07152/9794980, Fax: 979499.

Pannenhilfe

Einige Straßenwachtfahrer des ADAC sind mit den gängigsten Umbauten in Fahrzeugen körperbehinderter Autofahrer vertraut. Bei einem Notruf sollte der Behinderte jedoch angeben, daß es sich um ein Behindertenfahrzeug handelt. So können erfahrene Mitarbeiter angefordert werden. Außerdem berät ein Fachmann des ADAC zum Thema „Versehrtenfahrzeuge“ (Tel.: 089/7676-6609).



Der querschnittgelähmte Rad-Olympiasieger Christian Meyer radelt wieder. Das „Handbike“ wird einfach vor den Rollstuhl montiert.

bietet alleinreisenden Behinderten eine Begleitung durch sogenannte Reise-Assistenten an. Etwa 300 sozial engagierte Menschen sind vom BSK (Anschrift s. Kasten) geschult, so daß sie nicht nur mit den medizinischen, sondern auch den sozialen und psychologischen Aspekten der Reisenden mit Handikap vertraut sind.

Der Assistent betreut den Rollstuhlfahrer während der gesamten Reise, die Kosten für

Unterkunft und Verpflegung übernimmt der Behinderte. Eventuell zahlt er dem Helfer noch ein Taschengeld. Der Vermittlungsservice des BSK kostet für Mitglieder 40 Mark, Nichtmitglieder zahlen 44 Mark.

Welche Vergünstigungen gibt es für Behinderte, die sich ein Reisemobil kaufen möchten? Grundsätzlich gelten bei der Anschaffung und beim Unterhalt eines Reisemobils, so-

wohl für private als auch dienstliche Nutzung, alle Regelungen, die auch für Pkw gelten. Das betrifft sowohl die Steuer-Vergünstigungen als auch eine mögliche Zuzahlung bei der Anschaffung. Informationen hierzu geben die Behindertenverbände und auch die Gemeinden.

Miet-Mobile für Behinderte

Wer sich nicht gleich ein eigenes Reisemobil kaufen will, findet in der Bundesrepublik eine Handvoll Firmen, die behindertengerecht ausgebaute Freizeitmobile für einen befristeten Zeitraum vermieten. Meist sind diese Fahrzeuge für vier Personen ausgelegt, wobei sowohl Fahrer- und Beifahrersitz behindertengerecht gestaltet sind.

Der Mietpreis beträgt zwischen 100 und etwa 240 Mark pro Tag. Hinzu kommt bei den

meisten noch eine Reinigungs-pauschale zwischen 100 und 500 Mark sowie eine Kautions zwischen 1.000 und 5.000 Mark, die vor Reiseantritt zu hinterlegen ist.

Im Preis enthalten sind zu-meist eine Einweisung, wie das Fahrzeug zu handhaben ist, Vollkasko-Versicherung, Rechtsschutz und Reise-Rücktrittsversicherung. Der Mieter kann zusätzlich eine Reisegepäck-Versicherung sowie eine Reise-Krankenversicherung abschließen.

„Da kann ich aber nur warnen“, lacht Wolfgang Zipperer augenzwinkernd, „wer einmal mit dem Rolli im Reisemobil unterwegs war, wird automatisch süchtig nach der mobilen Herberge. Keine andere Art des Reisens gibt dem Rollstuhlfahrer so viel Freiheit und Mobilität“, freut er sich.

Sagt's, rollt auf die Rampe des Lifts und läßt sich hinein in die wohlige Wärme seines Mobils bugsieren. *Sabine Scholz*



Für das Vermietprojekt des Clubs Behinderter und ihrer Freunde in München hat der Spezialist Rainer Dopfer ein 6,6 Meter langes Rollstuhl-mobil ausgebaut.



Auffahrhilfe: Der elektrisch absenkbare Rollstuhl-lift schafft bis zu 350 Kilogramm.

Projektarbeit

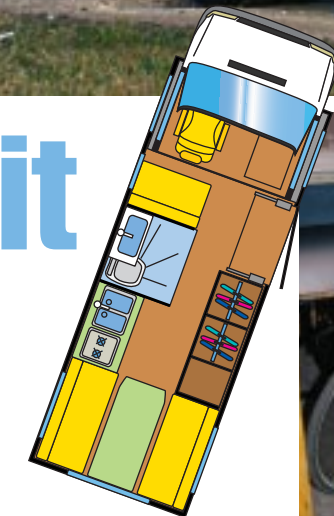
Rainer Dopfer, 32, Inhaber und Geschäftsführer der Firma Dopfer-Reisemobile aus dem schwäbisch-bayerischen Kammeltal-Ried bei Günzburg, ist in puncto Rollstuhlmobil-Fertigung kein Neuling mehr. Seine Feuertau- fe in dieser Sparte bestand der gebürtige Dillinger vor drei Jahren, als der Malteser Hilfs- dienst in Augsburg ihm den Auftrag zum Bau eines roll- stuhlgerechten Alkovenmobils auf Mercedes-Benz 310 D er- teilte.

Das Resultat diente Dopfer als wertvolle Referenz: So auch für sein neues Rollstuhlmobil- Projekt, das er für den Club Be- hinderter und ihrer Freunde e.V. (Ce Be eF) aus München durchgeführt hat. Und für das Ulrich Hofmann, 33, als Vor- standsmitglied des Clubs die Arbeiten eines Projektleiters übernahm.

Der überzeugte Reise- mobil-Fan Hofmann, selbst seit mehreren Jahren auf den Roll-

stuhl angewiesen, nahm dies- bezüglich erstmals während der Stuttgarter CMT im Jahre 1995 mit Dopfer Kontakt auf. Vorgabe war, ein Freizeitfahr- zeug zu konzipieren, daß ein auf sich allein gestellter Roll- stuhlfahrer leicht beherrschen und bewohnen kann. Denn Hofmann hält angesichts der Tatsache, daß es nur wenige und dazu teure für Rollstuhl- fahrer geeignete Hotel- und Bungalowanlagen gibt, die leicht subventionierte Rollmo- bil-Vermietung für eine echte Urlaubsalternative. Die Preise dafür liegen zwischen 65 und 110 Mark.

Das Resultat der Zusam- menarbeit zwischen Dopfer und dem Ce Be eF ist ein 6,6 Meter langes Alkovenmobil mit GfK-Kabine auf Mercedes- Sprinter 412 D, das mit vier Schlafplätzen und einer massi- ven Echtholz-Einrichtung aus geölter und gewachster Fichte ausgestattet ist. Dazu gibt's ei- ne 110 Zentimeter breite Auf-



Rollstuhl- gerecht: die unterfahrbare Küche (rechts oben) und die überfahrbare Duschtasse des Dopfer-Mobils.



Fotos: Camero

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Mercedes-Benz Sprinter 412 D mit 90 kW (122 PS)-Turbodieselmotor und Viergang-Automatikgetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zul. Gesamtgewicht: 4.600 kg, Leergewicht: 3.300 kg, Anhängelast (gebr./ ungebr.): 2.000/750 kg, Außenmaße (L x B x H): 660 x 220 x 300 cm, Radstand: 402,5 cm.

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

Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/4, davon mit Dreipunktgurt: 4; Innenmaße (L x B x H): 432 x 210 x 200 cm, Bettenmaße: Alkoven: 210 x 130 cm, Rundsitzgruppe: 210 x 140 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 150 l, Abwasser: 100 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma E 4000, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 120 l, Zusatzbatterien: 2 x 115 Ah.

Grundpreis: 143.000 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller

Problemlos: Der Gasfla- schenwechsel funktioniert auch vom Roll- stuhl aus. (links). Genug Platz für den Rolli-Beifahrer (oben).

bautür mit elektrisch absenk- barem, bis 350 Kilogramm be- lastbarem Rollstuhl-Lift. Im In- nern baut Dopfer zwei im Bo- den verankerte Rollstuhl-Befe- stigungsschienen mit Rückhal- teturgen ein, die zwei Roll- stuhlfahrern das Mitfahren in ihren Stühlen ermöglichen. Ei- ner auf dem Platz des Beifah- rersitzes, der andere hinter der Aufbau- tür.

Zentral im Mobil plaziert Dopfer in Fahrtrichtung eine mit Dreipunkt-Sicherheitsgur- ten versehene Wechsel-Zwei- ersitzbank, die in Verbindung mit dem drehbaren Fahrersitz und einem seitlichen Einhän- getisch eine Sitzgruppe für be- hinderte und nichtbehinderte

Reisemobilisten abgibt. An die Sitzbank schließt sich auf der Fahrerseite ein Bad mit eingele- tassener und überfahrbarer Duschtasse sowie Klapp- waschbecken und Dusch- vorhang an. Dahinter befindet sich eine große unterfahrbare Küche, die Dopfer mit Zwei- flammkocher, Spüle, Abtropf- fläche sowie Haushalts-Einhe- belmischbatterie ausstattet. Gegenüber stehen nebenein- ander zwei mannshohe Klei- derschränke sowie der 120-Li- ter-Kühlschrank.

Das Heck füllt eine kom- fortable Rundsitzgruppe, aus der nachts ein 210 x 140 großes Doppelbett entsteht. Und das 210 x 130 Zentimeter große Alkovenbett bietet zwei weitere Schlafplätze für nicht- behinderte Reisemobilisten.

Zur weiteren Ausstattung des rund 143.000 Mark teuren Dopfer-Rollstuhlmobils gehö- ren die frostsicher installierte Wasseranlage, zwei Außen- staufächer, eine Solaranlage, eine Rückfahrkamera und die Markise. Das Basisfahrzeug stattet Dopfer mit Automatik- getriebe aus und läßt je nach Bedarf Gas- und Bremshebel umbauen. Juan J. Camero



GRIMM ROLLI-MOBIL 4

Doppeldecker

**Individualausbauer
Grimm stattet sein
6,67 Meter langes
Rolli-Mobil 4 mit
einem doppelten
Boden aus.**

Schon seit 1984 fertigt Hans-Peter Grimm, 43, Inhaber und Geschäftsführer der Grimm Wohnmobile und Wohnwagen GmbH aus dem pfälzischen Oberhausen nahe Landau, rollstuhlgerichte Reisemobile. In diesem Zeitraum hat der aus Karlsruhe stammende diplomierte Maschinenbauingenieur rund 25 individuell auf die besonderen Bedürfnisse seiner Kunden zugeschnittene Rollstuhlmobile konzipiert und gebaut. Zwei davon bietet Grimm auch in der Vermietung an.

Das 6,67 Meter lange Alkoven-Rolli-Mobil auf Mercedes-Benz 310 D beispielsweise stattet er mit einem nur zwölf Zentimeter hohen Zwischenboden aus. Er beherbergt alle Installationskanäle und zwei große ausziehbare Schubladen für Werkzeug, die in den großen Heckstauraum münden. Hauptsächlich aber ist er dafür da, den hydraulisch absenk- und elektrisch ein-schwenkbaren Rollstuhl auf-zunehmen. Ist er nämlich durch die 120 Zentimeter breite Spezialklappentür eingefahren, läßt er sich auf das durch

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Mercedes-Benz 310 mit 71-kW-(98 PS)-Dieselmotor und Viergang-Automatikgetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zul. Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht: 3.080 kg, Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.000/750 kg, Außenmaße (L x B x H): 667 x 222 x 298 cm, Radstand: 370 cm.

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

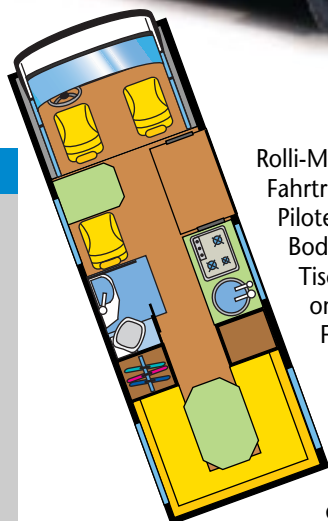
Wohnraum: Sitzplätze mit/ohne Gurt: 3/5, davon mit Dreipunktgurt: 3; Innenmaße (L x B x H): 476 x 206 x 210 cm, Bettenmaße: Alkoven: 206 x 145 cm, Hecksitzgruppe: 206 x 145 cm, Dreiersitzgruppe: 180 x 55 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 72 l, Frischwasser: 120 l, Abwasser: 110 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 3400, Herd: 3-flammig; Kühlschrank: 81 l, Zusatzbatterie: 1 x 88 Ah.

Grundpreis: 148.000 Mark.

*Alle Angaben laut Hersteller



Rolli-Mobil mit einem in Fahrtrichtung installierten Pilotensitz und einem im Boden verankerbaren Tisch aus. In Kombination mit den drehbaren Frontsitzen ergibt das eine geräumige Dreier-Sitzgruppe.

Ein weiterer Clou der Rolli-Mobil-Ausstattung ist das durch ein Schie-

nenführungssystem vergrößerbare Bad mit drehbarer Cassetten-Toilette, Klappwaschbecken und Duschtasse, das sich bei Bedarf um 30 Zentimeter verbreitern läßt und so mehr Bewegungsfreiheit für den Rollstuhlfahrer schafft. Gegenüber, links vom Eingang, platziert Grimm eine große Längsküche mit Dreiflammkocher, Emaille-Spülbecken und zwei Wasserhähnen; einer davon mit Anschluß an eine Wasseraufbereitungsanlage.

Im Heck ist eine Rundsitzgruppe untergebracht, die sich zum 206 x 145 Zentimeter großen Doppelbett umbauen läßt. Zwei weitere Bordpassagiere finden im ebenso groß dimensionierten Alkovenbett einen Platz zum Schlafen. Serienmäßig bietet Hans-Peter Grimm sein rund 148.000 Mark teures Rolli-Mobil 4 mit Automatikgetriebe, Differentialsperre, Servolenkung, ABS und wahlweiser Installation von Gas- und Bremshebel für die rechte oder die linke Hand an.

Juan J. Gamero



Fotos: Gamero



den doppelten Boden erhöhte Fahrzeugniveau absenken und ist dann voll überfahrbar. Das schafft für den Rollstuhlfahrer zusätzlichen Raum zum Ran-

gieren und Wenden. Außerdem gestattet diese Konstruktion das Überfahren der Duschtasse im Bad. Im vorderen Wagentrakt stattet Grimm sein



**Reisemobilhersteller Fendt
bietet seine Modelle L 680
und L 660 auch als rollstuhl-
taugliche Varianten an.**

FENDT L 680 SKF-R

Modell- Charakter

Bei Fendt im bayerisch-schwäbischen Asbach-Bäumenheim hat man Rollstuhlfahrer als potentielle Kundengruppe fest im Visier. So bietet das Traditionsunternehmen seine beiden Serienmodelle L 680 und L 660 auch als rollstuhlgerecht umgebaute Versionen an. Zum Preis von rund 121.500 Mark stattet Fendt seinen 7,04 Meter langen Teilintegrierten L 680 SKF-R auf Fiat Ducato 18 beispielsweise mit einer großen Aufbau- und elektrischem Rollstuhllift aus.

Im Inneren bietet das Fendt-Rolli-Mobil seiner maximal zweiköpfigen Bordbesatzung eine Raumaufteilung, die vorne gleich rechts neben dem Eingang mit einer Längsküche aufwartet, die mit Dreiflammkocher und Spüle ausgestattet ist.

Gegenüber befindet sich eine schmale Mittelsitzgruppe,

Technische Daten*

Basissfahrzeug (L 680 SKF-R): Fiat Ducato 18 mit 85 kW (115 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zul. Gesamtgewicht: 3.850 kg, Leergewicht: 3.200 kg. Außenmaße (L x B x H): 704 x 234 x 280 cm, Radstand: 422 cm, Anhängelast (gebr./ungebr.): 1.350/750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: GfK-Sandwichbauweise mit 36 und 34 mm Isolierung aus Styrofoam, Boden: Holzboden, 50 mm stark.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 580 x 216 x 200 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 3/1, davon mit Dreipunktgurt: 3; Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 188 x 97 cm, Heckbett: 190 x 100 cm.

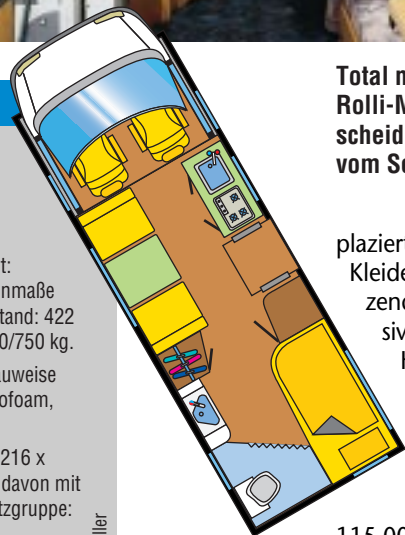
Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 120 l, Abwasser: 130 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6000, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l, Zusatzbatterien: 1 x 75 Ah.

Grundpreis: 121.555 Mark.

aus der ein 188 x 97 Zentimeter großes Einzelbett gebaut werden kann. Links neben dem Eingang sitzt eine große Fernsehkommode, an die sich ein

190 x 100 Zentimeter großes, fest und längs installiertes Heckbett für den Rollstuhlfahrer mit darunter befindlichem Stauraum befindet. Gegenüber



**Total normal: Die
Rolli-Mobile unter-
scheiden sich wenig
vom Serienmobil.**

plaziert Fendt einen großen Kleiderschrank mit angrenzenden Sanitärmöbel inklusive Waschbecken und Hängeschrank, an das sich eine große Duschkabine mit drehbarer Cassetten-Toilette und Falttür anschließt.

Für knapp über 115.000 Mark bietet Fendt auch sein rollstuhlgerecht umgebautes Alkovenmodell L 660 SKF-R an. Bei dieser Variante steht der maximal vierköpfigen Bordcrew bei einer Fahrzeuglänge von 7,01 Metern zusätzlich noch ein komfortables 214 x 140 Zentimeter großes Alkovenbett für Mitreisende zur Verfügung, die nicht auf einen Rollstuhl angewiesen sind.

Juan J. Camero



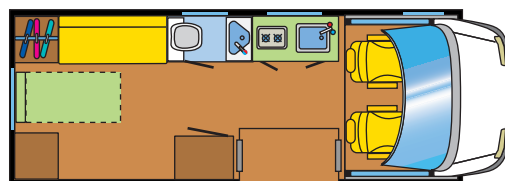
Für knapp 67.000 Mark gibt's vom spanischen Reisemobilhersteller Canosa ein 6,63 Meter langes Rolli-Mobil mit praktischen Detaillösungen.

CANOSA VIVA-PLUS

Preisbrecher

Preisbewußtsein und Einfallsreichtum beweist das nordspanische Unternehmen Canosa (ehemals Böos) aus der Nähe von Vigo in Galizien bei der Konzeption seines Viva-Plus-Alkovenmobils. So statten die Iberer ihr Rollstuhl-Mobil auf Fiat-Ducato-18-Basis im Heck mit einem auf der Fahrerseite installierten Längssofa aus, das sich auf Knopfdruck automatisch in ein 185 x 130 Zentimeter großes Bett verwandelt. Vorteil dieser Konstruktion: Tagsüber steht der Bordcrew eine komfortable Sitzgelegenheit zur Verfügung, nachts entfällt ein komplizierter Bettenbau, bei dem ein langwieriges Polster-Puzzle zusammengesetzt werden muß. Dazu gibt es einen an der Heckwand arretierten Klapp-tisch und einen neben dem Schlafsofa installierten Kleiderschrank nebst Nachttisch, der die Schlafzimmer-Einrichtung komplett macht.

Der Rest der Viva-Plus-Einrichtung besteht aus einem ne-



Einfallsreich: Der Grundriß bietet viel Bewegungsfreiheit für den Rollstuhlfahrer.

Praxisgerecht: die unterfahrbare Längsküche des spanischen Rollis-Mobils.



ben dem Sofa eingebauten Bad mit überfahrbarer Duschtasse, Cassetten-Toilette und Waschbecken sowie einer sich daran anschließenden, unter-

fahrbaren Längsküche mit Kühlschrank, Zweiflammkocher, Spüle und in Rollstuhlfahrer-Reichweite installierten und nach unten aufklappbarem



Raffiniert: das elektrisch aus-fahrbare Bett des Viva-Plus (oben).

Hängeschrank in Sitzhöhe. Für Nicht-Rollstuhlfahrer steht ein 215 x 140 Zentimeter großes und komfortables Alkovenbett zum Schlafen bereit, womit der Viva-Plus zum familien-tauglichen Vierschläfer wird. Gleich links neben dem ein Meter breiten und mit elektrischem Rollstuhl-lift ausgestat-teten Eingang bringen die Spanier abschließend eine große Fernsehkommode mit elektrischen Anschlüssen unter, die den Wohnzimmer-Charakter vervollständigt und im Alltags-betrieb auch als praktische Ab-lage für Kleinutensilien dienen kann.

Juan J. Gamero

WVD-UMBAU EINES KNAUS 705 HF

Alternative

Ab circa 1.800 Mark modifiziert Wvd nahezu jedes Mobil.



Anstatt Freizeitfahr-zeuge komplett roll-stuhlgerecht ausge-baut zu konzipieren, konzentriert sich die Freiburger Wvd-Südcaravan-GmbH darauf, Serienfahr-zeuge auf Rolli-Mo-bil zu trimmen. Da-bei vergrößert Wvd zunächst die Ein-gangstür des Freizeitfahrzeugs und baut je nach Kunden-wunsch einen auf die Bedürf-nisse des Rolli-Fahrers zuge-schnittenen Lift ein. Genauso effizient, nur wesentlich gün-stiger ist hier auch der Einbau elektrisch ausfahrbarer Schie-nen, die unterhalb des Bodens montiert werden und bequem befahren werden können. Da-zu versehen die Freiburger Rei-semobil-Umbauer das Fahr-zeug, wie am Beispiel des

Beispiel: Die Raum-aufteilung des Knaus Traveller bleibt erhalten.



Knaus Traveller 705 HF, mit einem im Boden hin-ter dem Beifahrersitz mon-tierten Rückhaltesystem für den Rollstuhl. Dazu gibt's Hal-tegriffe und Handläufe im Bad und Wohnraum. Auf Wunsch erledigt Wvd auch andere Um-bauten. Ansonsten bleibt die Ausstattung des Serienfahr-zeugs unverändert. Im Falle des Knaus-Alkovenmobils heißt das: große Längsküche gleich links neben dem Eingang, ge-genüber positionierte Mittel-sitzgruppe, längs eingebautes Heckbett und daneben ange-ordnete Dusche mit Cassetten-Toilette sowie davor gelager-tem Waschbecken.

Juan J. Gamero



Gehoben: Rollstuhllifter von Ralf Heinrich (links), Auffahrschienen an einem Bimobil (unten).

Einsteiger- freundlich

Um Menschen mit Handicap den Urlaub im Reisemobil zu ermöglichen, sind bis hin zum behindertengerechten Fahrzeug einige Hürden zu überwinden. Wie gelangt man samt Rollstuhl ins Mobil? Wie kommen Selbstfahrer vom Rollstuhl in den Fahrersitz? Und wie lassen sich Fahrzeuge mit automatischem oder mechanischem Getriebe trotz Bewegungs-Einschränkungen fahren?

Zum Glück gibt es erfindungsreiche Tüftler in Reha-Firmen, die Lösungen für solche Probleme ersinnen und dadurch Behinderten und Gelähmten im Alltag und in der Freizeit neue Betätigungsfelder erschließen helfen.

Die einfachste und auch billigste Möglichkeit, ins Reisemobil zu gelangen, stellen ausziehbare Auffahrschienen dar. Sie haben jedoch den großen Nachteil, daß Rollstuhlfahrer, die allein unterwegs sind, sie oftmals weder aufbauen noch über sie hinauffahren können.

Für alleinreisende Behinderte bieten sich elektrische oder elektrohydraulische Liftsysteme mit Fernsteuerung an. Je nach Türbreite und Innenraummaßen plazieren die Hersteller die Hubmechanik am Boden neben der Tür, am Türrahmen oder unterflur. Letztere Möglichkeit ist aufgrund der ungeschützten Mechanik nur denjenigen zu empfehlen, die hauptsächlich auf befestigten Pfaden bleiben. Auf welligem



Gesenkt: faltbarer Lift HBC 200 Evasion (links),



Hubmatik-Kassettenlift von AMF (unten).



Untergrund kann es durchaus vorkommen, daß die tiefhängende Mechanik auf dem Boden aufsetzt.

Den Umstieg vom Rollstuhl auf den Fahrersitz erleichtern Sitzdrehgestelle. Speziell für Vans und Kleinbusse ohne Möbelzeile hinter dem Fahrersitz liefert der Reha-Handel sechsfach elektrisch verstellbare Sitzkonsolen. Per Knopfdruck dreht, senkt oder hebt sich der Sitz, fährt weit zurück und wieder nach vorn.

Um die Bedienung von Fahrzeugen ohne Pedalbenutzung zu ermöglichen, haben

Reha-Techniker alle Bedienvorgänge auf Handgeräte umgestellt. Für Fahrzeuge, die ausschließlich mit manuellem Getriebe lieferbar sind, gibt es elektrische Kupplungen, die beim Anfahren und Schalten elektronisch gesteuert trennen und schließen.

Auch Gas und Bremse können über Zug- und Schie-

begestänge, motorradähnliche Drehgriffe oder Lenkradringe gesteuert werden.

Die Adressen all der Spezialfirmen, die sich um die Belange behinderter Autofahrer und Reisemobilisten kümmern, finden Sie auf den Seiten 72 bis 79 und beim ADAC-Info-Center für Behinderte, Postfach, 80098 München. *imw*

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

98559 Oberhof

Auto-Park-Waschservice
R. Winkler, Zellaer Straße,
Tel.: 036842 / 2 25 21,
Fax: 036842 / 2 06 73

Areal: Wohnmobil-Stellplatz.

Zufahrt: Asphalt. = 150 auf Asphalt,
10 DM inklusive Wasser, Abwasser, Strom.

An den Stellplätzen:

Aktivitäten: Gästefahrten auf der
Rennschlittenbahn (Sommer und Winter),
Tel. 036842 / 2 25 20, Kinderprogramm
bei der Kurverwaltung, Wintersport.

Gastronomie: „Haus Flora“,
Zellaer Str. 36, Fam. von Nordheim,
Tel.: 036842 / 2 04 14, Fax: 036842 / 2 04 69.
Warme Küche: 11.00-22.00 Uhr.

Hauptgerichte: 11-18 DM,

Sport & Freizeitangebote:

300 m, 300 m, 500 m.

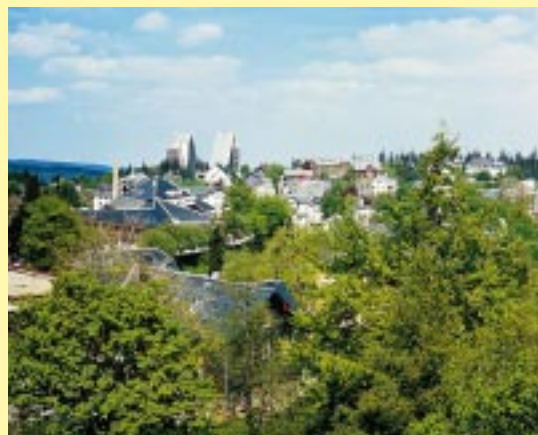
Sonstiges: Minigolf, Kegeln, Tennis.

Entfernungen:

0 km, 500 m, am Platz.

Sehenswürdigkeiten:

Thüringer Wintersportausstellung 500 m,
Rennsteiggarten 1 km, Tobiashammer Ohrd-
ruf 10 km, Waffenmuseum Suhl 16 km.



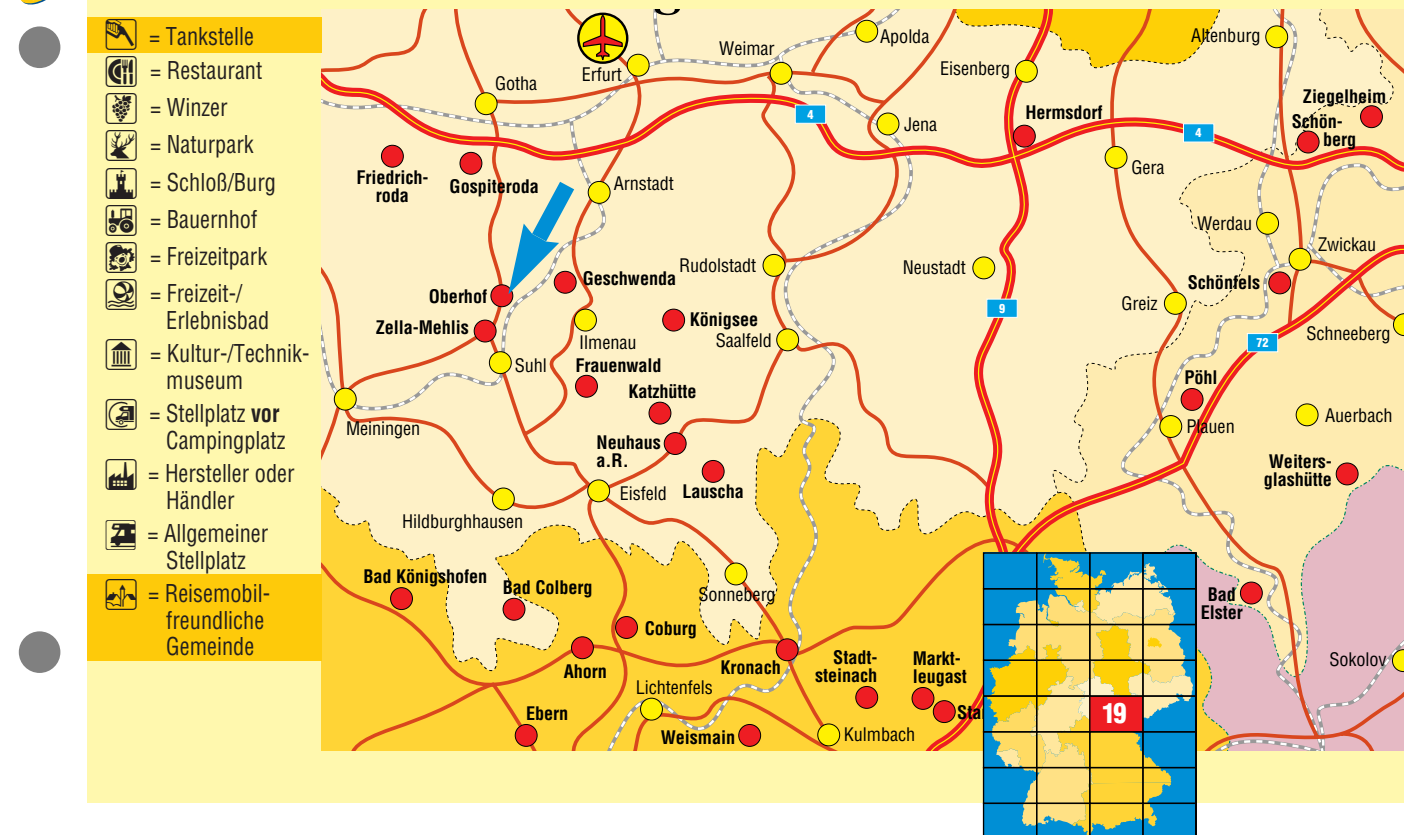
RM 4/97

Zeichenerklärung:

= Anzahl der Stellplätze,
 = telefonische Reser-
vierung erwünscht,
 = behindertengerecht
ausgebaut, = Hunde
erlaubt, = Strom-
anschluß, = Frischwas-
ser, = Sanitäreinrich-
tungen, = Ver- und Ent-
sorgung, = Grillplatz,
 = Liegewiese, = Ein-
richtungen für Kinder,
 = Schwimmbad,
 = Hallenbad, = Café-
betrieb, = Garten/Terras-
se, = Fahrradverleih,
 = nächster Ort, =
nächster Lebensmittelladen.



