

REISE MOBIL

INTERNATIONAL

DM
5!

E 19189 E



ER IST DA!
Bestellschein im Heft



Profitest: *Carthago Mondial 45*



Hobby: Golf spielen

Designvergleich: Yacht – Mobil
Fahrberichte: MB Atego, VW LT
Firmenporträts: LDV, Moncayo
Praxis: Gesund auf Reisen
Probefahrt: Ferber Enano
Fahrtests: Zusatzfedern
Tarife: Mittelmeer-Fähren

<http://www.reisemobil-international.de>



Mobil Reisen:
Familienspaß in Dänemark
Abenteuer in Nordamerika
Camping an Bord

Erinnert

Auf dem Düsseldorfer Caravan Salon 1995, also vor nunmehr rund zweieinhalb Jahren, hat Verkehrsminister Mathias Wissmann vollmundig und publicity-wirksam – sehr zur Freude der versammelten Freizeitbranche – drei Ziele verkündet: Aufhebung der Geschwindigkeits-Beschränkung für Reisemobile bis 3,5 Tonnen, Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für



Caravan-Gespanne und für Reisemobile mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen auf 100 km/h.

Eines dieser Versprechen hat er eingelöst, die beiden anderen harren noch ihrer Umsetzung. Und das, obwohl die gegen den Willen aller möglichen Berufs-Bedenken-träger im vorigen September in Kraft getretene Aufhebung der Geschwindigkeits-Begrenzung für Reisemobile bis 3,5 Tonnen überaus lautlos, ohne Anstieg der Unfallhäufigkeit und von der nur mittelbar betroffenen

Öffentlichkeit kaum zur Kenntnis genommen über die Bühne gegangen ist.

Während das Verkehrs-Ministerium – und damit alle beteiligten Verbände, Organisationen und sonstigen Lobbyisten – zur Zeit heftig über einen Großversuch zur Einführung der 100 km/h-Begrenzung für Caravan-Gespanne nachdenkt, scheint das Thema Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Reisemobile über 3,5 Tonnen von 80 auf 100 km/h in Vergessenheit geraten zu sein.

Dabei gibt es überhaupt keinen Grund, sich selbst-zufrieden zurückzulehnen und den errungenen Erfolg zu feiern. Denn es geht bei den scheinbaren Dickschiffen schon lange nicht mehr nur um ein paar Oberklasse-Reisemobile auf Omnibus-Chassis und eine handvoll Eigenbauten auf Lastwagen-Basis.

Längst überschreiten Reisemobile der 6,5-Meter-Klasse durch Sicherheits- und Komfortausstattungen mit Leichtigkeit die 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht, wollen sie noch akzeptable Zuladung bieten. Ducato-Maxi und

Mercedes Sprinter lassen sich – wohlgemerkt: mit Einfachbereifung auf der Hinterachse – durch einen Federstrich auf 3,85 und 3,8 Tonnen auflasten. Mit Tandemachse oder Zwillingbereifung unter der Wohnkabine rollen Siebenter-Reisemobile auf 4,0- bis 4,6-Tonner-Fahrgestellen.

Für sie alle, ausgestattet mit modernster Bremsentechnik, Sicherheitsgurten auf allen Plätzen, teilweise ABS und Airbag, gilt: Tempo 80. Aber ein fünfzehn Jahre alter Transporter oder Kleinbus samt nicht angeschnallter Besatzung darf nach der Gesetzeslage volles Rohr blasen. Nur, weil er die 3,5-Tonnen-Grenze nicht überschreitet.

Zum wiederholten Male: Es geht uns nicht darum, mit den Paketdienst-Fahrern um die Wette zu rasen. Aber wir wünschen uns für unsere gut ausgestatteten Mobile die gleichen Rechte, die auch Omnibusse genießen. Nicht mehr, aber auch nicht weniger.

Herzlichst Ihr

Frank Böttger

Frank Böttger



Lustig: Der RMC Rheingold wollte dem Karneval entfliehen. Es ist den Frohnaturen nicht gelungen.

Seite 222



Aufwärts: Carthago strebt mit dem Mondial 45 in die Oberklasse. Wie beurteilen die Profis das hochwertige Alkovenmobil im Test? Seite 32



Ausgetüftelt: Günter Schubert hat sich eine Kabine von Langer & Bock ausgebaut – mit allen Raffinessen. Seite 70

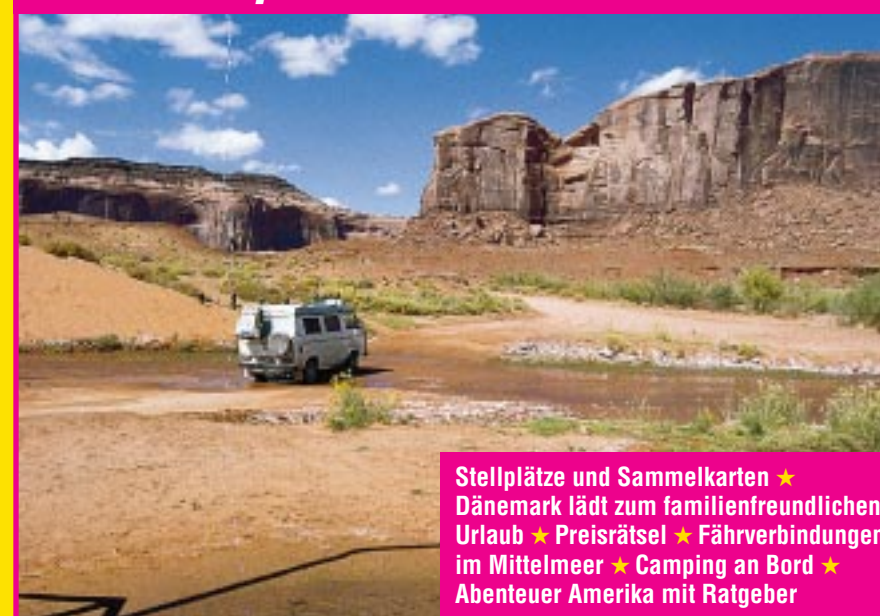


Stabil: Zusatzfedern sollen das Fahrverhalten verbessern. Einbau und Fahrtests. Seite 198

Gesund: Wer richtig vorbeugt und sich vorsieht, braucht im Urlaub nicht den Arzt aufzusuchen. Lesen Sie unsere Tips. Seite 192



Das Reise-Special in REISEMOBIL INTERNATIONAL



Stellplätze und Sammelkarten ★ Dänemark lädt zum familienfreundlichen Urlaub ★ Preisrätsel ★ Fährverbindungen im Mittelmeer ★ Camping an Bord ★ Abenteuer Amerika mit Ratgeber

REPORT

Designvergleich

Was haben Reisemobile und Segelyachten gemeinsam? 8

MAGAZIN

Nachrichten

Bordatlas von REISEMOBIL INTERNATIONAL, positive Tendenz bei Neuzulassungen und Export, Stellplatz in Wilhelmshaven, Freizeit im Solling und in Rotenburg, Neues aus der Branche 12

Rollende Hundebürste

Zwei Hamburgerinnen haben ein Alkovenmobil zum Hundesalon umgebaut 20

Internet-Magazin

Neues aus dem Netz der Netze 22

Medaillen-Schmied

Porträt des sehbehinderten Spitzensportlers Frank Höfle, den Dethleffs unterstützt 30

TEST & TECHNIK

Profitest

Carthago Mondial 45 – ein hochwertiges Alkovenmobil 32

Probefahrt

Ferber Enano – ausgebauter Kastenwagen auf Mercedes Vito 46

Firmenporträt

Besuch beim britischen Kastenwagen-Hersteller LDV 50

Premieren

Moncayo 52
Woelcke 58
Karabag 66

Fahrberichte

Mercedes Atego 60
VW LT 46 64

Mobile Neuheiten

69
Lesermobil
Günter Schubert hat seine Kabine von Langer & Bock selbst ausgebaut 70

Neues Zubehör

Nützliches für unterwegs 78

Technik-Lexikon

Servo-Lenkung 80

MOBIL REISEN

Reise-Special in REISEMOBIL INTERNATIONAL

Familienurlaub in Dänemark

Spaß nicht nur im Legoland 134

Preisrätsel

Zu gewinnen: 14 Tage Campingurlaub im Ostseebad Kühlungsborn 144

Fährverbindungen Süd

Passagen im Mittelmeer 146

Camping an Bord

Erholung während der Fährfahrt 152

Mobil Magazin

Nachrichten, Reiseziele, Tips 154

Abenteuer Amerika

Von Alaska nach Mexiko, Teil 1 einer Fahrt über die Transamericana 180

Mobil-Urlaub in Nordamerika

Organisation einer USA-Reise 188

PRAXIS

Gesundheit auf Reisen

So lassen sich Krankheiten vermeiden 192

Zusatzfedern

Einbau und Wirkung 198

Einbruchsicherung

Die mobile Festung eines Holländers 204

Händlerporträt

Globe Mobil in Bremen 208

FREIZEIT

Stellplätze, Sammelkarten

Neue reisemobilfreundliche Orte 123

Hobby

Golf spielen 214

Clubporträt

RMC Rheingold 222

Clubs

Treffs und Termine 224

RUBRIKEN

Editorial

Tempolimit für schwere Reisemobile 5

Bezugsquellen

Alle Adressen auf einen Blick 82

Treffpunkt

Leserforum – Meinungen, Ideen, Tips 122

Vorschau, Impressum 228

Reisemobile und Segelyachten sind sich trotz aller Unterschiede sehr ähnlich.

REISEMOBIL INTERNATIONAL

zeigt die Ideen der

Yachtbauer.

WASSER-FEST

Obwohl heute Yacht- und Reisemobilbauer völlig getrennten Branchen angehören – lediglich die Firma Dehler baut sowohl Yachten als auch Reisemobile –, zeigen sich in der Ausgestaltung der Innenräume beider Gattungen sehr viele Gemeinsamkeiten. Zum einen Teil ist das durch die technischen Einbauten wie Kocher, Spüle, Armaturen, Heizungen, Kühlschränke und Toiletten bestimmt, die in der Regel von den gleichen Herstellern

Fest: Geschirr und Gläser werden rutschfest durch versetzbare Pfosten gehalten.



Reisemobile und Segelyachten haben vieles gemeinsam. Das ist auch kein Wunder. Schließlich dienen beide dem Zweck, Menschen im Urlaub, beim Hobby oder auch geschäftlich von einem Punkt der Erde zu einem anderen Platz zu bringen. Zusätzlich dienen beide als fahrende oder schwimmende Wohnung. Weswegen sie mit Sitzgruppe, Betten, Küche und Naßzelle samt Toilette ausgestattet sind. Historisch gesehen wurde die Idee der Wohnung für unterwegs zuerst auf dem Wasser realisiert. Ein Grund dafür, daß die ersten Reisemobile als Landyachten bezeichnet wurden.



Offen: Typischer Grundriß mit Betten in Bug und Heck, Sitzgruppe und Küche mittelschiffs.



kommen. Zum anderen Teil kommen die Hersteller aber auch beim Möbelbau zu vergleichbaren Lösungen. So werden im Yachtbereich die Türen und Klappen mit Push-Lock-Schlössern verriegelt und durch die gleichen Klappenaufsteller offengehalten, die man auch in Reisemobilen antrifft.

Rund: Waschtischplatte mit ausgefräster Halterung für Handtücher.



Doppelt: Küchenmöbel zeigen sich fast durchweg mit Backofen und zwei Spülbecken.



Spitz: Das Bugbett läuft wegen der Schiffsform spitz zu.

Zwei gravierende Unterschiede stechen auf den ersten Blick ins Auge, vergleicht man die Innenraumgestaltung von Reisemobilen und Yachten: Unter Deck geht es meist nobler und edler als in Reisemobilen zu. Dafür ist die Grundrißgestaltung weniger variantenreich.

Die elegante Atmosphäre der Yachtwohnräume geht von den verwendeten Hölzern aus. Denn hier dominieren keine furnierten oder folierten Sperrholzplatten, sondern – um auch mal einen Wassereintrich zu überstehen – massive Echthölzer. Zum Beispiel Teak.



Edel: Mahagonimöbel und hochglanzpoliertes Messing sorgen für imageträchtige Eleganz.

Farblich abgestimmt auf das hochglanzpolierte, dunkle Holz strahlen Spülen, Armaturen, Haken und Halter in Messing oder Nirosta. Auch sie nicht matt, sondern auf Hochglanz gewienert. Nur bei den einfachsten Yacht-Modellen trifft man auf Wasserhähne oder Spülen und Waschbecken aus Kunststoff.

Eingeschränkt sind die Konstrukteure von Segelyachten hingegen bei der Grundriß-Gestaltung. Im Vergleich zu den Reisemobilen geht es hier wegen der Schiffs-Außenform geradezu normiert und meist wesentlich enger zu. Eine Schlafkoje – in der Regel als Doppelbett ausgeführt – ist im spitz zu- ▶



laufenden Bug plaziert. Eine weitere Schlafmöglichkeit findet sich im Heck. Sie ist oftmals in Einzelbetten ausgeführt, die sich an die nach hinten eingezogenen Außenwände anschmiegen. Mittschiffs, direkt vom Niedergang aus erreichbar, machen sich die Sitzgruppe, die Längs- oder Winkelküche und ein Arbeitsplatz zum Kartenstudium und Navigieren breit. Immer dominiert durch den Segelmast, der aus dem Boden mitten durch den Eßtisch und die Decke nach oben wächst.

Zwischen den Schlafstätten und dem Wohnbereich, durch zum Teil piffige Tür-Konstruktionen getrennt, sind je nach Größe der Yacht noch ein bis zwei Waschräume samt Dusche und Toilette plaziert. Im Wohnbereich werden bei aller Vergleichbarkeit von Segelyachten und Reisemobilen auch gravierende Unterschiede deutlich. So sind die Kocher, die sehr oft mit Backofen kombiniert sind, beweglich

Funktionell: Gewichtsparende Hängetaschen in einer Sportyacht.

aufgehängt, damit der Smutje auch bei starkem Seegang noch etwas Warmes auf den Tisch bringen kann. Weil Lüftungsgitter nach außen nicht möglich sind, lagert das Kühlgut so gut wie immer in Kühlboxen, die von oben beladen werden. In den Waschräumen, die sehr häufig mit fugenlosen, laminierten GFK-Einbauten möbliert sind, herrschen Wasserspül-Toiletten mit Absaugpumpe und Festtank vor.

Im Unterschied zu den Reisemobilen wird in Segelyachten deutlich auffälliger jedes Fleckchen Platz ausgenutzt, und es ist vieles praxisingerechter auf die ständige Schaukelei ausgerichtet. So werden beispielsweise in die Eßtische, die sehr oft mit abklappbaren Seitenwangen ausgestattet sind, mittig Flascheneinsätze eingelassen. In den Schränken halten speziell gefertigte Einsätze oder eingesteckte Pfosten Geschirr und Gläser an ihrem Platz. Es gibt offene Ablagen, wo immer dafür ein Fleckchen zur Verfügung steht. Tische und Arbeitsplatten haben einen hohen Rand. Und vor den Waschtischen und den Küchenmöbeln sind querlaufende Stangen



Kompakt: Das Kühlfach zwischen Kocher und Spüle läßt sich von oben beladen.