Reisemobil-Stellplätze: 98559 Oberhof



Reisemobil-Stellplätze

26446 Friedeburg

Parkplatz Schützenplatz
Gemeinde Friedeburg,
Tel.: 04465 / 14 15, Fax: 04465 / 14 16

Areal: Parkplatz in der Ortsmitte.

Zufahrt: Asphalt. = 10 auf Asphalt, Wiese und Schotter, kostenlos.

An den Stellplätzen:

Aktivitäten: Kutschfahrten, Radfahren, Wandern, Reiten, Tennis, Waldlehrpfad.

Gastronomie: Mehrere Restaurants im Ort.

Sport & Freizeitangebote:

50 m. Sonstiges: Go-Kart-Bahn.

Entfernungen:

0 km,

150 m,

13 km (in Wiesmoor).

Sehenswürdigkeiten:

Heimatkundliches Museum, Bürger- und Gästehaus mit Bauerngarten, Holländerwindmühle Horsten 4 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 4/97

Reisemobil-Stellplätze

85609 Aschheim

Hotel – Gasthof zur Post
Anne Lindinger, Ismaninger Str. 11,
Tel. / Fax: 089 / 9 03 20 27



Areal: Parkplatz beim Hotel.
Zufahrt: Asphalt. = 70 auf Pflastersteinen, kostenlos.

An den Stellplätzen:

Gastronomie:

Warme Küche: 11.30-21.00 Uhr.

Hauptgerichte: 12-33 DM, .

Sonstiges: geöffnet von 6.30-24.00 Uhr.

Sport & Freizeitangebote: 12 km

Entfernungen:

0 km, 300 m, 15 km

Sehenswürdigkeiten:

Wildpark Poing 8 km, Westernstadt in Poing 8 km, München 15 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 4/97

REISE
MOBIL
Collection

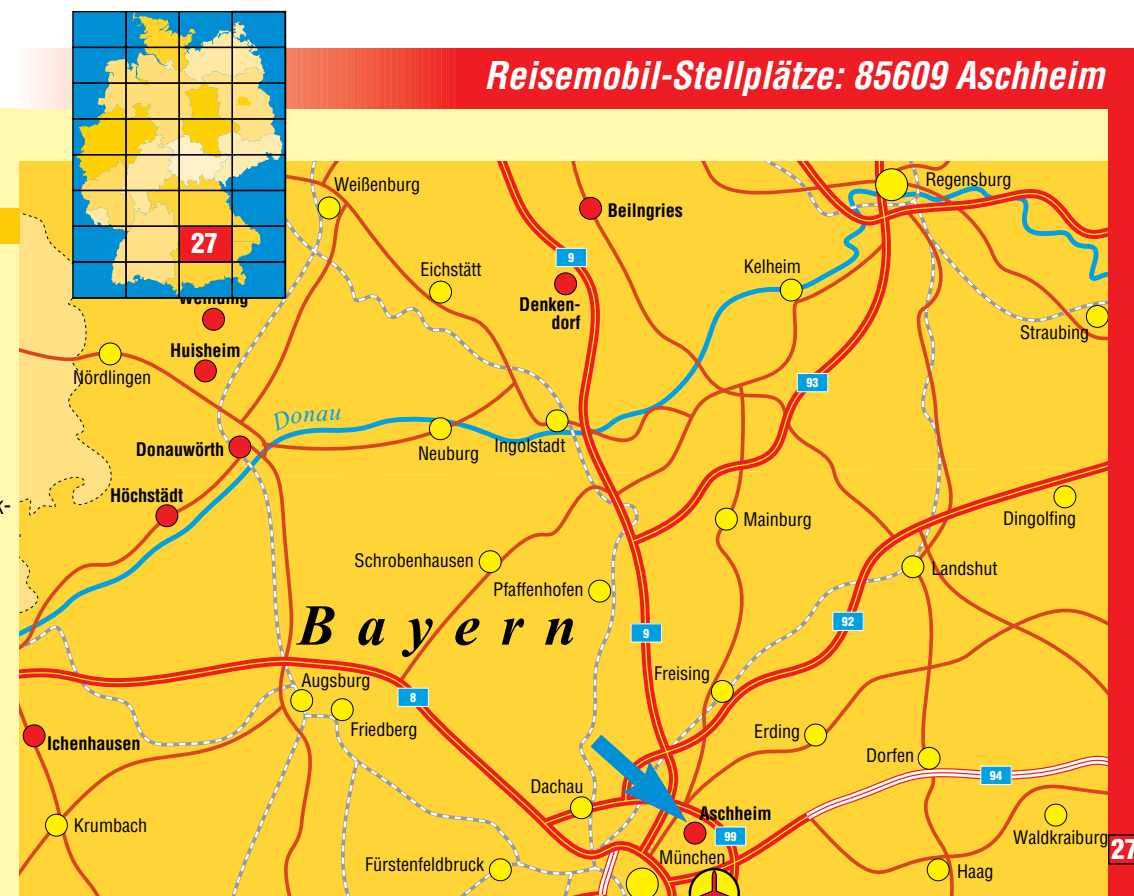
- = Tankstelle
- = Restaurant
- = Winzer
- = Naturpark
- = Schloß/Burg
- = Bauernhof
- = Freizeitpark
- = Freizeit-/Erlebnisbad
- = Kultur-/Technikmuseum
- = Stellplatz vor Campingplatz
- = Hersteller oder Händler
- = Allgemeiner Stellplatz
- = Reisemobilfreundliche Gemeinde



Reisemobil-Stellplätze: 26446 Friedeburg

REISE
MOBIL
Collection

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



Reisemobil-Stellplätze: 85609 Aschheim

27

Reisemobil-Stellplätze



27793 Wildeshausen

Wasch-Park Wildeshausen
Reiner Bolte, Westring 18
Tel.: 04431 / 7 43 33 Fax: 04431 / 7 43 00

Areal: SB-Waschanlage.
Zufahrt: Asphalt. 3 Pflaster, kostenlos. Sonstiges: späteste Ankunftszeit 18.00 Uhr außer Sonntag. Längste Aufenthaltssdauer 3 Tage.

An den Stellplätzen: 2 km, 2 km, 2 km.
Sport & Freizeitangebote:

2 km, 2 km, 2 km.

Entfernungen:

2 km, 200 m, am Platz.

Sehenswürdigkeiten: Knagerei 2 km, Alexanderkirche 3 km, Rathaus 3 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.

Kurpark/Burgberg 3 km, Dampfkornbranntweinbrennereimuseum 3 km, Remter 3 km, Schafkoben 5 km, die Großen Steine von Kleinenkneten 8 km.

RM 4/97

REISE
MOBIL
Collection

Reisemobil-Stellplätze: 27793 Wildeshausen

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



Reisemobil-Stellplätze

92554 Thanstein

Bayerhof
Michael Dirscherl,
Tannesried 12, Tel.: 09676 / 2 78

Areal: Stellplatz beim Bauernhof in Alleinlage.

Zufahrt: Sand.
200 m von Kreisstraße SAD 48 zum Bayerhof.
3 auf Wiese,
20 DM pro Reisemobil, inklusive Dusche und WC.

An den Stellplätzen:

Mitarbeit im Bauernhof oder Gestüt. Angeln im eigenen Fischteich. Reitmöglichkeit, auch Unterricht, auf Ponys und Islandpferden.

Sport & Freizeitangebote:

1 km, 10 km, 10 km.

Sonstiges: Sommerrodelbahn 20 km, Freizeit- und Erlebnisbad Aquafit Waldmünchen 20 km.

Entfernungen:

1,5 km, 1,5 km, 20 km.



Sehenswürdigkeiten:

Moorbadese „Mühlweiher“ 1 km, Naturschutzgebiet „Kulzer Moos“ 4 km, Stausee Eixendorf 5 km, Schwarzbachdurchbruch, Murnthal 6 km, Domažlice (Königliche Böhmisches Stadtgründung im Originalzustand) 40 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 4/97

REISE
MOBIL
Collection

Reisemobil-Stellplätze: 92554 Thanstein

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



**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

Die große
Stellplatzaktion
von
**REISE
MOBIL**
INTERNATIONAL

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



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.

Dem Faß die Krone ins Gesicht

CMT Stuttgart,
REISEMOBIL INTERNATIONAL 3/97

Seit November 1996 Neu-Reise-
mobilität, habe ich die CMT besucht,
um mich nach Zubehör umzusehen.
Aber: totaler Reinfall, so gut wie kein
Zubehörstand zu finden. Weder mit
Bordelektrik noch Generatoren, kein
Schneekettenhersteller, keine Hei-
zungslieferanten. Auf der Heimfahrt
nach Köln hörte ich im Radio, daß
ich auf der größten Freizeitmesse
Europas war. Das schlug denn doch
dem Faß die Krone ins Gesicht.

Der verantwortliche Redakteur
vom SDR war wohl noch nie auf der
boot in Düsseldorf. Alle namhaften
Zubehörhersteller waren nicht auf
der CMT, sondern auf der boot ge-
wesen. Die Verantwortlichen der
CMT sollten sich überlegen, ob es
sinnvoll ist, zeitgleich mit einer sol-
chen Großmesse die CMT durchzu-
führen. Wo die Aussteller hingehen,
weiß ich. Die Besucher werden den
Ausstellern folgen – so wie auch ich.

Peter Becker,
51588 Nümbrecht

Westi statt Waldi

Hundemeldung,
REISEMOBIL INTERNATIONAL 8/96

Im Mobil-Magazin haben Sie
ein Bild eines West-Highland-Ter-
riers veröffentlicht mit der Bezeich-

Gut gewufft,
Charly: Westi
statt Waldi



nung „Waldi“. Dagegen protestiere
ich im Namen aller Westis. „Waldi“
ist höchstens ein Name für einen
Dackel, nicht aber für ein Exemplar
unserer Rasse.

Charles of St. Brelade,
c/o Dieter Thormann,
22844 Norderstedt

Begnadeter Bastler

Editorial,
REISEMOBIL INTERNATIONAL 2/97

Diesen Leitartikel kann man nur
in allen Aussagen unterstreichen.
Daß wir uns zu helfen wissen, inter-
pretiere ich allerdings etwas drasti-
scher: Bist Du Camper, mußt Du
Bastler sein. Fährst Du Reisemobil,
mußt Du begnadeter Bastler sein.

Viel unangenehmer ist, daß der
Ducato eine im Fußraum fast wir-
kungslose Heizung hat. Außerdem
habe ich registriert, daß bei der dies-
jährigen Winterreise fast ausnahms-
los Fiat-Fahrzeuge nicht angesprun-
gen sind.

An dieser Stelle meinen Dank
an Edi vom Wohnmobilplatz in Füs-
sen, der jeden Morgen drei bis vier
Mobile angeschleppt hat. Der Platz
ist eine erste Adresse.

Michael Metzke,
13629 Berlin

Herrlicher Urlaub

Preisrätsel,
REISEMOBIL INTERNATIONAL 10/96

Wir möchten uns ganz herzlich
bei Ihnen bedanken. Bei Ihrem Preis-
rätsel haben wir einen einwöchigen
Aufenthalt auf dem Alpen-Cam-
pingpark Tennsee gewonnen. Im Ja-
nuar haben wir diesen Gewinn ein-
gelöst – es war ein herrlicher Urlaub.
Dank der hervorragenden Küche
des Camping-Restaurants und des
Traumwetters wurden wir so richtig
verwöhnt.

Klaus und Hildegard Hofbauer,
69469 Weinheim

Oscar verdient

Bordatlas '97,
REISEMOBIL INTERNATIONALS 2/97

Vielen Dank für den Bordatlas
'97 auf CD-ROM. Ich bin begeistert,
und stelle mir vor, irgendwo in Euro-
pa unterwegs zu sein,
mittels meines
Laptops einen
schönen Stell-
platz auszu-
suchen, über Mo-
biletelefon den
Platz zu reservie-
ren, die Adresse in
mein Navigationssystem einzuge-
ben und dann gemütlich dorthin zu
fahren, wohin Sie mich mit schönen
Bildern eingeladen haben. Das ist
für mich 1997 Realität und Carava-
ning 2000. Ich gratuliere Ihnen zu
Ihrem EDV-gestützten Weg über
Deutschlands Grenzen hinweg ins
neue Caravan-Europa. Dafür sollten
Sie den Oscar der mobilen Szene
bekommen.



Rudolf Haber, Präsident des
Euro Motorhome Club EMHC,
81243 München

Tauschpartner gesucht

Ami bietet Reisemobil in den USA

Wäre es möglich, einen
Leihtausch in die Wege zu leiten?
Der deutsche Partner könnte sich
bei einer Reise in den USA unser Rei-
semobil für eine vereinbarte Zeit lei-
hen. Wir könnten uns bei einem
Deutschland-Urlaub sein Mobil lei-
hen. Unser Motorcaravan ist rund
sieben Meter lang auf Basis eines
Toyota, getrieben von einem zuver-
lässigen 22R-Motor.

Ernst A. und Janice H. Schulte
P. O. Box 81 Flourtown, Pennsylvania
19041 USA
Tel. und Fax: 001/215/844 6780

MOBIL

Reisen

UNTERWEGS MEHR ERLEBEN
MIT WOHNMOBIL UND CARAVAN

ARDECHE

Das Paradies für
Kanuten und Kletterer
in Südfrankreich

Reise-Preisrätsel

Camping im Trentino

Fährverbindungen

Kurs Süd

Angebot

Abenteuer
am Ossiacher See



An aerial photograph of a river canyon. The river is a deep, vibrant green, flowing through a narrow gorge. The canyon walls are composed of light-colored, layered rock formations. Several large, smooth boulders are scattered in the river. Four kayakers are visible on the water, their colorful kayaks (red, yellow, and purple) contrasting with the green water. The right side of the image is partially obscured by the branches and leaves of a tree, which are in sharp focus. In the top left corner, there is a solid blue rectangular box containing white text.

REISEN
IN DER
ARDECHE

Im Frühjahr lockt Südfrankreich
mit Sonne und Freizeitspaß.
Hans Georg Westrich hat sich
in den Schluchten von
Ardèche, Beaume und
Chassezac getummelt.

DREI WILDE SCHÖNHEITEN



Schon bald hinter Lyon wird deutlich, daß wir zu begehrten Ferienzielen unterwegs sind. Die Auto-route du Soleil ist zugepackt mit Wohnwagen und Reisemobilen. Surfbretter und Paddelboote zischen durch den südlichen Himmel, bis auf einmal die Surfbretter weg sind und nur noch Kanus die Autodächer zieren.

In Montélimar verlassen wir die Autobahn in Richtung Cevennen. Sie sind der südliche Ausläufer des französischen Zentralmassivs zwischen den Vulkanen der Auvergne und den Stränden des Mittelmeeres. Das wildschöne Mittelgebirge umfaßt Höhenlagen von 140 Metern bei Alès bis 1700 Metern am Mont Lozère. In geschützten Lagen gedeihen hier Edelkastanien und Maulbeerbäume, die früher wesentlich zur Ernährung der Menschen beitrugen. Im südlichen Teil prägen Olivenhaine, Rebenhänge und Tabakfelder das Bild der Landschaft.

Das Mittelgebirge ist verkehrsmäßig gut erschlossen. Die meisten Straßen gehen auf das 17. und 18. Jahrhundert zurück, als man vom zentralen Paris aus die Anhänger des protestantischen Glaubens zu unterdrücken versuchte. Auf diesen Straßen sind wir unterwegs ins Paradies der Kanuten und Kletterer. Genauer gesagt zu Ardèche, Beaume und Chassezac: Namen, bei denen die Herzen von Wildwasserfahrern und Steilwandbezwingern höher schlagen. Das sind Flüsse aus den Cevennen, die in Jahrmillionen durch Kalk und Granit, durch Basalt und Schiefer wunderschöne Schluchten gegraben haben. „Gorges“ sagen die Franzosen dazu, und die Gorges de la Beaume, die Gorges du Chassezac und vor allem die Gorges de l'Ardèche zwischen St. Martin und Vallon Pont d'Arc sind begehrte Kanu-, Kletter- und Wanderziele.

Wir fahren zum Camping Arleblanc bei Rosières, einem Platz am Eingang zur malerischen Beaume-Schlucht – in den Ferien eine deutsche Kolonie mitten in Frankreich. Vor allem Saarländer haben den Platz besetzt, als wir hier eintreffen, auch ein paar Aachener und Münchener. Insgesamt ein munteres, sportliches Völkchen. Dazu eine Kanuschule aus Saarbrücken, die hier ihre Kurse abhält.

Ein Sportfreund vom dortigen Kanuclub hat vor fast zwei Jahrzehnten diesen günstig gelegenen Platz ent- ►

REISEN IN DER ARDECHE

Vom Aussichtspunkt Rocher du Sampzon (oben) bei Ruoms zeigt sich der landschaftliche Reiz des Ardèche-Tals. Die Kanuten mögen besonders die engen Passagen zwischen den Felsen. Bei Vallon Pont d'Arc hat sich der Fluß in Jahr-millionen einen bogenförmigen Durchbruch geschaffen (oben rechts). Auf den Marktplätzen der kleinen Dörfer ist Südfrankreich am besten zu spüren.





deckt und unter der Hand als Geheimtip weiterempfohlen. Und Jean Louis ist's zufrieden: Der immer freundliche und hilfsbereite Besitzer hat den Platz mehr und mehr ausgebaut. Ein kleines Lokal mit wunderschönem Sitzplatz unter schattigen Linden, ein Mini-Market mit täglich frischen Baguettes und Croissants, ein Schwimmbad, Tennisplätze und Mietheime sind hinzugekommen. Drei-Sterne-Camping im familiären Rahmen.

An den ersten Tagen haben wir einige Komplexe. Da ist kein Bootsständer auf unserem Auto montiert, wir lassen nie ein Boot zu Wasser, laufen nicht im Neoprenanzug zum Strand. Wir sind als simple Caravaner hier, wollen uns erholen, wandern, auch mal den süffigen Vin d'Ardèche probieren. Doch das soll sich bald ändern, als Bekannte hier auftauchen. Erprobte Kanufahrer, Wildwasser-Strategen, Steilwandbezwinger. Christoph und Konsorten bringen uns bald in Schwung. In den ersten Tagen ziere ich mich noch, ins Boot zu klettern. Schließlich habe ich noch nie in einem Kanu gegessen, nie ein Paddel in der Hand gehabt, nur mal auf dem heimatischen Weiher die Kinder spazieren gefahren. Aber die Atmosphäre auf dem Platz steckt irgendwie an, und nach ein paar Tagen sind wir bereit zum Schnupperpaddeln.

Christoph kann die Boote besorgen. Doch vor dem Wassern kommt erst die Trockenübung: Anlegen der Neopren-Anzüge, etwas ungewohnt so auf nackter Haut, dann die Spritzdecke, die Schwimmweste, schließlich der Helm. Jeder ist mit sich beschäftigt, bis das große Gelächter

beginnt. Anne lacht über Ulle, Helen über Schorsch, so ungewohnt ist auf einmal das Bild auf der grünen Wiese. Und ein bißchen löst sich so die Spannung vor dem mehrstündigen Abenteuer.

Neun Flußkilometer, für uns Anfänger ein starkes Stück. Aber Christoph ist unbittlich. Jetzt rein in die Boote, immer noch auf Land, die Paddel richtig anfassen, beweglich in den Handgelenken, die Spritzdecke befestigen und an der Leine wieder abziehen, noch mal festmachen und wieder abziehen. Überlebensprogramm für den Fall des Kenterns. Die Eskimorolle ist Gott sei Dank für uns nicht vorgesehen.

Beim Kentern Luft schnappen

Als Zugabe gibt's dann noch eine Prise Psychologie. Alles sei nicht so schlimm, meint unser Kanu-Kapitän. Die Beaume führe in diesem Jahr Niedrigwasser, es gebe also nicht allzu viele Stromschnellen. Bei tiefhängenden Ästen solle man sich einfach ducken, beim Kentern vor allem viel Luft schnappen und nach unten aussteigen. Im übrigen sei er ja mit Kanadier und Rettungsleine dabei.



REISEN IN DER ARDECHE

Das Tal der Beaume ist wirklich noch ein Geheimtip für mobile Urlauber. Sonnig und blühend präsentieren sich im Frühling die Hügel der Cevennen.

Schließlich geht es ins Wasser, das Einsteigen ohne Kentern ist auch nicht so einfach. Dann die ersten Schläge, links, rechts, links,

rechts, Wippen mit dem Boot, Stabilisieren mit dem Paddel auf dem Wasser. Anne dreht sich vorwiegend im Kreis, Ulle stößt mit Steffi zusammen, ich rutsche am Felsen entlang, daß die Kunstfaser nur so knirscht.

Vom Ufer her kommen gute Ratschläge, Fotos werden geschossen, jeder mimt den Coolen, macht mehr oder weniger passende Scherze, bis sich nach wenigen Minuten die Aufregung legt und die Boote an Fahrt gewinnen. Christoph mit dem Kanadier vorneweg, Helen unterstützt ihn nach Kräften, die andern im Einer hinterher. Sabine und Ursel führen als Profis die Aufsicht und geben ihre Tips.

Drei Stunden dauert die Fahrt von Arleblanc bis nach Ruoms, wo die Beaume in die Ardèche mündet. Mal ist es ein sanftes Dahingleiten zwischen den Wänden der Schlucht, wo uns Löwenmäulchen zu- ►



REISEN IN DER ARDECHE

nicken und Feigenbäume ihr erstes Grün anlegen. Mal ist es ein kräftiges Zupacken, wenn es durch eine Stromschnelle geht und Sabine uns mit „Paddeln, Paddeln, Paddeln!“ anfeuert, damit wir die Gewalt über das Boot behalten. Da bleibt Anne schon mal im Gestrüpp hängen, und Ulles Helm scheuert bedenklich am Felsen entlang, wo ein Schwall sie hintreibt. Helga geht einmal unfreiwillig baden. Doch Christoph ist stets in der Nähe, gibt Anweisungen, behält die Übersicht. Bilanz bei der Landung in Ruoms: Wir sind für heute geschafft, aber happy. Den Kampf gegen die Naturgewalten haben wir gewonnen. Vielleicht wagen wir uns beim nächsten Mal sogar auf die Ardèche.

Wer mit dem Kanu die Flüsse der Cevennen befahren will, sollte sich vorher gut informieren. Sehr unterschiedlich ist der Schwierigkeitsgrad der Gewässer, die dem Anfänger wie dem Profi einiges bieten. So gilt der Oberlauf der 69 Kilometer langen Beaume als sehr schwierig (IV) bis äußerst schwierig (V), der Unterlauf als mäßig schwierig (II). Die Ardèche ist mit 120 Kilometern Länge der klassische Kanu-Wanderfluß Europas. Vor allem begeistert die wunderschöne 35 Kilometer lange Schlucht ab Vallon Pont d'Arc, von wo sich der Fluß mit Booten jeder Bauart befahren läßt. Dort reiht sich Camping an Camping, und meist kann man vom Platz aus die Kanus zu Wasser lassen – die eigenen oder gemieteten Boote, Rückholservice inklusive.

Balazuc, hoch auf einem Felsen über der Ardèche, hat seinen mittelalterlichen Charakter bewahrt. Wagemutige Kletterer sind überall in den Felswänden zu beobachten.



Eine Landschaft besonderer Art belohnt die Anstrengungen der Fahrt mit Stromschnellen und Sandinseln, mit zahllosen Kehren und steil aufragenden Kalkfelsen, an denen mutige Kletterer wie farbige Vierfüßler hängen. Für den Kanufahrer gibt es einige gefährliche Stellen im extrem schwierigen Oberlauf der Ardèche. Sehr unterschiedlich ist auch der Wasserstand, der je nach Jahreszeit stark wechselt. Die günstigste Zeit dürfte im Frühjahr etwa die Osterzeit sein, wenn die Schneeschmelze in den Bergen für Nachschub an Wasser sorgt.

Im Sommer ist der Straßenverkehr an diesem Drei-Sterne-Ziel keine reine Freude, wenn tausende Touristen die Ardèche aufsuchen und die kurvenreiche Strecke abfahren. Die großzügig angelegten Park-

plätze an den Aussichtspunkten, wo der Blick auf der einmaligen Landschaft ruhen kann, lassen einiges erahnen.

In punkto Wasserstand macht der Fluß Chassezac eine gewisse Ausnahme, da er an mehreren Kraftwerken gestaut ist. Dort wird regelmäßig Wasser abgegeben, was sich auch telefonisch erfragen läßt. Man muß einmal den plötzlichen Aufbruch der Kanuten erlebt haben, wenn das Rausen über den Campingplatz geht: Der Chassezac hat Wasser...

Der als Wanderfluß mit leichtem Wildwasser eingestufte Chassezac (I und II) ist ein Gebirgsfluß von 79 Kilometer Länge, der ein Stück unterhalb der Beaume in die Ardèche mündet. Der wilde Oberlauf ist tief in die Felsen eingegraben, die folgenden Gorges sind auch für Anfänger gut zu bewältigen. Zu warnen ist vor unterspülten Prallwänden, die jedoch meist umfahren werden können. Notfalls kann das Boot über Kiesbänke weitergetragen werden. Sehr schön ist die Fahrt durch die Schluchten des Bois de Paiolive, ein lichter Laubwald bei Les Vans mit phantastisch geformten Kalksteinfelsen. Der Wald ist ein beliebtes Wandergebiet, die Felsen sind ein Paradies für Kletterer.

Farbige Punkte in Felswänden

Natürlich schleppt Christoph uns auch zum Mazet-Plage, Klettern steht heute auf dem Programm. Zunächst aber sind wir überrascht. Die Wiese am Strand des Chassezac ist zugeparkt mit Autos, an den Felsen ist Betrieb wie auf dem Kölner Hauptbahnhof. Dutzende von farbigen Punkten hängen in den Wänden oder bewegen sich langsam nach oben. Die Hände tasten den Fels nach feinsten Spalten ►

ab, Haken klicken metallisch ein, Füße finden Halt an Stellen, wo nur die glatte Wand zu sehen ist. Unten werden Sicherungsseile gehalten und Hinweise nach oben gerufen, die Gesellschaft hier ist international.

Rund einhundert Kletterrouten gibt es am Mazet-Plage mit Felsen von 15 bis 47 Meter Höhe. Jede Tour hat einen eigenen Namen, Verlauf und Schwierigkeiten sind genau beschrieben. Da gibt es den Feenfinger und die warme Hand, die barbarische Odyssee und die Fuge vom Ende des Lebens. Namen voller Kletter-Poesie, die wohl auch eine Ahnung vor den Schwierigkeiten in sich bergen.

Christophs Angebot, es auch einmal mit Gurt und Haken zu probieren, lehnen wir dankend ab. Wir lassen lieber die Beine im Chassezac baumeln und schauen uns den Kletterzirkus von unten an.

Bei unseren Fahrten übers Land sind die Hinweise nicht zu übersehen: Grotten und Avens sind besondere Sehenswürdigkeiten in der Gegend. Höhlen mit schrägen oder senkrechten Zugängen (Avens), die durch die Tätigkeit des Wassers im Laufe von Jahrmillionen in diesem Kalksteingebiet entstanden sind. Wir suchen uns also die bekannteste Höhle heraus: den Aven d'Orgnac, ein paar Kilometer südlich von den Schluchten der Ardèche. Als wir ankommen, ist Mittagspause und kein Einlaß. So sammeln sich mit den Minuten auch die Touristen an. Franzosen natürlich, aber auch Engländer, Holländer, Deutsche. Der Betrieb hält sich in Grenzen, aber an den riesigen Parkflächen läßt sich auch hier erahnen, was an sommerlichen Ferientagen los sein muß.

Per Fahrstuhl in die Höhle

Gegen 14 Uhr Karten lösen, vorrücken Schritt für Schritt, und schließlich finden wir uns überrascht in einem Fahrstuhl wieder. Es gibt keinen anderen Zugang. Fünfzig Meter geht es senkrecht hinab. Unten laufen wir durch einen künstlich geschaffenen Tunnel, und dann stehen wir im oberen Saal von Orgnac. Bei 13 Grad zie-



hen wir schnell unsere Jacken über, während sich die Augen langsam an das Dämmerlicht gewöhnen. Jetzt sehen wir mit Erstaunen, daß natürliches Tageslicht hoch oben von der Decke einfällt. Einen Moment, auf den der Führer mit seinen Erklärungen gewartet hat.

Seit altersher also war dieser Höllenschlund bekannt. Hirsche und Wölfe sind hineingestürzt, die Menschen haben ihre Abfälle hineingeworfen, auch menschliche Knochen sind gefunden worden. Bis dann im Jahre 1935 der Höhlenforscher Robert de Joly es wagte, an einer Strickleiter hinabzusteigen. Fünfzig Meter war sie lang, und sie reichte eben aus, den ungewissen Boden zu erreichen. Bis heute sind etwa vier Kilometer des Labyrinths bekannt, aber nur die ersten 700 Meter für das Publikum erschlossen.

Doch was es da zu sehen gibt, beschäftigt unsere Phantasie für lange Zeit. Schon die Größe des oberen Saales ist erstaunlich: 250 mal 125 Meter, kaum überschaubar durch die vielen Gebilde an Decke und

Boden. Mal dünn wie eine Kerze oder dick wie ein Baumstamm, mal glatt wie Marmor oder quellig wie Blumenkohl, wachsen Stalagmiten und Stalaktiten aufeinander zu. Ein Zentimeter in einem Jahrhundert: Auf 1,5 Millionen Jahre wird das Alter der Höhle geschätzt. Der Führer verweist auf die Prunkstücke, die effektiv angestrahlt sind: der „Tannenzapfen“ von zwölf Meter Höhe, ein „Wald“ mit zwanzig Meter hohen

„Palmen“, die „Tellerstapel“, die Wand der „Orgelpfeifen“. Ein schaurig ungläubiges Gefühl stellt sich beim Anblick einer silbernen Urne in der Orgelwand ein: Sie soll das Herz des Höhlenerforschers Joly enthalten.

Dann ist Kondition gefragt, denn über 350 Stufen geht es in den Roten Saal hinab. Beim Abstieg auf hundert Meter Tiefe zeigt sich eine völlig andere Welt.

Ein unterirdischer Fluß hat vor Jahrtausenden hier gegraben, Teile der Höhle sind eingestürzt und haben ein Chaos hinterlassen. Neue, zum Teil farbige Formen sind gewachsen. Beeindruckend sind vor allem die meterhohen „Vorhänge“, hauchdünne Kalkschichten, die von schrägen Wänden in das Dunkel hineingewachsen sind. Kulissen für eine Operette oder schwere Dramen in einem alten Schloß – der Illusion sind keine Grenzen gesetzt.

Am Ende unserer Reise in den Cevennen sind wir uns sicher: Über der Erde ist es schön an Ardèche, Beaume und Chassezac. Aber auch die Unterwelt hält bleibende Eindrücke bereit. ■

REISEN IN DER ARDECHE

Die schroffen Felsenufer der Beaume beeindrucken. Am Eingang zur Schlucht liegt bei Rosières der Campingplatz Arleblanc.