Getrennt: Im Heck schmiegten sich die Einzelbetten an die Außenwand.

Leicht: Sportliche Segelyachten bieten leichtgewichtige Stautaschen anstelle von Möbeln.

montiert, über denen sich Hand- oder Geschirrtücher trocknen lassen.

Bei allem Ideenreichtum der Yachtbauer, in einem Punkt haben sie es auch viel leichter, einen formal in sich schlüssigen Innenraum zu schaffen als ihre Kollegen von der Reisemobil-Zunft: Sie müssen kein plastikbewehrtes Transporter-Fahrerhaus samt seines farblich tristen Seriengestühls bei ihren designerischen Planungen berücksichtigen. Ihnen steht die gesamte Schale zum Ausbau in einem Guß zur Verfügung. In diesem Punkt unterscheiden sich Yachten und Reisemobile total voneinander.



Schmal: Abklappbare Tischplatten gewährleisten leichteren Durchgang zu den Bugbetten.

Frank Böttger



Kurz & Knapp

Skandinavien-Reisen

Geführte Touren mit dem Reisemobil durch Schweden, Norwegen und Finnland bietet Franz Mader Mobiltours aus Schrobenuhausen an. Die vier mehrtägigen Fahrten beginnen Ende April und enden Mitte September. Sie kosten ab 4.150 Mark pro Reisemobil mit zwei Personen.

Schau bei Winkler

Vom 9. bis 10. Mai lädt Händler Winkler zur Frühjahrsschau nach Stuttgart-Weilimdorf. Zu sehen sind Fahrzeuge von Bürstner und Flair. Tel.: 0711/8385466-68.

Auftakt bei WSG

Die neuesten Modelle der Marken Concorde, Rapido und Karmann präsentiert der Fürstener Händler WSG vom 27. bis zum 29. März 1998 zum Saisonauftakt. Tel.: 05901/920210.

Reisemarkt im Mai

Hofgeismar lädt vom 1. bis 3. Mai 1998 zum Reisemarkt. Mobilisten, die dabei sein wollen, zahlen für den Stellplatz 30 Mark inklusive Ver- und Entsorgung. Anmeldung bei der Stadtverwaltung Tel.: 05671/999-011.

Heinz mit Gas

Der Bonner Camping-Freizeit-Shop bietet einen mobilen Service rund um die Uhr an: Reparatur und Prüfung für Gasanlagen, Heizungen, Kühlschränke, Kocher, Boiler sowie Ersatzteile. Die Notruf-Nummer: 0177/2910826. Am 25. April 1998 präsentiert der Laden bei einem Frühlingsfest sein Programm. Tel.: 0228/472402. Internet: http://home.t-online.de/home/camping_heinz.

Silberstreif am Horizont: Die Caravanbranche steht auf stabilen Füßen. Dafür sprechen Exportdaten und Neuzulassungen.



Foto: Böttger

Neuzulassungen und Export

Positive Tendenz

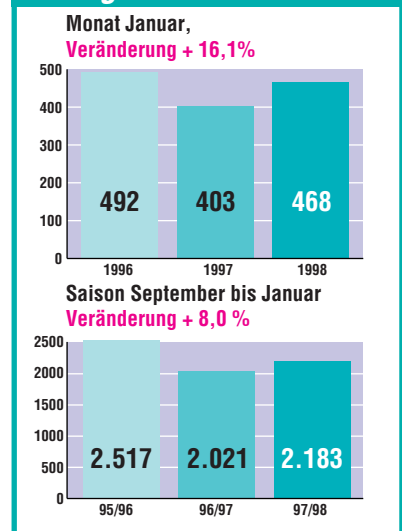
Überaus erfolgreich hat die Caravan-Branche laut Auskunft des Herstellerverbandes VDWH das Jahr 1997 abgeschlossen – trotz verhaltener Nachfrage auf dem Binnenmarkt. Grund sei neben dem Zulassungs-Plus von 1,0 Prozent bei Reisemobilen das europaweit gestiegene Interesse an Freizeitfahrzeugen. Daraus resultiert ein Export-Plus der hiesigen Caravan-Industrie von 32,4 Prozent: Verkaufte deutsche Hersteller 1996 noch 3.121 Reisemobile ins Ausland, stieg diese Zahl 1997 auf 4.132. Insgesamt steigerte sich die Produktion im selben Zeitraum von 14.011 auf

16.589 Einheiten. Dies entspricht einem Zuwachs von 18,4 Prozent.

Auch die Binnennachfrage scheint sich in Deutschland zu verbessern – darauf deuten die Zahlen neu zugelassener Reisemobile im Januar 1998 hin.

Immerhin beträgt das vom Flensburger Kraftfahrt-Bundesamt registrierte Plus 16,1 Prozent (siehe Schaubild). Allerdings relativieren zwei Sachverhalte diesen stolzen Zuwachs: Die absolute Zahl von 468 Einheiten bewegt sich auf relativ niedrigem Niveau, und der Vergleichsmonat im vorangegangenen Jahr 1997 war extrem schlecht. ■

Neu zugelassene Reisemobile



Quelle: KBA, Flensburg

HRZ-Reisemobile

Start in neuen Räumen

Am 18. und 19. April 1997 ist es soweit: Der Öhringer Hersteller HRZ-Reisemobile präsentiert sich im Rahmen seiner Frühjahrsmesse in seinen neuen Räumen auf neuem Gelände in der Stettiner Straße. Neben den eigenen ausgebauten Kastenwagen und einem neuen Zubehörshop sind Alkovenmobile und Teilintegrierte des spanischen Herstellers Moncayo zu sehen. Während des April-Wochenendes findet hier eine Gebrauchtboerse von privat an privat statt. Zusätzlich ist am Sonntag ein Jazz-Frühstück geplant. Stellplätze sind vorhanden, Anmeldungen erbeten.



Lenkt die Geschicke der TIAG: Helmut Knaus.

TIAG Chefsache

Neuer Alleinvorstand der Tabbert Industrie AG (TIAG) ist Helmut Knaus, Aufsichtsratsvorsitzender der Knaus AG. Er löst Kurt Bohlens ab, den bisherigen Vorstand der TIAG. Der Aufsichtsrat soll diesen Schritt nach der Hauptversammlung Ende Februar 1998 beschlossen haben, nachdem Bohlens angekündigt habe, die TIAG werde vorerst hohe Verluste in Millionenhöhe schreiben.

Der Verwaltungssitz der TIAG soll so schnell wie möglich von Ahrensburg bei Hamburg an den Produktionsstandort Sinntal-Mottgers verlegt werden. Außerdem entwickelt Knaus gegenwärtig eine Strategie, die das weitere Vorgehen der TIAG festschreibt. Die TIAG war Ende vergangenen Jahres von der Knaus-Gruppe in Jandelsbrunn gekauft worden.

Bordatlas Her damit

Endlich liegt er auch gedruckt vor – der Bordatlas von REISEMOBIL INTERNATIONAL. Und er ist dicker geworden als in den kühnsten Träumen erwartet: Auf 300 Seiten weist er mehr als 900 Stellplätze in Deutschland aus und listet über 500 Ver- und Entsorgungsstationen auf. Zu haben ist er ab sofort (Bestellcoupon auf Seite 76/77). Er kostet als Sonderheft oder als CD-ROM je 19,80 Mark plus vier Mark für Verpackung und Porto. Nichts wie her damit.



ECF-Tagung

Vereint agieren

Die europäische Reisemobil-Branche traf sich in Birmingham zu ihrer vierten Jahrestagung.

Alljährlich präsentiert die britische Freizeitbranche ihre neuesten Reisemobile, Caravans und Boote Mitte Februar in Birmingham. Heuer luden die Briten anlässlich dieser Ausstellung ihre europäischen Hersteller-Kollegen zum vierten Treffen der Europäischen Caravan Vereinigung (European Caravan Federation, ECF) ein.

Entsprechend international gestaltete sich das Programm. Unter Vorsitz des derzeitigen Präsidenten der ECF, des – bis vor einem Jahr für die Fendt-Caravan GmbH verantwortlichen – Deutschen German Mensch, hatte sich ein illustrier Kreis von Referenten und Zuhörern der europäischen Reisemobil-Branche zusammengefunden.

Erfreulich: Mehr als bei bisherigen Treffen stand bei allen Teilnehmern des Symposiums der Wille im Vordergrund, gemeinsam nach Lösungen der anstehenden Probleme zu suchen. Bei allen Themen schwingen die Worte Europäische Kommission, Brüssel und gemeinsame Aktionen mit – gleichgültig, ob behördliche Auflagen, Recycling-Vorschriften oder die Einrichtung von Campingparks, ob Diebstahl-Vorsorge oder die Zukunft des Reisemobil-Tourismus. Deshalb war „Lobby-Arbeit“ der am meisten genannten Begriff.

Weil dem Vernehmen nach German Mensch bei der Neuwahl des ECF-Vorstandes im Mai dieses Jahres nicht mehr zur Verfügung steht, wurde kräftig am Personal-Karussell gedreht. Das Neueste aus der Gerücheküche: Dem Chef der französischen Trigano-Gruppe, François Feuillet, werden die größten Chancen auf die Präsidentschaft der ECF eingeräumt. Als zukünftiger Geschäftsführer wird Karl-Hans Sternberg gehandelt, Geschäftsführer des deutschen Herstellerverbandes VDWH.



Foto: Böttger

Neues von der Insel: Auf der Messe in Birmingham zeigten die englischen Hersteller, wie sie sich Reisemobile vorstellen.

Kurz & knapp

Treffen am Meer

Zu ihrem zweiten Reisemobil-treffen lädt die Stadt Bremerhaven vom 21. bis 24. Mai 1998 ein. Motto: „Ein Ausflug ans Meer“. Die tollen Tage kosten für zwei Personen 75 Mark. Anmeldeschluß: 30. April 1998, Tel.: 0471/946460.

Börse mit Gewinn

Zur Frühlingbörse lädt Vermieter Mi-Mobile in die Hauptzentrale nach Remshalden ein. Am 21. und 22. März 1998 lautet das Motto: „Das Jahr der Familie“. Fahrzeuge mit kinderfreundlichen Grundrissen sind besonders günstig zu mieten. Eine Woche Urlaub umsonst im Reisemobil kann gewinnen, wer sich mit seinem Familienfoto an einer Verlosung beteiligt. Tel.: 07151/9739-0.

Jubiläums-La-Strada

Ende März liefert Baumgartner seinen 1.000. La Strada V6 E auf Mercedes Sprinter aus. Seriennummer: „M 1.000“. Der Hersteller lädt deshalb am 28. und 29. März 1998 zu einem offenen Wochenende nach Echzell ein. Tel.: 06008/9111-0.

Peter Kuhn gestorben

Im Alter von 92 Jahren starb Anfang des Jahres Peter Kuhn, Seniorchef von Kuhns Auto Technik. Er führte die in seinem Geburtsjahr 1905 von seinem Vater in Zeltingen gegründete Firma in zweiter Generation. Unter seiner Regie wurde der Betrieb 1928 Kfz-Werkstatt und 1955 Fiat-Händler. 1980 übernahm sein Sohn Hans Peter die Leitung und gründete im selben Jahr den Bereich Kuhns Auto Technik, Fabrikation von Fahrwerks-Sonderbauteilen.



Eingebettet: Der Waldcamping Brombach liegt inmitten der Natur.

■ Öko-Audit

Mit Brief und Siegel

Waldcamping Brombach im fränkischen Pleinfeld ist der erste offizielle Öko-Campingplatz Europas.

Der Zwei-Meter-Mann Dr. Franz Ehrnsperger macht sich noch ein wenig größer als er ohnehin schon ist. „Waldcamping Brombach“, verkündet der 48jährige stolz, „ist der erste Öko-Campingplatz Europas mit Brief und Siegel.“ Im März 1998 wurde die Anlage nach dem sogenannten EG-Öko-Audit ISO 14001 zertifiziert. Geschäftsführer Ehrnsperger freut sich: „Wir verpflichten uns damit freiwillig, die Umweltsituation zu verbessern.“

Mehrere Kriterien waren dabei zu erfüllen. Ein Umwelt-Management gibt die Richtung vor, die der Campingplatz künftig beschreitet, überwacht durch einen unabhängigen EG-Gutachter: Schonende Müllentsorgung, Installation von Solarlampen sind dabei obligatorisch, ebenso der Verkauf von ökologischen Produkten im Minimarkt.



Werner Maurer, Chef des Campingplatzes, sagt: „Auch umweltpolitisch heften wir uns einiges auf die Fahnen. So investieren wir in ein platz-eigenes Klärwerk, um den öffentlichen Abwasserkanal so wenig wie möglich zu beanspruchen.“

Bereits seit Jahren machen sich die Anstrengungen im

Umweltschutz positiv für die Energiebilanz des Waldcamping bemerkbar. So stieg die Zahl der Übernachtungen um acht Prozent an und erreichte im vergangenen Jahr die magischen 100.000. Der Wasserverbrauch nahm jedoch nur um fünf Prozent zu.

„Dieser unterproportionale Verbrauch“, so Ehrnsperger, „läßt sich auf den Einsatz einer Grauwasseranlage zurückführen.“ Bei diesem System wird Regen- und Duschwasser aufgefangen und für die Toilettenspülung wiederverwendet. Insgesamt sparte das 1997 rund 280 Kubikmeter Trinkwasser ein. Mit dieser Wassermenge duscht ein Mensch 15 Jahre Jahre lang täglich.

Der Heizungsverbrauch sank um vier Prozent – rund 2.000 Liter Heizöl – zurückzuführen auf neue Isolierungen und Energiespartetechniken.

Ökologie stellt ein wichtiges Motiv bei der Wahl eines Campingplatzes dar. Immerhin nennen laut einer Studie des Verbandes der Campingplatzhalter Niedersachsen 39 Prozent der Camper Landschaft und Natur als wichtigstes Entscheidungskriterium. ■

■ CS-Fanclub

Erstes Treffen

Dem Drängen seiner Kundschaft will Hersteller CS-Reisemobile aus Hamburg nachkommen und einen CS-Fanclub ins Leben rufen. Der Termin für ein erstes Treffen eines solchen Zusammenschlusses steht nun fest: Es findet am 16. und 17. Mai 1998 auf dem Campingplatz am Lütauer See in Mölln statt. Interessenten melden sich bei CS-Reisemobile.

Kurz & Knapp

Treffen in Tossens

Die Butjadingen Kur und Touristik GmbH lädt vom 29. Mai bis 1. Juni 1998 zum zweiten Reisemobiltreffen auf den Campingplatz in Tossens. Das Programm enthält eine geführte Fahrradtour zum Drachen- und Zirkusfest in Burhave sowie eine Wattwanderung. Preis pro Reisemobil mit zwei Personen: 130 Mark. Tel.: 04733/9293-0.