Öffnungszeiten: 1. April bis 1. Oktober.

Sanitär-Ausstattung: 38 Warmwasser-Duschen, Benutzung kostenlos.

Stellplätze Caravans: 224 Touristenplätze auf ebenem Wiesen-
gelände unter Bäumen. **PKW** werden
beim Caravan abgestellt. **Stroman-
schluß** an allen Stellplätzen. 190 Stell-
plätze sind zusätzlich mit einem Frisch-
und Abwasser-Anschluß ausgestattet.

Stellplätze Reisemobile: Auf
dem Parkplatz vor der Platzein-
fahrt gibt es separate Reisemobil-Stell-
plätze für Durchreisende und Kurzurlau-
ber. Ver- und Entsorgung ist möglich.

Preise: Stellplatz für Caravans
mit PKW oder Reisemobile inklu-
siv 2 Personen 156,-FF, jede weitere
Person 33,-FF. ADAC-Vergleichspreis:
169,-FF.

Gastronomie: Der Imbiss und das
Restaurant auf dem Platz sind
von Mai bis Sept. geöffnet.

Einkaufen: Supermarkt auf
dem Gelände.

Tiere: Hunde sind er-
laubt, 25,-FF pro Nacht.

Baden: Im Fluß Ardèche oder im
beheizten Schwimmbad mit Baby-
Becken. Benutzung kostenlos.

Fahrräder: Fahrräder: Verleih auf
dem Platz.

Camping Le Ranc Davaine

F-07120 St.-Alban Auriolles, bei Ruoms,
Tel.: 0033-75 39 60 55, Fax: 75 39 38 50.
Lage: 6 Kilometer südlich von Ruoms,
am Fluß Chassezac.

Öffnungszeiten: 23. März bis 15. Sept.

Sanitär-Ausstattung:
50 Warmwasser-Duschen, Benut-
zung kostenlos.

Stellplätze Caravans: 200 Touri-
stenplätze auf zweigeteiltem Wie-
sengelände. **PKW** werden beim Caravan
abgestellt. **Stromanschluß** an allen
Stellplätzen. 37 Stellplätze haben einen
Frish- und Abwasser-Anschluß.

Stellplätze Reisemobile:
Keine separaten Stellplätze. Ver-
und Entsorgung möglich.

Preise: Stellplatz für Caravan mit
PKW oder Reisemobil inklusiv 2
Personen 138,-FF, jede weitere Person
32,-FF. ADAC-Vergleichspreis: 170,-FF.

Gastronomie: Imbiss und
Restaurant auf dem Platz sind
von Mai bis September geöffnet.

Einkaufen:
Supermarkt auf dem Gelände.

Tiere: Hunde sind erlaubt,
12-FF pro Nacht.

Baden: Von den drei Schwimm-
becken auf dem Platz sind zwei
beheizt. Auch für Kleinkinder geeignet.

Weitere Campingplätze:

Camping Mazet-Plage
F-07460 Berrias-et-Casteljau,
Tel.: 0033-75393256.

Geöffnet: 1. April bis 31. Okt.

Camping La Digue
F-07120 Chauzon, Tel.: 0033-75396357.

Geöffnet: 20. März bis 30. September.

Camping Soleil Vivarais

F-07120 Sampzon,
Tel.: 0033-75396756.
Geöffnet: 21. März bis 30. September.

Camping International de Salvas
F-07150 Salavas,
Tel.: 0033-75880099.
Geöffnet: 1. Mai bis 30. September.

Camping in der Ardèche

Freie Stellplätze für Reisemobile

Das gesamte Gebiet ist reichlich mit
Campingplätzen ausgestattet, allerdings
sind viele von Ihnen nur in den Sommer-
monaten geöffnet. Für einen längeren
Aufenthalt ist allgemein eine Reservie-
rung anzuraten. Empfehlenswert ist es,
einen Campingführer dabei zu haben
zum Beispiel den vom ADAC oder Miche-
lin Camping-Caravaning France. Beim
französischen Fremdenverkehrsbüro
gibt es speziell für die Gegend Rhône-Al-
pes eine Zusammenstellung aller Plätze.

Camping Arleblanc

F-07260 Rosières, Tel.: 0033-75 39 53
11, Fax: 75 39 93 98.

Lage: 3 Kilometer südöstlich
des Ortes am Fluß Beaume.

Öffnungszeiten: 1. April bis 31. Oktober.

Sanitär Ausstattung:
25 Warmwasser-Duschen,
Benutzung kostenlos. Sanitäreinrich-
tungen für Rollstuhlfahrer.



Camping Arleblanc bei Rosières.

Stellplätze Caravans: 167 Touri-
stenplätze auf teilweise terrassier-
tem Gelände mit dichtem Baumbestand.
PKW werden beim Caravan abgestellt.
Stromanschluß an allen Stellplätzen.

Stellplätze Reisemobile: Keine
separaten Stellplätze. Ver- und
Entsorgung auf dem Platz möglich.

Preise: Der Stellplatz für Cara-
vans mit PKW oder Reisemobile
inklusive 2 Personen kostet 95,- FF. Jede
weitere Person 10,- FF, Kinder bis 7
Jahren 6,- FF. ADAC-Vergleichspreis:
105,- FF.

Gastronomie: Imbiss und
Restaurant sind auf dem Platz.

Einkaufen: Mini-Markt auf dem
Gelände. Ein Supermarkt ist
3 Kilometer entfernt.

Tiere:
Hunde sind erlaubt.

Baden: Baden im Fluß oder im
Schwimmbaden auf dem Platz.

Fahrräder:
Verleih auf dem Platz.

Camping Ardècheoise

Route de Gorges, F-07150 Vallon-Pont-
d'Arc, Tel.: 0033-75 88 06 63, Fax: 75 37
14 97.

Lage: 1 km vom Ort entfernt, am
Beginn der Ardèche-Schlucht.

Erwerbszweiges im Vivarais
und den Cevennen. Von Mitte
Juni bis Mitte September
kann man in der kleinen
Magnanerie, die nur durch
Eintrittsgelder überleben
kann, die Raupen wachsen se-
hen. Sie fressen sich pausen-
los durch riesige Berge von
Maulbeerblättern, deren Be-
schaffung in den Cevennen
schon immer etwas schwierig
war. Als dann die preiswerte
Seide aus dem Nahen Osten
kam, schlossen die Produkti-
onsstätten nacheinander.

Die Tropfsteinhöhle Aven
d'Orange wurde 1935 ent-
deckt, als sich ein französi-
scher Höhlenforscher in den
sagenumwobenen Schlund abseilte und
ein Meer monströser Kalksäulen und –
durch vorzeitliche Erdbeben verursacht –
ein Chaos von Stalagmiten und Stalagtiten
entdeckte. Ein Fahrstuhl und hunderte von
Treppen bringen den Besucher in eine far-
benprächtige Urzeit, die von März bis Mitte
November zu bestaunen ist. Angeglie-
dert ist ein hervorragend konzipier-
tes Museum für Urgeschichte.



Wanderziel St. Melany.

Ein Wehrdorf aus dem 12. Jh. ist La Gar-
de-Guérin. Nach der Besteigung des Ka-
pellenturms durch eine etwas zu eng gera-
tene Luke wird der Besucher mit einer
schönen Rundumsicht belohnt.

Wassersport: Die Ardèche mit ihren
Nebenflüssen Beaume und Chas-
sezac ist als hervorragendes Kanugebiet
bekannt. Entsprechend groß ist der Zu-
spruch, vor allem in der Hauptferienzeit.

Die beste Reisezeit ist das
Frühjahr, wenn die Flüsse
Wasser haben, das Klima aber
noch nicht so heiß ist. Als Kar-
tenmaterial für Kanuten ist der
DKV Auslandsführer von der
Wirtschafts- und Verlags
GmbH, Postfach 10 03 15, in
47051 Duisburg zu empfehlen.
Sehr genaue Informationen
über Verlauf und Schwierigkei-
ten erhalten Kanufahrer an den
einzelnen Flüssen. Auf dem
Campingplatz Arleblanc bei
Rosières bekommen Anfänger
bei der deutschsprachigen Ka-
nuschule Grundkenntnisse
vermittelt und erhalten Unter-
stützung und Mietboote.

Klettern: Für Kletterer
ist der Guide des Sites
d'Escalade de l'Ardèche empfehlenswert.
Er ist zu beziehen bei CDFME Ardèche, 23
Avenue de la Gare, F-07000 Privas. Darin
sind 30 Klettergebiete mit 1300 Kletterrou-
ten beschrieben.

Wandern: Den Wanderführer Topo-
guide des joyeux randonneurs gib-
t's auf den Campingplätzen oder im örtli-
chen Buchhandel.

Freizeit in der Ardèche

Anreise: Auf der französischen Au-
tobahn A7 von Lyon nach Marseille
fährt man bis zur Ausfahrt Bollène (zwi-
schen Montélimar und Orange). Danach
geht's weiter in westlicher Richtung über
Pont-St.-Esprit in die Gorges de l'Ardèche.

Informationen: Französisches
Fremdenverkehrsamt, Westend-
straße 47, 60325 Frankfurt, Tel.: 069/7 56
08 30, Fax: 75 21 87.

Karten und Reiseführer: Michelin
Straßenkarte M.: 1: 200 000, Blatt
240 Languedoc-Roussillon. Euro-Tour-
Reiseführer Provence-Ardèche-Camargue
vom RV Verlag, Stuttgart. Das französi-
sche Fremdenverkehrsamt hält die Bro-
schüren Rhône-Alpes als Reise- und Cam-
pingführer bereit.

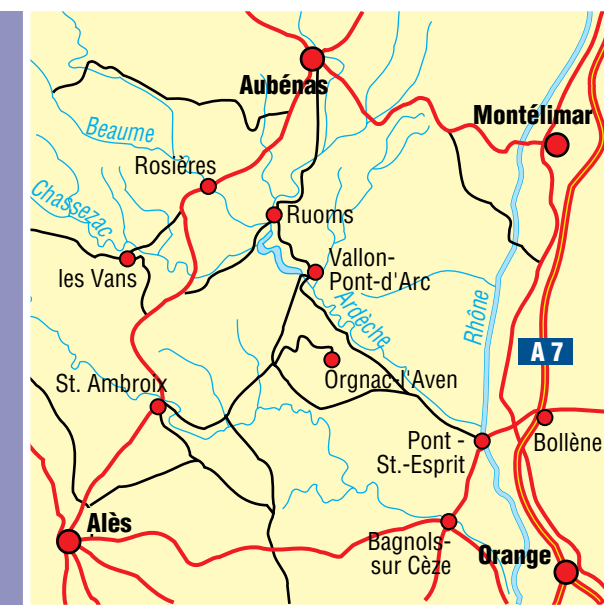
Sehenswürdigkeiten: Sehenswür-
digkeiten: Über dem beschaulichen
Städtchen St.-Martin-d'Ardèche ragen die
Ruinen einer alten Burg empor. Der Ort Bi-
don wartet mit zwei Attraktionen auf: Zum
einen ist da das Musée de la Vie, ein prähi-
storisches Museum, dessen Schwerpunk-
te die nach Knochenfunden aufwendig re-

konstruierten Vornen-
schen sind. Es ist von
Ende März bis Mitte
November täglich von
10 bis 18 Uhr zu be-
sichtigen. Und dann
die Grotte Tête du Li-
on, deren Entstehung
sich nach genauen
Analysen der Malerei-
en mit Holzkohlefarbe
auf das Jahr 19750 v.
Chr. festlegen läßt. Die
Grotte ist allerdings
bis auf weiteres nicht
zugänglich, um die
empfindlichen Höhlen-
malereien zu schützen.
Kopien davon sind
im Museum bei der Tropfsteinhöhle Aven
d'Orgnac ausgestellt.

Gleich neben Bidon ist die Tropfsteinhöhle
Aven de Marzal für Besucher zugänglich.
Die Führung durch die Höhle, die über eine
150 Meter hohe Freitreppe zu erreichen
ist, schließt den Besuch eines kleinen Mu-
seums zur Höhlenforschung ein. Daneben

ist nach einem kleinen Spaziergang durch
die Garrigue der erste prähistorische Zoo
Frankreichs mit lebensgroßen Nachbildun-
gen von Dinosauriern und anderem Urge-
tier zu sehen.
Am Rande der Siedlung Les Mazes beher-
bergt ein unauffälliges Gebäude eine
Seidenraupenzucht, eines der letz-
ten Relikte eines ausgestorbenen

CAMPING-KOMPACT ARDECHE



**Zu gewinnen:
14 Tage auf Camping
Laghi di Lamar im
Trentino**

[illegible]

PREISRÄTSEL

IN DIE BERGWELT DER DOLOMITEN

Die grandiose Bergwelt der Dolomiten-Gipfel, blühende Almwiesen, romantische Wildbäche und von der Sonne gewärmte Täler sind die Glanzpunkte der norditalienischen Provinz Trentino. Es ist die ideale Urlaubslandschaft für Camper, die südländisches Flair lieben und dennoch die sommerliche Hitze fürchten, die in ihren Ferien aktiv sein wollen, aber auch während einer Bergwanderung die Stille der alpenländischen Natur auf sich wirken lassen können. Inmitten dieser bezaubernden Dolomiten-Landschaft liegt der Camping Laghi di Lamar bei Terlago im Trentino, und hier kann der Gewinner dieses Preisrätsels mit seiner Familie und Caravan oder Reisemobil kostenlos einen zweiwöchigen Urlaub verbringen.

Die gepflegte Anlage zu Füßen des Paganella-Massivs ist umgeben von mächtigen Nadelwäldern und bietet ihren Gästen absolute Ruhe und Erholung in gesunder Bergluft. Alle Stellplätze sind 70 Quadratmeter groß und mit Stromanschluß versehen, die modernen Sanitäranlagen komfortabel. Zum Baden laden zwei klare Bergseen ganz in der Nähe des Platzes ein. Zudem organisieren Platzchef Giuseppe Simione und seine Mannschaft Exkursionen mit Bergführer, Bergsteigen im Valle del Sarca, Höhlenwanderungen, Reitausflüge und Canyoning-Abenteuer. Camping Laghi di Lamar ist zugleich idealer Ausgangspunkt für Ausflüge in die Umgebung: Die Provinzhauptstadt Trient ist nur zwölf Kilometer entfernt, gerade mal 50 Kilometer sind's bis zum Gardasee, und Bozen oder Meran lassen sich bequem per Tagestrip erreichen.

Noch mehr Informationen erhalten Interessenten bei Laghi di Lamar Camping, Via Pin. 68/A, I-38070 Terlagio (TN), Tel. und Fax: 0039/461/860423.

Die Lösung des Rätsels in Heft 2/97 hieß WARMWASSER-BOILER. Stefanie Hacker aus Bayreuth hat zwei Wochen Ferien auf dem Campingplatz Brunner am See in Kärnten gewonnen. Glückwunsch!

↙	Handelnder, Schau-spieler	↙	Pleite, Blamage	↙	germa-nischer Wurf-spieß	Amts-tracht	Frauen-kurz-name	↙	Erd-teil
	Mode-schöp-fung	➡	↙			↙	↙		↙
					latei-nisch: im Jahre	➡			
	Null (beim Roulette)			Pflan-zen-teil	➡				
				Eßbe-steckteil					
	↙			↙	Klei-dungs-stück		Kanton der Schweiz		Bezah-lung v. Künst-lern
Routine, gewon-nene Kenntnis	➡				↙		↙	2	↙
Daten-spei-cher-werk	↙	Abkür-zung für Abonne-ment	➡			Fluß bei Birming-ham	➡		
↙		deut-scher Dichter	➡						
	Fluß zur Donau	➡					chem. Zeichen für Tellur	➡	

Urlaub mitten in der Natur



Der Campingplatz Laghi di Lamar zu Füßen des Paganella-Massivs bietet seinen Gästen Ruhe und Erholung, aber auch sportliche Aktivitäten.

Empfangsbüro (Hotel)	▼	Bad an der Lahn	Beiwerk	▼	Sich aufbäumen des Pferdes	Überschrift	Aktienmarkt	▼	Zeichen für Neon
lateinisch: Fläche	→	▼	12			▼			▼
▼					Einfall, Gedanke	→			
	große Ansichtung	→					Zeichen für Selen		persönliches Fürwort
		Anschrift	→			10	▼		▼
					ohne Inhalt	→			

Teilnahmebedingungen

Unter allen Einsendern wird ein 14tägiger Aufenthalt für eine Person mit dem eigenen Freizeitfahrzeug aus dem Camping Laghi di Lamar im Trentino verlost. Die farbigen Felder im Rätsel ergeben das Lösungswort. Schicken Sie bitte nur dieses Wort auf einer frankierten Postkarte an: CDS Verlag, „Rätsel“, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart.

Einsendeschluß:
18. April 1997!

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Der Gewinner wird benachrichtigt und sein Name im übernächsten Heft veröffentlicht.



FÄHREN IM
MITTELMEER

KURS SÜD

Urlaub am Mittelmeer – für den Camper stellt sich die Frage: Welche Fährenehm’ ich denn?

Es gibt Camper, für die ist die Seepassage ein erster Höhepunkt der Urlaubsreise. Kein Wunder: Die ureigene, umtriebige Atmosphäre im Hafen und an Bord, Geräusche und Gerüche, das Ablegen und in See stechen – das alles ist unverwechselbar und läßt Kinderträume wahr werden.

Safety first

Welche Kriterien beeinflussen die Entscheidung? Die Kataloge der Reedereien geben wenig Aufschluß über Alter und Zustand ihrer Schiffe, doch erwähnen sie nur zu gerne, wann Neubauten in Dienst gestellt worden sind. Bei solchen kann erwartet werden, daß sie nach neuesten Vorschriften konstruiert und ausgerüstet worden

sind. Allein – dem Hinweis auf neue Schiffe ist wenig zu trauen: Das können Fähren sein, die auf anderen Routen bereits moderneren Nachfolgern haben weichen müssen.

Zu den technischen Highlights im Mittelmeer zählen Schnellfähren der Reedereien SNCM Ferryterranee und Corsica Ferries, die mit Geschwindigkeiten bis zu 70 km/h die Distanzen verkürzen, die komfortable „Napoleon Bonaparte“ sowie die „Paglia Orba“ von SNCM, die „Aretousa“ von Minoan Lines und die Schwesterschiffe der Superfast Ferries.

Wahl der Route

Ausschlaggebend bei der Wahl von Route und Reederei ist der Preis der Passage. Doch daß die kür-

zeste Anbindung auch gleichzeitig die günstigste ist, erscheint vielfach nur auf dem ersten Blick so. Klassisches Beispiel ist die Verbindung nach Griechenland mit Ziel Igoumenitsa oder Patras. Ab Triest und Venedig benötigen die Fähren für die Fahrt durch die Adria bis zu 40 Stunden. Auch ab Ancona sind noch mindestens 20 Stunden zu veranschlagen.

Wer dagegen im Süden des Stiefels in Brindisi an Bord geht, kommt mit rund zehn Stunden aus. Das drückt sich natürlich im Preis aus. Die dreiköpfige Familie mit 7,10-Meter-Reisemobil zahlt dann beispielsweise bei der Reederei Adriatica 683 Mark, während sie bei Strintzis Lines ab Venedig mit 1.358 Mark das Doppelte berapen müßte.

Doch steht dem gegenüber je nach Anreise eine zusätzliche Etappe von stolzen 753 oder 793 Straßenkilometern. Und dies bedeutet neben der Mehrbelastung für Fahrer und Familie nicht nur Kosten für Kraftstoff- und Abnutzung. Hinzu kommen

die Mautgebühren der italienischen Autobahnen und vielleicht noch ein oder zwei Übernachtungen auf dem Campingplatz. Eine Kompromißlösung bietet der Hafen Ancona, für den gegenüber Venedig 160 bis 210 Kilometer zusätzlich veranschlagt werden müssen. Doch zeigt das Beispiel der Minoan Lines, daß Regeln nicht verbindlich sind: Ab Ancona verlangt diese Linie den gleichen Tarif wie ab Venedig. Und das spricht wiederum für die Lagunenstadt.

Nahezu entspannt entwickelt sich die Urlaubsplanung, wenn die Reise nach Sizilien, auf die Balearen, nach Afrika, Israel, Zypern oder auf eine griechische Insel gehen soll. Nicht, daß es etwa an Alternativen mangeln würde, doch bleiben die in Deutschland angebotenen Routen überschaubar.

Camping an Bord

Ein paar Stunden Schlaf in ruhiger Umgebung können auf einer langen Reise nicht schaden. Nur sind die Pullmannsessel der zweiten Preiska-

Fähr-Tips 1997

Häfen	Abfahrten Fahrtdauer	Preis Familie	Gespann 12 m	Reisemobil 5,70 m	Reisemobil 7,10 m	Rückfahrt	Anmerkungen	Reederei
Italien (ab Triest, Venedig, Ancona)→ Griechenland								
Triest→(Korfu)→Igoumenitsa →Patras	bis 4 x wtl 35-38 Std	275,00 Deck	916,00	490,00	719,00	30 %	Bordcamping nur auf "Talos" (Mo,Fr); Tip: offene HS bei Hinfahrt (Fr, Sa meiden)	Anek Lines
Venedig→Igoumenitsa→Korfu →Kefalonia→Patras	bis 1 x tgl 33-39 Std	295,00 Deck	985,00	527,00	773,00	ca.30 %	Bordcamping nur auf "Erotokritos"; Tip: offene HS bei Hinfahrt (Fr, Sa, So meiden)	Minoan Lines
Venedig/Ancona→Korfu→ →Igoumenitsa→Patras	2/4 x wtl 30-39 Std	585,00 Kabine	985,00	527,00	773,00	30 %	Tip: offene HS (ab Ancona Mo, Di, Mi wählen)	Strintzis Lines
Ancona→Patras	6 x wtl 19-21 Std	345,00 Deck	966,00	528,00	758,00	30 %	Bordcamping; Tip: moderne Schiffe	Superfast Ferries
Ancona→Patras	3 x wtl 21-23 Std	295,00 Deck	985,00	527,00	773,00	ca. 30 %	Bordcamping auf "Aretousa"; Tip: modernes Schiff; offene HS bei Hinreise	Minoan Lines
Ancona→(Korfu) →Igoumenitsa→Patras	bis 5 x wtl 25-34 Std	265,00 Deck	887,00	474,00	696,00	30 %	Bordcamping (Mo, Di, Mi, Fr, Sa); ; Tip: 2 neue Schiffe offene HS bei Hinfahrt (Fr, Sa meiden)	Anek Lines
Ancona→Igoumenitsa→Patras	2-4 x wtl 30-36 Std	475,00 Kabine	830,00	450,00	650,00	30 %	Tip: offene HS bei Hinfahrt (Sa, So meiden)	Marlines
Italien (ab Bari, Brindisi)→ Griechenland								
Bari→Korfu/Igoumenitsa	bis 2 x tgl 9-14 Std	188,00 Deck	455,00	285,00	315,00	10 % 50 %	Bordcamping auf versch. Schiffen	Ventouris Ferries
Bari→Patras/Kefalonia	bis 1 x tgl 16-18 Std	205,00 Deck	550,00	330,00	395,00	10 % 50 %	Bordcamping auf versch. Schiffen	Ventouris Ferries
Brindisi→Korfu→Igoumenitsa	bis 1 x tgl 8-11 Std	270,00 Kabine	370,00	210,00	280,00	30 %	Tip: Camper-Berechnung nach Metern; offene HS	Minoan Lines
Brindisi→Igoumenitsa	bis 1 x tgl 8-10 Std	150,00 Deck	200,00	120,00	135,00	10 % 50 %	Bordcamping	Ventouris Ferries
Brindisi→(Korfu)→(Igoumenitsa) →Patras	bis 1 x tgl 15 - 20 Std (Patras)	413,00 Kabine	385,00	210,00	270,00	20 %	Hafengebühren: 10.000 Lit pP + pF; Tip: statt 7 m gilt als Längenlimit 6 m, danach wird nach Metern berechnet	Adriatica
Brindisi→Korfu→Igoumenitsa	6 x wtl 8-9 Std	245,00 Kabine	360,00	210,00	280,00	30 %	Tip: Camper-Berechnung nach Metern; offene HS (bei Hinfahrt Fr, Sa; bei Rückfahrt Do - So meiden)	Strintzis Lines
Brindisi→Korfu→Igoumenitsa	bis 1 x tgl 8-11 Std	235,00 Kabine	425,00	180,00	330,00	20 -35 %	Tip: offene HS; zusätzliches Längenlimit von 6 m	Fragline Ferries
Italien / Griechenland→ Balkan / Kreta / Zypern / Türkei / Israel								
Bari (Italien)→Durrës (Albanien)	4 x wtl 8 Std	388,00 Kabine	480,00	220,00	300,00	20 %	Hafengebühren: 5.000 Lit pP bzw. 4,00 \$ pP; 6,00 \$ pF	Adriatica
Ancona (Italien)→Split (Kroatien)	2 x wtl 8-9 Std	288,00 Kabine	310,00	170,00	230,00	20 %	Hafengebühren: 5.000 Lit pP;	Adriatica
Venedig→Izmir/Antalya/Marmaris	bis 1 x wtl 2 - 3 Tage	1494,00 Kabine	1370,00	725,00	970,00	20 %	Tip: Preise incl. Vollpension	Turkish Maritime Lines
Brindisi (Italien)→Cesme (Türkei)	2 x wtl 32 Std	919,00 Kabine	1180,00	625,00	830,00	20 %	Tip: Preise incl. Vollpension	Turkish Maritime Lines
Brindisi (Italien)→Igoumenitsa→ Cesme (Türkei)	bis 4 x wtl 31-41 Std	930,00 Kabine	940,00	550,00	610,00	-/-	-/-	European Seaways
Piräus→Kreta*	1 x tgl 11 Std	180,00 Kabine	667,00	366,00	472,00	-/-	* auch andere innergriechische Routen; Tip: 10 % Ermäßigung, wenn gleichzeitig int. Routen gebucht werden	Minoan Lines
Piräus→Limassol (Zypern)	2 x wtl 2-3 Tage	612,00 Kabine	671,00	339,00	395,00	20 %	-/-	Poseidon Lines
Piräus→Rhodos →Limassol (Zypern)→Haifa (Israel)	2 x wtl 4-5 Tage	807,00 Kabine	972,00	514,00	609,00	20 %	-/-	Poseidon Lines

Spalte 3: Hochsaison-Preis für eine Familie mit 2 Erwachsenen, 1 Kind (12 Jahre); bei Angabe "Kabine" ist die Belegung einer Kabine der preisgünstigsten Kategorie berücksichtigt, bei Angabe "Deck" handelt es sich lediglich um eine Deckspassage (z.B. bei "Bordcamping") ohne Anspruch auf eine Liege oder einen Schlafplatz; Hafengebühren sind berücksichtigt, wenn sie extra ausgewiesen wurden.
Spalte 4: Hochsaison-Preis für ein 12-Meter-Wohnwagen-Gespann (PKW: 4,70 m, Caravan: 7,30 m, höher als 2,50 m); Hafengebühren sind berücksichtigt, wenn sie extra ausgewiesen wurden.
Spalte 5: Hochsaison-Preis für ein 5,70-Meter-Reisemobil (3,20 m hoch) Spalte 6: Hochsaison-Preis für ein 7,10-Meter-Reisemobil (3,20 m hoch) Spalte 7: Ermäßigungen auf die Rückfahrt, gilt im Regelfall nur bei gleichzeitiger Buchung der Hinfahrt; bei Nennung zweier Zahlen steht die 1. für den Personen-Tarif, die 2. für den Fahrzeug-Tarif. (P = Personen, F = Fahrzeuge).
Spalte 8: Anmerkungen und Tips der Redaktion. "offene HS" = Hochsaison, die mit Tagen versetzt ist, an denen günstigere Tarife gelten.
Abkürzungen: tgl = täglich, wtl = wöchentlich, mtl = monatlich, Std = Stunden, Min = Minuten, Fr, Sa, So = Freitag, Samstag, Sonntag, HS = Hauptsaison, NS = Neben- bzw. Vorsaison, m = Meter, cm = Zentimeter, L = Fahrzeuglänge, H = -höhe, B = -breite, pP = pro Fahrzeug, < kleiner/kürzer als ..., > größer/länger als ...
Den Berechnungen liegen die Angaben der Reedereien und Agenturen zugrunde. Alle Angaben sind unverbindlich und ohne Gewähr. Kein Anspruch auf Vollständigkeit. Berücksichtigt werden konnten nur jene Fahrtritte, die bei Redaktionsschluß vorlagen.



tegorie in den Schlafsälen nicht jedermanns Sache. Die Tabelle berücksichtigt einfache Kabinen. Allerdings sind sie nicht immer mit Dusche und WC ausgestattet und manche von ihnen befinden sich in den unteren Decks.

Bleibt als Alternative Camping an Bord – ein Service, den nicht alle Reedereien anbieten, und wenn, dann auch nicht immer auf allen Schiffen



unter einer Flagge. Bezahlt wird lediglich die Decks- passage, was die Sache attraktiv macht, die wenigen Plätze aber auch gleichzeitig rar. Rechtzeitig zu bu- chen ist deshalb wichtig. Mit Camping hat das Ganze jedoch wenig gemein: Hei- zung und Kocher, also die Gasanlage, zu benutzen, ist aus verständlichen Grün- den streng untersagt.

Übrigens: Steht das Fahrzeug nicht auf einem speziellen Camping-Deck, ist der Zugang während der Überfahrt nicht gestattet. Rechtzeitig sind daher die Utensilien für die Nacht in der Kabine einzupacken.

Vorsicht bei Tarifen

Daß auf Fahren die Länge des Fahrzeugs zählt, bekommen Gespannfahrer schmerzlich zu spüren. Sie

zahlen quasi doppelt. Der Caravan wird ebenso als Fahrzeug taxiert wie ein Reisemobil. Und Sonderta- rife für Gespanne wie in den europäischen Nord- meeren sind im Süden ein Fremdwort.

Auf den Griechenland- Routen tröstet die einfache Berechnung nach Längen von fünf Metern, unter sie- ben Metern und länger. Zu den Ausnahmen zählen je- doch die Adriatica, die als

obere Grenze sechs Meter nennt und darüber nach Metern berechnet, sowie die Fragline, die zusätzlich eine attraktive Sechs- Meter-Marke anbietet. Hö- henbeschränkungen sind in der Adria weitestgehend unbekannt.

Komplizierter ist das Verfahren im Westen: Hier ermitteln Reedereien nach allen Regeln der Kunst die Ausmaße des Gespanns oder Reisemobils. Da gibt es nicht nur Längenlimits oder Meterpauschalen, hier sind auch Höhenangaben gefragt, kann sich eine Überbreite in der berechne- ten Passage niederschla- gen. Genau nimmt es bei- spielsweise die Corsica Fer- ries, die Zuschläge ver- langt, wenn das Fahrzeug breiter ist als zwei Meter.