Iveco senkt Preise

Um bis zu 21 Prozent hat Basisfahrzeughersteller Iveco die Preise gesenkt. Damit käme man den tatsächlich am Markt zu erzielenden Preisen erheblich näher. Für den Kunden bedeutet das: Die Kaufentscheidung fällt leichter.

Unfall-Broschüre

Die Broschüre „Ein Autounfall – was tun?“ hat der Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft neu aufgelegt und gibt sie kostenlos heraus. Telefax: 030/2020-6604.

Moser-Rallye

Zur Rallye nach Italien lädt der Club des Mainzer Händlers Moser ein. Die Fahrt dauert vom 2. bis zum 10. September 1998 und kostet für zwei Personen im Reisemobil 485 Mark. Anmeldeschluß ist der 30. April 1998, Tel.: 06131/95958-0.

Carvers Adresse

Die Carver GmbH hat eine neue Adresse in Deutschland: Helene-Wessel-Bogen 11, 80939 München, Tel.: 089/318099-37, Fax: -95. Vertriebsleiter der Tochtergesellschaft des englischen Heizungsherstellers ist seit 1. Januar 1998 Bernd Joerg.

Frühjahrs-Messen

Gemischte Gefühle

Hamburg, Hannover und München: drei Messen hinterlassen verschiedene Eindrücke.

Landauf, landab riefen die diesjährigen Frühjahrs-Messen ein unterschiedliches Echo hervor. Die Stuttgarter CMT zog als erste Frühjahrs-messe im Januar ein positives Fazit. Wie aber sah es in Hamburg, Hannover und München aus?

Reisen '98, Hamburg

Zur Reisen '98, 21. Internationale Ausstellung Tourismus, Caravan, Autovision kamen vom 7. bis 15. Februar 145.000 Besucher nach Hamburg. Die Besucher seien informierter und preisbewußter, verlautet der Abschlußbericht der Messe.

Allerdings drängte sich dem Besucher in den Caravan-Hallen nicht selten das Bild gähnender Leere auf. Dennoch sollen viele Gespräche zwischen Kunden und Händlern zu einem Abschluß geführt haben. Auch sei ein gutes Nachmessegeschäft zu erwarten.

Mit Messepreisen lockten die Händler ihre Kunden an den Stand. Verstärkt haben sich Familien für ein neues Fahrzeug interessiert: 64 Prozent der Interessenten kamen mit Partner, weitere sieben Prozent mit Kindern.



ABF 98, Hannover

Mehr als Feld-, Wald- und Wiesenschau denn als Fachmesse präsentierte sich Norddeutschlands größte Ausstellung für Automobile, Motorräder, Wassersport, Touristik, Garten, Freizeit, Caravan & Camping, kurz: die ABF 98 in Hannover. Caravanning, Reisemobile und Camping belegten 18.000 Quadratmeter Fläche. In zwei Hallen gab es viele der neuesten Reisemobil-Modelle zu sehen, und der Händlerverband DCHV präsentierte seine Schau Caravanning & Biking.

Zwei Exponate feierten Premiere: Das Modell des City-Camps, das zur EXPO 2000 in



Rekordverdächtig: kleinstes zugelassenes Reisemobil der Welt.

Nicht allzu voll: Hamburger Reisen '98, Mitte Februar.

Hannover die reisemobilen Besucher beherbergen soll (REISEMOBIL INTERNATIONAL 3/98). Friedrich-Wilhelm Meinecke, 44, Präsidiumsmitglied des Verbandes der Campingplatzhalter Niedersachsen (VCN), stellte das verkleinerte Abbild mit aus Styropor geschnittenen Reisemobilen vor. Schautafeln erklärten den Besuchern das Konzept der Anlage.

Auch das kleinste zugelassene Reisemobil der Welt stand für den Versuch, ins Guinness-Buch der Rekorde zu gelangen, auf der ABF. Erbauer ist Maik Dombrowsky, 38, Betreiber des Campingparks Wiesenbeker Teich im Harzer Ort Bad Lauterberg, und Kritiker kommunaler Stellplätze.

Sein Mini-Mobil basiert auf einem Piaggio-Vespa-Car mit 216 Kubikzentimeter Hubraum. Immerhin hält es zwei Schlafplätze bereit, eine Küchenzeile mit Kühlschrank, zwei Gasflammen, je 13 Liter Ab- und Frischwassertank – und alles in einem Innenausbau aus massiver Kiefer. Dombrowsky hat das Mobilchen in 1.000 Arbeitsstunden selbst gefertigt.



In neuem Gewand: das Münchner Messegelände eröffnete mit der CBR.

CBR, München

Rund 340.000 Menschen strömten zwischen dem 14. und 22. Februar 1998 aufs neue Messegelände München-Riem. Gelockt hatten die Touristikmesse CBR und das Messe-Opening. In sechs der zwölf Hallen präsentierten sich rund 300 Aussteller aus Industrie, Handwerk und öffentlichem Leben. Die restlichen Hallen teilten sich 891 Reiseveranstalter, Bootshändler sowie die Anbieter der Camping- und Caravanningbranche.

Ein altes Messeproblem blieb: Obwohl die neuen, lichtdurchfluteten Hallen riesige Ausmaße haben, ging es doch recht eng zu. In Halle A 4 klagte Monika Metzler von Hymmer, daß der Hersteller gerne 30 Prozent mehr Ausstellungsfläche gehabt hätten. Den Campinganbietern fehlte noch das richtige Kon-



Fotos: Böttger, Echl, Peitri

zept. Die Bündelung des Campingangebots für interessierte Besucher war eine Forderung im Vorfeld, die nicht erfüllt wurde.

Jenseits der Straße

Die zehnte Internationale Off Road Messe IOR öffnet vom 29. April bis zum 3. Mai 1998 auf dem neuen Messegelände in München-Riem ihre Pforten. Auf mehr als 50.000 Quadratmetern zeigt die weltgrößte Off Road Messe täglich von 10 bis 18 Uhr alles zum Thema Abenteuer abseits ausgetretener Pfade. Anbieter allradgetriebener Reisemobile zeigen, wie sie sich den Trip durch Dschungel und Wüste vorstellen. Einen weiteren Schwerpunkt bilden Geländewagen, deren Geschichte sich eine Sonder-schau widmet.

Zur 37. Camping – Reise – Freizeit lädt die Messe Bexbach/Saar in den Blumengarten ein. Vom 25. April bis zum 3. Mai 1998 lautet das Motto: Aktive Freizeit perfekt planen und gestalten.

Kurz & Knapp

Treffen in Goch

Zu ihrem ersten Reisemobil-treffen lädt vom 21. bis zum 24. April 1998 die Gemeinde Goch an den Niederrhein. Der Stellplatz befindet sich auf dem Friedensplatz, teilzunehmen kostet pro Person 40 Mark. Anmeldung bis zum 15. April, Tel.: 02823/3202-02, Fax: -51.

Blumentreffen

Zu einem Reisemobiltreffen am Rande der Rhododendron-schau lädt die Stadt Westerstede vom 21. bis 24. Mai 1998 ein. Mit von der Partie: der RMC Weser-Ems. Infos bei der Stadtverwaltung, Tel.: 04488/77880.

Reimo-Katalog

Fahrzeughersteller Reimo aus Egelsbach stellt seinen neuen Zubehör-Katalog vor: 322 Seiten voller Nützliches für Mobil und Reise.

Außerdem präsentiert sich der Anbieter im Internet: <http://www.reimo.com>.

Neue Nummer

Versicherungsmakler Wengert, Nürtingen, hat eine neue Telefonnummer: 07022/8081, Fax: 8085.

Neuer Händler

Hersteller Fendt meldet einen neuen Reisemobil-Händler: MTR Reisemobile, Beethovenstraße 37, 34225 Baunatal, Tel.: 0561/4987-23, Fax: -24.



■ Schlemmen im Solling

Wochenend und Sonnenschein

Ein Hotel am Solling wirbt um die Gunst der Reisemobilisten.

Wochenenden im Solling, speziell für Reisemobil-Touristen, bietet das Landhotel am Rothenberg in Uslar-Volpriehausen an. „Gern beherbergen wir auf unserem Gelände auch Gäste mit dem Mobil“, sagt Hotelier Dirk Schwarz, 49, „wir empfinden diesen Kundenkreis als ideal.“ Bislang dient die weitläufige, in Felder und Wälder eingebettete Hotelanlage als Tagungszentrum und lockt ruhesuchende Urlauber mit einem dreitägigen Schlemmerangebot. Dieses Programm soll ab sofort auch Reisemobilisten ansprechen.

Freitags reisen die mobilen Gäste im Laufe des Nachmittags an. Abends gibt es als Wochenend-Auftakt ein fünfgängiges Schlemmermenü. Damit es nicht zu schwer im Magen liegt, können die Reisemobilisten anschließend noch bei Musik in gemütlicher Runde klönen. Der Samstagmorgen beginnt mit einem reichhaltigen



Freut sich: Hotelier Dirk Schwarz überträgt sein Angebot auf Gäste mit dem eigenen Zimmer.

Solling-Frühstück. Danach wandern die Gäste über einen Naturerlebnispfad. Mittags gibt es einen deftigen Eintopf in einer Köhlerhütte am Waldesrand. Gesättigt marschieren die Besucher ins benachbarte Delliehausen, wo im Wald schon eine Kaffeetafel mit hausgemachtem Kuchen auf sie wartet. Zurück zum Mobil geht's wiederum per Pedes. Zur Beruhigung für Fußlahme: Alle diese Ziele lassen sich auch

Weitläufige Anlage: Bisher dient das Landhotel am Rothenberg vielfach Tagungsteilnehmern.



Viel erlebt: Gäste führt das Schlemmerwochenende in eine Köhlerhütte am Waldrand.

mit einem Trecker und Planwagen erreichen.

Nachmittags können sich die Reisemobilisten in der Sauna, dem Dampfbad oder dem Whirlpool entspannen. Fit sollten sie um halb acht sein: Zwei Stunden lang schlemmen sie sich nach Lust und Laune durch ein kalt-warmes Spezial-Buffet. Bei Musik und Tanz klingt der bunte Abend aus.

Nach dem sonntäglichen Frühstück steht noch ein Ausflug ins Töpferdorf Frelsloh auf dem Programm. Und damit

niemand verhungert, bekommt jeder zum Abschied noch ein Mittagessen, vorzugsweise eine fangfrische Forelle.

Das gesamte Programm wendet sich an Reisemobilisten – sei es als Alleinreisende oder in der Gruppe. „Wir können uns vorstellen, daß sich Clubs für dieses Angebot

besonders interessieren“, mutmaßt Hotelier Dirk Schwarz.

Pro Person kostet die Teilnahme an dem Schlemmerwochenende 215 Mark. Dieser Betrag enthält außer den Mahlzeiten und Wanderungen auch die Kosten für einen Stellplatz auf dem Gelände des Hotels. Zwischen 20 und 30 Fahrzeuge haben auf einer ebenen geschotterten Fläche Platz. Strom ist bei Bedarf aus einer benachbarten Halle zu bekommen. Auf dem zwei Kilometer entfernten Bergsee-Camp können Reisemobilisten für zehn Mark ver- und entsorgen.

Der Betreiber dieses Platzes, Fritz Giesecke, 68, frohlockt: „Die Campinganlage und das Hotel ergänzen sich wunderbar.“ Tatsächlich schickt Giesecke schon seit Jahren seine Gäste zum Essen in das Landhotel am Rothenberg.

Im Gegenzug empfiehlt Hotelier Dirk Schwarz solchen Reisemobilisten, die länger als zu dem Schlemmerwochenende bleiben möchten, sich auf den Campingplatz mit dem wunderschönen See einzunquartieren. Beide Partner sind sich einig: Nur wer sich gegenseitig hilft, wird sich behaupten können – besonders in schwierigeren Zeiten. ■





MOBILER HUNDESALON

Die Idee, ein Reisemobil zum rollenden Hundesalon umzubauen, ging mit dem Ziel einher, einen möglichst großen Kundenkreis zu erschließen. Gesagt, getan: Im Januar 1997 kauften sich die beiden Frauen ihr Alkovenmobil für 15.000 Mark, 260.000 Kilometer hatte es auf dem Buckel. Seine letzte Fahrt für seinen ureigenen Zweck erlebte das betagte Fahrzeug Baujahr 1979, als Birgit Grant und Rena Reoch gemeinsam von Hamburg nach Stuttgart steuerten. Dort absolvierten sie im Frühjahr 1997 einen Kurs als Hundepflegerinnen und wohnten währenddessen in dem Mobil. Auf der Fahrt gab die Lichtmaschine ihren Geist auf.

Heute ist eindeutig: Ihr Mut zum Risiko wird belohnt. Pro Tag baden, kämmen und scheren die zwei Frauen arbeitsteilig bis zu sechs Hunde. Manchmal haben sie gleichzeitig zwei Vierbeiner in der Mache. Um sich nicht ins Gehege zu kommen und nicht an die eigenen Grenzen wie die des Hundes zu stoßen, beschränken sie sich auf kleinere und mittlere Rassen.

Je nach Größe und Zustand des Tieres muß Herrchen oder Frauchen mit einem Preis zwischen 50 und 250 Mark rechnen, Anfahrt inklusive. Weil nicht der Hund zu ihnen, sondern sie zum Hund kommen, verbinden die beiden Pflegerinnen das Notwendige mit dem Angenehmen: Auf der Fahrt von Kunde zu Kunde genießen sie ihre Mobilität. „Es ist toll, unterwegs erholen wir uns richtig.“

Allerdings, so gestehen sie, verstehen sie nicht allzu viel von der Technik des Fahrzeugs. Zwar sei Birgit Grant von Kindesbeinen an den Urlaub im Reisemobil gewöhnt. Daß die rasende Hundebürste jedoch einst unterwegs den Auspuff verloren hat, ist den beiden Damen nicht aufgefallen.

Dafür sehen sie mit Kennerblick, wie sich ein struppiger Vierbeiner in einen schmucken Hund verwandeln läßt. Und hält er tapfer durch, verläßt Bello das Alkovenmobil stolz mit hochehobenem Schwanz. *cgp*

Mit Wanne und Schertisch

Zwei Hamburger Hundeliebhaberinnen haben ein Alkovenmobil zur rasenden Hundebürste umgebaut. Ohne dabei auf den Hund zu kommen.

Tapfer stemmt der struppige Vierbeiner seine Pfoten auf den Tisch. Ein wenig verdrießlich schaut er schon drein – das Shampoo schäumt, die Schere blitzt: Der kleine Hund ist Kunde im mobilen Hundesalon, genannt „Die rasende Hundebürste“.

Darauf, daß sie eine Marktlücke entdeckt und geschlossen haben, sind Birgit Grant, 47, und Rena Reoch, 31, besonders stolz: „Wir wollten uns selbständig machen, schon heute ist die Nachfrage so groß, daß wir Kunden absagen müssen.“

Kein Grund zu verzagen: Während die Hundeliebhaberinnen ein paar Monate fleißig übten und sich Routine aneigneten, bauten die geschickten Hände der Ehemänner das Alkovenmobil um. Hygienisch mußte es sein und abwaschbar. Also wick die Naßzelle einer simplen Plastikbadewanne. Bodenbeläge und Sitzkissen bestehen aus wasserfestem Material, der Alkoven hält als Lager für Gerätschaften her, und ein Generator liefert, wenn benötigt, Strom mit 230 Volt.

Als im Mai 1997 die rasende Hundebürste erstmals durch die Lande fuhr, wußten die zwei Jungunternehmerinnen nicht, was ihnen blühte. Würde sich der Traum der eigenen Unabhängigkeit auszahlen? Denn soviel war klar: Bisher hatten Birgit Grant und Rena Reoch insgesamt 35.000 Mark in die eigene Zukunft investiert.



Die rasende Hundebürste

Der Name des mobilen Hundesalons „Die rasende Hundebürste“ entstand beim Bier: Etwas Auffälliges sollte es sein. Auch das Logo mußte ins Auge fallen, entworfen von einem befreundeten Designer. Beides ist inzwischen patentrechtlich geschützt. Kein Wunder, schließlich träumen Birgit Grant und Rena Reoch davon, noch weitere Reisemobile zum mobilen Hundesalon umzubauen.



Fotos: Petri

Das Internet-ABC

Fachbegriffe für Net-Einsteiger

- S** **Server:** Rechner, der über das Internet abrufbare Informationen gespeichert hat.
- t-online:** kurz für Telekom Online; Online-Dienst der Deutschen Telekom mit auf den deutschen Markt abgestimmten Angeboten, zum Beispiel komfortablem Tele-Banking.
- URL:** Uniform Resource Locator (Einheitlicher Ressourcen-Verweis): eine URL ist eine Internet-Adresse im World Wide Web.
- virtuell:** „nicht wirklich“. In einem Chat-Raum zum Beispiel können die Teilnehmer per Tastatur und Bildschirm miteinander reden, der Rechner kann sogar als virtueller Gastgeber auftreten. Dennoch bleibt der Raum eine Illusion.

Zu Land zu Wasser

Die Produktionsstätte von besonders ausgefuchsten Kompaktmobilen mit Designanspruch, die Dehler GmbH im sauerländischen Meschede, hat ihr Internetangebot deutlich renoviert. Zu allen Modellen von Profi bis Optima gibt es nun ausführliche Informationen bis hin zur Detailsausstattung. Fotos geben Aufschluß, wie's jeweils innen aussieht, und ein Überblick nennt



Firmen- und Vorführgewagen, die zum Verkauf stehen. Maritim orientierte Mobilisten können danach weiterklicken zum umfangreichen Yachtprogramm der Sauerländer.
Adresse: <http://www.dehler-mobile.de/index.htm>

Online-Tips für die Tourenplanung

Die Stau-Schau

Wenn irgendwo in Deutschland auf der Autobahn gebuddelt wird, stehen Autofahrer häufig Schlange. Reisemobilisten können dann zwar immerhin zum Beispiel auf einen Parkplatz rollen und die unliebsame Zwangspause zur Freizeit umfunktionieren – aber den Tourplan wirft die Baustelle dennoch durcheinander. Wer schon vor Fahrtbeginn wissen will, wo und wann auf den Schnellstraßen der Republik Stop and Go herr-

schen könnte, findet auf den Websites des Bundesministeriums für Verkehr einen stets aktuellen Staukalender. Unter <http://www.bmv.de/bab/index.htm> läßt sich die Datenbank mittels virtueller Autobahnkarten nach Stopstellen durchforsten und gibt nach Autobahnnummern oder nach Bundesländern geordnet Auskunft. Sie nennt dann die Länge der Baustelle, die Dauer der geplanten



Arbeiten und – besonders hilfreich – an welchen der Tiefbauaktionen eine Fahrspur komplett wegfällt. Denn dort entstehen meist die längsten Staus. Wer sich die jeweilige Auskunft ausdrückt, kann sie als wichtige Vorinformation mit an Bord nehmen.

Datenbank zu gewinnen

Im Online-Markt für gebrauchte Reisemobile von RM können Surfer jetzt gleich doppelt gewinnen. Zum einen bei der gezielten Suche nach ihrem Wunschgefährt, zum anderen eine CD-ROM mit allen Stories, die im vergangenen Jahr in RM standen. Wer online kurz seine Erfahrungen mit dem großen Gebrauchtmarkt eintippt oder schildert, wie er zu seinem neuen Gebrauchten gekommen ist, hat die Chance, eine von fünf RM-Jahrgangs-CDs zu gewinnen. In diesem Monat gehen die CDs an:

- Andreas Kleinewegen aus Bocholt
- Uwe Mueller aus Köln
- Dietmar Terhörst aus Bochum
- Reinhard Treichl aus Mils (Österreich)
- Karl Wittop aus Harsewinkel-Greifen

Viel Spaß!

Eintritt frei

Deutschlands größter Online-Gebrauchtmarkt für Reisemobile ist für alle geöffnet.

Jeder Leser, der sein Fahrzeug verkaufen möchte und eine Anzeige fürs Heft bucht, kommt mit seinem guten Stück auf Wunsch auch ins Internet. Und: Es kostet keinen Pfennig mehr – fünf Mark für den kompletten Text und, falls gewünscht, 20 Mark für ein Foto in beiden Medien. Wie bisher auch füllen Sie den Anzeigenauftrag in der oberen Hälfte der folgenden Seite aus, legen das Formular und fünf Mark in einen Umschlag. Soll in der Anzeige ein Foto Ihres Fahrzeugs erscheinen, müssen noch einmal 20 Mark dazu.

Neu ist der Internet-Service: Wenn Sie Ihr Fahrzeug auch online anbieten wollen, füllen Sie zusätzlich die untere Hälfte aus. **Alle mit einem Pfeil gekennzeichneten Angaben müssen ausgefüllt sein, damit die Suchmaschine der Datenbank Ihr Fahrzeug findet.** Jetzt den Umschlag zukleben, Briefmarke drauf und ab. Ihre Anzeige kommt nun ins nächsterreichbare Heft von REISEMOBIL INTERNATIONAL und steht schon wenige Werkstage nach Posteingang im Internet. Und das mindestens vier Wochen lang.



Fit in der Freizeit:

Das Hallenwellenbad Vitamar in Bad Lauterberg ist nicht nur zum Baden gut. Am 18. und 19. April 1998 findet auf dem dazugehörigen Stellplatz samt seiner Entsorgungsstation (Foto) ein Frühjahrs-Sicherheits-Check für Reisemobile

statt. Motto: Der Harz macht mobil. Der Osteroder Händler Caravaning Wirges bringt das erforderliche Know-how mit. Mobilisten können ihre Gasanlage und die Batterie prüfen lassen, Gas kaufen und sich mit Campingzubehör eindecken. An beiden Tagen begleitet ein musikalischer Frühschoppen das Geschehen.



Foto: Petri

■ Linnepe & Hanses

Servicecenter eröffnet

Um den Kunden die Möglichkeit zu geben, Fahrwerkstechnik direkt beim Hersteller einbauen zu lassen, hat Linnepe & Hanses ein neues Servicecenter eröffnet. Seit dem 10. März 1998 stehen in Ennepetal Fachkräfte bereit, um Achsen, Federn und Stützen zu montieren. Geschäftsführerin Andrea Linnepe erklärt: „Nichts liegt näher als ein solcher Komplettservice, schließlich orientieren wir uns als Hersteller von qualitativ hochwertigem Zubehör stark an der Dienstleistung.“



Setzt auf Dienstleistung: Andrea Linnepe, Geschäftsführerin von Linnepe & Hanses.



Foto: Schneekloth

Elite-Plätze: Vorbildliche europäische Campingplätze hat der Deutsche Camping-Club (DCC) am Rande der Münchner CBR ausgezeichnet. Als einziger deutscher Platz wurde das Freizeitcenter Oberrhein für sein gelungenes Konzept geehrt. Die anderen herausragenden Anlagen sind El Escorial in Spanien, Camping Farret in Frankreich sowie Baia Domizia in Italien.



Rein und raus, ohne sich den Arm zu verrenken: neue Schranke in der Schluga Camping Welt.

■ Reisemobilfreundliche Schranke
Auf richtiger Höhe

Speziell für Reisemobilisten hat die Schluga Camping Welt im österreichischen Hermagor-Preseggersee ihre neue Schrankenanlage ausgelegt. Damit sich die Gäste in den großen Fahrzeugen nicht den Arm verrenken müssen, finden sie den Schlitz für die Karte auf der richtigen Höhe, der des Fahrers.

Als Familienfrühling hält der Luxus-Platz vom 9. Mai bis zum 30. Juni 1998 ein spezielles Angebot parat: Inklusive Kärnten-Card kosten hier zwei Wochen Aufenthalt für zwei Personen ab 3.900 Schilling (560 Mark). Für Kinder bis sechs Jahre fällt keine Gebühr an.

Foto: R-V-Infocenter für Sicherheit und Vorsorge



Alkohol im Straßenverkehr
Hände weg vom Lenker

Prost Mahlzeit: Wer mit Alkohol im Blut Fahrrad fährt, kann den Führerschein verlieren. Ein Verkehrssünder muß nicht unbedingt am Steuer eines Kraftfahrzeugs sitzen, um Punkte in Flensburg zu bekommen. Fahrradfahrer mit 1,6 Promille Alkohol im Blut gelten als fahruntüchtig und können bis zu sieben Punkte sowie Fahrverbot kassieren.

Alkohol?
Kein Pardon für
Fahrrad-
fahrer.

Ausgezeichnet: Zum „Van des Jahres 1998“ hat eine Jury, bestehend aus Fachjournalisten 14 europäischer Länder, den Renault Master gekürt. Gründe: das Design, die optimale Nutzbarkeit des Innenraums, überdurchschnittlicher Fahrkomfort sowie sicheres Fahrverhalten. Auf dem zweiten Platz landete der Transporter Kangoo desselben Herstellers.



Kurz & knapp

Batterie-Verordnung

Zukünftig gilt in Deutschland die neue Batterie-Verordnung. Sie verpflichtet den Handel, gebrauchte Batterien vom Verbraucher unentgeltlich zurückzunehmen und einem Rücknahmesystem der Hersteller zuzuführen. Der Händler muß den Verbraucher über die Rückgabemöglichkeit informieren. Der Verbraucher ist zur Rückgabe alter Batterien verpflichtet.

Spende von Erkelenz

Den stolzen Betrag von 3.000 Mark hat der Hildener Händler Erkelenz dem örtlichen Kinder- und Jugendchor gespendet, übergeben am 7. März 1998 während der diesjährigen Frühjahrsschau. Der Chor hilft Kindern, die an Moncoviscidose erkrankt sind. Die Spende ist der Erlös des Herbstfestes 1997.

Fünf Tage London

Die Firma GB Privilege Ltd. in Norfolk bietet für Reisemobilisten ein Fünf-Tages-Paket für London zum Preis von 450 Mark an. Enthalten sind Hin- und Rückfahrt mit der Fähre Dover-Calais (bis zu fünf Passagiere) sowie fünf Übernachtungen auf einem Londoner Campingplatz. Reisemobile über sechs Meter Länge kosten einen Aufschlag von 35 Mark pro Meter. Tel.: 0044/1953-789661.

Mobile zur Cebit

Während der Cebit in Hannover vom 16. bis zum 26. März 1998 wohnen Mitarbeiter der Deutschen Telekom in 200 Reisemobilen von Hymer. Dabei erleben die Fahrzeuge einen Zimmerservice wie im Hotel. Die Mülheimer Händlerin Maria Dhonau hat mit 25 Kollegen die Flotte aufgestellt.



Fotos: Petri

Hinter den Kulissen

Käsebrötchen im Warmen

Bei den Dreharbeiten zum TV-Tatort „Bienzle und der Champion“ diente ein Reisemobil den Schauspielern als Ruheraum.

„Toll wohnlich“, lobt Dietz Werner Steck alias Hauptkommissar Bienzle das Alkovenmobil von Eura Mobil, „da ist ja sogar eine Dusche drin – prima.“ Kaum zu glauben, wie sich die Reisemobile entwickelt hätten.

Zum ersten Mal hat der schwäbische Kommissar einen „Tatort“ in seiner Heimatstadt Stuttgart gedreht: „Ich freue mich, daß wir das Flair dieser Stadt endlich mal nutzen.“ Und immer dort, wo Bienzle vor der Kamera auftaucht, steht besagtes Eura Mobil in der Nähe.

„Eine ideale Sache“, beurteilt der 61jährige, „wir wärmen uns darin auf, schminken uns, ziehen uns um.“

Natürlich haben die Schauspieler in den Drehpausen zwischen Alkoven und zum Stauraum umfunktionierter Naßzelle immer etwas zu besprechen. Auch ein Imbiß gehört dazu, bevor die nächste Klappe fällt.

Freilich, Steck alias Bienzle gesteht, im richtigen Leben kein Camper zu sein. „Aber“, so räumt er ein, „ich kann mir vorstellen, daß Urlaub im Reisemobil Spaß macht.“

Wer sehen will, wie gut das Alkovenmobil seinen

Zweck erfüllt hat, darf am 23. August 1998 den Tatort (ARD, 20.15 Uhr) „Bienzle und der Champion“ nicht verpassen. Die Story um einen Boxer sei schon beim Lesen spannend, verrät der Tatort-Kommissar, „so schlecht können wir gar nicht spielen, daß es dem Zuschauer langweilig wird.“

Neben Dietz Werner Steck spielen Rüdiger Wandel, Ben Becker, Claude-Oliver Rudolph, Martin Semmelrogge, Arthur Brauss und Rita Russek – Bienzle weiß: „Alles, was in einem ordentlichen Krimi Rang und Namen hat.“ Und lauter Schauspieler, die sich bei Käsebrötchen im Warmen des Reisemobils gestärkt haben. ■



„Idealer Ruheraum“ – Dietz Werner Steck als Kommissar Bienzle vor und im Reisemobil in einer Tatort-Drehpause.

Rotenburg an der Fulda Ran an den Korb

Wenn die Basketball-Damen vom 26. bis zum 28. Mai 1998 in Rotenburg an der Fulda zum 13. Mal um den Weltmeistertitel kämpfen, hält die Gastgeberstadt für Reisemobilisten besondere Schmankerl bereit: Generell erhalten sie vergünstigte Preise in allen drei Kategorien und bezahlen 7, 15 und 20 Mark Eintritt. Wer alle in Rotenburg ausgetragenen sechs Spiele in der nagelneuen Meiretels-Halle live verfolgen möchte, bekommt ein Ticket in der Kategorie II für 60 Mark. Dieser Preis enthält außer dem Eintritt auch drei Gutscheine für je einen Imbiß.

Als Stellplätze dienen der Wohnmobilpark, das Wildgehege oder kostenlose Parkplätze an der Halle. Zu bestellen sind die Karten bis zum 10. Mai 1998 beim Rotenburger Verkehrs- und Kulturamt, Tel.: 06623/5555.