Bei soviel Pedanterie überrascht es, wenn die

Informationen

Adriatica di Navigazione, Armando Farina GmbH, Postfach 710103, 60491 Frankfurt, 069-6668493

Anek Lines, Ikon-Reiseagentur GmbH, Schwanthalerstr. 31, 80336 München, 089-5501041

Corsica Ferries, Corsica-Elba-Sardinia Ferries, Georgenstr. 38, 80799 München, 089-337383

Corsica Marittima, SNCM Germany GmbH, Berliner Str. 31-35, 65760 Eschborn, 06196-42911/13

European Seaways, Euronautic Tours, Fürther Str. 46, 90429 Nürnberg, 0911-92669-15/16

Ferrimaroc, Wasteels Reisen GmbH, Quatermarkt 5, 50667 Köln, 0221-121034

Flebasa Lines, Art Reisen GmbH, Königs-allee 61, 40215 Düsseldorf, 0211-373758

Fragline Ferries, Euronautic Tours, Fürther Str. 46, 90429 Nürnberg, 0911-92669-15/16

Linea dei Golfi, Turisarda, Schweidnitzer Str. 20, 40231 Düsseldorf, 0211-222320

Marlines, Euronautic Tours, Fürther Str. 46, 90429 Nürnberg, 0911-92669-15/16

Minoan Lines, Seetours International GmbH & Co. KG, Seilerstr. 23, 60313 Frankfurt/Main, 069-1333-262

Moby Lines, Seetours International GmbH & Co. KG, Seilerstr. 23, 60313 Frankfurt/Main, 069-1333-260

Navarma Lines (Moby Lines), Seetours International GmbH & Co. KG, Seilerstr. 23, 60313 Frankfurt/Main, 069-1333-260

Pitra, Art Reisen GmbH, Königsallee 61, 40215 Düsseldorf, 0211-373758

Poseidon Lines, Euronautic Tours, Fürther Str. 46, 90429 Nürnberg, 0911-92669-15/16

Sardegna Lines (Moby Lines), Seetours International GmbH & Co. KG, Seilerstr. 23, 60313 Frankfurt/Main, 069-1333-260

Sardinia Ferries, Corsica-Elba-Sardinia Ferries, Georgenstr. 38, 80799 München, 089-337383

SNCM Ferryterranee, SNCM Germany GmbH, Berliner Str. 31-35, 65760 Eschborn, 06196-42911/13

Strintzis Lines, Euronautic Tours, Fürther Str. 46, 90429 Nürnberg, 0911-92669-15/16

Superfast Ferries, J.A. Reinecke (Agentur) & Co, Jersbeker Str. 12, 22941 Bargteheide, 04532-6517

Tirrenia Navigazione, Armando Farina GmbH, Postfach 710103, 60491 Frankfurt/Main, 069-6668491

Turkish Maritime Lines, RECA-Handels- GmbH u. Reiseagentur, Neckarstr. 37, 71065 Sindelfingen, 07031-866010

Ventouris Ferries, Ikon-Reiseagentur, Schwanthalerstr. 31, 80336 München, 089-5501041

Reederei Corsica Marittima lediglich den Tarif Camper für alle Eventualitäten nennt. Die Frage, welches Verfahren – von der Über- sichtigkeit abgesehen – für den Reisenden günsti- ger ist, muß der Einzelfall zeigen. Bei der Buchung ist jedoch unbedingt zu klä- ren, ob ein Campingbus – vielleicht sogar noch einer mit PKW-Zulassung – als PKW durchgeht, wenn er von den Abmessungen her in die Personenwagen-Ka- tegorie paßt.

Bei Dach- und Heckkla- sten, aber auch zusätzli- chen Aufbauten wie Klima- anlagen und Satelliten- schüsseln nehmen es die Lademeister übrigens sehr genau. Die tatsächlichen Ausmaße müssen im Be- reich der auf dem Bu- chungsformular angegebe- nen Fahrzeug-Daten liegen.

Wird zusammen mit der Hinfahrt die Rückfahrt gebucht, räumen viele Ree- dereien auf letztere einen Rabatt ein. Bei den griechi- schen Fahren betrifft dies die Personen- wie die Fahr- zeugtarife. Rabatt von zehn Prozent auf Personen und 50 Prozent auf Fahrzeuge zahlt sich aus, wenn die Tickets für die Fahrzeuge erheblich teurer sind als jene für die Mitreisenden. Vorsicht ist geboten: Der Rabatt kann vom Termin abhängen.

Immer mehr Reederei- en haben die lästigen Ha- fengebühren – nach Korsi- ka werden auch spezielle Steuern erhoben – bereits in die Tarife integriert. Ein rechtzeitiger genauer Blick in die Kataloge schließt spätere Mißverständnisse aus. Zum Abschluß einer Fährversicherung ist zu raten. *Wolfgang Strähler*

Häfen	Abfahrten Fahrtdauer	Preis Familie	Gespann 12 m	Reisemobil 5,70 m	Reisemobil 7,10 m	Rückfahrt	Anmerkungen	Reederei
Frankreich / Italien→ Korsika								
Nizza→Bastia /Calvi	1-3 x tgl 3-4 Std	215,00	1026,00	566,00	762,00	50 % auf F	Schnellfähre; incl. Zuschläge für > 2,2m/H u./o. 2,0 m/B; zzgl. Steuer: 30,00 FRF pP; Tip: offene HS günstig z.B. Di, Mi)	Corsica Ferries
Marseille / Toulon u.a. →Ajaccio/Bastia	bis 4 x tgl 9 - 11 Std	423,00 Kabine	1031,00	733,00	733,00	-/-	Fahrzeuge mit > 2,5 m/H werden nur </> 8 m/L taxiert. Tip: offene HS (z.B. Fr, Sa meiden)“Minitrip-Tarif“ für 3 Pers. + 1 Kfz	SNCM Ferryterranee
Nizza→Bastia / Ajaccio u.a.	bis 4 x tgl 3 - 6 Std	396,00 Kabine	956,00	687,00	687,00	-/-	Fahrzeuge mit > 2,5 m/H werden nur </> 8 m/L taxiert. Tip: offene HS (z.B. Fr, Sa meiden)“Minitrip-Tarif“ für 3 Pers. + 1 Kfz	SNCM Ferryterranee
Genua→Bastia	1-2 x tgl 3 Std	175,00 Tagesfahrt	922,00	476,00	676,00	50 % auf F	Schnellfähre; incl. Zuschläge für > 2,2 m/H u./o 2,0 m/B; zzgl. Steuer: 30,00 FRF pP; Tip: offene HS	Corsica Ferries
Genua→Bastia	bis 4 x wtl 5-13 Std	270,00 Kabine	594,00	348,00	348,00	50 % auf F	Tip: modernes Schiff; lediglich ein Tarif “Camper” ohne Limits sowie versch. PKW-Tarife; offene HS (Sa meiden)	Corsica Marittima (SNCM)
Genua→Bastia	bis 1 x tgl 6-8 Std	230,00 Kabine Nachtfahrt	835,00	478,00	594,00	50 % auf F	Tip: Fahrzeug-Berechnung nach Metern, Zuschlag bei > 2,2 m/H; Tagesfahrt günstiger; offene HS	Moby Lines
Livorno (Italien)→Bastia	bis 5 x tgl 7 Std	202,00 Kabine	770,00	387,00	583,00	50 % auf F	incl. Zuschläge für >2,2m/H u./o. 2,0m/B zzgl. Steuer: 30,00 FRF pP; Tip: offene HS (Sa, So meiden)	Corsica Ferries
Livorno/Piombino (Italien)→Bastia	bis 2 x tgl 4-5 Std	155,00	670,00	390,00	486,00	50 % auf F	Tip: Fahrzeug-Berechnung nach Metern, Zuschlag bei > 2,2 m/H; offene HS	Moby Lines
Livorno (Italien)→Bastia	bis 4 x wtl 2-4 Std	207,00	570,00	383,00	383,00	-/-	Schnellfähre; Tip: lediglich ein Tarif “Camper” ohne Limits; offene HS (Sa meiden)	Corsica Marittima (SNCM)

Frankreich / Italien→ Sardinien / Elba / Sizilien								
Toulon/Marseille →Porto Torres (Sardinien)	bis 2 x wtl 9-16 Std	486,00 Kabine	633,00	360,00	360,00	-/-	Tip: einfache Fahrzeugberechnung, lediglich </>2,5 m/H, günstig für große Fahrzeuge: “Minitrip-Tarif” für 3 Pers. + 1 Kfz.; offene HS (Sa, So meiden)	SNCM Ferryterranee
Genua→Porto Torres (Sardinien)	bis 4 x tgl 13 Std	348,00 Kabine	593,00	504,00	588,00	-/-	Zuschlag bei Dachlasten: 54,00; Tip: Fahrzeug-Berechnung nach Metern	Tirrenia Navigazione
Piombino/ Livorno →Olbia (Sardinien)	bis 3 x tgl 9-11 Std	150,00 Deck	593,00	279,00	379,00	100 % auf P	RoRo-Schiff mit Bordcamping; Hafen- gebühren: 700,00 Lit pP; 850,00 Lit pF; Tip: Fahrzeugberechnung nach 1/2-Metern; offene HS	Linea dei Golfi
Livorno→Golfo Aranci (Sardinien)	bis 2 x tgl 10 Std	324,00 Kabine	1000,00	558,00	754,00	50 % auf F	incl. Zuschläge für >2,2 m/H u./o. 2,0 m/B; Tip: offene HS	Sardinia Ferries
Livorno→Olbia (Sardinien)	bis 2 x tgl 10 Std	343,00 Kabine	928,00	564,00	680,00	50 % auf F	Tip: Fahrzeug-Berechnung nach Metern, Zuschlag bei >2,2 m/H; offene HS	Sardegna Lines (Moby Lines)
Civitavecchia (Italien) →Olbia (Sardinien)	bis 5 x tgl 7-8 Std	204,00 Kabine	574,00	486,00	567,00	-/-	Zuschlag bei Dachlasten: 57,0; Tip: Fahrzeug-Berechnung nach Metern; nur eine Tarifsaison pro Jahr	Tirrenia Navigazione
Bonifacio (Korsika) →St. Teresa di Gallura (Sardinien)	bis 10 x tgl 1 Std	58,00 Deck	234,00	120,00	160,00	-/-	Tip: offene HS (Sa meiden)	Moby Lines
Piombino (Italien) →Portoferraio (Elba)	bis 15 x tgl 1 Std	40,00 Deck	296,00	150,00	200,00	-/-	Tip: offene HS (Sa meiden); “Moby-Pex”-Tarif für 1 Reisemobil + 1 P	Navarma Lines (Moby Lines)
Neapel→Palermo (Sizilien)	1 x tgl 11 Std	309,00 Kabine	557,00	477,00	557,00	-/-	Zuschlag bei Dachlasten: 54,00; Tip: Fahrzeug-Berechnung nach Metern	Tirrenia Navigazione

Spanien→ Balearen - Italien / Spanien→ Afrika								
Denia (Spanien)→San Antonio (Ibiza) / Vilanova (Spanien) →Palma (Mallorca)	tgl 4 Std	180,00 Deck	aA *	294,00	aA	-/-	* PKW < 6 m/L: 200 - 252,00; Caravan < 6 m/L: 200 - 368,00; Tip: Balearen-Round-trip = 20 % Ermäßigung	Pitra, Flebasa Lines
Ibiza→Mallorca	1 x tgl 4 Std	105,00 Deck	aA *	168,00	aA	-/-	* PKW < 6 m/L: 100 - 136,00; Caravan < 6 m/L: 100 - 200,00; Tip: Balearen- Round-trip = 20 % Ermäßigung	Flebasa Lines
Cagliari (Sardinien) →Trapani (Sizilien)→Tunis	1 x wtl 22 Std	513,00 Kabine	733,00	639,00	746,00	-/-	Zuschlag bei Dachlasten: 60,00; Tip: Fahrzeug-Berechnung nach Metern	Tirrenia Navigazione
Trapani (Sizilien)→Tunis	1 x wtl 11 Std	438,00 Kabine	722,00	630,00	735,00	-/-	Zuschlag bei Dachlasten: 60,00; Tip: Fahrzeug-Berechnung nach Metern	Tirrenia Navigazione
Almeria (Spanien)→Nador (Marokko)	1-2 x tgl 4-6 Std	230,00 Kabine	892,00	396,00	660,00	8 % auf P	Fahrzeuge mit mehr als 2,4 m/B werden als Frachtgut behandelt	FerriMaroc

Zürcher Sechseläuten

WINTER ADE

Mit einem großen Fest verabschiedet Zürich den Winter.

Am 21. April findet das traditionelle Züricher Frühlingsfest, das Sechseläuten statt. Das Fest beginnt am Sonntag mit einem großen Kinderumzug, an dem sich 2000 Kinder in zumeist historischen Kostümen beteiligen. Höhepunkt des Festes ist am Montag der große Umzug der Zünfte und das Verbrennen des Böögg, der symbolischen Figur des Winters, auf der Sechseläutenwiese vor dem Opernhaus. Pünktlich mit dem Sechs-Uhrschlag der Glocken der St. Peter-Kirche, wird der mit Feuerwerk gefüllte Scheiterhaufen entzündet. Wenn die Knaller ihn dann in Stücke reißen, ist für Zürich der Winter zu Ende. Die besten Stehplätze gibt es entlang der Bahnhofstraße, am Limmatquai und beim Bellevue.



Mit einem Umzug beginnt das Fest, am Ende geht der Winter in Flammen auf.



Infos: Zürich Tourismus, Tel.: 0041/1/2154091.

Übernachtungstip:

Busparkplatz am Sihlquai.

Camping am Greifensee in Maur (10 Kilometer von Zürich entfernt), Tel.: 0041/1/9800266.

Bavaria Film Tours, Geiseltasteig bei München

BLICK IN DIE TRICKKISTE

In den Studios der Bavaria Film in München kann man den Filmemachern zuschauen: Wer einmal einen atemberaubenden Stunt mit einem Sprung aus luftiger Höhe oder eine knallharte Schlägerei erleben möchte, für den bietet die Münchner Bavaria Film Tour Einblick in die Trickkiste der Regisseure: Besucher zwängen sich durch die 57 Meter

lange Metallröhre des U-Boots aus Wolfgang Peters Erfolgsfilm „Das Boot“, oder sie bestaunen den Glücksdrachen Fuchur aus Michael Endes „Unendliche Geschichte“. Wer mag, verfolgt die Dreharbeiten der ARD-Reihe „Marienhof“. Öffnungszeiten: täglich 9 bis 16 Uhr, ab Mai 8.30 bis 17 Uhr. Eintritt für Erwachsene: 15 Mark, Kinder 10 Mark.

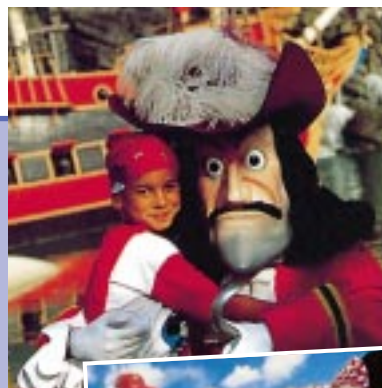
Spaß für Kids bei der Bavaria-Filmtour.

Infos: Tel.: 089/64992304

Übernachtungstip:

Tagsüber auf dem Busparkplatz, Übernachtung Campingplatz s.u.

Camping München-Thalkirchen, 81379 München-Thalkirchen, Tel.: 089/7231707.



Meranflora

BLUMEN UND PFERDE

Meran in Südtirol veranstaltet vom 25. April bis zum 4. Mai die Meranflora, eine große Blumen- und Pflanzenausstellung am Pferderennplatz. Hobbygärtner finden dort Anregungen oder decken sich mit Produkten für den Gartenbedarf ein. Auch Pferdenarren kommen auf ihre Kosten: Es gibt spannende Rennen, auf der Ausstellung bieten Händler Pferdesportartikel feil. Außerdem unterhalten Modenschauen,

täglich ab 17 Uhr heizen Blues- und Jazz-Bands die Stimmung an. Abschließender Höhepunkt ist ein Feuerwerk am 4. Mai. Für die kleinen Gäste gibt es eine Spielecke, Kinderanimation und einen eigens für die jungen Schleckermäuler eingerichteten Gastronomiestand. Infos beim Tourismusverband Meraner Land, Tel.: 0039/ 473/212404.

Fünf Jahre Disneyland Paris

MIT MICKY MAUS FEIERN

Das Disneyland Paris feiert am 12. April seinen fünften Geburtstag. Der Freizeitpark lockt dann mit einer großen Geburtstags-Party, Show-Einlagen, Feuerwerk, Paraden und internationalen Stars. Außerdem bietet der Park der Micky Mäuse neue Attraktionen: Täglich streift eine Gaukler-Parade über das Gelände, das Dornröschen-Schloß ist zum Gaukler-Schloß verwandelt. Eine neue halbstündige Show präsentiert „Disney Classic“. Info-Tel.: 06196/ 595414/5

Blumenkorso in Holland

ZUR TULPENBLÜTE

Ein Höhepunkt der holländischen Tulpensaison ist der traditionelle Blumenkorso von Noordwijk nach Haarlem. Am Morgen des 26. April 1997 starten blumengeschmückte Prunkwagen in Noordwijk. Die 40 Kilometer lange Strecke des Tulpenzugs führt über Sassenheim, den berühmten Keukenhof, Hillegom, Heemstede nach Haarlem, wo er gegen 19 Uhr eintrifft. Parallel dazu gibt es am 24. und 25. April Korsofestspiele in den Hobaho-Hallen von Lisse, wo die Besucher auch beim Aufbau der Prunkwagen zuschauen können. Infos beim Niederländischen Büro für Tourismus, Tel.: 0221/9257-1727.

KURZ & KNAPP

Dänemark Magazin

Das neue Dänemark Magazin '97 ist kostenlos beim Dänischen Fremdenverkehrsamt Hamburg zu haben. In Buchhandlungen kostet es 4,80 Mark.



Dresden Card

Mit der Dresden-Card 1997 haben Besucher freien Eintritt in alle elf Museen der Staatlichen Kunstsammlungen. Außerdem ermäßigt sie den Eintritt in Museen und Ausstellungen sowie für Stadtrundfahrten. Die Karte gilt 48 Stunden und kostet 26 Mark. Info-Tel.: 0351/49192-0.

Holland per Rad

Das niederländische Büro für Tourismus gibt für 1997 eine kostenlose Fahrradkarte heraus. Die Karte mit vielen nützlichen Tips kann angefordert werden unter Tel.: 0221/92571727.

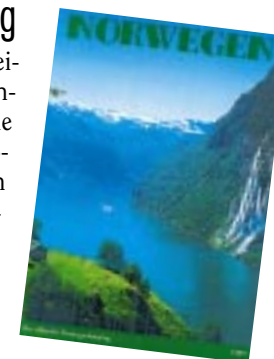


Ostern in Bad Sachsa

Das reisemobilfreundliche Bad Sachsa hat eine ganze Wundertüte mit Osterveranstaltungen gepackt: Vom 27. bis zum 31. März gibt es Filmabende, Konzerte, eine Osterwanderung mit Überraschung und ein Osterfeuer auf dem Knickerberg. Info-Tel.: 05523/30090.

Norwegenkatalog

Der neue 155 Seiten starke Norwegen-Katalog 1997 ist da. Die kostenlose Info-Broschüre gibt es beim Norwegischen Fremdenverkehrsamt in Hamburg.



Sattel-Fest



Wer mit dem Reisemobil unterwegs ist, begibt sich gerne in die Natur rund um den Stellplatz. Zu den beliebtesten Unternehmungen zählt dabei die Tour mit dem Fahrrad.



Wenn der Fahrtwind die Haare zerzaust, milde Luft die vielfältigen Gerüche der Natur in die Nase treibt und der Blick über Wälder, Flußauen und grüne Wiesen schweift, dann sind Radfahrer in ihrem Element. Radfahren heißt intensiv Freiheit und Freizeit erleben – ohne Stau und Parkplatznot, ohne Streß und Leistungsdruck. Denn die Zeit tickt nicht im Sekundentakt, sondern im gemächlichen Rhythmus der Tretkurbeln. Die Gedanken lösen sich vom schnellebigen Alltag. Wer radfährt, kann sich Zeit nehmen. Zeit für Kultur und Kunst, für ein Eis im beschaulichen Dorf-Café oder für ein Picknick unter schattigen Bäumen. Beim Radwandern geht es nicht um das gelbe Trikot oder die Tagesbestzeit, sondern darum, das Beste aus der Zeit des Tages zu machen.

Gerade für Reisemobilisten sind Radtouren durch die Urlaubsregion eine herrliche Ergänzung der schönsten Wochen des Jahres. Nicht umsonst hängen an nahezu jedem Reisemobil oder stehen in dessen Heckgarage Fahrräder der verschiedensten Typen. Was gibt es auch Schöneres, als tagsüber mit dem Ehepartner, der Familie, Freunden oder Urlaubsnachbarn eine Radtour zu unternehmen und abends dann gemütlich vor dem rollenden Basislager zusammenzusitzen?

Das Material

Unter dem Fahrradboom der letzten zehn Jahre haben sich aus der Masse der Einheitsmodelle Räder mit genau bestimmten Einsatzgebieten herauskristallisiert. Es gibt Renn- und Triathlonräder, Mountain-Bikes und Trekkingräder, Citybikes und Liegeräder.

Für das touristische Radfahren bieten moderne Tourenräder die besten Vorausset-

zungen. Bei ihnen kombinieren die Hersteller stabile Stahl- oder Aluminiumrahmen mit breiten Lenkern, die verschiedene Griffpositionen erlauben, bequemen Sätteln, Schutzblechen, Gepäckträgern und der vorgeschriebenen Sicherheitsausrüstung wie Klingel, Lichtanlage und Seitenreflektoren.

Schaltung und Bremsen sollten vor allem bedienungsfreundlich und wartungsarm sein. Deshalb erfahren die bewährten Rücktrittbremsen mit integrierten Nabenschaltungen eine Renaissance, die im Zuge des Mountainbike-Booms von Kettenschaltungen mit bis zu 24 Gängen verdrängt worden waren. Zwar haben so viele Gänge für Hochgebirgs- oder Geländetouren durchaus ihre Berechtigung. Aber die kompakten Trommeln an der Hinterradnabe, die heutzutage fünf oder gar sieben Schaltstufen bereithalten, reichen für die gemütliche Radwanderung vollkommen aus. Für Röcke und weite Hosen sind Nabenschaltungen allemal sicherer. Denn die Kette läuft permanent auf einer Ebene, was den Einsatz eines Kettenschutzes einfacher macht, als bei einer Kettenschaltung. Hier wechselt das Gliederband bei jedem Schaltvorgang, bei jedem Sprung von Zahnrad zu Zahnrad die Position und kommt – ölig oder fettverschmiert – dem Hosenbein oft gefährlich nahe.

Die meisten Touren-Fahrräder rollen auf 26- oder 28-Zoll-Aluminiumfelgen, die leicht und gleichzeitig stabil sind. Darauf aufgezogen sind pannensichere Tourenreifen, die es – je nach persönlichem Geschmack – in verschiedenen Breiten und unterschiedlicher Profilausbildung gibt.

Grundsätzlich gilt: Je breiter der Pneu ist, desto einfacher läßt sich der Fahrkomfort über den Luftdruck regeln. Unbefestigte Wege sind mit ihnen am besten zu bewältigen. Schmale Reifen, für asphaltierte Radwege bestens geeignet, müssen mit hohem Luftdruck gefahren werden, um Beschädigungen an Schlauch und Felge zu vermeiden. Dafür entschädigen sie mit geringem Rollwiderstand, sinken aber auf Sand und Geröll stärker ein.

Für den Allround-Einsatz sucht man sich am besten Mischprofile mit schwach profilierter Lauffläche und gröberen Reifenflanken heraus. Sie gewähren leichten Lauf auf As-

Links: Herrenräder werden für bequemes Auf- und Absteigen oft mit abgesenktem Oberrohr versehen. Unten: klassisches Damenrad mit Alu-Rahmen.



phalt und genügend Grip auf Wald- und Wiesenwegen.

Damit Radtouristen auf öffentlichen Straßen nicht mit dem Gesetz kollidieren, muß die Sicherheitsausrüstung des Rades komplett sein. Dazu gehören neben der Beleuchtungsanlage auch Reflektoren in den Speichen, am Gepäckträger und vorn am Fahrrad, eine Klingel und zwei unabhängig voneinander funktionierende Bremsen. Bei ihnen vertrauen die Hersteller außer auf die Rücktrittnaben auf die vom Mountainbike stammenden Cantileverbremsen. Bei diesem System zieht der Bremszug mittels eines Verbindungsseiles zwischen den Bremsarmen die Bremsklötze mit großer Kraft an die Felgenflanken. ▶

Sattel-Fest

Passé ist die Zeit der Trommelbremsen. Sie sind nach heutigen Maßstäben schwer, ungenau zu dosieren und kompliziert zu warten. Stark im Kommen sind dagegen Hydraulikbremsen. Anstelle eines Stahlseiles überträgt hier – wie beim Auto – Öl die Kraft vom Bremshebel zu den Bremsklötzen. Und das so reibungsarm, daß auch die volle Handkraft an den Stoppern ankommt.

Doch auch die solideste Technik nutzt nichts, wenn der Fahrkomfort zu wünschen übrig läßt. Nicht anders als im Reisemobil entscheidet die Sitzposition über die Langstreckentauglichkeit von Fahrer und Gefährt. Die neuralgischen Stellen heißen hier wie dort Po, Wirbelsäule und Nacken.

Jedermann-Räder sollten eine aufrechte Sitzposition erlauben, was Handgelenke, Arme, Wirbelsäule und Nacken schonen. Dazu tragen sowohl die Abmessungen des Rahmens als auch die Höhe und

Breite des Lenkers bei. Doch die Mischung aus Komfort und Ergonomie will ausgewogen sein. Wandert der Sattel im Verhältnis zum Tretlager zu weit zurück, muß der in diesem Falle bedauernswerte Radler zu sehr von hinten in die Pedale treten. Dadurch stemmen die Beine den Körper nach rückwärts, und Arme und das Gesäß müssen eine Menge unnötiger Ausgleichsarbeit leisten.

„Ruhe sanft“ klingt zwar düster, paßt aber gut zur Beziehung von Po und Sattel. Nicht ganz richtig wäre es allerdings zu glauben, ein breiter Sattel bedeute automatische hohen Sitzgenuß. Moderne Tourensättel sind nicht besonders ausladend, dafür ausgeklügelt gedämpft. Vielfach stützen sich gelgepolsterte Sitzflächen über Stahlfedern oder Elastomerdämpfer am Sattelgestell ab. Elastomere sind kautschukähnliche Gummipropfen, die sich unter Krafteinwirkung verformen. Eingefleischte Tourenradler schwören seit Jahrzehnten auf den guten alten Brooks-Ledersattel, der liebevoll gepflegt und eingefahren werden muß. Ganz allmählich paßt sich das Gestühl dann der persönlichen Po-Anatomie an.

Den Gipfel des komfortablen Radwanderns markieren



Sportlich angehauchter Damen-Tourer mit 28-Zoll-Leichtlaufreifen und gedämpftem Tourensattel.

momentan Tourenräder mit Federung. Teleskopfedergabeln mit Öl/Luft- oder Elastomerdämpfung führen die Vorderräder wie bei einem Motorrad, während sich die Hinterbauten der Federvelos über einen einzelnen Dämpfer am Hauptrahmen abstützen. Auch hier kommen Öl/Luft- und Elastomerdämpfer zum Einsatz. Besonders Radler mit Bandscheibenproblemen, die nicht auf den unumstrittenen Fitneßeffect des Radfahrens verzichten wollen, können mit solchen Rädern wieder schmerzfreier auf Tour gehen.

Zubehör

Ein nacktes Fahrrad ist für die Tagestour genauso gerüstet wie ein Reisemobil ohne Stauraum für den Urlaub.

Nämlich gar nicht. Zur Komplettierung gehört – will man seine sieben Sachen nicht im Rucksack durch die Gegend schleifen – in erster Linie Fahrrad-Packtaschen. Sie gibt es in unterschiedlichsten Ausführungen zu kaufen. Von einfachen Taschen aus dünnem Nylon bis hin zu ausgeklügelten, wasserdichten Globetrotter-Versionen ist für jeden Zweck und jeden Geldbeutel das Richtige dabei.

Weit verbreitet sind Packtaschen, landläufig etwas mißverständlich Satteltaschen genannt, mit drei großen Fächern. Das mittlere Gepäckfach liegt auf dem Gepäckträger auf, die beiden seitlichen Taschen hängen daran befestigt links und rechts am Gepäckträger herunter. Dieses System hat den großen Nachteil, daß immer alles komplett vom Fahrrad abgenommen werden muß. Auch sind die Drei-in-eins-Taschen nicht eben solide am Fahrrad zu befestigen. Ist das oberste Fach nicht prall gefüllt, schlabbert alles unkontrolliert umher. Schlimmstenfalls verheddert sich das Gepäck in den Speichen, was zum abrupten Stopp führen kann. Das wiederum kann unter Umständen sogar den Gebrauch des kleinen Erste-Hilfe-Sets nötig machen, das es in Fahrrad-, Motorrad- und Outdoor-Geschäften zu kaufen gibt.

Besser als die sperrigen, dreiteiligen Packtaschensets sind solche, die aus zwei einzelnen Taschen bestehen. Zum einen können sie einzeln vom Gepäckträger abgenommen und anmontiert wer- ➤

Trendshop Zubehör- News



Kindersitze: So reisen die Kleinen sicher: Kindersitze sollten alle Sicherheits- oder Qualitätssiegel aufweisen. Kinderhelme vergrößern die Sicherheit erheblich.



Bügelschloß: Bügelschlösser bieten Langfinger-Werkzeugen länger Paroli. Praktisch ist es, wenn sie griffbereit am Fahrrad befestigt sind.



Doppelständer: Mit Kindersitz oder gefüllten Packtaschen versehene Fahrräder finden mit einem Tourenständer sicheren Halt.



Packtaschen: Zwei einzelne Packtaschen sind variabler im Volumen und sicherer am Rad zu befestigen als ihre dreiteiligen Pendants.



Sattel: Eine Probefahrt entscheidet über die richtige Wahl des Sattels. Klassiker ist nach wie vor der Ledersattel.

HOBBY
Touren-
Radfahren



Sattel-Fest

den. Zum anderen hängen sie an robusten Haken, nach unten mit Gummiseilen abgespannt, fest am Gepäckträger. Für einen Tagesausflug mit leichtem Gepäck genügt dann auch schon mal eine einzelne Transporttasche.

Für den Fußmarsch bis zum Fahrrad rüsten immer mehr Hersteller ihre Taschen mit Tragegurten oder Schulterriemen aus. Ganz pfiffige Konstruktionen sind sogar als Rucksack zu verwenden.

Wichtiges Kriterium für die Auswahl der Packtaschen ist, wie wasserdicht sie sein müssen. Für gemütliche Radtouren, die im allgemeinen bei schönem Wetter unternommen werden, spielen die teuren, wasserdichten Modelle eher eine untergeordnete Rolle. Meist kommt man mit Schutzfolien zum Überstülpen aus.

Beim Packen der Satteltaschen gelten dieselben Regeln wie beim Reisemobil: schwere

Gegenstände möglichst tief nach unten, die leichten und natürlich auch die wichtigen Sachen obendrauf.

Luftpumpe, Reifenpannenset und das wichtigste Werkzeug gehören zum Pflichtprogramm für Touren-



radler. Als Werkzeug empfehlen sich die praktischen Kompaktgeräte, die ähnlich wie Schweizer Messer alle gängigen Inbus- und Maulschlüssel-



Oben: Tourenrad für Profis mit Fernreisegepäckträgern vorn und hinten. Unten: komfortables, vollgefedertes Tourenrad mit Zahnriemen statt Kette.

größen in einem Gehäuse vereinen. Allerdings haben diese praktischen Helferlein ihren Preis. Bis zu hundert Mark gehen da leicht über die Ladtasche.