Stellplatz Wilhelmshaven

Übernachten verboten



Voraussichtlich bis Ende März wird der Rat der Stadt Wilhelmshaven beschließen, das Parken von Reisemobilen auf dem Stellplatz Fliegerdeich nur noch in der Zeit zwischen 9 und 19 Uhr zu erlauben. Somit wird zukünftig eine Übernachtung nicht mehr möglich sein.

Laut Straßenverkehrsamt Wilhelmshaven sind die reisemobilen Gäste selbst schuld an dieser Maßnahme: Anwohner hätten sich wiederholt über starken Lärm beklagt. Daraufhin brachte die Behörde am Parkscheinautomaten ein Hinweisschild an. Das Motto: „Liebe Gäste, wir freuen uns, daß Sie Gäste von Wil-

helmshaven sind, erwarten aber auch, daß Sie sich entsprechend benehmen.“ Außerdem gab es einen Hinweis auf die Klagen der Anwohner.

Laut Amt nutzte aber dieser wohlgemeinte Hinweis leider nichts. Außerdem mißachteten viele Reisemobilisten die Straßenverkehrs-Ordnung und seien bis zu 14 Tagen auf dem Platz stehengeblieben.

Die neue Regelung wird die Stadt um einige Einnahmen bringen. Schließlich füllten die Reisemobilisten das Stadtsäckel mit 31.000 Mark – allein durch die auch in Zukunft gültige Parkgebühr von 50 Pfennig pro Stunde.

Porträt

Frank Höfle

Weltmeister und
Olympiasieger

Frank Höfle ist einer der erfolgreichsten deutschen Sportler aller Zeiten.

Trotzdem kennen ihn fast nur Fachleute.

Der Grund: Er ist behindert.

Medaillen-Schmied

Frank Höfle sammelt Medaillen wie andere Sportler Ausreden für ihr Scheitern. Trotzdem nimmt die Öffentlichkeit kaum Notiz von ihm. Denn Frank Höfle ist in Folge eines schweren Unfalls seit seinem fünften Lebensjahr fast blind und startet deshalb bei Behinderten-Wettkämpfen.

Und das mit riesigem Erfolg: Seine Medaillen-Sammlung umfaßt acht Weltmeistertitel und zehn Goldmedaillen bei den Paralympics, den Olympischen Spielen für Behinderte. So viele Titel kann natürlich kein Sportler in nur einer Disziplin erringen. So auch der 30jährige Frank Höfle nicht, der im Sommer bei Radrennen und im Winter bei Skilanglauf-Wettkämpfen antritt.

Seit vergangenem Jahr ist noch eine dritte Sportart hinzugekommen: Biathlon. Jene anstrengende Mischung aus Skilanglauf und Schießen, die die Teilnehmer zwischen den Laufstrecken an einen Schießstand führt, in dem sie mal liegend, mal stehend fünf Schüsse auf Klappscheiben abgeben müssen. Die Athleten schießen dabei mit aufwendigen Luftgewehren, bei denen eine Photozelle das Visier ersetzt. Die Sportler dirigiert ein akustisches Signal im Kopfhörer: „Je höher der



Ton, desto näher sind wir am Ziel“, erklärt Höfle.

Wegen seiner Sehbehinderung – auf dem linken Auge ist er völlig blind und auf dem rechten Auge besitzt er lediglich acht Prozent Sehkraft – ist der Allgäuer bei vielen Aktivitäten auf fremde Hilfe angewiesen. „Bei den Rad-

Rollende Basis: Dethleffs unterstützt Frank Höfle. Auf dem Rad braucht er Partner.

rennen gehe ich mit einem nichtbehinderten Partner als Steuermann auf einem Tandem an den Start“, sagt er, „allerdings ist es sehr schwierig, geeignete Partner zu finden. Denn auf dem Tandem müssen wir uns auch menschlich sehr gut verstehen und absolut vertrauen.“

Gegenwärtig hat der gebürtige Schwabe keinen Tandem-Partner: „Alle meine bisherigen Partner wohnten sehr weit weg. Deshalb war es sehr schwierig, gemeinsam zu trainieren.“ Höfle hofft, bald einen geeigneten Tandem-Partner aus dem nähe-



Auf Draht: Im Skilanglauf hat Frank Höfle schon jede Menge Medaillen kassiert.



Fotos: Mark Böttger

Gemütliches Heim: Seine Familie begleitet den Sportler im Reisemobil zu vielen Wettkämpfen.

ren Umkreis seiner Heimatstadt Isny zu finden, um sich mit ihm gemeinsam auf die Sommer-Paralympics von Sydney im Jahre 2000 vorzubereiten: „Vielleicht meine letzte Chance, noch einmal eine Paralympics-Medaille im Radfahren zu gewinnen“, seufzt der sympathische Allgäuer nachdenklich.

Bei den Skilanglauf- und Biathlon-Wettkämpfen geht Höfle dagegen ohne Partner

an den Start. „Ich bin ja nicht völlig blind“, erklärt er. „Wenn es hell ist, kann ich schon einiges erkennen.“

Trotz seiner Behinderung hat er eine Lehre zum Bankkaufmann absolviert und anschließend an der Fachhochschule in Kempten Betriebswirtschaft studiert. Hierbei hat ihm eine Spezialbrille wertvolle Dienste geleistet, mit der er dank einer integrierten Speziallupe mit dem rechten Auge lesen kann. „Für mich war es immer wichtig, mich neben meinem Sport auch um meine berufliche Zukunft zu kümmern“, macht er deutlich, „als Behindertensportler kann ich nicht viel verdienen.“ Deshalb arbeitet der Diplom-Betriebswirt ganztags als Controller bei einer Firma für Rehabilitationstechnik, die Hilfsmittel für Behinderte herstellt.

Sein Training – zwölf bis 14 Stunden in der Woche – absolviert er frühmorgens und abends sowie am Wochenende. Logisch, daß dabei nicht mehr viel Zeit für die Familie übrigbleibt, die dem erfolgreichen Sportler sehr wichtig ist: „Ich versuche immer, meine Frau Bernadette und unsere drei Töchter Marja-Lisa, Kristin und Kari zu den Wettkämpfen mitzunehmen. Deshalb bin ich auch so froh über die Unterstützung der Firma Dethleffs, die mir für die Wettkämpfe je nach Anforderung Reisemobile oder Wohnwagen zur Verfügung stellt“, bedankt sich der Familienvater. Und er nutzt diese Hilfe, wenn irgend möglich.

Nach Nagano in Japan freilich kann die Familie nicht mit dem Mobil reisen, wo im März die diesjährigen Paralympics stattfinden. „Aber wir fahren mit einem Dethleffs-Mobil zum Flughafen“, lacht Höfle. *Mark Böttger*



Frank Höfles größte Erfolge

TANDEMRADESPORT

- 1986 Straßen-WM, Frankreich: Bronze
- 1991 Straßen-EM, Moskau: Bronze
- 1991 Bahn-EM, Moskau: Bronze
- 1992 Paralympics, Barcelona: Gold und Bronze
- 1996 Paralympics, Atlanta: Bronze

SKILANGLAUF

- 1986 Weltmeisterschaft, Sälen, Schweden: 2 x Gold
- 1988 Paralympics, Innsbruck, Österreich: 2 x Gold
- 1989 EM, Hurdal, Norwegen: 3 x Gold
- 1990 WM, Jackson, USA: 3 x Gold, 1 x Bronze
- 1991 EM, Trento, Italien: 2 x Gold, 1 x Silber
- 1992 Paralympics, Albertville, Frankreich: 3 x Gold, 1 x Silber
- 1993 EM, Baiersbrunn: 3 x Gold, 1 x Silber
- 1994 Paralympics, Lillehammer, Norwegen: 4 x Gold, 1 x Silber
- 1994 Alpen-Cup: Gesamtsieg
- 1996 WM Sunne, Schweden: 3 x Gold, 1 x Silber, 1 x Bronze
- 1996 Alpen-Cup: Gesamtsieg
- 1996 Europa-Cup: Gesamtsieg
- 1997 EM, Tobolsk, Sibirien: 3 x Gold, 2 x Silber
- 1997 Alpen-Cup: Gesamtsieg
- 1997 Europa-Cup: Gesamtsieg
- 1997 DM, Oberammergau: 4 x Gold



Am sieben Meter langen und rund 127.000 Mark teuren Mondial 45 wollen unsere Testprofis dem Erfolgs-Geheimnis der Carthago-Alkovenmobile auf die Spur kommen.

Aufsteiger

Carthago, das klingt geschichtsträchtig nach Kriegen, Römern und Hannibals Elefantenzug über die Alpen. Mit alledem hat die Reisemobilmarke Carthago im oberschwäbischen Ravensburg allerdings überhaupt nichts am Hut. Vielmehr ging es den Firmengründern vor rund achtzehn Jahren lediglich darum, einen Namen zu finden, der sich bei Kunden und Interessenten schnell und leicht einprägt, wie der Geschäftsführende Gesellschafter Karl-Heinz Schuler augenzwinkernd eingesteht.

Unzweifelhaft ist das den Gründervätern gelungen. Früher allein mit ausgeklügelten Ausbauten von VW-Bus-

Modellen, seit 1990 auch mit imponierenden Alkovenmobilen der besonderen Art ist der Firmen- und Markenname Carthago zu einem festen Begriff in der Reisemobilbranche geworden.

Um dem Erfolg der Oberschwaben auf die Spur zu kommen, haben wir uns für den Profitest einen Mondial 45 aus der Carthago-Palette ausgesucht. Knapp sieben Meter lang, in Grundversion 127.000 Mark teuer, zeigt er sich mit hinterem Querbett über der Heckgarage, Naßzelle mit getrennter Dusche und Küchenblock rechts, Kleider- und getrenntem Wäscheschrank sowie Vierer-Sitzgruppe gegenüber auf der linken Seite. ▶



Gemütlich: Die Mittelsitzgruppe lädt mit komfortablen Sitzbänken zur fröhlichen Familienrunde.

Kuschelig: Das Doppelbett über der Garage im Heck ist geräumig und wohnlich.



Fotos: Wolfgang Falk



Wohnaufbau: Rudi Stahl, 33

Vier Riegel an der Garagenklappe sind mir zu viel.

Dieses Reisemobil wirkt grundsolide und stabil“, beschreibt unser Profi für die Fahrzeugtechnik, Rudi Stahl, seinen ersten Eindruck vom Carthago Mondial 45. „Es gefällt mit glatter Alu-Außenhaut, weichgerundeten Kantenleisten und einer sehr schön an das Fahrerhaus angehängten Wohnkabine.“

Für besonders gelungen hält Stahl die Ausformung des geräumigen Alkovens, dem Carthago durch eine leicht wannenförmig ausgeformte Grundplatte geschickt seine Wucht nimmt.

Nicht so recht kann sich unser Profi mit den aufgesetzten Positionsleuchten an Alkoven und Heck anfreunden. „Die Leuchten sitzen zum Teil in die Kabine eingelassen, zum Teil obenauf“, kritisiert er. „Das kann man eleganter lösen. Gleiches gilt nach Ansicht des Fahrzeugbauers übrigens auch für die Heckleuchten, die Carthago – „gewöhnungsbedürftig“ – senkrecht statt waagrecht einbaut. „Auch die Leuchteneinheiten stehen aus den ausgeformten GfK-Trägern deutlich hervor“, moniert Stahl, „sie sind damit das erste, was bei einem Rempler zu Bruch geht.“

Überhaupt nicht anfreunden kann sich Stahl mit der

großen Seitenklappe der Heckgarage. „Mir ist klar, daß Carthago die Klappe bis zum Boden durchziehen will, um Roller und Fahrräder besser einladen zu können“, sinniert er laut vor sich hin. „Klar ist auch, daß Carthago der eingezogenen Form der stabilen GfK-Schürzen folgen muß. Aber der Knick am Türrahmen ist zu scharfkantig, und ich meine, vier schließbare Riegel sind

einfach zu viel.“

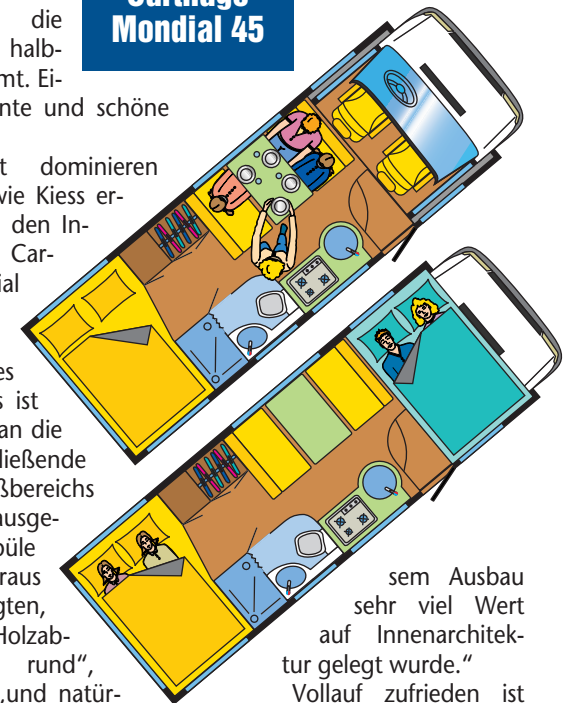
Toll findet Stahl, daß Carthago den Boden der Heckgarage mit Alu-Riffelblech auskleidet. Als „nicht konsequent“ betrachtet er dagegen die Innenverkleidung der Stauraumtüren mit Teppichboden. „Ich bin sicher, daß die schon nach dem ersten Urlaub schmutzig aussehen“, unkt er. „Hier wäre ein abwaschbares Material auf jeden Fall besser.“

Mit dem Wort besser beginnt auch unser Profi für den Innenausbau, Schreinermeister Alfred Kiess. Wenn auch als uneingeschränkte Anerkennung. „Einen Eingangsbereich kann man fast nicht besser gestalten“, lobt er die Carthago-Macher. „Zum einen führen zwei tief in den Raum greifende geschwungene Stufen hinauf in den Innenraum. Zum anderen ist das Küchenmöbel an dieser Stelle, um

besser eintreten zu können, um die Spüle herum halbrund ausgeformt. Eine sehr elegante und schöne Lösung.“

Überhaupt dominieren Rundungen, wie Kiess erfreut feststellt, den Innenraum des Carthago Mondial 45. „Außer der linken Seitenwand des Küchenmöbels ist auch die sich an die Küche anschließende Wand des Naßbereichs halbrund ausgeführt, die Spüle mit ihrer überaus sauber gefertigten, eingelegten Holzabdeckung ist rund“, zählt er auf, „und natürlich folgen auch die links auf der Küche montierten, verchromten Stahldraht-Gewürzkarussells dieser Linie.“

Zusätzlich zu den markanten Rundungen zieht sich noch eine zweite Linie durch den Carthago-Innenraum. „Sowohl senkrecht an den Türen des Bades, des Kleider- und des Wäscheschranks als auch waagrecht entlang der Dachstauschränke sowie am Küchenmöbel setzt Carthago eine markante, weichgerundete Antolia-Massivholzleiste ein“, erläutert Kiess. „Daran sieht man, daß bei die-



sem Ausbau sehr viel Wert auf Innenarchitektur gelegt wurde.“

Vollauf zufrieden ist unser Profi mit der Möbelqualität im Mondial 45. „Die Möbel sind sauber maschinell gefertigt und gut nachgearbeitet, Bänder, Schamiere und Aufsteller sind ausreichend stabil und die Schublade sowie der Vorratsauszug der Küche laufen angenehm leicht“, zählt er auf. „Gut gefällt mir auch die Verarbeitung im Innern der Schränke und Staufächer, wo Carthago die Fräskanten der Ausschnitte mit einem PVC-Profil samt Eckwinkeln abdeckt, die ich in dieser Form noch nie gesehen habe.“





Innenausbau: Alfred Kiess, 56

Das Küchenmöbel ist halbrund ausgeformt.