Wem der Stauraum in den Gepäcktaschen nicht genügt, der kann das Volu-

men mit einer Lenkertasche aufstocken. Dort hinein passen der Reiseproviant, die Kameraausrüstung oder Dinge, die immer griffbereit sein sollten. Ideal sind hier Modelle, die im Deckel ein Fach mit Klarsichtfolie zum Einschieben der Straßen- oder Wanderkarte haben.

Andere Möglichkeiten, das Stauraumangebot zu erweitern, sind kleine Rahmentaschen, die wie das Bermudadreieck zwischen den Rahmenrohren hängen und zum Beispiel das Werkzeug verschlucken. Diese Rahmentaschen fungieren auch als Tragehilfen, wenn das Rad einmal geschultert werden muß.

Da bepackte Velos mit Seitenständer Gefahr laufen umzukippen, ist es empfehlenswert, einen Doppelständer wie sie an Motorrädern zu finden sind, nachzurüsten. Wenn man zugunsten des geringeren Gewichts nicht sowieso ganz auf solchen Luxus verzichtet und das Rad beim Halt irgendwo anlehnt.

Sogar Fiffi muß nicht zu Hause bleiben. Er darf ins ►



HOBBY
Touren-
Radfahren

Sattel-Fest

spezielle Hunde-Fahrrad-Körbchen hüpfen, das es in verschiedenen Größen zur Montage am Lenker oder auf dem Gepäckträger gibt. Für schwere Kaliber haben findige Köpfe eigens Hundeanhänger entwickelt.

Schlösser sorgen dafür, daß das Radl auch dort bleibt, wo es ursprünglich abgestellt war. Am sichersten sind stabile Bügelschlösser. Leider sind die aber sehr schwer und sperrig. Leichter und besser zu verstauen sind Seilschlösser. Sie sind aber eher zu knacken als die robusten Bügelschlösser. Dafür, Hersteller beweisen es, sind die Sicherheitsschnüre auch an ungewöhnlichen Orten, wie zum Beispiel im Lenker, gut aufgehoben.

Auskunft über Geschwindigkeit, Tages- und Gesamtkilometer, Durchschnittsgeschwindigkeit und Fahrzeit geben elektronische Tachometer. Sie bestehen aus einem an der Gabel befestigten Geber, an dem ein in die Speichen geschraubter Magnet vorbeikreist. Über ein Kabel bekommt ein kleiner Lenker-Computer die Informationen und verarbeitet sie zu ablesbaren Werten. Diese kleine Spielerei ist nicht nur Profis oder dem Kind im Manne eine Hilfe bei der Einteilung und Planung einer Tour.

Was fürs Tourenfahrrad gilt, trifft auch auf die Bekleidung zu. Für Radwanderungen sind keine speziellen Trikots und Rennhosen notwendig. Aber man sollte ein paar Regeln beherzigen, die eigentlich allgemein für Sportbekleidung gelten. Die wichtigste Regel nennt man Zwiebel-schalen-Prinzip und die besagt: Lieber mehrere dünne Kleidungsstücke anziehen, als ein dickes. So ausgerüstet, kann man sich unterwegs besser der jeweiligen Wetterlage anpassen, ohne sich zu überhitzen oder durch Fahrtwind zu erkälten. Richtig funk-

tiert das allerdings nur, wenn man Kleidungsstücke auswählt, deren Gewebe Luft und Feuchtigkeit durchläßt. Besonders gut schaffen das sogenannte Klimafasern wie Gore- oder Sympatex. Sie lassen den Dampf raus, aber keinen Regen rein. Wie das etwa Vollplastik-Regenjacken tun, die innen meist nasser als außen werden.

Mit Pants und Tights ist auch die typische Radhose als deren Urform salonfähig geworden. Obwohl sie mit ihrem speziellen Leder- oder Stoffeinsatz große Vorteile gegenüber normalen Hosen hat, muß man sie nicht unbedingt zeigen. Inzwischen gibt es auch Modelle, die man quasi als Unterhose anziehen kann. Obendrüber eignen sich weiche Materialien besser als harte Jeans, die oft in den Kniekehlen unangenehm kneifen.

Bei Radwanderern beliebt, dennoch dringend zu empfehlen, ist ein gut sitzender Schutzhelm für den Kopf. Schließlich weiß man nie, was einem von rückwärts droht oder an der nächsten Ecke entgegenkommt. Leider sind Unfälle unter Radlern – gänzlich ohne Beteiligung von Kraftfahrzeugen – heute schon keine Seltenheit mehr.

So ausgerüstet kann es unbeschwert losgehen. Und wenn man sich die Zeit nimmt, Land und Leute kennenzulernen und keine Rekorde zu brechen, dann werden auch weniger sattelfeste Zweifler erkennen, daß radfahren ein richtiges Sattel-Fest sein kann.

Ingo Wagner



Gruppen-Erlebnis

Warum nicht mal das Mobil auf dem Parkplatz eines Radreise-Veranstalters stehenlassen und mitstrampeln? Diese Unternehmen veranstalten Radreisen:

AmphiTrek Radreisen GmbH, Sandbergweg 28, 24943 Flensburg, Tel.: 0461/637-90, Fax: -89

Aquarius e.V., Dorfstraße 67, 16949 Mansfeld, Tel. und Fax: 033981/702

bayer-rad-reisen, Max-Planck-Straße 2, 89584 Ehingen/Donau, Tel.: 07391/ 7070-70, Fax: -77

Bonjour la France Reisen, Postfach 48, 77686 Kehl, Tel. und Fax: 07851/480272

DER Aktivurlaub, Emil-von-Behring-Straße 6, 60439 Frankfurt/M., Tel.: 069/ 9588-00, Fax: -1010

Determann & Kreienkamp Touristik, Ostmarkstraße 101, 48145 Münster, Tel.: 0251/37056, Fax: 375913

die Landpartie, Postfach 2244, 25438 Tornesch, Tel.: 04122/9655-5, Fax: -6

Heim-Reisen, Gerlinde Heim, Am unteren Pandelbach 2, 38723 Seesen, Tel.: 05381/8008

Kögel Radreisen, Höllstraße 17, 78315 Radolfzell, Tel.: 07732/8005-0, Fax: -64

Natours Reisen GmbH, Untere Eschstraße 15, 49179 Ostercapeln, Tel.: 05473/ 82-11, Fax: -19

Moselland Touristik GmbH, Gestade 12-14, 54470 Berncastel-Kues, Tel.: 06531/ 2091, Fax: 52691

Sportreisen Rainer Peters, Tiefer Pfad 29, 45657 Recklinghausen, Tel. und Fax: 02361/184864

Radwander-Touristik, Margret u. Günter Reishofer, Ruedorfer Passage, 83022 Rosenheim, Tel.: 08031/31740, Fax: 15139

Rainbow Tours, Johanniswall 4c, 20095 Hamburg, Tel.: 040/3209-32, Fax: -3099

ReNatour, Hirschbergerstraße 48, 90473 Nürnberg, Tel. und Fax: 0911/890704

I.D Riva Tours GmbH, Neuhauser Straße 27, 80331 München, Tel.: 089/231100-0, Fax: -22

Rösners Radreisen, Schulstraße 10, 71034 Böblingen, Tel.: 07031/672348, Fax: 673043

Rotalis, Max Loidl-Weg 4, 85598 Baldham, Tel.: 08106/35910, Fax: 34175

San-Aktiv-Tours, Nürnberger Straße 48, 91710 Gunzenhausen, Tel.: 09831/4936, Fax: 80594

Schimmel-Reisen, Daimler-Str. 4, 67141 Neuhofen, Tel.: 06236/555-55, Fax: -45

SKR Studien-Kontakt-Reisen, Postfach 201051, 53140 Bonn, Tel.: 0228/93573-0, Fax: -50

stb-reisen GmbH, Rossmarkt 12, 60311 Frankfurt/M., Tel.: 069/292049, Fax: 284765

Studiosus Reisen GmbH, Trappentreustraße 1, 80339 München, Tel.: 089/500600, Fax: 5021541

Travelo Radreisen GmbH, Pfalzstraße 32h, 67378 Zeiskam, Tel.: 06347/72132, Fax: 7169

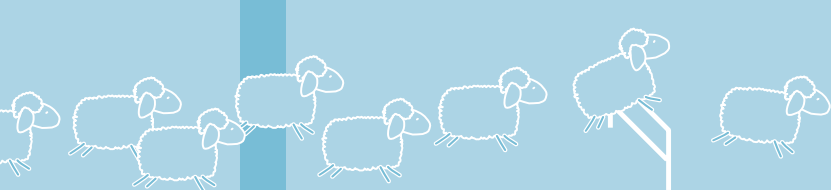
Velociped Fahrradreisen, Auf dem Wehr 3, 35037 Marburg, Tel.: 06421/24511, Fax: 161627

Velotours, Mainaustraße 34, 78464 Konstanz, Tel.: 07531/9828-0, Fax: 50025

Veloroute, Horst Mates, Uhlandstraße 8, 89195 Staig bei Ulm, Tel. und Fax: 07346/8962

WeinRadel, Weststraße 37, 52074 Aachen, Tel.: 0241/87-6262, Fax: -5307

HOBBY
Touren-
Radfahren



Schlafen im Reisemobil



Foto: Heinz

Wie man sich bettet...

...so schläft man:

Ein steifer Nacken morgens und Rückenschmerzen nach dem Nickerchen lassen sich auch im Reisemobil vermeiden.

Bettenformate erreichen kaum die Maße des heimischen Nachtlagers, und Teile der Einrichtung erhalten eine Doppelfunktion. Was tagsüber als Sitzgruppe herhält, puzzelt sich abends zur Schlafstätte aus Polster-elementen zusammen. Manche Alkovenmatratze enttarnt sich bei genauem Hinsehen zur dünnen Matte, die womöglich ohne Lattenrost direkt auf dem Untergrund liegt. Im Dachbett eines Kastenwagens ist diese Form des Liegepolsters ohnehin obligatorisch: Sie spart Gewicht oder läßt Höhe gewinnen.

Sich auf schmalere und kürzere Betten umzustellen mag noch akzeptabel sein. Was aber mit den Kreuzschmerzen und dem verspannten Nacken? Sie resultieren meist aus ungeeigneten Unterlagen. Für solche hält der Stuttgarter Sportmediziner und Chiroprapeut Dr. med. Anton Flaig jene Matratzen, „die sich nicht der natürlichen Form der Wirbelsäule anpassen. Matratzen sollen im unteren Bereich nachgeben und im Nacken stützen.“

Seit Jahren kämpft der Mediziner gegen das Gerücht, das sich seiner Meinung nach noch immer hartnäckig in den Köpfen der Menschen hält: eine harte, ungefederte Unterlage sei besonders gesund für die Wirbelsäule. So empfiehlt Flaig „leider das teuerste, eine Taschenfederkern-Matratze, denn sie paßt sich optimal, also punktgenau dem Körper an. Aber auch gute Latex- oder Schaumstoffmatratzen erfüllen diese Forderung.“

Für zu Hause fällt es nicht schwer, aus dem üppigen Angebot des Bettenfachhandels die optimale Unterlage zu finden. Im Reisemobil gestaltet es sich komplizierter, den Liegekomfort zu verbessern. Zu unterschiedlich sind die Bettenkonstruktionen: fest installierte Schlafmöglichkeiten in Alkoven, Hub-, Stock- oder Heckbetten sowie Ruhelager, die durch den Umbau von Vierer- und Zweierdinetten oder Rundsitzgruppen entstehen.

Diese konstruktionsbedingten Nachteile erschwert außerdem ein Gewichtsproblem. Die oft gerin- ►

Gute Nacht und träum was Schönes – für Urlauber im Reisemobil bleibt dies häufig ein frommer Wunsch. Oft liegen die Schlafsuchenden so unbequem, daß sie den Sinn des Wortes Morgengrauen völlig neu definieren müssen.

Zugegeben, Wohnen im Reisemobil zwingt zu Kompromissen:

Das richtige Schlafklima

Matratze und Lattenrost sind nicht allein für guten Schlaf zuständig.

● Matratzen und Polster sind im Reisemobil einer ungleich höheren Luftfeuchtigkeit ausgesetzt als zu Hause. Dämpfe aus Küche und Bad, der feuchte Atem einer ganzen Besatzung, all dies konzentriert sich Tag und Nacht auf engstem Raum. Selbst bei guter Durchlüftung des Raumes können Liege- und Polster-elemente klamm werden und stocken. Mindestens einmal pro Woche die Matratzen zu wenden beugt dieser Gefahr vor. Auf jeden Fall sollten alle Polster und Matratzen nach dem Urlaub frei aufgestellt werden und an einem trockenen Ort mehrere Tage auslüften.

● Feuchte und stickige Luft in der Nacht läßt sich vermeiden. Durchlüften Sie das Mobil mindestens 15 Minuten, bevor Sie ins Bett gehen. Zusätzlich zur sogenannten Zwangsentlüftung durch Schlitze in Eingangstür, Dachaufstellern oder hinter dem Kühlschrank können Sie auch querlüften. Arretieren Sie dazu die Aufsteller gegenüberliegender Fenster so, daß ein drei Zentimeter breiter Schlitz entsteht. Vermeiden Sie das Belüften von oben, weil sonst kältere Außenluft direkt auf die Schlafenden sinkt. In Lebensgefahr bringt sich, wer im Winter die gesetzlich vorgeschriebene Zwangsbelüftung abklebt, damit es wärmer wird, oder um Gas zu sparen. Tritt aus der Heizung Kohlenmonoxyd aus und es kann nicht entweichen, vergiftet dieses Gas die gesamte Crew.

● Was zu Hause optimal wärmt, muß nicht zwangsläufig ideal fürs Reisemobil sein. Daunengefüllte Bettdecken, Kissen und Schlafsäcke lassen sich im Mobil nur ungenügend entlüften. Alles verschwindet tagsüber im Staukasten oder nimmt, offen lagernd, zusätzlich Feuchtigkeit aus der Raumluft auf. Die Folge: Das Bettzeug ist am Abend – auch bei sommerlichen Temperaturen – klamm. Im schlimmsten Fall verklumpen die Daunen. Kunstfaserfüllungen in Schlafsäcken, Decken und Kissen hingegen lassen aufgenommene Feuchtigkeit schnell wieder verdunsten und wärmen ohne Qualitätsverlust. Zudem überstehen die Kunstfasern im engen Staukasten auch fest zusammengepreßt den Tag.

● Wer einmal die Nacht damit verbracht hat, immer wieder die vom schmalen Lager gerutschte Decke hochzuziehen, wird die Vorzüge eines rundum geschlossenen Schlafsacks erkennen. Unruhige Schläfer, zu denen zweifellos Kinder zählen, sollten im Mobil ohnehin besser im Schlafsack übernachten. Steppdecken-Versionen bieten gegenüber Mumienformen den Vorteil, daß sie sich bei rundum geöffnetem Reißverschluß in eine große Decke verwandeln. Solche Schlafsäcke kosten je nach Ausführung zwischen 90 und 200 Mark und sind auch in Übergrößen zu haben. Hier einige Beispiele:

Fritz Berger: Steppdecken-Schlafsack mit abnehmbarem Kissen, 140 Mark, Gewicht: 2,1 Kilogramm, Füllung: Silikon-Hochbausch-Polyester, untere Temperaturgrenze: 0 Grad Celsius.

LGF Freizeitwelt: Einfacher Steppdeckenschlafsack, 90 Mark, Gewicht: 1,9 Kilogramm, Füllung: dreilagiges Hollofibre-Polyester, untere Temperaturgrenze: 3 Grad Celsius.

Süd-West: Kinderschlafsack mit Polsterkopfteil, 100 Mark, Gewicht: 1,2 Kilogramm, Füllung: High-Loft-Hollofibre-Polyester, untere Temperaturgrenze: -4 Grad Celsius.

Baby-Walz: Kinderschlafsack mit eingearbeitetem Trägerteil, 140 Mark, 140 Zentimeter Länge, Polyester-Füllung.

Schlafen im Reisemobil

ge Zuladung im Mobil nötigt zu Sparmaßnahmen auch bei den Betten. Verpönt sind deshalb gewichtige Naturstoffe für die Füllung von Matratzen: Roßhaar, Baumwolle (Futon), Wasser oder Metall-Sprungfedern. Eher selten finden sich im Reisemobil Lattenroste, welche die Wirkung einer Matratze verstärken und für die nötige Unterlüftung sorgen.

Matratzentausch

Verbessern läßt sich der Liegekomfort meist trotz allem. Nicht zwangsläufig wiegt eine neue Lösung sehr viel mehr oder baut wesentlich höher als das vom Herstel-

ler vorgesehene Bett. Ohne größeren Aufwand gelingt der erfolgversprechende Umbau in Alkoven, Stock- oder Heckbetten.

Häufig genügt es, die vorhandenen Matratzen durch neue, wenige Zentimeter stärkere zu ersetzen. Am besten eignen sich Materialien wie Schaumstoff, synthetisches Latex oder Hartschaum.

Unterlagen aus Schaumstoff wie Polyuretan sollten, so empfiehlt es der Bettenfachhandel, mindestens zwölf bis 15 Zentimeter dick sein und ein Raumgewicht von 40 Kilogramm pro Quadratmeter aufweisen. Auf diese Weise gibt die Matratze nach und stützt auch wirklich dort, wo es nötig ist. Eigenschaften, welche die Wirbelsäule im Schlaf entspannen, tun übrigens auch dem gut, der keine Rückenprobleme hat.

Den gleichen Effekt erzielt synthetisches Latex. Unterlagen aus diesem Material sollen ebenfalls mindestens zwölf bis 15 Zentimeter Höhe messen. Ihr Vorteil gegenüber Schaumstoffunterlagen, die aus einem Stück geschnitten sind: Fabrikate aus Latex entstehen einzeln in

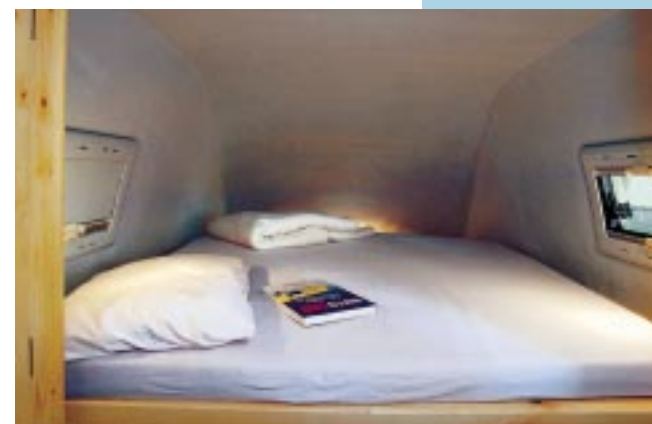
speziellen Formen mit horizontal und vertikal verlaufenden Luftkanälen. Dadurch passen sie sich den unterschiedlichen Belastungszonen des Körpers im Becken- oder Schulterbereich an. Auch Matratzen aus sogenanntem Kaltschaum sind so gefertigt.

Vor dem Kauf ist eine Liegeprobe empfehlenswert. Wie angenehm die Unterlage ist, muß der Schläfer selbst entscheiden – jeder Hersteller schwört nämlich auf sein eigenes System in Aufbau und Struktur. Um besser beurteilen zu können, läßt sich der Kunde am besten die jeweiligen Matratzenquerschnitte im Modell zeigen.

Im Preis schlägt sich die aufwendigere Herstellung nieder: Eine hochwertige Matratze aus Schaumstoff im Format 100 mal 200 Zentimeter kostet rund 200 Mark, aus sogenanntem Stiftilatex oder Kaltschaum mit einem Raumgewicht von 40 Kilogramm pro Quadratmeter kommt sie auf rund 480 Mark. Auch im Gewicht gibt es Unterschiede: Schaumstoff wiegt weniger. Die Matratze im obengenannten Format bringt 12,5 Kilogramm auf die Waage, Kaltschaum rund 15 und Latex etwa 20.

Der Bettenfachhandel bietet für alle Matratzenarten abnehmbare, bei 60 Grad Celsius waschbare Bezüge mit rundumlaufendem Reißverschluß an. Das Material reicht vom einfachen Frottee-Stretchbezug über Baumwoll-Jersey oder -Velour, einlagig oder mit zusätzlicher Polsterung versteppt. Interessant sind Allergikerbezüge: Sie enthalten Antibac-Fasern, die verhindern sollen, daß sich Bakterien und Milben einnisten. Kosten für einen Matratzenbezug: Zwischen 150 und 400 Mark, je nach Ausführung, Material und Größe.

Trotz des relativ hohen Preises sollte der Reisemobilist auf einen Bezug nicht verzichten. Ein Bettlaken allein schützt die Matratzen kaum vor Verschmutzung. Zum anderen nimmt ein Bezug zusammen mit dem Laken mehr Feuchtigkeit auf und verbessert so das Schlafklima.



Hightech im Bett

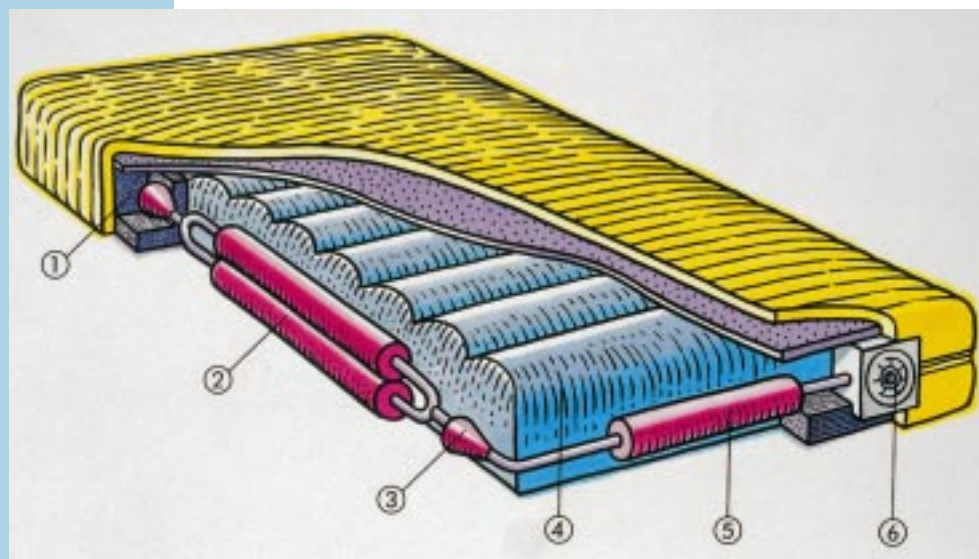
Menschen, die mit den genannten Lösungen nicht glücklich werden, oder jene mit einem ausgeprägten Wunsch nach Komfort können etwas tiefer in die Tasche greifen. Ein Beispiel: Mit einem Ventil- und Kammersystem für den Luftaustausch ausgerüstet ist die neue Matratze Airlux der gleichnamigen Firma im schweizerischen Klingnau. Mit ihrer Technik läßt sich über ein Ventil ein bestimmter Matratzen-Härtegrad einstellen. Ist die richtige Einstellung gefunden, reguliert die Matratze den eingestellten Druck selbsttätig: Dreht sich der Schlafende um, saugt sie Außenluft an oder läßt Luft ab. Im Format 100 mal 200 Zentimeter kostet diese Hightech-Luftmatratze 2.678 Mark.

Ein weiteres Beispiel sind die Thalamos-Naturbetten, die Andreas Augsburg aus Roßhaar, Kokos, Naturborsten, Roggenstroh, Torffasern oder Kapok nach Maß anfertigt. Sie sind auch für den Allergiker geeignet und kosten bei 100 x 200 Zentimeter Größe zwischen 820 und 2.750 Mark.

Matratzen-Puzzle

Betten, die durch den Umbau von Sitzgruppen entstehen, weisen keine durchgehenden Matratzen auf. Sie bestehen aus tagsüber als Rücken- oder Sitzpolster genutzten Elementen. Bietet ein Mobil ausreichend Festbetten, so sehen die Mobilhersteller den Schlafplatz an der Dinette nur als Notlösung. ►

Platz ist in der kleinsten Hütte: Selbst ein Bett in einem ausgebauten Kastenwagen kann hohen Ansprüchen gerecht werden.



Hightech im Bett: Luft zum bequemen Liegen liefert die Matratze von Airlux: Sie besteht aus einem Schaumstoffrahmen (1), einem Pumpenkörper mit Ansaugventil (2), einem Einwegventil (3), dem Luftkern (4), einem Reservoir (5) und einem Druckreduzierventil mit Skala (6).

Schlafen im Reisemobil

Entsprechend sind die Rückenpolster möglicherweise angeschrägt oder Sitzflächen mit einem sogenannten Schenkelwulst versehen. Beide Attribute sorgen zwar tagsüber für bequemes Sitzen, lassen nachts jedoch den Liegekomfort im Auf und Ab der Polsterelemente gegen null tendieren.

Selbstangefertigte Ausgleichskeile aus Schaumstoff können die schlimmsten Übergänge mildern. Eine darüber ausgebreitete Steppmatte aus Textil-Hohlfasern wie Diolen isoliert Kältezonen, die zwischen den einzelnen Polsterelementen entstehen. Für den gleichen Zweck bietet Multo Prosano Lamm-

fell-Betteinlagen an, die temperaturausgleichend und feuchtigkeitsregulierend wirken.

Eine radikalere Lösung ist, nachts auf die Polsterteile ganz zu verzichten und sie durch eine durchgehende Matratze zu ersetzen. Allerdings lagert dann nachts ein Berg überflüssiger Polsterelemente im Cockpit, tagsüber verschwindet die Matratze im Alkoven.

Matratzen-Unterbau

Das richtige Schichtprinzip ist das A und O gesunden Liegens: Die Matratze im heimischen Bett ruht auf einem starren oder flexiblen Lattenrost. Dank beider Varianten zirkuliert die Luft unter der Matratze und transportiert Feuchtigkeit ab. Eine gute Unterlüftung sollte deshalb gewährleistet sein, weil der Mensch pro Nacht zwischen einem viertel und einem halben Liter Flüssigkeit

ausschwitzt. Einen Teil davon nimmt die Matratze auf. Liegt sie – wie in Reisemobilen häufig – direkt auf dem Untergrund, kann die Feuchtigkeit kaum verdunsten (siehe Kasten „Schlafklima“).

Ohne weiteres lassen sich Lattenroste im Reisemobil nachrüsten. Verschiedene Hersteller haben sich auf die Gegebenheiten in Mobilen und Booten spezialisiert. Trotz unterschiedlicher Materialien haben ihre Modelle einiges gemeinsam: Die Querlatten sitzen an ihren Enden in Bändern und/oder Gelenken und lassen sich nach Bedarf kürzen. Sie sind flexibel, geben also dem Gewicht des Körpers nach. Der gesamte Rost wird entweder aufgerollt oder zusammengeschoben, sein Einsatzort ist also immer erreichbar – und sei der Weg dorthin auch noch so verwinkelt.

Alle vorgestellten Systeme (siehe Kasten: „Lattenroste“) eignen sich auch auf Schlafplätzen, die aus Sitzgruppen entstehen. Tagsüber schiebt der Mobilist die Lattenroste zusammen und lässt sie unter den Sitzpolstern. Werden die Plätze einer Dinnette in Fahrtrichtung während der Fahrt ►

Schlaf schön,
Bärchen: Der
Kinderschla-
fack von
Walz gestat-
tet süße
Träume.



Warm bis drei Grad
plus: Der einfache
Steppdeckenschla-
fack von Freizeitwelt
wärmt mit einer
Polyesterfüllung.

Schlafen im Reisemobil

für Insassen genutzt, sollten solche losen Roste vor der Fahrt unbedingt entfernt werden. Denn bei einer Vollbremsung besteht die Gefahr, daß Sitzpolster samt Unterbau wegrutschen und der Mitfahrer unter den Gurten nach unten abgleitet.

Vorsicht ist geboten, wenn das Hubbett eines Integrierten einen Lattenrost erhalten soll. Paßgenau in einer Kunststoffschale mit erhöhtem Rand liegt dort die Matratze,

oftmals ist sie sogar zum Bug des Mobils hin aus Platzgründen leicht angeschrägt. Ein Lattenrost erhöht das Niveau des Liegepolsters und hebt es damit möglicherweise über den Rand der Schale hinaus. So kann die Übernachtung in dieser Höhe im schlimmsten Fall zur gefährlichen Rutschpartie werden.

Ins Rutschen kann diese Konstellation auch während der Fahrt kommen, wenn das Bett oben arretiert ist. Der Mobilhersteller gibt Auskunft darüber, ob Halterung, Gestänge und Druckdämpfer des Hubbettes in Tagesstellung das zusätzliche Gewicht eines Lattenrostes überhaupt tragen.

Trotz mancher technischer Einschränkungen sind jedoch die Möglichkeiten, Betten optimal nachzurüsten, ebenso vielfältig wie die Liegestätten in Freizeitfahrzeugen. Es gilt also nur, fürs eigene Mobil in einer Lagebesprechung übers Liegen ganz individuelle Lösungen zu entwickeln.

Marion Seigel

Frische Luft unter der Matratze: Bedflex Comfort, von MKM vertrieben, und Caraflex von Nautic-Plast lassen Feuchtigkeit verdunsten.



Lattenroste – frische Luft

Lattenroste unterlüften die Matratze. Sie sind in verschiedenen Arten zu haben. Um einen Vergleich zu ermöglichen, beziehen sich die ermittelten Preise jeweils auf ein Bettenformat von 100 x 200 Zentimeter.

- **Bedflex Comfort:** Die lackierten Latten bestehen aus fünf- bis sechslagig verleimtem Buchenholz, die beweglichen Gelenke aus Synthetikgummi. Zwei längslaufende Bänder halten die Latten. Gelenke, Latten und Bänder liefert der Hersteller im Paket, in Deutschland vertrieben von MKM. Um den Rost einzupassen und zu montieren genügen Maßband und Säge. Preis: 250 Mark, Gewicht: 11 Kilogramm.

- Ursprünglich für den Yachtbau entwickelt, eignet sich der Lattenrost Caraflex von Nautic-Plast auch für den Einbau im Reisemobil. In Festbetten werden die in Fest- oder Gelenklagern ruhenden Querlatten aus Buchenholz einzeln auf dem Untergrund verschraubt oder verklebt. Für Sitzgruppen empfiehlt der Hersteller, die Latten in die mitgelieferten starren Führungsschienen einzupassen und mehrere Roste anzufertigen – jeweils in den Maßen der Sitzbänke und des abgesenkten Tisches. Im Lieferumfang sind enthalten: 16 Federleisten aus Buche, 16 Fest- und 16 Gelenklager aus synthetischem Kautschuk, eine Aluleiste, Schrauben und Klebetapes. Preis: 300 Mark, Gewicht: 7,5 Kilogramm.

- Ganz ohne Extragelenke kommt ein Rollrost aus, den die Firma Quickmobil vertreibt. Fünf- bis siebenfach verleimte Buchenholzleisten werden an beiden Enden in durchlaufende, vernähte Baumwollgurte eingefä-

delt und fixiert. Der Hersteller liefert die Lattenroste maßgefertigt nach Kundenangaben. Preis: 160 Mark. Gewicht: 7 Kilogramm.