Lob spendet unser Möbelbauprofi den Einbauten im Kellergeschoß. „Hier unten hat Carthago zwar Reststücke verarbeitet“, stellt er fest, „aber die sind zum Beispiel an den offenen Seiten sauber lackiert. Da können ihnen auch nasse Surfbretter, oder was sonst hier eingeladen wird, nichts anhaben.“



Sehr wohnlich, großzügig, hell und eine gelungene Raumaufteilung“, sind die ersten Stichworte, mit denen unsere Profihausfrau Monika Schumacher den Mondial 45 charakterisiert.

In der Detailkritik lobt sie seine überlegte, praxisgerechte Ausstattung. „Bei diesem Reisemobil spürt man, daß seine Konstrukteure auch selbst mit ihm unterwegs sind“, behauptet sie. „Hier sind überflüssige, effektheisende Auffälligkeiten weggelassen worden. Dafür glänzt das Mobil mit vielen nützlichen und praktischen Details.“ Als Beispiel nennt Frau Schumacher den 70 Zentimeter hohen Alkoven, der mit einem Bett auf Lattenrost, Heizung mit Strangsperrle, zwei Fenstern, zwei Spotlampen und einem praktischen Ablageregal ausgestattet ist. Ein anderes Beispiel ist der Küchenblock, der zwar eine knappe Besteckschublade und Arbeitsfläche hat, dafür aber mit einem

großen Flaschen- und Vorratsauszug, Mülleimer, mächtiger Rundspüle, Einhebelmischer, Gewürzkarussell und viel Stauraum aufwartet. „Nur der Flammenschutz an der Wand der Naßzelle ist mir zu niedrig“, bemängelt unsere Profitesterin.

Begeistert ist Monika Schumacher von der Schrankwand zwischen Sitzgruppe und Heck-Doppelbett. „Das ist ideal“, strahlt sie. „Ein doppelflügeliger Kleiderschrank, damit man die Türen besser öffnen kann, und daneben ein deckenhoher Wäscheschrank. Super. Nur sollte er besser ausgeleuchtet sein.“

Nicht minder gut gefällt ihr das im Heck über der Garage platzierte Schlafzimmer. „Das Doppelbett liegt auf Lattenrosten, ist unterheizt und von zwei Fenstern und

insgesamt sieben Dachschränken umgeben“, diktiert sie uns ins Testprotokoll. „Daß sich das Bett am Fußende wegen der geräumigen Naßzelle verjüngt, und man deswegen immer mit den Köpfen auf der linken Seite schlafen muß, wo übrigens auch die Lesespots hängen, nehme ich gern in Kauf.“



Wohnqualität: Monika Schumacher, 48

Viele nützliche und praktische Details.



Gut geplant: Die 3-D-Skizze zeigt die klare Raumaufteilung des Carthago Mondial 45.

Ihr uneingeschränktes Lob erhält auch die Naßzelle mit der abgetrennten Dusche, die in einer „interessanten Mischung aus Holzmöbeln und Kunststoffteilen“ zusammengesetzt ist, und die raffinierte Mittelsitzgruppe. „Ganz schön pfiffig“, nickt Frau Schumacher anerkennend, „wie Carthago hier die quaderförmigen, zum Bettenbau notwendigen Rückenpolster durch dahintergeklettete Polsterkeile für besseres Sitzen schräg anstellt. Dazu ein Tisch, der sich nach innen verlängern läßt. Das ist Klasse.“

Gleich vier Schalter findet unser Profi für die Elektroinstallation, Horst Locher, im Eingangsbereich vor. „Einwandfrei gemacht“, lobt er die Carthago-Verantwortlichen spontan. „Bei nächtlicher Rückkehr kann man so bereits vom Eingang aus das Deckenlicht über der Sitzgruppe und in Wechselschaltung die beiden Spots über der Küche einschalten.“

Auch mit der restlichen Ausleuchtung ist Locher voll auf zufrieden. „Je zwei stabile, mit Glasscheiben abgedeckte Spots an der Küche und der Sitzgruppe sowie im Alkoven und auf der linken Seite über dem Heckbett“, zählt er auf, „dazu die bereits erwähnte runde Deckenleuchte über der Sitzgruppe und die Flächenleuchte im Bad. Das ist okay.“

Weniger gut gefällt ihm die Flächenleuchte über dem Kleiderschrank. „Die ist zwar so eingebaut, daß sie ihr Licht auch ins Innere des Kleiderschranks wirft“, wägt er ab. „Aber leider nur in das obere Wäschefach. Im eigentlichen Kleiderschrank ist es genauso finster wie im daneben pla-



Abgerundet: Das halbrund geformte Küchenmöbel gefällt mit runder Spüle, Dreiflammkocher, Gewürzkarussell und Softline-Form im Eingangsbereich.



Gesondert: Für Wäsche gibt es einen eigenen deckenhohen Schrank.



Geräumig: Kinder fühlen sich in dem hohen Alkoven besonders wohl.



Das Bad verwöhnt mit separater Dusche hinter der dreiteiligen Falttür.

Die Konkurrenten

Concorde 720 XR*



Der Concorde 720 XR ist ein geräumiges Familienmobil, das sich durch Festbett im Heck, getrennte Dusche in der Naßzelle und insgesamt sechs Schlafplätze auszeichnet.

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

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 4.600 kg, Leergewicht: 3.500 kg. Außenmaße (L x B x H): 730 x 230 x 320 cm, Radstand: 402,5 cm. Anhängelast (gebr./ungebr.): 2.000/750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Sandwichbauweise mit 40 mm Isolierung aus RTM-Hartschaum, Boden: 40 mm Isolierung aus RTM-Hartschaum, 15-mm-Innenboden mit PVC-Belag.

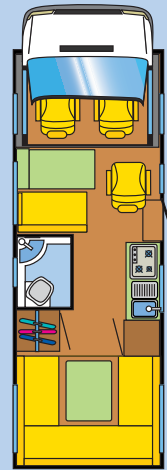
Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 500 (ohne Alkoven) x 218 x 200 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 6/0, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Heckbett: 215 x 140 cm, Alkoven: 210 x 150 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 200 l, Abwasser: 200 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalientank: 13 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6000, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 110 l, Zusatzbatterien: 2 x 100 Ah.

Grundpreis: 137.000 Mark.

Karmann Bahia 700 H*



Der Karmann Bahia 700 H zeigt sich mit Rundsitzecke. Vorn steht ein dritter Fahrersitz im Wohnbereich, neben dem nur eine Sitzbank am Eßtisch plziert ist.

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

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.800 kg, Leergewicht: 3.100 kg. Außenmaße (L x B x H): 701 x 221 x 290 cm, Radstand: 402,5 cm. Anhängelast: gebremst: 2.000 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Sandwichbauweise mit 30 mm Isolierung aus PU-Schaum, Boden: 8-mm-Holzunterboden, 30 mm Isolierung aus Styropor, 8-mm-Innenboden mit PVC-Belag.

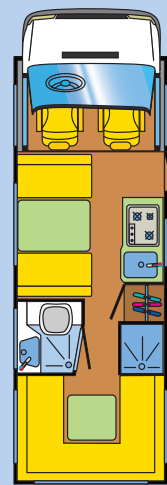
Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 440 (ohne Alkoven) x 215 x 205 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Hecksitzecke: 210 x 150 cm, Alkoven: 210 x 135 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 75 l, Abwasser: 70 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalientank: 13 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma c 3400, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l, Zusatzbatterien: 1 x 75 Ah.

Grundpreis: 119.300 Mark.

Frankia A 6800*



Der Frankia A 6800 ist ein familienfreundliches Alkovenmobil mit doppeltem Boden, das sich für bis zu sechs Personen eignet. Im Heck steht der Bordcrew eine Rundsitzecke und ein Bad mit gegenüber platzierter, separater Duschkabine zur Verfügung.

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

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

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

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

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

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

Grundpreis: 97.900 Mark.

* Alle Angaben laut Hersteller



Carthago Mondial 45

PROFITEST

Basisfahrzeug:

Mercedes Sprinter 412 D.



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



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



Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 300 l, Abwasser: 150 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalien: 13 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.



Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 4.600 kg, Leergewicht laut Hersteller: 3.300 kg, Außenmaße (L x B x H): 698 x 234 x 322 cm, Radstand: 402,5 cm. Anhängelast: gebremst: 2.000 kg, ungebremst: 750 kg.



Wohnkabine: Dach und Wände: Alu-Sandwichbauweise mit 38 mm Isolierung aus RTM-Hartschaum, Boden: 0,9 mm-Alu, 12 mm Holz-Unterboden, 38 mm Isolierung aus RTM-Hartschaum und 22 mm Innenboden mit PVC-Belag. Innenmaße (L x B x H): 465 (ohne Alkoven) x 225 x 198 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 6/0, davon mit Dreipunktgurt: 4. Bettenmaße: Heckbett: 225 x 154/124 cm, Alkoven: 225 x 145 cm, lichte Höhe im Alkoven: 70 cm, Naßzelle (B x H x T): 97 x 198 x 84 cm, Dusche: 58 x 192 x 85 cm, Kleiderschrank (B x H x T): 64 x 148 x 52 cm, Wäscheschrank: 48 x 198 x 52 cm, Küchenblock (B x H x T): 120 x 88 x 56 cm.



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



Sonderausstattung: Sicherheitspaket (u.a. AES/ABD, Airbag): 3.250 Mark*, Komfortpaket (u.a. Automatikgetriebe): 4.980 Mark, Markise 3,5 m: 1.600 Mark.

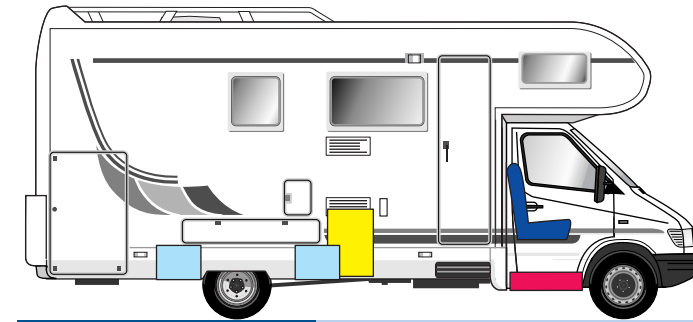


Grundpreis: 126.850 Mark. Preis des Testfahrzeugs: 134.500 Mark.



Vergleichspreis: 127.800 Mark

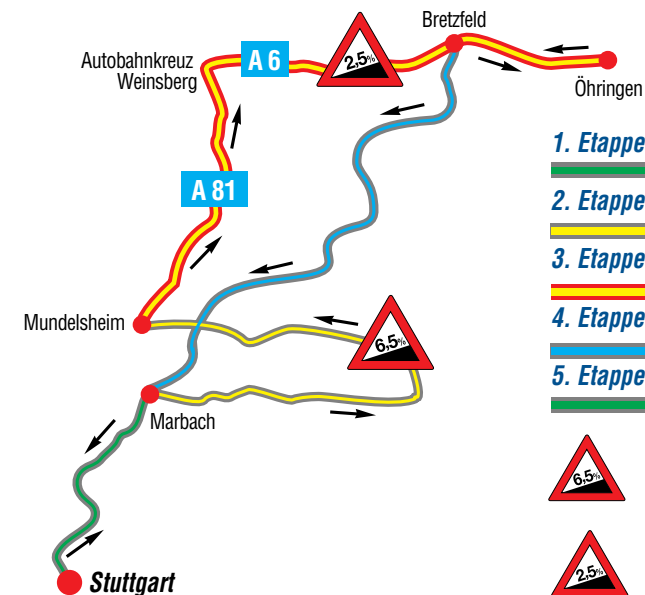
(Grundpreis plus Vorfracht, TÜV, Kfz-Brief, Übergabe)



RM-Ladetips	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässige Gewichte	4.600 kg	1.750 kg	3.200 kg
Leergewicht (gewogen)	3.320 kg	1.410 kg	1.910 kg
+ Fahrer (Normgewicht)	75 kg	56 kg	19 kg
+ Treibstoff (76 l)	57 kg	36 kg	21 kg
+ Frischwasser (300 l)	300 kg	24 kg	276 kg
+ Gas (2 x 11 kg)	44 kg	25 kg	19 kg
+ Beifahrer (Normgewicht)	75 kg	56 kg	19 kg
+ 2 Kinder (à 40 kg)	80 kg	16 kg	64 kg
2 Personen ohne Gepäck	3.871 kg	1.607 kg	2.264 kg
Zuladung bei 2 Personen	729 kg	143 kg	936 kg
4 Personen ohne Gepäck	3.951 kg	1.623 kg	2.328 kg
Zuladung bei 4 Personen	649 kg	127 kg	872 kg

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

Carthago baut den Mondial 45 auf den Sprinter 412 D, der ein zulässiges Gesamtgewicht von 4.600 Kilogramm mitbringt. Mit 300 Liter Frischwasser an Bord, vollen Gasflaschen und Kraftstofftank bleibt zwei Urlaubern die hohe Zuladung von 729 Kilogramm. Gehen zusätzlich zwei Kinder mit auf Reisen, reduziert sie sich zwar auf 649 Kilogramm, liegt aber immer noch über dem Durchschnitt. Gut hat Carthago auch die Lastverteilung ausgeklügelt. Die Vorderachse hat genügend Tragkraftreserven, und die Hinterachse verkräftet auch Roller oder Motorräder, die sie in der Heckgarage mit mehr als ihrem Eigengewicht belasten.