- Eine Alternative zum Holzlattenrost stellt die Froli Kunststoff GmbH vor: Quadratische Federelemente aus Kunststoff mit einer Höhe von 15 Zentimetern, die sich miteinander zur gewünschten Bettfläche verketteten lassen. Abgeschrägte oder verjüngt zulaufende Betten lassen sich ohne weiteres mit zusätzlichen kleineren Elementen in Rechteckform bilden. Eine aufliegende Matratze in Latex oder Schaumstoff braucht lediglich eine Höhe von 10 Zentimetern aufweisen. Für 100 x 200 Zentimeter Bettfläche sind 98 Federteller nötig. Preis: 600 Mark, Gewicht: 8,9 Kilogramm.

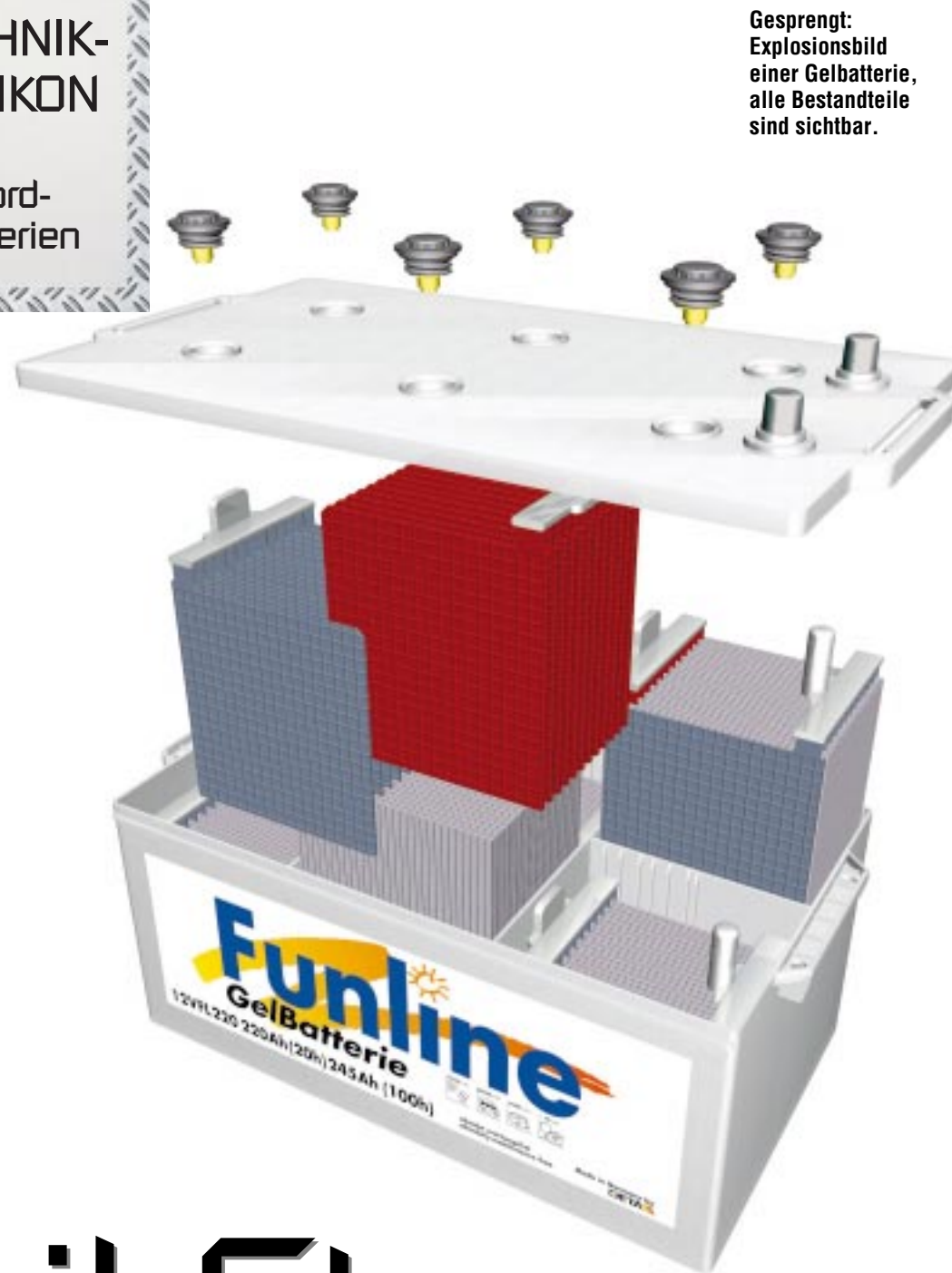
- Einen Lattenrost-Bausatz der Bezeichnung Calypso Standard aus mehrfach verleimtem Buchenholz liefert die Firma E-Con aus Lippstadt. Die 16 Federleisten tragen an ihren Enden Kappen aus flexiblem Kautschuk. Der soll rutschfest sein, so daß der Rost nicht zusätzlich befestigt werden muß. Das gesamte System ist aufrollbar, dadurch ist der Stauraum leicht zugänglich und zu reinigen. Die Liegefläche ist bis zu einer Größe von 100 x 200 Zentimeter möglich, die Bettenkontur läßt sich durch den Zugschnitt der Latten verändern. Preis: 260 Mark, Gewicht: 8,5 Kilogramm.

TECHNIK- LEXIKON

Bord- batterien

Bordnetz-Versorgungsbatterien von Reisemobilen, kurz **Bordnetzbatterien** genannt, müssen gänzlich andere Anforderungen als die **Starterbatterien** des Basisfahrzeugs erfüllen. Während die heute meist im Motorraum sitzenden Starterbatterien kurzzeitig einen hohen Strom zum Motoranlassen abgeben sollen, müssen die Bordbatterien über lange Zeiträume **niedrigere Ströme** für Licht, Kühlschrank, Wasserpumpe oder Radio liefern.

Die aktiven Materialien aller Batterien, Starter- wie Bordbatterien, sind das **Bleiodioxid (PbO₂)** der Plusplatten, das schwammige, hochporöse **Blei (Pb)** der Minusplatten, die in Gitterform gepreßt abwechselnd im Gehäuse hängen, sowie der **Elektrolyt (H₂SO₄)**, mit Wasser verdünnte Schwefelsäure. Bleiodioxid und Blei nehmen gegenüber dem Elektrolyten unterschiedliche, **elektrische Spannungshöhen** – Potentiale – ein, was dazu führt, daß ein äußerer Strom fließt,



Mobil-Strom

wenn die beiden Pole über den Verbraucher-Stromkreis miteinander verbunden werden. Im Innern fließt bei diesem **Entladevorgang** ein Elektronenfluß von der negativen zur positiven Platte. Zum Ausgleich wandern **Sulfat-Ionen (SO₄²⁻)** aus dem Elektrolyten Schwefelsäure

Bordnetzbatterien speichern den nötigen Strom für den autarken Reisemobil-Betrieb.

zur negativen Platte und verbinden sich dort mit dem Blei zu **Bleisulfat (PbSO₄)**. Zur gleichen Zeit entsteht aus dem **Bleiodioxid (PbO₂)** der positiven Platte – unter Bildung von Wasser, bei Verbrauch von Sulfat- und Wasserstoffionen – ebenfalls Bleisulfat.

Haben beide Seiten das gleiche Potential, den gleichen Gehalt an Bleisulfat, kann kein Strom mehr fließen. Die Batterie muß **geladen** werden, wobei sich durch Elektronenaustausch wieder Blei und Bleiodioxid an den verschiedenen Platten bildet.

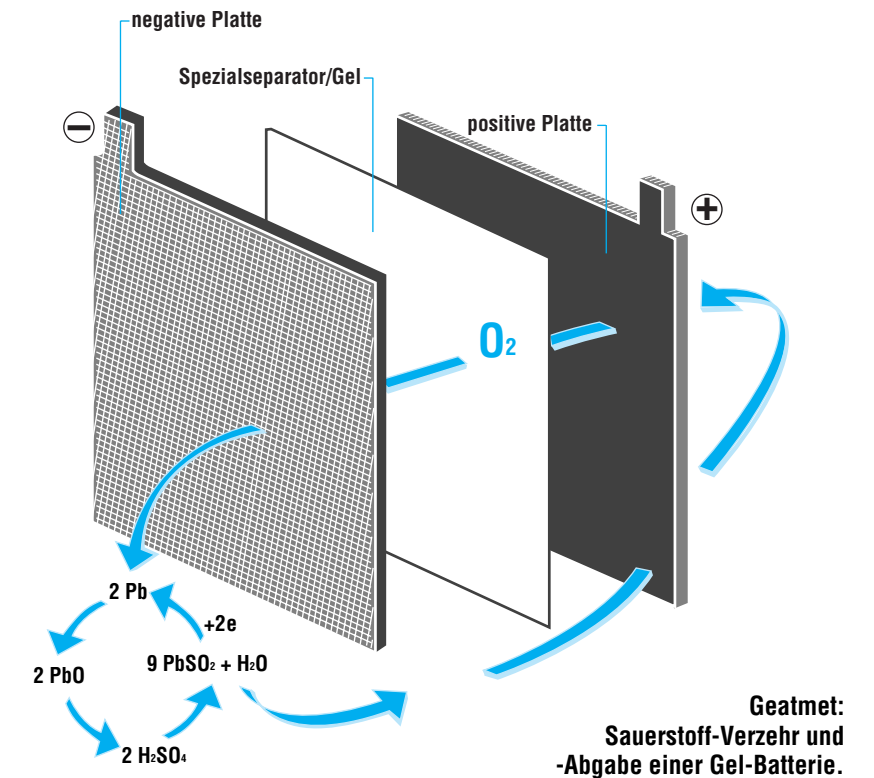


Bei den Starterbatterien befindet sich die Schwefelsäure in flüssiger Form zwischen den gitterförmigen Platten. Durch die hohe Anzahl von Platten und die daraus resultierende größere **Gesamtoberfläche** können sie kurzfristig hohe Ströme abgeben. Während des Ladevorgangs entstehen bei ihnen Gase, weswegen sie **Entlüftungsventile** oder einen Überlauf mit Leitung ins Freie benötigen. Oben auf den Starterbatterien sitzen Stopfen, durch die **destilliertes Wasser** zum Erhalt des Säurespiegels nachgefüllt werden kann.

Bei den Bordbatterien, auch Heavy Duty Batterie genannt, sind die Platten dicker und zwischen ihnen ist ein **Isolator mit Glasvliesauflage** eingesetzt. Dieser verhindert, daß die positiven Platten vorzeitig verschlammen. Schwefelsäure dient auch hier zum Spannungsaustausch. Die Bordbatterien sind wegen ihrer Plattendicke und der Isolatoren zyklenfester. Gegenüber Starterbatterien, die rund **50 Tiefentlade-** und Ladezyklen schaffen, bringen es Bordbatterien auf die zwei- bis dreifache Lebensdauer.

Noch zyklenfester ist die dritte Batterie-Variante, die es auf rund **700 Zyklen** bringt. Es handelt sich dabei um fest verschlossene Batterien mit einem **Gel**, in dem der Elektrolyt aus Schwefelsäure gebunden ist. Diese Batterien sind kipp- und auslaufsicher. Für den Säureaustritt ist kein Schutzkasten oder Auffangbehälter erforderlich. Es kann keine **Säurekorrosion** an den Batterieklemmen

Geöffnet: Schnittbild einer Gel-Batterie.



und Polen entstehen. Deshalb können Gelbatterien auch im Wohnbereich von Reisemobilen, etwa in Sitztruhen, unter dem Fahrersitz oder in Schränken installiert werden.

Die negative Elektrode der Gelbatterien ist überdimensioniert, bleibt dadurch etwas unter dem Voll-Ladezustand und bildet praktisch keinen Wasserstoff. Deshalb sind die Stopfen fest verschraubt und haben jeweils ein **Notventil**, falls der

Druck in der Batterie zu hoch wird. Kontrolle und Nachfüllen von destilliertem Wasser ist hier weder möglich noch nötig.

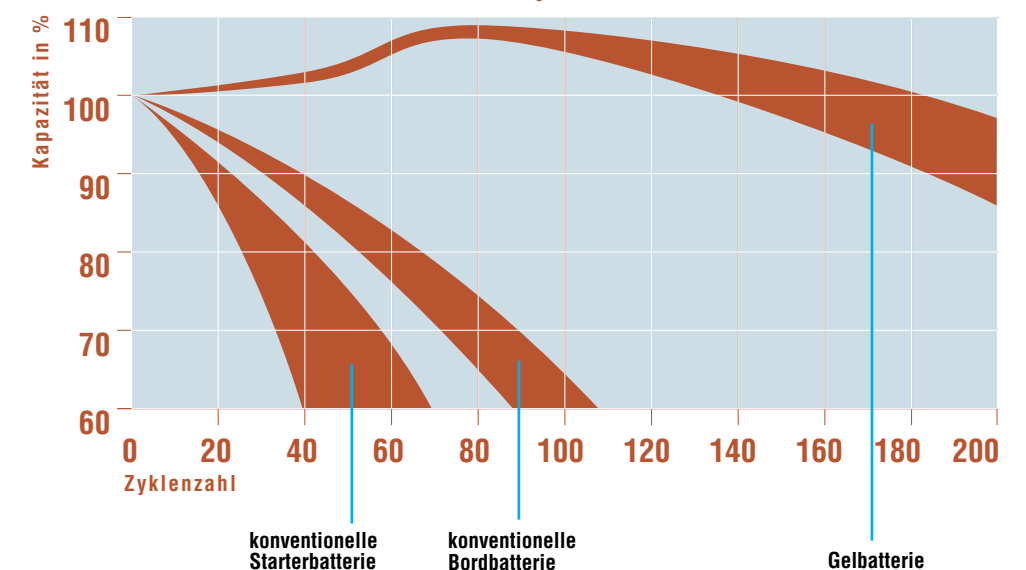
Während herkömmliche Batterien bei der Lagerung oder bei längerem Stillstand des Reisemobils nach drei bis sechs Monaten nur noch 50 Prozent ihrer **Kapazität** besitzen, tritt dieser Zustand bei der Gel-Batterien erst nach 24 Monaten ein.

Wichtig: Bei Plustemperaturen kann jede dieser Batterien – ausreichende Kapazität vorausgesetzt – im Notfall auch mal als Starterbatterie eingesetzt werden.

Liegt die Starterbatterie bei einem Preis von etwa 150 Mark für die 80-AH-Variante, werden bei der Bordbatterie schon etwa 300 Mark fällig. Die entsprechende Gel-Batterie kostet rund 500 Mark.

Frank Grudowski

Batterie-Zykluslebensdauer



Teil 7 der Selbstbauserie von REISEMOBIL INTERNATIONAL: Woraus besteht die elektrische Anlage? Wie kommt der Strom zu den Geräten? Welche Leitungen für welchen Zweck?

Von

Stromleitungen und Sicherungen



Fotos: Böttger, Grudowski



Montiert: Außensteckdose mit vier Schrauben (oben), Batteriehalterung hinter dem Fahrersitz (ganz links) und Auswahl an Kabelverbindern (links).

Verbraucher	Leistung in Watt	Spannung in Volt	Strom in Ampère	Versorgungszeit in Stunden	benötigte Kapazität in Ampèrestunden
Lampen	40	12	3,34	0,5	1,67
Fluorlampen	24	12	2,0	4	8,0
Halogenlampen	20	12	1,67	4	6,68
Kaffeemaschine	240	12	20	0,5	10
Wasserpumpe	18	12	1,5	1	1,5
Kompressorkühlschrank	45	12	3,75	8	30
Absorberkühlschrank	130	12	10,83	8	86,64
Kassettenrecorder	20	12	1,67	2	3,34
Farbfernseher	42	12	3,5	2	7
Sat-Receiver	1	12	0,17	24	4,08

Wer Komfort im Reisemobil will, kommt um eine ausgeklügelte elektrische Anlage nicht herum. Sie liefert nicht nur den Strom für die Ausleuchtung des Mobils, sondern auch für den Kühlschrank, die Unterhaltungselektronik und die Zündeinrichtungen von Gaskocher, Boiler und Heizung sowie für die Meßsensoren in den Tanks.

Mehr als bei anderen Arbeiten gilt für die Installation der elektrischen Anlage: Erst planen, dann werkeln. Erstens vermeidet man damit Ärger und komplizierte Änderungen nach Fertigstellung des Mobils. Zweitens kann Strom lebensbedrohlich sein. Deswegen sollte man sich intensiv mit den einschlägigen Vorschriften, allen voran der VDE 0100 Teil 708 (Elektrische Anlagen auf Campingplätzen und in Caravans) vertraut machen. Drittens müssen die einzelnen Bauteile der elektrischen Anlage genau aufeinander abgestimmt sein, was nur durch umfassende, vorherige Planung möglich ist.

Die Elektro-Installation sollte komplett in 12 Volt ausgeführt werden. Nur der Kühlschrank, das Ladegerät für die Batterien und einige kindersichere Steckdosen sollten als – getrennt verlegte – 230-Volt-Anlage verkabelt werden.

Das Herz der elektrischen Anlage ist die Bordbatterie. Sie mußte eigentlich Akkumulator heißen, denn sie ist im Gegensatz zu echten

Batterien wiederaufladbar. Bei Kastenwagen läßt sich die Bordbatterie besonders gut unter dem Fahrersitz oder Beifahrersitz plazieren. Sollen wegen des erhöhten Strombedarfs mehrere Bordbatterien eingebaut werden, bieten sich dafür auch Sitztruhen oder der doppelte Boden an.

Bord-Batterie

Starterbatterien als Bordbatterien zu verwenden, spart zwar Kosten, ist aber nicht zu empfehlen, weil sie wesentlich weniger Ladezyklen verkraften (siehe Technik-Lexikon Seite 192). Außerdem gasen sie beim Laden leichter, weswegen sie in zum Innenraum hin geschlossenen Batteriekästen sitzen müssen. Als ideale Bordbatterien empfehlen sich Gel-Batterien. Sie sind gasungsfrei und wegen der in einem Gel gebundenen und ausgehärteten Schwefelsäure auslaufsicher. Deshalb dürfen sie sogar im Innenraum von Reisemobilen eingebaut werden.

Vor dem Kauf der Bordbatterie sollte man eine Energiebilanz erstellen, um den eigenen Bedarf zu ermitteln, die sich in Ampèrestunden bemißt. Dazu listet man zunächst alle gewünschten Verbraucher auf und addiert deren einzelne Nennleistungen (siehe Tabelle links).

Weil die Batterie nicht ganz entladen werden darf, und weil sie bei großer Kälte, schneller Entladung und mit zunehmender Alterung nur noch einen Bruchteil ihrer Nennkapazität zur Verfügung stellt, multipliziert man diesen Wert mit dem Faktor 1,7. Diesen täglichen



Gesteckt:
Kabelverbinder
werden mit der
Quetschzange
befestigt.

Bedarf multipliziert man nun mit der Anzahl der Tage, die man an einem Platz ohne Stromanschluß stehen möchte – als Anhalt gelten drei Tage – und bekommt so die erforderliche Nennkapazität der Bordbatterie.

Die Batteriehalterung wird mit dem Boden verschraubt und hält die Batterie fest. Zwei vom Durchmesser her passende Polklemmen finden ihren Platz auf Plus- und Minuspol. Direkt am negativen Pol wird ein breites und isoliertes Erdungskabel befestigt, dessen anderes Ende mit der blanken Karosserie des Reisemobils kontakt haben muß.

In den von der Lichtmaschine kommenden Anschluß an den Pluspol wird ein Trennrelais verkabelt. Es sorgt dafür, daß die Lichtmaschine die Starter- und Bord-Batterie während der Fahrt lädt, bei abgestelltem Motor aber die Bordverbraucher den Starterakkumulator nicht leerziehen können. So ist gesichert, daß sich der Motor jederzeit starten läßt.

Batterie laden

Damit die Bordbatterie auch dann geladen wird, wenn das Reisemobil nicht fährt, baut man eine dreipolige CEE-Außensteckdose ein, hinter der ein Ladegerät den aus



Gesichert:
FI-Automat zum
Personenschutz
(links) und
D-Leitung für
das Signal der
Lichtmaschine
(oben).

dem Wohnhaus, dem Campingplatz oder von einer anderen Möglichkeit kommenden Strom zur Ladung der Batterien verwendet. Standard sind heute Ladegeräte mit IU-Ladekennlinie, die durch elektronische Steuerung des Ladestromes das Überladen der Batterien verhindern und damit für lange Batterie-Lebensdauer sorgen.

Direkt hinter der Einsteckdose, noch vor dem Ladegerät, sollte ein FI-Schutzschalter nach VDE 0100 Teil 737 eingebaut sein. Er schaltet die Stromzufuhr bei Auftreten von Fehlern in der elektrischen Anlage ab und hilft so, lebensbedrohliche Stromstöße zu vermeiden.

Ladung mit 230 Volt ist auch mit einem zusätzlich montierten Generator von Dynawatt möglich, den Electrolux vertreibt. Er wird über einen zusätzlichen Flachriemen vom Fahrzeugmotor angetrieben und liefert über die Powerbox 230-Volt-Wechselstrom mit 50 Hz. Das Ganze passiert unabhängig von der Drehzahl des Motors, also auch bei Standgas. Aber natürlich muß der Fahrzeugmotor laufen, damit Strom erzeugt wird.

Eine weitere Alternative, die Batterien im Stand zu laden, sind Solarmodule. Auf dieses sehr spezielle Thema gehen wir in einem der nächsten Hefte genauer ein.

Elektrokabel verlegen

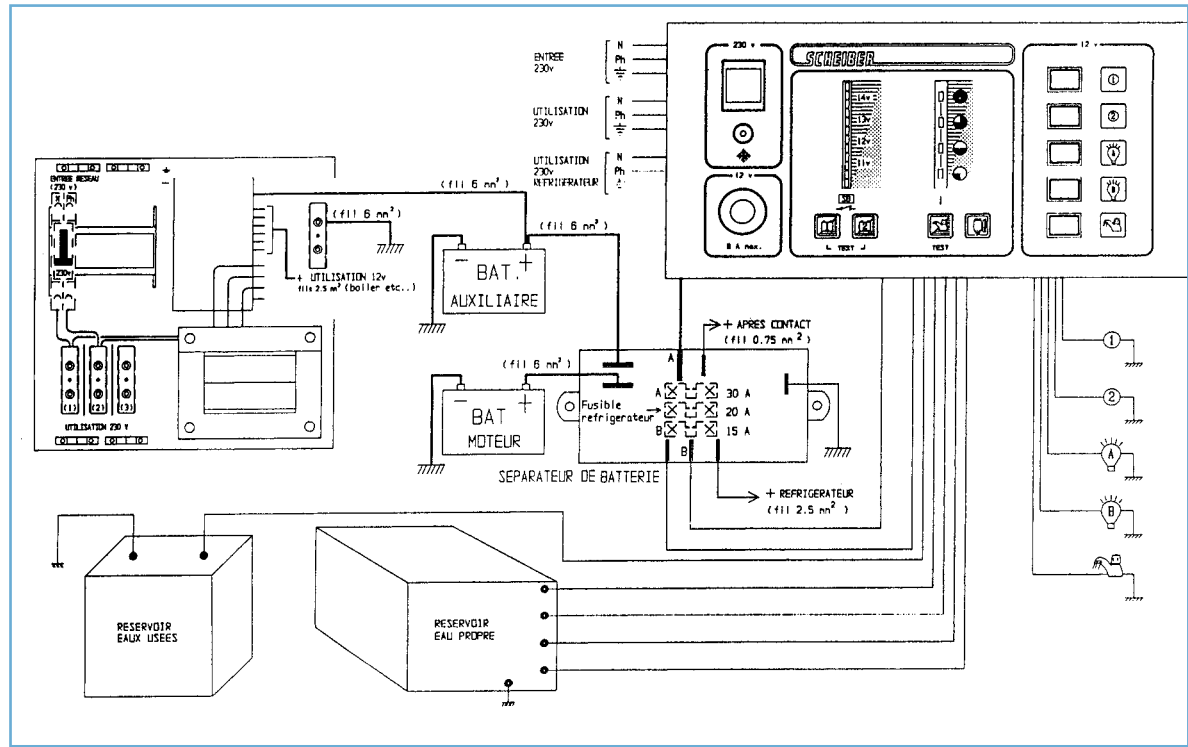
Von der Bordbatterie wird eine dicke Leitung zur Elektrozentrale verlegt, die man an zugänglicher Stelle – über dem Eingang, neben der Küche oder hinter der Sitzgruppe – plaziert. Sie besteht aus einem Kontrollpanel und einem Sicherungskasten, die beide auch in einem einzigen Gerät zusammengefaßt sein können. Standard ist heute, daß sich die Elektrik im Panel in mehrere Stromkreise – selbst für die Beleuchtung gibt es mehrere Ausgänge – aufteilen läßt, die sich mittels eines Hauptschalters komplett ausschalten lassen. Einige Ausführungen gestatten auch, die Stromzuführung zur Wasserpumpe separat zu unterbrechen. Übliche Panels beinhalten neben diesen Schaltern auch Anzeigen für den Ladezustand von Fahrzeug- und Bordbatterie sowie Füllstandsanzei- ►

PRAXIS Reisemobile selbstgebaut Teil 7

gen für den Frisch- und den Abwas-
sertank. Zusätzlich können Elektro-
panels eine Vielzahl von integrierten
Funktionen bieten, die aber nicht je-
der unbedingt braucht. Es lohnt al-
so, sich der Mühe einer genauen
Marktsichtung zu unterziehen.
Von der Elektrozentrale wer-
den, in mehreren Kreisen abgesi-
chert, die Elektroleitungen in Kabel-



Verkabelt:
Anschluß eines
Checkpanels
(oben).
Kompletter
Schaltplan
für einen
Kastenwagen
(rechts).



kanälen zu den einzelnen Verbrau-
chern geführt. Beim Bau der Möbel
haben wir zusätzlich zu den Aus-
schnitten für die Gas- und Wasser-
leitungen auch die Durchgänge für
die Elektroinstallation berücksich-
tigt. An Stellen, an denen das nicht
geschehen ist, bohren wir mit der
Winkelbohrmaschine nach und fei-
len die Durchgänge auf.
Wichtig: Starre Leitungen sind
im Reisemobil verboten, da sie
durch Erschütterungen brechen
können. Es dürfen nur Gummi-
schlauchleitungen Typ H07RN-F,

Kunststoffschlauchleitungen Typ
H05VV-F oder PVC-Aderleitungen
Typ H07V-K verwendet werden. Die
Enden sollten, sofern sie keine
Quetschverbinder tragen, sondern
verschraubt werden müssen, mit
Aderendhülsen geschützt sein. Das
heißt: weder drillen noch löten.
Für die Dimensionierung der
einzelnen Leitungen sind der Strom-
bedarf des Verbrauchers, die Ka-
bellänge und das Leitungsmateriel
zu berücksichtigen. Mit folgender
Formel lassen sich die Leitungsquer-
schnitte für Kupferlitzen errechnen:

Stromaufnahme (A) =
Leistung (W)
Spannung (V)

Beispiel: Kühlschrank: 60 W bei 12 V
Strom =
60 Watt
12 Volt
= 5 A

Leitungsquerschnitt (mm²) =
2 x Kabellänge(m) x Stromaufnahme (A)
47

Beispiel: Leitungsquerschnitt
2 x 7 (m) x 5 (A)
47
= 1,56 mm²



Gemessen:
Die Stromflüsse
werden nach
der Kabel-
verlegung
überprüft
(links).
Anschlußteile
für die Batterie
sind Polklem-
men, Minus-
kabel und
Sicherungs-
halter (unten).

Zur Vereinfachung empfehlen
wir, auch wenn dünnere Leitungen
möglich wären, solche mit einem
Querschnitt von mindestens 2,5
mm² zu verwenden. Dadurch hat
man auch gewisse Reserven. Etwa,
wenn man eine stärkere Lampe ein-
bauen will. Abhängig vom Leitungs-
querschnitt – und der Stromaufnah-
me der Geräte – sind auch die Si-
cherungen, die – gleichgültig, ob
sie im Panel oder an einer anderen
gut zugänglichen Stelle sitzen, ge-
nau auf den jeweiligen, nachge-
schalteten Verbraucher abge-
stimmt. Grundsätzlich sollen Leitun-
gen wie folgt abgesichert sein:

1,5 mm² bis 10 A
2,5 mm² bis 16 A
4,0 mm² bis 20 A
6,0 mm² bis 25 A
10,0 mm² bis 36 A

Die Kabel führen, um Fehler-
quellen zu minimieren, in einem
Stück zu dem jeweiligen Verbrau-
cher. Um Verwechslungen zu ver-

meiden, werden die Enden der Lei-
tungen mit beschrifteten Fahnen
gekennzeichnet, oder man verwen-
det unterschiedliche Farben für die
verschiedenen Plus-Zuleitungen zu
den Geräten.
Im Unterschied zur normalen
Auto-Elektrik, bei der das Karosse-
rieblech als Minusleitung erhalten
muß, sollten im Reisemobil richtige
Minusleitungen verlegt werden. Am
besten, man führt sie von den Ver-
brauchern zurück bis zum Panel,
faßt sie dort über eine Schiene zu-
sammen und führt sie zum Minus-
pol der Batterie. Eine andere Mög-
lichkeit: eine dicke Ringleitung
durchs Mobil legen, an die man die
Minusleitungen der einzelnen Ver-
braucher anklemmt. Verlaufen Ka-
bel durch Blechwände oder Kunst-
stoffdurchbrüche, müssen sie durch
Kabeldurchführungen gegen Be-
schädigungen geschützt werden.
Kaum Probleme bereitet die In-
stallation der Leuchten im Reisemo-
bil. Bei ihrer Auswahl sind deren Lei-
stungsaufnahme und die Wärme ►



des abgestrahlten Lichts zu berücksichtigen. So verbreiten die stromfressenden und deswegen kaum noch benutzten Glühlampen sowie die sparsamen Halogen-Spotlampen ein warmes, angenehmes Licht. Energiesparende Leuchtstofflampen liefern dagegen ein eher kaltes und ungemütliches Licht. Aus diesem Grund werden heute Leuchtstofflampen zur Grundbeleuchtung des Mobils verwendet, etwa an der Küche, an der Decke, über dem Bett oder in der Naßzelle. Halogenspots sitzen dagegen als Leselampen über der Sitzgruppe und dem Bett sowie als Punktstrahler im Bad.

Wenn möglich, sollte man einen Lichtschalter im Eingangsreich vorsehen, der eine zentrale

Verschraubt:
Nach erfolgter Kabelverlegung präsentieren sich so die Anschlüsse am Checkpanel (oben). Leuchtstofflampen sind ideal für Bad und Küchenblock (rechts).



Geöffnet:
Übersichtliche Leitungsverlegung ist wichtig für spätere Fehlersuche (rechts).



Leuchte einschaltet. So muß man nachts auf der Suche nach dem Lichtschalter nicht im dunklen Reisemobil herumstolpern. Wichtig ist, daß auch die Dachstauräume und der Kleiderschrank ausgeleuchtet werden. Das kann durch Lampen an der Decke geschehen. Man kann aber auch Leuchten in die Schränke einbauen, die mittels Schalter oder Türkontakt betätigt werden. Praktisch und angenehm ist zudem eine Lichtquelle im doppelten Boden.

Recht aufwendig gestaltet sich die Verkabelung des Kühlschranks, die man peinlich genau nach den Angaben der Hersteller durchführen

sollte. Zum einen müssen 12- und 230-Volt-Anschlüsse installiert werden. Zum anderen sind verschiedene Funktionen zu berücksichtigen. Etwa die Ansteuerung des AES-Systems oder des zusätzlichen Lüfters hinter dem Absorber-Kühlschrank oder die Versorgung des Trafos für den 230-Volt-Betrieb des Kompressor-Kühlschranks.

Ähnlich verhält es sich bei der Heizung und dem Gasboiler. Auch hier müssen diverse Funktionen angesteuert werden, je nachdem, welches Heizungsmodell eingebaut ist. Und auch hier gilt: Exakt nach Herstellerangaben montieren.

Je nach gewünschtem Komfort ist auch für die Unterhaltungs-Elektronik einiger Aufwand nötig. Ein Radioschacht im Wohnraum ermöglicht, das Radio des Fahrzeugs per Quick-Out-Halterung mit nach hinten zu nehmen und erspart so das zweite Gerät. Folglich müssen alle dazu nötigen Kabel – verdeckt – an den für das Radio vorgesehenen Platz geführt werden. Das Gleiche gilt für die Lautsprecher, von denen die Hochtöner etwa in Kopfhöhe, die Tieftöner dagegen möglichst weit unten montiert werden sollten. Zum Einbau besonders gut geeignet sind Schränke oder Sitztruhen, weil sie einen großen Resonanzkörper bilden. Den Lautsprechern liegen Schablonen bei, anhand derer sich die richtige Größe anzeichnen und mit der Stichsäge ausschneiden läßt.

Für den Fernseher ein eigenes Sideboard zu installieren, wird in den meisten Kastenwagen-Ausbauten nicht möglich sein. Als Stellplatz kommt eher der Küchenblock in Betracht. Folglich können in hier montierte Steckdosen für 12 und 230 Volt neben dem Fernseher auch Küchengeräte eingesteckt werden.

Elektrische Geräte

Elektro-Gerät	Hersteller	Bezeichnung	Besonderheiten	Preis
Gel-Batterie	Mareg	12V GiV 50 DT	65 AH 27,8x17,5x19 cm	473
Gel-Batterie	Varta	12V 835 75	85 AH 35,3x17,5x19 cm	495
Gel-Batterie	Deta	12V Funline 120A	135 AH 51,3x18,9x22,3	683
Gel-Batterie	Sonnenschein	12V dryfit Sportline SL 135	150 AH 48,3x21,2x20	743
Batterie-Ladegerät	Calira	LG 507 automatic	Ladestrom 7A 14x11x18 cm	260
Batterie-Ladegerät	Schaudt	LA 204	Ladestrom 10A 20x13,5x12,5 cm	300
Batterie-Ladegerät	Votronic	AL 712	Ladestrom 7,5A 18,2x12,5x9 cm	220
Batterie-Ladegerät	Scheiber	30.60314.80	Ladestrom 13A 14x12x25 cm	233
Batterie-Ladegerät	Mobitronic	M 814	Ladestrom 14A 13,5x10,5x22 cm	239
Batterie-Wächter	Schaudt	BW 35i	Batteriewächter und Hauptschalter Leistung 35A	98
Batterie-Wächter	Votronic	35	Batteriewächter und Hauptschalter Leistung 35A	93
Netzmatic-FI	Calira	—	Netzsisicherung mit Personenschutzautomat	239
Trennrelais	Reimo	81200	12V 70A	29
Trennrelais	Bosch	—	12V 75A mit Schutzdioden	78
Trennrelais	Ardelt	H 10 432 0070 00	12V 70A mit Löschdiode	20
Panel	Reimo	253 80014	Lichtsystem, Sicherungsautomat, Tankanzeige 32x9x6 cm	327
Panel	Votronic	5216	Info-Panel Akku-/Tankinfo 5,5x20x2 cm	128
Panel	Votronic	R1113	Powerpanel/Steuereinheit 5,5x20x4,5 cm	315
Panel	Calira	Bord Control 501	Spannungsmessung von 2 Batterien 10x8x2 cm	100
Panel	Calira	Bord Control 506	Inhaltsanzeige der Tanks 10x8x2 cm	149
Panel	Ardelt	DCV 2000/12	Voltmeter 12V	247
Panel	Ardelt	DCC 4000E	Batterie-Controller	428
Generator	Dynawatt	3500	zweite Lichtmaschine mit 250V	4.998
Kühlschrank	Electrolux	Tropicana RM 5211 LM	Absorber Elektro+Gas 60 Liter 61,8x48,6x47,4 cm	1.259
Kühlschrank	Electrolux	Tropicana RM 5405 LM	Absorber Elektro+Gas 103 Liter 80,5x52,5x53,7 cm	1.999
Kühlschrank	Waeco	Coolmatic MDC-65	Kompressor Elektro 65 Liter 61,8x48,5x47,5 cm	1.095
Kühlschrank	Waeco	Coolmatic MDC-110	Kompressor Elektro 110 Liter 80,5x52,5x53,5 cm	1.445
Leuchte	Fawo	Minifluter	für Halogen Stromschienensystem	51
Leuchte	Fawo	Adapter Spot	für Halogen Stromschienensystem	80
Leuchte	Frensch	607 13 Watt	Resolux Aufbauleuchte	126
Leuchte	Frensch	111 5-20 Watt	Noblesse Ein/Aufbau	77
Leuchte	Stengel	Reso 103	Resolux 11 Watt Aufbauleuchte	119
Leuchte	Stengel	Reso 101	Resolux 7 Watt Aufbauleuchte	112

Ob noch mehr Steckdosen erforderlich werden, muß jeder für sich selbst entscheiden. In diesem Punkt sind die Bedürfnisse einfach zu unterschiedlich. Eine Familie will ihr Schlauchboot mit einem Elektrokompessor aufblasen und wünscht sich Steckdosen im Eingangsreich. Andere brauchen eine Steckdose in der Nähe des Bades, um sich zu fönen. Allerdings gilt für sie: Im Naßbereich, das heißt, der Dusche, sind 230-Volt-Anschlüsse aus Sicherheitsgründen nicht erlaubt. Selbst für die 12-Volt-Versorgung gelten scharfe Bestimmungen. So müssen zum Beispiel die Leuchten eine besondere Schutzart haben.

Abschließend müssen nur noch die Druckwasserpumpe verkabelt sowie die Füllstands- und Batterieladestands-Anzeigen nach den Angaben des Panel-Herstellers angeschlossen werden, und die elektrische Anlage ist fertig. Allerdings ist

noch auf einen wichtigen Punkt zu achten. Es muß unbedingt sichergestellt werden, daß alle 230-Volt-Geräte – wie auch die CEE-Einspeise-Steckdose – über eine vier mm² dicke, gelb-grüne Leitung zum sogenannten Potential-Ausgleich mit einer blanken Stelle der Karosserie oder des Chassis zur Erdung verbunden werden. Bei einigen Gasgeräten geschieht das über eine Leitung, die an einer geeigneten Stelle des Gasrohres angeklemt werden muß.

Und noch etwas ist wichtig: Die Schaltpläne aller eingebauten Geräte gehören – wie die Gerätepässe und die Gasprüfbescheinigung – in eine Sammelmappe, die stets im Fahrzeug bleibt. Nur so kann man sich bei einem auftretenden Fehler unterwegs helfen oder helfen lassen. Ohne Schaltpläne ist auch der beste Elektriker machtlos.

Frank Böttger/Frank Grudowski

Was bisher geschah:

RM 10/96: Gesetzliche Bestimmungen, Basisfahrzeuge, Alltagseignung, Gewichte.

RM 11/96: Grundrisse, Checkliste, TÜV-Vorbesprechung, Bau-Großplanung.

RM 12/96: Dachmontage, Fenstereinbau, Wandisolierung, Bodenaufbau.

RM 01/97: Doppelter Boden, Sitzschienen, Sitzbänke, Möbelbau.

RM 02/97: Gasanlage, Gasflaschen, Gasgesetze, Gasgeräte.

RM 03/97: Wasserversorgung, Abwassersysteme, Wasserreinigung, Wassertank.

in RM 5/97

- Vorhänge
- Polster
- Innendekoration
- Haken und Halter

ZUBEHÖR.....



Trinkwasser-Entkeimungsgerät

Kein Pardon

UV-Licht entkeimt Trinkwasser mit großem Erfolg. Auch der Bio Safe von der Firma Nautic Nord bedient sich dieses Verfahrens, um Frischwasser möglichst keimarm zu halten. Das Gerät schließt angekoppelt an Füllstutzen und Ausgangsleitung einen Kreislauf. In auf die Tankgröße eingestellten Intervallen entnimmt die integrierte Druckpumpe Wasser aus dem Tank und führt es ihm nach der

Reinigung wieder zu. Wird im Innenraum Wasser benötigt, fördert der Bio Safe frisch entkeimtes Wasser zu den Wasserhähnen des Reisemobils. Einmal im Jahr sollte der Keimreaktor der 1.500 Mark teuren Entkeimungsanlage durch die Firma Nautic Nord kontrolliert werden.

Verspricht Erfolg:
Entkeimungsanlage
von Nautic Nord.

Isoliermatte

Zugeknöpft

Zugluft im Reisemobil macht Fahrten bei lausigen Außentemperaturen zur Tortur. Deshalb bietet die Firma Herrmann USA Import aus Ulm eine einknöpfbare Isoliermatte für Dachluken an. An acht rund um die Luke angeschraubten Unterteilen wird die 58 mal 58 Zentimeter große Matte eingeknöpft. In ihrem Kern liegt eine ein Zentimeter starke Schaumstoffschicht eingehüllt in vinylbeschichtetem Flies. 40 Mark kostet die Lukendichtung.



**Hält die Klappe
dicht: Isoliermatte
für Dachlüfter.**



Klappt auf Knopfdruck:
Cartron-Kupplung.

Elektrische Anhängavorrichtung

Klappt doch

Eine absolute Neuheit auf dem Zubehörmarkt ist die elektrisch aus- und einklappbare Anhängavorrichtung von Cartron. Für Kupplungsmodelle mit Hilfsrahmen, die an den meisten Reisemobilen und Kastenwagen zu finden sind, hat die Firma SMV aus Bohmte den Vertrieb übernommen. Für 1.400 Mark sind die Cartron-Anhängavorrichtungen im Tausch gegen die festen Haken grundsätzlich an alle gängigen Transporter-Kupplungsträger nachzurüsten. Laut SMV übertragen die Cartron-Kupplungen mit ihren 75 Kilogramm Stützlast ohne Einschränkungen die erlaubten Anhängelasten von Ducato, Sprinter und Co. Je nach Ausführung legt sich der Haken auf Knopfdruck um 90 Grad schräg und fährt dann zurück, oder er klappt einfach zur Seite.

Handscheinwerfer

Aufheller

Mit dem Strom aus dem Zigarettenanzünder soll der Halogen-Handscheinwerfer von Heinrich Reichel ein hilfreiches Instrument für alle Aktionen auf der Reisemobiltour sein. Dank des auf drei Meter Länge dehnbaren Spiralkabels ist der Aktionsradius der Lampe nicht auf den Innenraum beschränkt. Die gummierte Oberfläche schützt die Elektrik vor Spritzwasser und deren Schlägen. 98 Mark kostet der 750 Gramm leichte Strahler ohne Versandkosten.



Strahlemann: Halogen-
Scheinwerfer von Reichel.

Reise-Safe

Sichere Sache

Einen tragbaren Tresor aus Kunststoff, der obendrein nur 30 Mark kostet, bietet die Import-Firma Silvicamp aus Waldenbuch an. Anstatt eines aufwendigen Zahlenschlosses übernimmt ein handelsübliches Fahrradschloß die Aufgabe zu verriegeln und festzuhalten. So kann der Travel Safe an alle festen Gegenstände angeschlossen werden. Er ist groß genug, um neben Schmuck und Schlüsseln auch Geldbörsen vor Diebstahl zu schützen.



**Kleine
Dinger ge-
gen lange
Finger:
der Travel
Safe von
Silvicamp.**



Wachsames Auge:
die Rückfahrkamera
von Schantz.

Verstellbare Rückfahrkamera

Rücksichtsvoll

Rückspiegel reichen nur bis an die hinteren Ecken des Reisemobils, zeigen aber nicht, was hinter dem Mobil passiert. Da hilft als drittes Auge eine Rückfahrkamera. Starr montiert ersetzt sie aber oft nur den Innenspiegel. Dies soll sich mit der elektrisch verstellbaren, wasserfesten Kamera von Schantz ändern. Ein Schwenk nach unten zeigt genau, wo das eigene Fahrzeug aufhört und das vermeintliche Objekt des Anstoßes beginnt. 850 Mark kostet das Set bestehend aus Kamera, kleinem Farbmonitor, Kabel- und Befestigungsmaterial.

LESERMOBIL

**Roland Trittner hat
sich zum vierzigsten
Geburtstag sein
Wunschemobil gebaut.**



Fotos: Frank Böttger/privat

**Stolz: Ursula
und Roland
Trittner in
ihrem Wunsch-
mobil. Bruder
Manfred
(unten) half
beim Bau.**

Geschenk

Der landläufigen Meinung nach ist der vierzigste Geburtstag für einen Schwaben ein ganz besonderes Datum. Mit dem Erreichen des Schwabenalters wird er angeblich g'scheit. Still-schweigend wird vorausgesetzt, daß er verheiratet sein sollte, ein Haus und mindestens ein Kind hat. Und wenn er einen Daimler fährt, schadet das auch nichts.

„Ich wollte zu meinem Vierzigsten im November 1995 unbedingt mein Wunsch-Reisemobil fertig haben“, geht Roland Trittner, 41, noch einen Schritt über diese Forderungen hinaus, „ein Alkovenmobil mit selbstgebauter Wohnkabine, um mehr Innenvolumen, bessere Isolierung und ein größeres Stauvolumen als in unserem damaligen Kastenwagen zu haben.“

Genügend Reisemobil-Erfahrung hat Trittner, im Hauptberuf Technischer Lehrer an der gewerblichen Berufsschule in Schwäbisch Hall, nicht nur mit dem Ausbau seines ersten Mobils, eines Mercedes-806D-Kastenwagens, im Jahre 1983 gesammelt. Auch ausgedehnte Reisen, etwa 1984 ans Nordkapp und ein Jahr später ►





LESERMOBIL

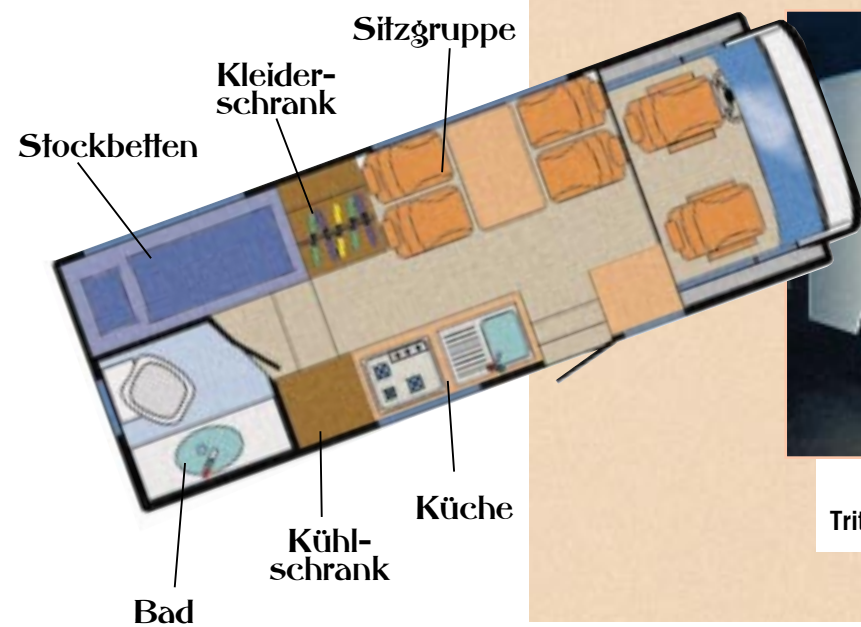
nach Israel, die er zusammen mit Ehefrau Ursula und seinem um ein Jahr jüngeren Bruder Manfred durchgeführt hat, brachten reichlich Mobil-know-how. Nach der Geburt seines ersten Sohnes Simon setzten die Trittnner-Brüder dem Kastenwagen einen selbstgebauten Alkoven aufs Dach, in dem dann auch der zweite Sohn namens Tobias seinen Schlafplatz fand.

Als Basisfahrzeug für seinen Neuen wählte er mit dem Mercedes-709 D den direkten Nachfahren des bisherigen 608 D. Allerdings nicht als Kastenwagen, sondern – mit einer Laufleistung von rund 50.000 Kilometern und einem Alter von viereinhalb Jahren gebraucht von einem Getränkehändler gekauft – mit Fahrerhaus und Pritschenaufbau.

Kräftig unterstützt von Bruder Manfred, der in der Hauptsache für die Elektrik im Mobil verantwortlich zeichnet, legt er – nachdem die Pritsche samt Plane und Spiegeln abgebaut ist – im Herbst 1994 mit dem Bau eines Zwischenrahmens und der Wohnkabine los. Das Gehäuse fertigen sie nicht in einer Halle, sondern bauen ►



Begonnen: Das gebraucht gekaufte Basisfahrzeug (ganz oben), der Alkoven entsteht (darunter).



Geklebt: Den Wohnwagenaufbau haben die Trittners direkt auf dem Chassis zusammengefügt.



LESERMOBIL

es aus 40 Millimeter dicken GfK-Sandwichplatten der Firma Pecolit direkt aufs Fahrgestell. Auf die Bodenplatte setzen sie die Vorderwand und den Alkoven, den sie über eine geschweißte Hilfslehre biegen. Das Ganze verbinden sie mit einem Rahmen aus Vierkantrohren, den sie zur Versteifung in das ausgeschnittene Fahrerhaus geschweißt haben. Als nächstes kommen die auf Maß geschnittenen Seitenwände und schließlich die Rückwand samt hinterer Dachpartie dran. Abschließend kleben die beiden Unerschrockenen weichgerundete GfK-Profile über die Kanten, spachteln und verschleifen sie, schneiden die Öffnungen für die Aufbautür, die Fenster und

die Stauklappen heraus und lackieren das Ganze.

Beim Grundriß greifen die Trittners auf Bewährtes zurück. Allerdings gehen sie auch dabei ihre eigenen Wege. So glänzt zum Beispiel das Alkovenbett, das natürlich auch auf einem Lattenrost liegt, bei zwei Meter Länge mit der außergewöhnlichen Tiefe von 180 Zentimetern. Und anstelle der üblichen beiden Sitzbänke der Viererdinette überraschen vier modifizierte Passagiersitze aus dem Flugzeugbau. Selbstverständlich mit Dreipunktgurten an den



Komfortabel:
Ursula Trittner
freut sich über
die großzügige
Küche.

hinteren, sowie Beckengurten an der vorderen Bank und dem Segen des TÜV.

An die Sitzgruppe schließt sich der Kleiderschrank an, dem längs im Heck die Stockbetten folgen. Der Kleiderschrank ist mit 80 Zentimetern so tief, daß hinter der



Geräumig: **Simon und Tobias**
strecken
sich im elterlichen Alkovenbett aus.

hängenden Garderobe noch Platz für schmale Zwischenböden ist.

Auf der rechten Seite des Trittners-Mobils steht ganz vorn ein halbhohes TV-Schränkchen. An den darauf folgenden zweistufigen Einstieg schließt sich der

Küchenblock an. Er ist mit großer Haushaltsspüle, Abtropfbecken und Dreiflammkocher ausgestattet. Der 100-Liter-Kompressor-Kühlschrank ist ausgelagert in den deckenhohen Schrank, der dem Küchenmöbel folgt und in dessen unterem Teil die



Getrennt:
Jeder der
Söhne hat
sein eigenes
Reich im
Heck des
Trittners-
Mobils.

Boiler-Heizungs-Kombination C 3400 von Truma sitzt.

Zwischen diesem Kombischrank und den gegenüberliegenden Stockbetten erhebt sich der Wagenboden in zwei Stufen zur quer im Heck platzierten Naßzelle, ►



LESERMOBIL

unter der ein von beiden Seiten zugänglicher Außenstauraum die Campingmöbel und sperriges Zubehör aufnimmt.

Die 130 Zentimeter breite Naßzelle ist mit einem großen Waschtisch und der drehbaren Thetford-Cassette-Toilette ausgestattet.

Die hellgrauen Möbel bauen die beiden aus mit Folie beschichtetem Pappelsperholz, das sie an Klappen und Türen mit gefrästen, etwas dunkler lackierten Echtholzeisen einfassen.

Nicht erst zum Vierzigsten im November 1995, sondern schon in der letzten Sommerferien-Woche ist das Mobil fertig für die Feuertaufe, einen Kurztrip nach Italien. Und im Sommer des letzten Jahres waren die Trittners in Sorrent und in ihrem geliebten Griechenland. „Was ich inzwischen geändert habe? Nicht viel. Wir haben im Vorfeld alles so gründlich geplant und ausdiskutiert, daß wir auch nichts anderes erwarten konnten“, berichtet Roland Trittners stolz. „Eigentlich haben wir nur den Eßtisch umgebaut, der jetzt eine geleimte Buchenholz-Platte hat.“

Trotzdem hat Trittners noch weitere Pläne. Eine Dunstabzughaube soll über die Küche und eine Solaranlage aufs Dach. Was beweist, daß ein Schwabe mit vierzig zwar g'scheit werden kann, das Tüfteln aber nie bleiben läßt.

Frank Böttger

Kompakt: Das Bad kommt ohne separate Dusche aus.



Geöffnet: perfektes Elektro-Panel über der Einstiegstür.



Geklappt: Am Heck läßt sich ein stabiler Träger für vier Fahrräder abklappen.

Technische Daten*

BASISFAHRZEUG:

Fahrwerk:

Mercedes Benz 709 D mit 4-Zylinder-Dieselmotor, 66 kW (90 PS), Fünfgang-Getriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte:

Zul. Gesamtgewicht: 5.000 kg,
Leergewicht: 4.300 kg,
Außenmaße: 648 x 225 x 315 cm,
Radstand: 370 cm.

Füllmengen:

Kraftstoff: 180 l, Frischwasser: 100 l,
Abwasser: 70 l, Gasvorrat: 1 x 11 kg.

WOHNKABINE:

Innenmaße:

420 x 214 x 220 cm,
Sitzplätze mit/ohne Gurt: 6/0,
davon mit Dreipunktgurt: 4.

Bettenmaß:

Alkoven: 200 x 180 cm,
Heck-Stockbetten: 190 x 80 cm.

Ausstattung:

Heizung: Truma C 3400,
Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 110 l,
Zusatzbatterien: 2 x 105 Ah.

* Alle Angaben laut Ausbauer



Gekippt: Anstelle von Sitzbänken gibt es vier umgebaute Flugzeugsitze.



Teamwork: Horst Krings (Mitte) findet Rückhalt bei seiner Familie.

Das Dings von Krings

Von Mönchengladbach aus bedient Horst Krings seine Kunden in ganz Deutschland.

Daß mich in der Branche niemand so recht leiden kann, weiß ich“, spöttelt Horst Krings, „dafür mögen mich meine Kunden.“

Die Worte des 52jährigen beweisen, wie selbstbewußt er sich auf seinen Erfolg stützt: „Ich habe schon immer gesagt, was ich denke.“ Daß der Händler mit dem fröhlichen niederrheinischen Akzent seinen Partnern dabei gelegentlich auf die Füße tritt, nimmt er

wohlwissend in Kauf. Tatsächlich braucht sich Krings mit seinem Handelsbetrieb nicht zu verstecken.

In Mönchengladbach sind auf 50.000 Quadratmetern alle Säulen seines Betriebs fest fundamentiert:

- Camping Krings mit den Marken Bürstner, Fendt, LMC und T. E. C.,
- Caravan + Mobil Park (CMP), der die Fahrzeuge der Marken Tabbert und Wilk vertreibt,

- eine Vermietstation für Reisemobile und Wohnwagen,
- eine Werkstatt mit Bühne, Grube und Waschplatz,
- ein Zubehörladen mit ständiger Gartenmöbel-Ausstellung,
- ein Propangas-Umfüllwerk.

Zwei Verkaufsniederlassungen in Mülheim und Düsseldorf sowie ein Gasvertrieb in Gangelt weiten Krings' Wirkungsbereich auf die nahegelegene Umgebung aus.



Volle Pulle: Im eigenen Umfüllwerk bereiten Mitarbeiter Gasflaschen für Camps vor.



Fotos: Petri, privat

Daß sich sein Geschäft einmal zu einem Camping-Imperium mit 60 Mitarbeitern ausdehnen würde, die einen Umsatz von 50 Millionen Mark im Jahr erwirtschaften, hätte sich selbst der heute erfolgverwöhnte Chef seinerzeit wohl kaum träumen lassen. Auch nicht, daß er einmal Europas größter Händler der Marken Fendt und LMC sein würde.

1972 fing Horst Krings an, Gas in Flaschen zu verkaufen. Mit dem Tapetentisch zog er von Campingplatz zu Campingplatz, um Zubehör feilzubieten. 1977 erweiterte er das Programm in seinem Laden an der Roermonder Straße um Wohnwagen von LMC und Wilk. Drei Jahre später kam Bürstner dazu, und als die Firma 1981 in die Monschauer Straße umzog, platzte auch bald der neue Hof aus allen Nähten.

Seit 1986 bietet Krings die Caravans und Reisemobile von Fendt an. In eine weitere Halle gegenüber einzuziehen war schon 1987 nötig. 1988 gab Krings Wilk auf, startete aber im selben Jahr damit, Reisemobile und Wohnwagen zu vermieten. Seit August 1996

Grenzen des Wachstums: Mit einem Hinterhof hat Krings angefangen, heute füllt er 50.000 Quadratmeter.

schließlich zählt CI Wilk wieder zu den Marken, die bei ihm zu haben sind.

Auch heute scheinen die Höfe und Plätze rund um die Hallen überzuquellen von Reisemobilen und Caravans. Kein Wunder, schließlich verkauft Krings im Jahr 2.500 Freizeitfahrzeuge. Den Löwenanteil machen zwar 2.100 Wohnwagen aus, aber auch die 400 Reisemobile erbringen einen respektablen Umsatz.

Der Schlüssel zu solchem Erfolg? „Guter Dienst am Kunden ist alles“, betont Krings und lehnt sich in seinem rustikalen Stuhl zurück. Diese Erkenntnis habe sich bei vielen Herstellern noch nicht herumgesprochen, schließlich seien in den oberen Etagen nicht unbedingt die besten Kaufleute zu finden. „An mangelndem Service krankt die Branche“, sagt der passionierte Jäger, „der Kunde muß fair behandelt werden und empfinden, or-

dentlich aufgehoben zu sein.“ Krings weiß, daß sich nur mit Gefühl verkaufen läßt: „Ich muß den Kunden behandeln, als ob ich eine Frau erobern will.“

Das gelte erst recht für die Zeit nach dem Verkauf: „Ersatzteile? Da erlebe ich jeden Tag mein blaues Wunder.“ Ein passendes Teil innerhalb von acht Tagen vom Werk zu bekommen, sei geradezu traumhaft. Das gelinge in aller Regel nur nach einem persönlichen Anruf beim Chef. Und ob es dann das richtige Teil sei, das geschickt werde, stehe auf einem andern Blatt: „Den Ärger haben dann wir, nicht der Hersteller.“

Händlerporträt

Die Ursache für die schlechte Versorgung sieht Krings in den zu knapp kalkulierten Lagerbeständen. Die reichten gerade einmal, um damit die Produktion aufrecht zu erhalten. „Wir stellen den Kunden nur deshalb zufrieden, weil wir ein eigenes Lager unterhalten.“

Einen weiteren Mangel der Branche sieht Krings in der Ideenlosigkeit: „Die Hersteller kopieren zu viel. Wir leben doch alle von Neuheiten – und die fehlen. Kein Kunde sieht ein, daß er ein neues Fahrzeug kauft, das im Grunde genauso aussieht wie das alte, das er in Zahlung geben möchte.“

Durchaus sei solche Kritik konstruktiv gemeint: „Damit die Hersteller wach werden.“



So ließen sich neue Kunden erschließen: „Wir brauchen Fahrzeuge, die ihr Geld wert sind“, klagt er, „das Preis-Leistungsverhältnis liegt bei manchen Modellen ganz schön in der Kurve.“

Krings versucht, durch das Mietgeschäft die Preise mode-

rat zu halten. Maximal zwei Jahre laufen Reisemobile und Wohnwagen in der Vermietflotte. Danach stehen sie mit 20.000 Kilometer Laufleistung bis zu 25 Prozent unter Neupreis zum Verkauf. „So machen wir speziell Reisemobile verkaufsfähig.“ Dabei handelt es

**Im Gespräch:
Horst Krings
(links) und Re-
dakteur Claus-
Georg Petri.**



sich nicht um ein paar einzelne Fahrzeuge: In Spitzenzeiten wie den Ferien rechnet Krings mit 150 Reisemobilen und 60 Caravans, die er vermietet. Damit später kein Kunde ein ausgenudeltes Reisemobil bekommt, baut Krings vor: In den Vermietfahrzeugen herrscht

Rauchverbot, und grundsätzlich checkt die Werkstatt jeden Neuen und jeden Gebrauchten vor Verkauf. Letztere rollen mit einer Versicherung auf alle technischen Teile vom Hof, die ein Jahr lang gilt.

Generell gewinnt der Handel mit Gebrauchten stetig an Bedeutung. Auf zehn neue Fahrzeuge kommen acht gebrauchte, die einen Käufer finden. Der Zuwachs des Gebrauchtmарktes hat auch mit der schwachen Konjunktur in Deutschland zu tun: Die Kun-

**Feste feiern:
Mindestens
viermal im
Jahr lädt
Krings zu
einem großen
Fest auf
seinem
Gelände ein.**

den drehen den Pfennig mehr um als früher. „Viele greifen zu einem guten Jahreswagen, das reicht ihnen“, weiß Krings.

Rundum-Pakete, zu denen auch die Möglichkeit gehört, sein Fahrzeug zu finanzieren, scheint der Kunde zu honorieren: Trotz deutlich rückläufiger Konjunktur im unmittelbaren Umfeld von Mönchengladbach verbucht Krings stabile Umsätze. Auch für das laufende Jahr rechnet er mit gleichbleibenden Zahlen. Seine Erklärung: „Wir beliefern Kunden bundesweit.“

Auch in die neuen Bundesländer verkauft Krings Freizeitfahrzeuge. Immerhin zählt er pro Jahr 200 gebrauchte Wohnwagen, die in Ostdeutschland einen neuen Besitzer finden. Reisemobile hingegen lassen sich dort nur schwerlich absetzen. Allein ►

Händlerporträt



Alles vorrätig:
Zubehör und
Gartenmöbel
für die Kun-
den. Nur das
eigene „S“
fehlt.

Platz da:
Reisemobi-
listen finden
bei Krings
einen Stell-
platz. In der
Werkstatt
bringen fleißi-
ge Hände die
Fahrzeuge auf
Vordermann.

über den Preis sei ein Geschäft zu machen – und der dürfe 30.000 bis 35.000 Mark nicht übersteigen.

„Wäre ich Händler im Osten“, erklärt Krings, „ich würde nur Gebrauchte anbieten.“ Die ließen sich dort jetzt gut verkaufen. Erst ab dem Jahr 2000, so rechnet er, dürfte sich der Handel mit neuen Fahrzeugen lohnen.