- 1. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr:**
Fahrzeit: 34:00 min/Ø 52,9 km/h
- 2. Etappe: 29 km Landstraße:**
Fahrzeit: 31:20 min/Ø 55,5 km/h
- 3. Etappe: 42 km Autobahn:**
Fahrzeit: 31:30 min/Ø 80,0 km/h
- 4. Etappe: 49 km Landstraße:**
Fahrzeit: 57:10 min/Ø 51,4 km/h
- 5. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr:**
Fahrzeit: 35:10 min/Ø 51,2 km/h

Steigungs-Strecke: 2,4 km Landstraße:
Fahrzeit: 2:31 min/Ø 57,1 km/h

Steigungs-Strecke: 5 km Autobahn:
Fahrzeit: 3:46 min/Ø 79,6 km/h

Meßergebnisse:



Fahrleistungen:

Beschleunigung:
0-50 km/h 9,8 s
0-80 km/h 20,7 s
Elastizität:
50-80 km/h 13,5 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: 14,2 l



Kosten:

Die Kosten wurden ermittelt in Zusammenarbeit mit der Dekra
Feste Kosten: 226,58 Pf/km
(Kfz-Steuer, Versicherung, Abschreibung)
Variable Kosten: 45,97 Pf/km
(Kraftstoff, Reifen, Reparatur, Wartung)
Gesamtkosten: 272,55 Pf/km

Carthago Mondial 45

zierten, geräumigen Wäscheschrank. Besser wäre hier eine zwischen den Schränken und der Naßzelle platzierte Deckenleuchte.“

Bei dieser Gelegenheit macht unser Elektroprofi gleich noch einen weiteren Vorschlag. „In dieser Preisklasse von Reisemobilen sollte ein TV-Möbel eigentlich zur Standard-Ausstattung gehören, das wird heute einfach erwartet“, fordert er. „Bei diesem Modell böte sich zum Beispiel der schräg zum Raum gestellte Dachschrank über der Eingangstür dafür an. Aber bitte auch



Elektrik: Horst Locher, 60

Ganz toll sind die Elektrik-Bausteine untergebracht.

gleich mit allen Steckdosen und Antennenanschluß.“

Ansonsten ist Horst Locher mit der Elektroanlage im Carthago sehr zufrieden. „An der Küche und im Bad gibt es je eine 12- und 230-Volt-Steckdose, an der hinteren Sitzbank eine weitere 230-Volt-Steckdose, die Kabel laufen sauber verdeckt in Kanälen, das Display ist übersichtlich und gut zugänglich über der hinteren Sitzbank montiert“, spricht er uns aufs Tonband. „Ganz toll ist die Unterbringung der Elektrik-Bausteine in der hinteren Sitzbank gelöst, wo nicht nur



Vorbildlich (v. o. n. u.): Reserverad-Unterbringung, geformte Polster-Unterkeile, Elektrik komplett im Sitzkasten.



Unbefriedigend: Offener Leitungsverteiler im rechten Außenstaukasten.

das Ladegerät und die beiden geschützten 100-Ah-Bordbatterien sitzen – sie stammen übrigens aus dem Marinebereich –, sondern auch die Sicherungen, die Wasserpumpe und das Boiler-Entleerungsventil. Schade, daß Carthago diesen hohen Standard nicht auch an dem offenen Leitungsverteiler zeigt, der hinter der rechten vorderen Außenstauklappe sitzt. Er müßte unbedingt abgedeckt werden.“

Auch unser Profi für die Gas- und Wasserinstallation sieht Licht und Schatten beim Carthago Mondial 45. „So gut mir der Gasflaschenkasten gefällt“, beginnt er seinen Rundgang, „so wenig kann ich mich mit dem Abgaskamin des Kühlschranks anfreunden. Er sitzt mitten unter dem Küchen-Ausstellfenster. Das ist so nicht zulässig.“

Im Innern löst sich freilich die kritische Miene Ruthardts. „Alle Tanks samt der sehr robusten und teuren Abfallventile sitzen im geheizten, doppelten Boden, in zwei Tanks schwappen insgesamt 300 Liter Frischwasservorrat, an Waschbecken, Dusche und Spüle sitzen gute Einhebel-Armaturen und die Leitungen sind einwandfrei verlegt“, faßt er zusammen. „Eine feine Leistung.“

Weniger gut gefällt Ruthardt, daß die Gasabsperrhähne im Kleiderschrank und nicht an der Küche sitzen und daß Carthago noch immer Reisemobile mit 50-Millibar-Gasanlage baut. „Seit letztem Jahr ist die 30-Millibar-Anlage europäischer Standard, und alle anderen bauen ihre Reisemobile nach dieser Norm“, kritisiert er. „Da finde ich es – vor allem aus der Sicht des Service – nicht glücklich, noch Geräte nach der alten Norm einzubauen.“

Ob alte oder neue Gasdruck-Norm, beim Fahren ist das nicht von Bedeutung. Da fällt schon eher ins Gewicht, daß die weit heraus-



Gas/Wasser: Heinz Dieter Ruthardt, 60

Der Abgaskamin unter dem Küchenfenster ist nicht zulässig.

ragende doppelte Trittstufe beim Anlassen des Motors nicht automatisch einfährt, sondern nur die Handbrems-Kontrollleuchte erstrahlen läßt.

Ansonsten macht der Carthago beim Fahren eine gute Figur. Der Fahrerplatz mit dem vierfach verstellbaren Isringhausen-Komfortsitz ist ergonomisch einwandfrei gestaltet, der Rückblick durch die an weit auskragenden Armen sitzenden Außenspiegel ist ohne Tadel. Und dank des 368 Mark teuren, verstärkten Stabilisators an der Hinterachse wankt der Aufbau kaum noch. Was dem Fahrgefühl zugute kommt. Zusammen mit der ABS-Bremse und der Traktionshilfe ABD, die im 3.250 Mark teuren Sicherheitspaket stecken, ergibt sich so ein Fahrwerk, bei dem man sich mit dem sieben Meter langen Allgäuer unterwegs jederzeit sicher fühlt.

Einen weiteren Trumpf spielt der Mondial bei der Zuladung aus. Reisen zwei Personen, können sie trotz voller Tanks und Gasflaschen immer noch 729 Kilogramm an Kleidung, Vorräten und Zubehör einladen. Wohl gemerkt, bei ►

Wohnaufbau



Glattwandiger Alu-Sandwichaufbau, doppelter Boden, sieben PU-Rahmenfenster, Heckgarage mit zwei großen Klappen, stabile Schürzen, vorstehende Rückleuchten.

Innenausbau



Handwerklich sehr guter Möbelbau mit Echtholzkanten und folierten Möbelfronten, teilweise gerundete Möbel-Stellseiten, gute Möbeleinpassung.

Wohnqualität



Großzügiger, offener Grundriß, kompakte Küche, Naßzelle mit separater Dusche, geräumige Betten, hoher Alkoven, großes Stauraumangebot.

Geräte/Installation



Winterfeste Wasseranlage, großer Wasservorrat, teure Armaturen, mustergültige Elektro-Installation, Kühlschrank-Abgaskamin unter Küchenfenster.

Fahrzeugtechnik



Kräftiger Motor, leichtes Handling, neutrales Fahrverhalten, hohe Zuladung, straffe Federung, Triebstrangrasseln, hoher Kraftstoffverbrauch.

Preis/Leistung



Robuste Basis, solider Alu-Sandwich-Wohnaufbau, sauber gefertigter Innenausbau, überlegte Ausstattung, 10 Jahre Dichtheitsgarantie, bis zu 3 Jahre Garantie auf Innenausbau.



einer Frischwasser-Kapazität von 300 Litern. Selbst bei Mitnahme von zwei Kindern bleiben noch 649 Kilogramm Zuladung. Dabei hat Carthago die Einbauten so verteilt, daß die Tragkraft der Hinterachse auch noch ausreicht, wenn die Heckgarage richtig vollgepackt wird. Ein Punkt, den viele Hersteller nicht erfüllen können.

Weniger erfreulich ist, daß der Mondial ein Sprinter-typisches Problem zeigt: das nervende Triebstrang-Rasseln bei niedriger Drehzahl. Leider tritt es bei ihm, durch die Auswahl von Getriebe, Hinterachs-Übersetzung und Reifen, im fünften Gang bei etwa 70 km/h auf. Das heißt, bei einer Geschwindigkeit, die recht häufig gefahren wird. Da muß schleunigst der Mercedes-Service ran und für Abhilfe sorgen. Vielleicht können sich die Techniker bei dieser Gelegenheit auch gleich des Kraftstoffverbrauchs annehmen, der mit 14,2 Litern pro hundert Kilometer Teststrecke deutlich über dem Durchschnitt liegt.

Körpergröße Probleme beim Ein- oder Aussteigen, können wir den Dachschrank auch komplett weglassen.“

Keinen Grund zur Änderung sieht Schuler im Moment bei der 50-Millibar-Gasanlage. Das würde allenfalls spruchreif, wenn Carthago sich stärker auf den Export konzentrierte. Daß der Kühlschrank-Gaskamin kei-



Carthago:
Karl-Heinz Schuler, 44

Wenn wir Handlungsbedarf sehen, ändern wir auch.

Carthago-Chef Karl-Heinz Schuler nimmt im Abschlußgespräch zu den Kritikpunkten unserer Profis Stellung.

Ziemlich verwundert zeigt er sich über die Kritik unserer Hausfrau am zu niedrigen Flammenschutz. „Wir selbst haben den Kocher ständig im Gebrauch, auch unsere bisher über fünfzig Kunden“, beteuert er. „Aber darüber wurde noch nie Klage geführt. Trotzdem, wir schauen uns das noch mal an. Wenn wir Handlungsbedarf sehen, ändern wir den Flammenschutz.“

Je nach Kundenwunsch ändert er auch den Dachschrank über dem Einstieg. „Bei den meisten Reisemobilen bauen wir hier, wie von Ihrem Elektriker vorgeschlagen, den Fernseher ein“, stellt er fest. „Hat jedoch jemand aufgrund seiner

ne Abgase durchs offene Küchenfenster schicken kann, soll ein Aufkleber mit einem Hinweis zum Schließen des Fensters verhindern.“

Verbessern will Schuler die Ausleuchtung des Kleider- und Wäscheschranks sowie der Garderobe. „Wir arbeiten dran“, verspricht er.

So steht am Ende des Profitests die Feststellung, daß der rund 127.000 Mark teure Carthago Mondial aufgrund seiner gelungenen Konzeption, seiner soliden Verarbeitung und der vielen aus der Praxis gewonnenen mustergültigen Detaillösungen ein echter Aufsteiger ist, der noch manchen Konkurrenten das Fürchten lehren wird. Frank Böttger

Meine Meinung

Der rund 127.000 Mark teure, sieben Meter lange Carthago Mondial 45 ist ein imponierendes, sauber



Frank Böttger

gefertigtes Reisemobil, das ausgesprochen praxisorientiert ausgelegt ist. Er ist überlegt ausgestattet, zeigt sich mit viel Stauraum und Zuladung und gefällt durch seine architektonisch gelungene Innenraumgestaltung mit den abgerundeten Einbauten. Geschmacksache sind die Polster- und Vorhangstoffe, die ich mir etwas frischer wünschen würde.



In der Zeitschrift
REISEMOBIL INTERNATIONAL
erhielt der

**Carthago
Mondial 45**

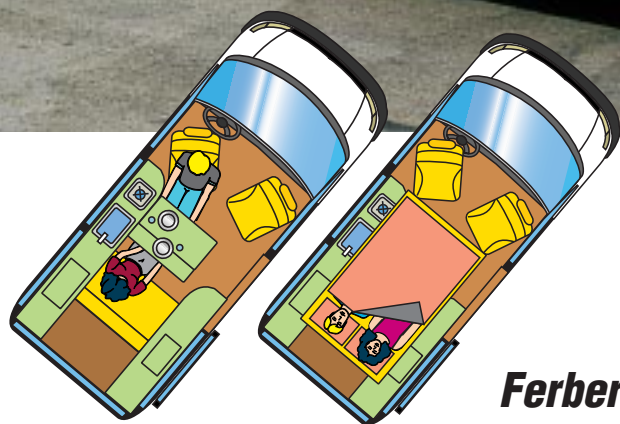
für Wohnqualität
★★★★★

für Wohnaufbau,
Innenausbau,
Fahrzeugtechnik
und Preis/Leistung
★★★★★

April 1998

REISE
MOBIL

CDL
PROFITEST



Riesenzwerg

Ferber nennt seinen 51.500 Mark teuren und 4,66 Meter kurzen Vito-Ausbau Enano – zu Deutsch: Zwerg. An der Côte d'Azur zeigte er jedoch wahre Größe.

PROBEFAHRT Ferber Vito Enano

Nizza, Cannes, Monte Carlo – das ist französische Riviera, nostalgische Exklusivität und mediterranes Flair in Reinkultur. Im Herbst, wenn die internationalen Touristenmassen die Côte d'Azur verlassen haben, das Wetter aber noch mild und sonnig ist, läßt sich dieser berühmte malerische Küstenstrich mit einem

wendigen Reisemobil am besten erkunden.

Möglicherweise empfindet der sich an der Riviera tummelnde Jetset einen Reisemobiltrip in seine Region als nicht standesgemäß. Tatsache ist jedoch, daß unser Testwagen, ein von Ferber in Hamburg ausgebauter Mercedes-Vito namens Enano nicht nur am Hafen von Saint Tropez für erhebliches Aufsehen sorgt. Und das, obwohl dort am Kai diverse spektakuläre und millionenteure Mega-Jachten direkt vor uns ankern. Selbst einige der

dunkelblau gekleideten Bootseigner lassen es sich nicht nehmen, einen interessierten Blick auf unseren schmucken Kastenwagen zu werfen.

Zum Hingucker machen den Enano, auf Deutsch Zwerg, vor allem sein peppiges Outfit mit lilafarbenen Seitenschwellern, durchgestylter Heckschürze und markantem Frontspoiler. Unterstrichen wird der modische Eindruck durch den großen Schriftzug an den Wagenflanken und das sportlich geschnittene SCA-Aufstelldach (6.000 Mark Aufpreis).

Im Inneren zeigt der im spanischen Vitoria gefertigte Vito mit dem hanseatischen Enano-Ausbau wahre Größe. Das Reisegepäck von uns beiden – meine Frau Gaby und ich reisen ausnahmsweise mal ohne unseren Nachwuchs – nimmt das Ferber-Mobil vor unserer Abreise in Deutschland leicht auf. Natürlich erwarten wir vom kleinen Enano keinen Laderaum wie in einem ausgewachsenen Alkovenfahrzeug mit doppeltem Boden. Aber unsere Koffer, Taschen und die kompakten Campingmöbel ►



Salon: Die blauen Polsterstoffe und Vorhänge verleihen dem Enano-Interieur ein elegantes Erscheinungsbild.



Mikro-Küche: Der Kartuschenkocher läßt sich ausziehen.



Kühlfach (oben): In der rechten Möbelzeile sitzt die Kühlbox.



Lichtzeichen: Zwei Spots und eine Leuchte sorgen für Helligkeit.



Waschecke: die Spüle in der linken Möbelzeile. Unten: Aus der umgelegten Bank wird ein Bett.



Lastesel: Im Kofferraum des Enano ist für Gepäck ausreichend Platz.