Um Kunden aus allen Teilen des Landes an sich zu binden, lädt die Firma mindestens viermal im Jahr zu einem großen Ringelpiez ein. Dann strömen tausende Interessierter über das Gelände und schnuppern hier, kaufen dort. Auch auf Messen wie der „Camping & Reisen“ in Essen ist Krings präsent.

Nicht mehr jedoch gehört er zum Händlerverband DCHV, aus dem er im September 1994 ausgetreten ist. Damals war Krings vom Deutschen Camping-Club (DCC) ausgezeichnet – und vom DCHV dafür gerügt worden. Er fühlte sich als großer Händler mißverstanden und zog die Konsequenzen: „Reizt mich jemand, kann ich unangenehm werden. Aber ich kann es mir auch leisten.“

Rückhalt findet Krings stets in den heimischen Reihen. Schließlich ist sein Geschäft trotz der Größe ein Familienbetrieb geblieben. Seine Frau Margret, 50, gilt als gute Seele. Sohn Thomas, 27, verkauft Fahrzeuge, die 28jährige Tochter Margret Camps ist für Zubehör zuständig. Tochter Susanne Kaminski, 29, erledigt kaufmännische Angelegenheiten, und ihr Mann, Bernd Kaminski, 29, fungiert als Geschäftsführer der CMP. Seit 1990 zieht Detlef Wesemann, 56, als Geschäftsführer von Camping Krings mit dem Chef an einem Strang.

Letztlich jedoch vermischen sich die Aufgaben der Familienmitglieder: „Schön, daß sich alle von uns verantwortlich fühlen“, sagt Oberhaupt Horst Krings. Die Mischung zweier Generationen verleiht dem Unternehmen einen bunten Anstrich.

So hat Krings im Dezember 1996 auf das Bedürfnis der Reisemobilisten reagiert und



eine Ver- und Entsorgungsstation vor den Toren seines Geschäfts eingerichtet. Auch Stellplätze für 20 bis 25 Reisemobile finden sich vor dem Zaun, und an den Ausfahrten der Autobahnen weisen Schilder darauf hin. Geplant ist, auch noch einen Grillplatz einzurichten.

So wird das Dings von Krings auch zukünftig weiter

wachsen. Schon heute ist der Handelsbetrieb unübersehbar – selbst aus ein paar tausend Meter Höhe: „Als wir mal über Mönchengladbach geflogen sind, habe ich unseren Laden als großen weißen Fleck gesehen“, plaudert Krings, „da habe ich zu meiner Frau gesagt: Es wird Zeit, daß wir noch mehr verkaufen.“

Claus-Georg Petri

Händler-Meldungen

Wohnwagen Kaiser, Stein

Neue Räume

Der Wohnwagen- und Reisemobilhändler Kaiser in Stein an der Kieler Förde ist in neue, größere Räume umgezogen. Reisemobile der Marken Fendt und LMC sowie Caravans von Dethleffs, Fendt und Weippert sind auf dem 12.000 Quadratmeter großen Gelände ausgestellt, im 2.000 Quadratmeter großen Gebäude gibt es Zubehör, eine Fahrzeugausstellung sowie die Werkstatt.

HBM Automobile, Backnang

Hausmesse

Am 12. und 13. April veranstaltet der im schwäbischen Backnang ansässige VW-Freizeitmobil-Händler HBM Automobile eine Hausmesse. Bei einer Verlosung ist unter anderem eine Woche im VW-Campingbus zu gewinnen. Die kleinen Gäste können sich bei einer Bahnrundfahrt im Mini-Zug vergnügen. Für ausreichend Bewirtung wird gesorgt.



Wanner, Dettingen/Teck

Frühlingsfest im Schwabenland

Der Reisemobil- und Wohnwagen-Händler Wanner in Dettingen/Teck lädt zum Frühlingsfest ein: Am 26. und 27. April sowie am 1., 3. und 4. Mai 1997 ist ein großes Festzelt aufgebaut, in dem eine Live-Band mit Volksmusik und Jazz für Stimmung sorgt. Für die kleinen Besucher gibt es ein Kinderzüge, eine Hüpfburg sowie einen Malwettbewerb. Vertreter italienischer, dänischer und baden-württembergischer Campingplätze informieren die Gäste über ihre Urlaubs-Angebote.



Aero-Plast Engineering, Haßfurt

Für Abenteuer

Abenteuer-Urlauber lädt der Haßfurter Spezialist für Freizeitfahrzeuge, Aero-Plast Engineering, zur Hausmesse am 3. Mai ein. Die Firma, die vor allem Pick-ups, Expeditions-kabinen sowie sportorientierte Anhänger fertigt, bietet den Gästen dabei interessante Vielfalt: Weitgereiste führen ihre Urlaubs-Dias vor, Wasserratten touren im Kanu auf dem nahen Main, Himmelsstürmer drehen Runden im Segel- oder Motorflugzeug oder lassen sich im Heißluftballon über die Main-schleifen treiben. Ganz Mutige wagen einen Tandemsprung mit dem Fallschirm.

Fahrzeuge für Abenteuer fertigt Aero-Plast Engineering.

Dehler Yachtbau, Meschede

Nun auch in Frankreich

Die Dehler Yachtbau GmbH in Meschede hat ihr Händlernetz erweitert: Nun gibt es neben einem Importeur für die Schweiz auch einen Importeur in Frankreich. Dort vertreibt die Map-Home Samco Camping-Car in Paris Büro-, Reise- und Sportmobile von Dehler.

Freizeit-Center Dietz, Ebern

Saison-Eröffnungsfest

Das an der Straße der Fachwerkmantik am Naturpark Haßberge gelegene Freizeit-Center Dietz lädt vom 18. bis 20. April zu einer Saison-Eröffnungsfête unter dem Motto „Eine Sau wird gejagt“ ein. Am Freitagabend startet das Fest mit einer Bodel-Party, am Samstag radeln oder wandern die Gäste auf dem burgenkundlichen Lehrpfad. Den Tag beschließt ein Heimat-abend mit hausgebackenem Brot und Bauern-Bier. Da der Concorde-, Dethleffs-, Niesmann-, Tabbert- und FFB-Händler etwa 100 Reisemobile erwartet, bittet er um rechtzeitige Anmeldung. Die Teilnahme einschließlich Stellplatzgebühr und Stromversorgung kostet für ein Reisemobil mit zwei Personen 75 Mark.



Schlachtfest zur Saison-Eröffnung im Freizeit-Center Dietz.

Ultra Mobile, Esslingen

Betriebsräume erweitert

Ultra Mobile in Esslingen am Neckar hat seine Betriebsräume um 800 Quadratmeter erweitert und weihet sie am 12. und 13. April mit einer Hausmesse ein. Gezeigt werden neue Super-Nova-Modelle mit verschiedenen Grundrissen und Ausstattungsvarianten sowie Gebraucht-Reisemobile verschiedener Fabrikate. Auch am folgenden Wochenende, dem 19. und 20. April, gibt es Sonderschauen. Von jetzt an werden sämtliche Service-, Reparatur- und Wartungsarbeiten in den Räumen des Betriebes durchgeführt.



Noch größer: Ultra Mobile im Bootscenter Esslingen.

Schroeder, Oberpfammern

Jetzt auch Camping-Zubehör

Der Reisemobil-Ausbauer Schroeder in Oberpfammern bei München hat sein Angebot erweitert: Am 4. und 5. April lädt er zur Eröffnung seines Camping-Zubehör-Ladens ein. Die Artikel rund um den mobilen Urlaub präsentiert Schroeder urig zwischen Strohballen und Mistgabeln in einer alten Scheune auf dem Firmengelände. Bei der Eröffnungsfeier sorgt eine Jazz-Band für Unterhaltung, mit bayerischer Brotzeit, Kaffee und Kuchen werden die Gäste bewirtet.

Vario mobil Fahrzeugbau, Bohmte

Tag der Offenen Tür

Am 19. und 20. April lädt Vario mobil in Bohmte zu einem Tag der Offenen Tür ein. Gezeigt werden die neuesten Modelle und Projekte von Vario Star, Perfect und der Alkoven-Baureihe sowie Gebrauchtfahrzeuge. Vertreter von Zulieferfirmen wie Seitz, Truma, Webasto und Blaupunkt informieren über ihre Produkte. Ein buntes Unterhaltungsprogramm sorgt für Kurzweil.

DER HERR IM HÄS

Die Hobbies der Bosse

Erwin Hymer treibt auf der Fasnet in Bad Waldsee im Kostüm, dem Häs, seine Späße. Für den Aufsichtsratsvorsitzenden der Hymer AG ist die Narretei ein besonderer Höhepunkt des Jahres.

Wer das einmal erlebt hat“, strahlt Erwin Hymer, „der kommt immer wieder.“ Wenn der 66jährige von der Fasnet, dem Fastnachtstreiben in seiner Heimatstadt spricht, gerät er ins Schwärmen: „Ein Waldseer muß einfach dabeisein.“

Tatsächlich genießt der Aufsichtsratsvorsitzende der Hymer AG das wilde Treiben nicht nur als Zuschauer. Dann tauscht er den gediegenen Anzug ein gegen seine Fasnets-Kleidung und taucht ein in den Trubel – mit allem, was dazugehört: Umzüge, Bälle, durchfeierte Nächte.

An den tollen Tagen, der vielbeschworenen fünften Jahreszeit, kein Problem? Schon, aber mit dem Pappnasen-Frohsinn des rheinischen Karnevals hat die schwäbisch-alemannische Fasnet nichts zu tun.

In Bad Waldsee beginnt sie am Mittwoch abend, wenn sich Zunfräte und Zunft- ►



**Närrisch:
Ehrenzunfrat
Erwin Hymer
(2.v.r.)
mischt sich
an den tollen
Tagen unters
Volk.**



meister ihr Narrenrecht beim Bürgermeister abholen: Der bekommt für die tollen Tage einen Strohhut aufgesetzt. „Ab dem Moment genießt die Narretei ihre Freiheit“, erklärt Erwin Hymer.

Die stadteigene Straßenfasnet zeigt am Donnerstag ihr Gesicht: Die Narren treten in exakt abgestimmten Kostümen an: Häs, so nennt sich die Kleidung – Farben, Stoffe und Schuhe passen genau zusammen. „Wer nicht im Häs geht, gehört nicht dazu“, mahnt Erwin Hymer.

Besonderes Augenmerk verdienen die hölzernen Masken, die jeweils zu einem Häs passen. In fünf Motiven sind sie in Bad Waldsee zu finden: Schräddele, Narro, Schorrenweible, Federle und Faselhannes. „Diese Masken gehören einzig zu Bad Waldsee“, sagt Hymer. Andere Städte hätten andere Motive. „Hauptsache ist, daß sich die Leute daran erfreuen.“

Nicht nur. Abends nämlich, wenn die Narrenzunft von Lokal zu Lokal zieht, zelebriert zum Beispiel der Faselhannes seinen großen Auftritt. Gewandet in seine Verkleidung, liest er in Versen aus einem großen Buch laut vor: Ohne ein Blatt vor den Mund zu nehmen, nimmt er auf die Schippe, wen er will. Laut und deutlich, wohl aber mit verstellter Stimme, erzählt er über bestimmte Personen jedem, den es interessiert.

„Ahaaa“, raunt dann die Meute, was dem weiter im Norden üblichen „Helau“ gleichkommt. Spott ist all-

mächtig: Auch Pikantes kann dabei ans Kneipenlicht der Öfentlichkeit treten. Ahaa.

„Wichtig ist“, weiß Erwin Hymer, der Ehrenzunfrat, „daß herzlich lacht, wer gemeint ist. Süßsauer ist schon verloren.“ Denn eines weiß der wichtige Arbeitgeber in Bad Waldsee auch: „Der Bspöttelte hat keine Chance zu erkennen, wer der Faselhannes ist.“

In diese Gepflogenheiten wachsen die Narren von Bad Waldsee schon als Kind hinein. Auch Erwin Hymer Sohn Christian, 10, geht als Faselhannes, und die zwei Jahre ältere Tochter Carolin ist das Federle. Ihre Maske ist ein besonderes



Prosit: Erwin Hymer und seine Frau Gerda im Fastnet-Trubel.

Stück: Sie stammt von 1938, und einst gehörte sie Erwin Hymer Vater Alfons.

Der hatte schon 1923 einen Karosseriebau-Betrieb in Bad Waldsee gegründet und damit den Grundstein für das heutige Unternehmen gelegt. Zwar trat Erwin Hymer erst viel

später in den elterlichen Betrieb ein, und schon 1956 rollte der erste Wohnwagen namens Troll aus der Werkshalle in Bad Waldsee. Er ging auf die Zusammenarbeit mit Erich Bachem zurück, aus dessen Namen sich die Markenbezeichnung „Eriba“ ableitet. Sie gilt noch heute.

Das Geschäft allerdings spielt an den närrischen Tagen für Erwin Hymer keine Rolle. Vielleicht ist er deshalb so begeistert bei der Sache: „Bei der Fasnet bin ich Privatmann. Übers Geschäft zu reden, ist bei richtigen Narren nicht üblich.“ Schon vor 25 Jahren hatte Erwin Hymer diese Einsicht. Seither ist der Betrieb in der Fasnet geschlossen. Und dann verrät der Boß sein Credo, das allerdings ausschließlich in der fünften Jahreszeit gilt: „Ich will nur ein Waldseer Narr sein.“

Während dieser Zeit gestaltet sich der Kontakt mit den Menschen in seiner Heimatstadt am intensivsten. „Wie sieht denn sonst mein Tag aus?“, fragt Erwin Hymer und hebt die Hände. „Hauptsächlich arbeite ich, nur manchmal gehe ich kegeln, selten zum Frühschoppen.“ Zwar gehöre er verschiedenen Vereinen an, gehe aber recht wenig zu Veranstaltungen.

Obwohl seine Frau Gerda, 46, nicht aus Bad Waldsee ist, sei sie in den Alltag voll integriert: „Sie kennt beinahe mehr Menschen hier im Ort als ich.“ Umso mehr dürfte Erwin Hymer den gemeinsamen Auftritt auf der Fasnet mit ihren Bällen genießen.

Oder auf der Narrenmesse, die der Pfarrer sonntags um 9.23 Uhr einläutet: Dann ist die Kirche voller als zu Weihnachten. „Ein Stehplatz ist ein guter Platz“, strahlt der Unternehmer mit Sitz in Bad Waldsee. Daß die Narren im Gottesdienst auch mal klatschen, wenn die Predigt das jeweilige Motto der Messe in Einklang mit der Religion bringt, liege daran, „daß der Pfarrer das richtige Feeling hat“, sagt Hymer und reibt dezent die Finger an seinen Daumen.

Gegenüber der lärmenden Narretei setzt der Gottesdienst einen ruhigen Kontrapunkt. Am Rosenmontag schließlich platzt die Stadt aus allen Nähten. Gäste aus den Nachbardörfern ziehen in dem Zug mit, verkleidet mit ihrem Häs und ihren hölzernen Masken.

Die Nächte sind dann wirklich nicht allein zum Schlafen da, die Narren wogen durch die Gassen und Kneipen, toben vorbei an Fassaden alt ehrwürdigen Fachwerks.

„Es ist gut, wenn am Aschermittwoch alles vorbei ist“, gesteht Erwin Hymer, nicht ohne sich schon wieder auf die kommende fünfte Jahreszeit zu freuen – auf die tollen Tage im Häs.

Claus-Georg Petri



Erwin Hymer – auf einen Blick

Erwin Hymer, 66, stammt aus Bad Waldsee. Nach seiner Lehre als Werkzeugmacher studierte er an der Technischen Hochschule Konstanz Maschinenbau. 1953 nahm ihn Professor Claudius Dornier in sein Entwicklungs-



team auf, das damals in Madrid arbeitete. 1956 lief in Bad Waldsee der erste Wohnwagen vom Band, 1961 das erste Reisemobil auf Borgward – das bald wieder eingestellt wurde. 1962 übernahm Hymer die Dornier-Aluminium-Leiter-Fertigung, die Geburtsstunde der Firma Hymer

Leichtmetallbau. 1972 kreierte Hymer das Hytermobil auf einem Chassis von Mercedes-Benz. Der Aufsichtsratsvorsitzende der Hymer AG ist verheiratet mit seiner Frau Gerda, 46. Seine Tochter Carolin ist zwölf, sein Sohn Christian zehn Jahre alt.

CLUBS

Premiere in Braunschweig: Die Reisemobilfreunde Eulenspiegel



RMF Eulenspiegel

Der erste Streich

spiegel traten an die Öffentlichkeit – und warfen mit Bonbons aus ihrem selbstgebauten Alkovenmobil.

Am Aschermittwoch ist alles vorbei – außer bei den Reisemobilfreunden Eulenspiegel. Denn auch nach seinem ersten öffentlichen Auftritt auf dem Karnevalszug in Braunschweig will sich der am 6. November 1996 gegründete Club in der Szene engagieren.

„Im Nachhinein bin ich froh, wie sich alles entwickelt hat“, gesteht Klaus Bock, 41. Etwas wehmütig erinnert sich der erste Vorsitzende der RMF Eulenspiegel: „Schließlich war der andere Club mein Baby. Aber mit uns geht es ja schon wieder kräftig aufwärts.“

Daß sich der Freundeskreis von dem RMC Braunschweig (REISEMOBIL INTERNATIONAL 2/96) abgespalten hat, will keiner der Eulenspiegel mehr so recht wissen. Aber daß sich der Zwist um das liebe Geld gedreht hat, sitzt eben doch noch tief. Schwamm drüber: „Der aktive Teil hat sich nun wieder neu zusammengefunden“, bestätigt Michael Frank, 43. Der zweite Vorsitzende freut sich, mit welchem Elan die mobilen Narren beim Karneval in

Braunschweig auftreten. Gemeinsam langen sie auf ihrem eigenen Wagen in die Vollen – und werfen Bonbons in die Menge. Allein, daß sie bei diesem 19. Umzug in der Löwenstadt mit einem selbstgezeimerten Alkovenmobil mit dabei sind, schweißst sie zusammen: „Drei Wochen lang haben wir gehämmert und geschraubt“, erzählt Christoph Schetter. Der 35jährige ist Veranstaltungswart des Clubs.

Zeitgleich haben Renate Pellnat, 61, und Helene Jäger, 60, neun Eulenspiegel-Kostüme mit Schellen für Erwachsene und zwei für Kinder genäht. Als Vorlage hat eine Tracht aus dem Eulenspiegel-Museum in Schöppenstedt gedient. Erich Jäger, der mit seinen 66 Jahren darauf wartet, daß das Leben endlich anfängt, hat für die zwei fleißigen Näherinnen gekocht: „Grüne Bohnen mögen sie besonders“, lacht er. Und wirft wieder Bonbons ins Volk.

240.000 Narren geleiten den sechs Kilometer langen Karnevalszug. Er gilt als der längste Norddeutschlands: Wenn die ersten Wagen an ihrem Ziel, der Stadthalle, angekommen sind, setzen sich die letzten erst in Bewegung. Und mittendrin zieht unter blauem Himmel ein gelber Trecker der Marke Eicher, Baujahr 1962, mit lila Felgen, einem Zylinder und stampfenden 15 PS den selbstge-

bauten Alkoven der Reisemobilfreunde Eulenspiegel.

„Ich wüßte nicht“, betont Klaus Bock, „daß ein Reisemobilclub irgendwann mit eigenem Wagen bei einem Karnevalszug dabei war.“ Diese Premiere wollten sich auch befreundete Clubs nicht entgehen lassen: Vom Schleswig-Holsteiner RMC und I. A. RMC recken Gäste in der Braunschweiger Innenstadt die Häse nach dem Holz mobil mit den närrischen Reisemobilisten an Deck. Aus Berlin brüllen die Wohnmobil-Vagabunden ihr „Helau“ in die stimmungswahrende Luft, und aus Dänemark reihen sich vier Reisemobile in die Phalanx der Gastgeber.

Insgesamt 43 Fahrzeuge stehen am Abend vor dem großen Umzug auf dem Platz am Stadtrand. Kinder johlen,

als sie im Anhänger hinter dem bunten Trecker übers Gelände hoppeln. Würstchen brühen im heißen Wasser, eine Gurkendose ist umlagert. Bier gurgelt in durstigen Kehlen.

Gespräche kreisen um die Zukunft des Clubs. Zwar wollen sich die Reisemobilfreunde Eulenspiegel nicht als Verein eintragen lassen, Statuten haben sie dennoch aufgestellt. Als Ziel formulieren sie darin unter anderem: „Der Freundeskreis fördert das naturverbundene Reisen mit dem Reisemobil und die Kenntnis unserer Heimat.“

Deshalb treffen sich die Eulenspiegel einmal im Monat zu einem Stammtisch und zu einer gemeinsamen Fahrt an ein nicht allzu weit entferntes Ziel. Aber: Nur wer will, fährt mit. „Pflicht gibt es bei uns nicht“, stellt Michael Frank klar.

Ein weiteres Ziel lautet, die Interessen des Reisemobil-Tourismus nach außen zu vertreten. Um den rechten Rückhalt zu spüren, haben sich die Eulenspiegel der Reisemobil Union (RU, REISEMOBIL INTERNATIONAL 10/95) angeschlossen. Kein Wunder, immerhin ist der erste Vorsitzende Klaus Bock auch zweiter Vorsitzender eben



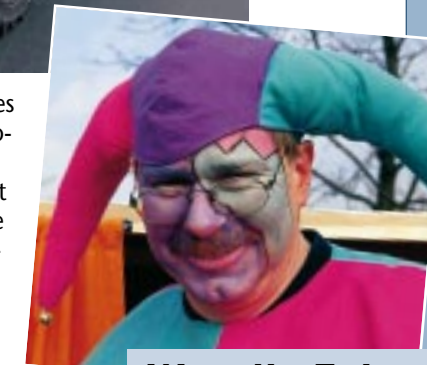
Marke Eigenbau: selbstgezeimertes Alkovenmobil. Klaus Bock freut sich.

jenes Dachverbandes deutscher Reisemobilclubs.

Daß das Konzept der Reisemobilfreunde Eulenspiegel aufzugehen scheint, belegt die Mitgliederzahl: Schon 38 Fahrzeuge zählt der junge Club. Vielleicht lockt allein der Name: Die Reisemobilfreunde Eulenspiegel haben sich ihn ausgedacht, weil der Schalk bis zu seinem Tod anno 1350 zwischen Braunschweig und Mölln seine Streiche ausgeheckt haben soll.

„Hauptsächlich wollen wir Spaß miteinander haben“, sagt Klaus Bock. Und die vergnügte Fahrt mit dem selbstgezeimerten Alkovenmobil im Braunschweiger Karnevalszug war nur der erste Streich der Eulenspiegel.

Claus-Georg Petri



Was die Eulenspiegel alles treiben

Die Reisemobilfreunde Eulenspiegel treffen sich an jedem ersten Mittwoch im Monat im Saal der Gaststätte „Cordon Rouge Alt Fümmler“, Fümmler Straße 63, 38304 Wolfenbüttel-Fümmler. Außerdem fahren sie einmal im Monat zu einem Ziel, das nicht zu weit entfernt liegt. Bei der Organisation dieser Touren wechseln sich die Clubmitglieder jeweils ab.

Der Jahresbeitrag beträgt 60 Mark im Jahr. Ansprechpartner ist der erste Vorsitzende Klaus Bock, Tel.: 05336/90934, Fax: 90935.



In die Vollen: Beim ersten öffentlichen Auftritt hatten die RMF Eulenspiegel genügend Zuschauer.

TREFFS UND TERMINE

26. März bis 1. April

■ Treffen der Mobilen Weltenbummler in Bad Salzungen, Info-Tel. und Fax: 0208/485853.

27. bis 31. März

■ Ostertreffen des Caravanclub von Hessen auf dem Warsberg in Saarburg, Info-Tel.: und Fax: 069/5890954.

■ Dänemarkfahrt der Drachenflieger des RMC Bünde, Info-Tel.: 05223/60025.

■ Ostertreffen der mobilen Weltenbummler in Bad Salzungen, Info-Tel. und Fax: 0208/485853.

■ Ostertreffen des Camping-Oldie Club in Meinhard-Griebendorf bei Eschwege, Info-Tel.: 05651/3700.

27. März bis 4. April

■ Osterfahrt des WMC 406 Kiel nach Paris, Info-Tel.: 0431/555 244, Fax: 5577999.

28. bis 31. März

■ Osterfahrt des RMC Rheingold, Info-Tel.: 02325/75131.

■ Ostertreffen in Rotenburg/Fulda, Info-Tel.: 06623/ 5555.

■ Osterrallye der Reisemobil Union in Osthofen, Infos über Fax: 06242/1857.

■ Fahrt des RMC Elbe-Weser nach Goslar am Harz, Info-Tel.: 04171/63524, Fax: 68494.

■ Ostertreffen am Kurzentrum in Bad Königshofen, Info-Tel.: 09761/9120-0, Fax: -40.

■ Osterfahrt der Wohnmobil-Vagabunden Berlin, Info-Tel.: 030/ 3664677.

■ Ostertreffen der Strassenfuchse in Rotenburg/Fulda, Ortsteil Braach, zum Tanz op de Deel, Info-Tel.: 06623/41967.

1. April

■ Vorbereitung des Reisemobil-fests vom WMC Amberg in der Mariahilfberg-Gaststätte, Info-Tel.: 09621/73963.

2. April

■ Clubabend des WMC Angeln in Husby, Info-Tel.: 04635/448.

3. April

■ Treffen des Wohnmobilstammtisches Calw-Enzkreis in Overkollbach, Info-Tel. und Fax: 07051/4961.

4. April

■ Stammtisch des RMC Mittelbaden in Baden-Baden, Info-Tel. und Fax: 07245/4085.

11. bis 13. April

■ Clubabend des RMC Rheingold mit Fahrt ins Blaue, traditionelle Heringsbraterei, Info-Tel.: 02325/75131.

■ Hamburg-Wochenende mit den Senioren-RMF Nordschwalben, Info-Tel.: 04101/42687.

■ Klönabend des RMC Elbe-Weser in Düring/Loxstedt, Info-Tel.: 04171/63524, Fax: 68494.

12. April

■ Vereinstreff der Wohnmobil-Vagabunden Berlin, Info-Tel. und Fax: 030/3325851.

18. bis 20. April

■ Saison-Eröffnungsfahrt des WMC Amberg nach Birnbach, Info-Tel.: 09621/73963.

■ Fahrt des RMC Ratingen-Rhein-Ruhr nach Gronau, Rad-tour nach Bad Bentheim. Info-Tel.: 02102/ 473359.

■ Fahrt des WMC Amberg ins Thermalbad Staffelstein, Info-Tel.: 09621/ 73963.

■ Fahrt des RMC Sachsen in die Silberstadt Freiberg, Info-Tel.: 0351/8303232.

21. bis 23. April

■ Lehrgang des Europäischen Motorhome Clubs (EMHC) auf dem Sachsenring bei Plauen, Info-Tel.: 06762/8380, Fax: 820.

25. bis 27. April

■ Clubtreffen des RMC Schleswig-Holstein in Rühstedt bei Bad Wilsnack, Info-Tel. und Fax: 040/7224 629.

29. April bis 4. Mai

■ Maihexen-Treffen des Europäischen Motorhome Clubs (EMHC) am Märchenpark in Kastellaun, Info-Tel.: 06762/8380, Fax: 820.

30. April bis 4. Mai

■ Clubfahrt des RMC Bünde, Info-Tel.: 05223/60025.

30. April bis 4. Mai

Fahrt des WMC 406 Kiel nach Boek an der Müritz, Info-Tel.: 0431/555244, Fax: 5577999.

CLUBS

RMC Motor Caravaner Mittelrhein

Auf die Pauke

Sein 15jähriges Bestehen hat der RMC Motor Caravaner Mittelrhein im Januar gefeiert. Die Mitglieder ließen es sich bei berstendem Buffet und einem Auftritt brasilianischer Tänzerinnen gutgehen. Aus insgesamt 30 Einheiten besteht der Club, der 1982 von acht begeisterten Reisemobilisten aus der Taufe gehoben worden war. Seither treffen sich die Mittelrheiner sechsmal im Jahr in Deutschland oder den europäischen Nachbarländern. Sie besuchen Sehenswürdigkeiten oder Konzerte und tauschen ihre Erlebnisse bei Klönabenden aus. Ansprechpartner ist seit Beginn Günther Allrich aus Weilerswist, Tel.: 02254/6902



**Jubiläumsfeier
mit viel Vergnügen:
Polonaise mit tanzenden
Brasilianerinnen.**

RMC Elbe-Weser

Neuer Name

Der Verein Elbe-Weser hat sich auf seiner Vollversammlung Ende vergangenen Jahres vom WMC zum RMC umgetauft. Pünktlich zu seinem zehnjährigen Bestehen, das die Aktiven am 15. Februar 1997 ordentlich gefeiert haben, setzte der Verein einen neuen Akzent: Das Reisen steht künftig im Vordergrund,



nicht mehr das Wohnen. Keineswegs wolle der RMC damit seine Geschichte verleugnen, vielmehr greife der Verein damit die aktuelle Sprachregelung auf.

Auch das Logo des RMC Elbe-Weser ändert sich: Der einst zusätzlich gewählte Begriff „Eurotrotter“ verschwindet. Gezeigt wird nun das Elbe-Weser-Dreieck, dem sich der RMC besonders verbunden fühlt. In der vereinseigenen Zeitschrift indes steht, was die Nordlichter konsequent verfolgen: Reisen und Spaß haben.

RMC Schweiz

Grenzenlos

In der Schweiz formiert sich ein neuer Reisemobilclub, der noch Mitglieder sucht. Ziel der bisher nur wenigen Reisemobilisten ist, für das gemeinsame Hobby einzutreten. Wer Lust hat, gegenüber Behörden und der Öffentlichkeit das Image des mobilen Tourismus zu verbessern, meldet sich bei Jürg Jaus, RMC Schweiz, Postfach 751, CH-8501 Frauenfeld.

Außerdem:

MOBIL REISEN, das Extra-Magazin in RM mit Reisereportagen, Tourenplänen, Campingplätzen und Stellplatztips. In der Mai-Ausgabe lesen Sie: Rügen – die Insel der Kreidefelsen mit urigen Fischerdörfern und traditionellen Bade-Kurorten.



Kompaktklasse

Der Dethleffs Bus ist konzipiert als kompaktes, sportlich ausgerichtetes Zwei-Personen-Mobil, das jedoch Sitzplätze für sechs Reisende bietet. Im Profitest klären die Fachleute, ob der 529 Zentimeter lange Bus seinem Anspruch auf Alltags-tauglichkeit und Luxus gerecht wird.



Kältekammer

Der große Kühlschrank-Vergleich von REISEMOBIL INTERNATIONAL: Wer kühlt besser – der Absorber-Kühlschrank von Electrolux oder der Kompressor-Kühlschrank von Waeeco? Beurteilt werden Energiebedarf, die Kühlleistung im Gefrier- und Kühlfach sowie die Isolier-Eigenschaften des Kühlschranks im ausgeschalteten Zustand.

Transit-Strecke

Ford Transit als Basisfahrzeug fürs rollende Hotel: REISEMOBIL INTERNATIONAL stellt die verschiedenen Modelle vom Kastenwagen bis zum Teilintegrierten vor. Außerdem gibt es nützliche Informationen über fahrzeugspezifisches Zubehör.



REISE MOBIL INTERNATIONAL

Die nächste

Ausgabe erscheint am 18. April 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-Streitböcker, 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 außerdem jeden Monat CAMPING, CARS & CARAVANS