MEINE MEINUNG

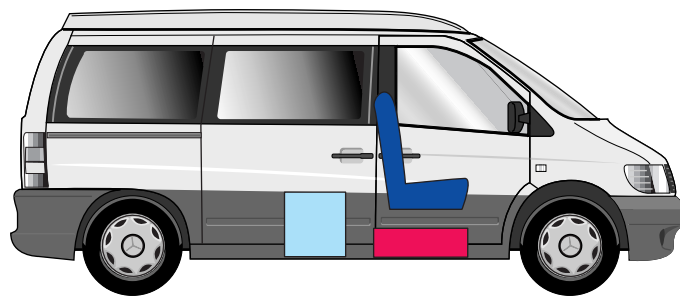
Der Ferber Vito Enano ist ein 4,66 Meter kurzer, peppig gestylter Reisewagen, der sich dank seiner Raumaufteilung mit Heck-Kofferraum, variabler Sitzbank, Längsküche, drehbaren Frontsitzen und Aufstelldach mit Hochbett sowohl für den Kurztrip mit zwei oder



Juan J. Gamero

vier Personen als auch für den Alltags Einsatz eignet. Er überzeugt aufgrund seiner hohen Zuladung, des geringen Verbrauchs und seiner gutmütigen Fahreigenschaften. Wegen der schwachen Motorleistung des Vito 108 D sollte man jedoch auf jeden Fall den stärkeren 110 D ordern.

PROBEFAHRT Ferber Vito Enano



haben gut im Heck-Kofferraum Platz. Im Alltagseinsatz könnten das auch Getränkeboxen oder der wöchentliche Großeinkauf sein. Lebensmittelvorräte und Putzzeug bringen wir in den drei daneben angeordneten Fächern unter.

Den nötigen Wohnkomfort verschafft uns der mobile Zwerg dank der einfachen, aber zweckdienlichen Einrichtung, die sich aus einer zum 198 x 106 Zentimeter großen Bett umlegbaren Sitzbank und einer Längsmöbelzeile auf der Fahrerseite zusammensetzt. Dieses gestreckte Möbel beherbergt im Unterschrank je einen 20-Liter-Frisch- und Abwasserkanister sowie einen integrierten Kartuschenkocher. Außerdem gehören eine kleine abdeckbare Spüle mit Plastikarmatur, eine Arbeits- und Ablagefläche sowie eine Metallreling als Führung für den Einhängetisch zur Ausstattung der Küchenzeile.

Im Heckbereich findet sich ein Klapp-Staufach, in dem wir unsere Schuhe unterbringen. Auf der Beifahrerseite sitzt gleich hinter der Schiebetür eine weitere Möbelzeile, die einen kleinen Stauschrank an der Stirnseite, eine integrierte 40-Liter-Kühlbox und einen praktischen, abklappbaren Becherhalter an der Innenseite enthält.

Farblich gut abgestimmt auf die blaugrauen Möbel sind die blauen Vorhänge und Polsterstoffe, die den Innenraum des Riesenzwergs zum blauen Salon machen. Für die gemütliche Runde drehen wir die Frontsitze nach hinten und hängen den Dinettentisch ein.

Ausreichende Stehhöhe schaffen wir uns bei den Stopps und Übernachtungen, indem wir das leichtgängige, mit Teleskopfederbeinen aus-

RM-Ladetips	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässige Gewichte	2.600 kg	1.420 kg	1.330 kg
Leergewicht (gewogen)	1.900 kg	1.065 kg	835 kg
+ Fahrer (Normgewicht)	75 kg	47 kg	28 kg
+ Treibstoff (80 l)	60 kg	25 kg	35 kg
+ Frischwasser (20 l)	20 kg	6 kg	14 kg
+ Gas (- kg)	-	-	-
+ Beifahrer (Normgewicht)	75 kg	47 kg	28 kg
+ 2 Kinder (à 40 kg)	80 kg	10 kg	70 kg
2 Personen ohne Gepäck	2.130 kg	1.190 kg	940 kg
Zuladung bei 2 Personen	470 kg	230 kg	390 kg
4 Personen ohne Gepäck	2.210 kg	1.200 kg	1.010 kg
Zuladung bei 4 Personen	390 kg	220 kg	320 kg

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

Ferber baut den Enano im Mercedes Vito 108 D aus, der ein zulässiges Gesamtgewicht von 2.600 Kilogramm hat. Sind der 80-Liter-Kraftstofftank und der 20-Liter-Frischwasser-Kanister befüllt, verbleiben zwei Personen noch 470 Kilogramm Zuladung. Bei einer vierköpfigen Bordcrew sind es noch 390 Kilogramm. Das sind hervorragende Werte für ein derart kompaktes Fahrzeug. Dabei verträgt die Hinterachse mehr Belastung als die Vorderachse. Allerdings sind beide Achslasten so hoch, daß ein Überschreiten fast nicht zu schaffen ist.

Technische Daten Ferber Vito Enano*

Basisfahrzeug: Mercedes-Benz Vito 108 D mit 58 kW (79 PS)-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 2.600 kg, Leergewicht: 1.790 kg. Außenmaße (L x B x H): 466 x 187 x 198 cm, Radstand: 300 cm. Anhängelast: gebremst: 1.500 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach: Sandwichbauweise mit 10 mm Isolierung aus PE-Schaum, Wand und Boden: 12-mm-Holzunterboden, 10 mm Isolierung aus PE-Schaum mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 230 x 163 x 235 cm, Sitzplätze mit/ ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 198 x 106 cm, Hochbett: 180 x 125 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 20 l, Abwasser: 20 l.

Serienausstattung: Herd: 1-flammig, Kühlschrank: 40 l, Zusatzbatterien: 1 x 105 Ah..

Grundpreis: 51.500 Mark.

Testwagenpreis: 59.150 Mark.

REISE MOBIL Vergleichspreis:
52.550 Mark
(Grundpreis plus Vorfracht, TÜV, Kfz-Brief, Übergabe)

* Alle Angaben laut Hersteller

gestattete Aufstelldach in die Höhe schieben. Mit nach oben drücken müssen wir dabei die 180 x 125 Zentimeter große Auflageplatte des Doppelbetts, das sich unter dem SCA-Dach einrichten läßt.

Praktisch ist, daß bei gemachtem unterem Bett der Zugriff auf Kühlbox und Spüle erhalten bleibt.

Als ausreichend auf unserem Kurzurlaub empfinden wir die Ausleuchtung des Enano,

die aus einer über der Küchenzeile montierten Leuchtstoffröhre und zwei Spots besteht. Im Dachbett steht ein zusätzlicher Lesespot zur Verfügung.

Weniger zufrieden sind wir mit der Motorleistung des Mercedes Vito. Zwar sitzen wir in einem bequem ausgestatteten und leicht zu fahrenden Reisemobil mit ABS und Cockpit mit eleganten Wurzelholzarmaturen. Während der langen Autobahnfahrt Richtung Süden und auf den kurvenreichen Landstraßen entlang des Esterel-Massivs macht der 58 kW (79 PS) starke Saugdieselmotor unseres Vito 108 D jedoch keine gute Figur. Er hat zu wenig Durchzugskraft und verliert schon an kaum wahrnehmbaren Autobahnsteigungen viel Tempo. Es empfiehlt sich deshalb, bei der Wahl des Basis-Vitos die rund 3.150 Mark Aufpreis für das 72 kW (98 PS) starke Turbo-Diesलगregat des 110 D auf den Tisch zu legen.

Mehr als zufrieden können wir mit der üppigen Zuladungskapazität des Ferber Enano sein. Bei gefülltem Treibstoff- und Frischwassertank können wir zwei noch 470 Kilogramm zuladen. Hätten wir unsere beiden Kinder dabei, wären es immer noch 390 Kilogramm. Das sind Werte, die den kleinen Vito im wahrsten Sinne des Wortes zum Riesenzwerg machen und die so manchen ausgewachsenen Alkovenmobils in nichts entgegenstehen.

Wesentlich zurückhaltender verhält er sich hingegen in punkto Verbrauch. Hier begnügt sich der kleine Ferber-Kastenwagen trotz seines Aufstelldachs mit gerade mal knapp über acht Liter Diesel auf hundert Kilometern Urlaubsfahrt. Bei einem französischen Spritpreis von rund zwei Mark für den Liter Diesel ist dieser Wert natürlich eine Wohltat, die ein wenig für die schwachen Fahrleistungen des hanseatischen Riesenzwergs entschädigt. *Juan J. Gamero*



Der britische Transporter-Bauer LDV kann auf eine lange Geschichte zurückblicken.

Birmingham, das ist der Messe-Standort des britischen Caravan-Salons, die Heimat des legendären Fußballvereins Aston Villa und der Sitz von Großbritanniens größtem Transporter-Produzenten LDV.

So ungeläufig hierzulande der Firmennamen LDV ist – im Moment setzt nur der Reisemobilbauer La Strada-Baumgartner auf die britischen Kastenwagen –, so beeindruckend ist die Historie dieses Traditions-Unternehmens. 1896 wurde es von einem Australien-Heimkehrer namens Wolseley gegründet, der mit elektrischen Schaf-Schermaschinen ein Vermögen gemacht hatte. In Herbert Austin fand er den idealen Geschäftsführer für seine Idee, ein eigenes Auto zu bauen. Austin entwickelte für ihn als erstes britisches Automobil das typisch englische Dreirad mit einem Hinterrad und zwei Vorderrädern. 1919 kam mit William Morris ein ähnlich Auto-Verrückter zum Unternehmen, der es sieben Jahre später übernahm.

Die wechselvolle Geschichte hielt auch nach Ende des zweiten Weltkriegs an. Ab 1946 fertigten die Werker in Birmingham neben ihren Transportern vorwiegend Karosserieteile im Fremdauftrag. So unter

anderem für den legendären Morris Minor. 1981 übernahm Rover das Unternehmen, das unverdrossen seine Sherpa genannten Transporter baute. 1987 schlossen die Briten eine Kooperation mit dem holländischen Lkw-Bauer DAF, aus dem der leicht geänderte Leyland-DAF-Transporter 400, unverkennbar ein aufgefrischter Sherpa, hervorging.

Als DAF 1993 ins Trudeln geriet und sich auf das Kerngeschäft der schweren Lastwagen zurückzog, legte das damalige LDV-Management kurzerhand die persönlichen Ersparnisse zusammen, erwarb 55 Prozent der Anteile, suchte Investoren aus dem Umfeld und führt seither die Marke LDV stetig bergan.

Wie so vieles in Großbritannien ist auch die Firma LDV ein Unternehmen, das seinen Weg zwischen Tradition und Moderne sucht. Dabei hat das engagierte Management weniger Probleme, seine eigenwilligen Transporter zu verkaufen. Denn die entpuppen sich bei näherer Betrachtung – etwa mit Turbo-Dieselmotoren und Getrieben von Ford oder Peugeot und Scheibenbremsen rundum – durchaus auf der Höhe der Zeit.

Mehr Schwierigkeiten haben die Briten da schon mit ihrer veralteten Infrastruktur. Ziemlich verstreut auf dem Firmengelände hinter dem Backsteinbau Bromford-House, in dem die Büros untergebracht sind,

Ausgebaut: La-Strada-Baumgartner bauen den LDV-Kastenwagen zum kompakten Reisemobil aus.



Fotos: Böttiger

finden sich die Hallen für die Vorfertigung und die Endmontage der Transporter.

Umso erstaunter ist der Besucher, wenn er zwischen den alten Gebäuden plötzlich vor einer neugebauten, mit modernster Technik



Aktuell: Bei LDV stehen moderne Fertigungsstraßen in ehrwürdigen Hallen.



ausgestatteten Lackierstraße steht. Oder wenn er im altherwürdigen Karosseriewerk auf riesige Pressen neuesten Fertigungsdatums stößt.

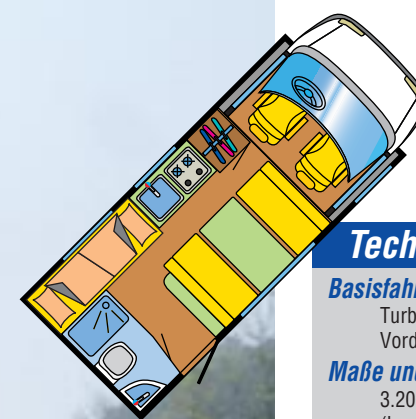
Rund 100 Millionen Mark hat das Management in den letzten Jahren in seine Firma investiert. Der Lohn, LDV ist auf der Insel Transporter-Lieferant Nummer zwei. Hinter Ford, aber vor Mercedes und Volkswagen. Und die LDV-Manager steuern eine Zusammenarbeit mit dem riesigen koreanischen Daewoo-Konzern an. Mit ihm gemeinsam wollen sie zwei unterschiedlich große neue Transporter-Familien auf die Räder stellen. Die sollen dann für Westeuropa in Birmingham und für Osteuropa in Polen gebaut werden. Für dieses Projekt, das zur Zeit rund tausend Ingenieure im gemeinsamen Entwicklungslabor nahe Brighton austüfteln, will LDV die Fabrik in Birmingham erweitern und mehr als 2.000 neue Jobs schaffen. Zur Unterstützung für seine ehrgeizigen Pläne erhofft sich das Management dazu eine staatliche Spritze von etwa 100 Millionen Mark. ■

PREMIERE

Doppelpack:
Die Modelle 360 SL
(links) und 425 vor
malerischer Kulisse.

Mit neuen Modellen,
modernem Outfit
und flächendecken-
dem Händlernetz
startet der spanische
Hersteller Moncayo
in die neue Saison.

Moncayo Mediterraneo 360 SL und 425



Technische Daten 360 SL *

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

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht:
3.200 kg, Leergewicht: 2750 kg. Außenmaße
(L x B x H): 576 x 224 x 297 cm, Radstand:
320 cm. Anhängelast: gebremst: 1.500 kg,
ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Holzgerippebauweise mit 30 mm Isolierung
aus PU-Schaum, Boden: 30 mm Isolierung aus
PU-Schaum und Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 310 (ohne Alko-
ven) 219 x 195/213 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt:
4/2, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße:
Stockbetten: 2 x 190 x 65 cm, Mittelsitzgruppe:
188 x 125 cm, Alkoven: 214 x 130 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 120 l,
Abwasser: 100 l, Boiler: 10 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung:
Heizung: Truma 3002 K,
Herd: 2-flammig, Kühlschrank:
94 l, Zusatzbatterien:
1 x 88 Ah.

Grundpreis: 72.950 Mark



Vergleichspreis:
72.950 Mark

(Grundpreis plus Vorfracht,
TUV, Kfz-Brief, Übergabe)

* Alle Angaben laut Hersteller

Sanitärraum:
Das 360er-Bad besitzt
eine Cassettentoilette und
eine separate Dusche.

Durchstarter

Bei Moncayo im zentralspa-
nischen Zaragoza hat die
Fertigung von Freizeitfahr-
zeugen eine lange Tradition.
Der Markenname, der sich
nicht nur auf den 2.316 Meter
hohen Hausberg der kastellani-
schen Metropole, sondern auch
auf die umliegende, geschichts-
trächtige Kulturlandschaft be-
zieht, ist auf der iberischen Halb-
insel bereits seit Anfang der
sechziger Jahre ein Begriff. Da-
mals begann Moncayo, Wohn-
wagen und Mobilheime für
Schaustellerfamilien zu bauen.

Seit Mitte der siebziger
Jahre sind die Spanier auch im

Reisemobilgeschäft aktiv. Und
mit einer Jahresproduktion von
750 Caravans, 250 Mobil-
heimen und 500 Reisemobilen
gelten sie in ihrem Heimatland
mittlerweile als Marktführer
(siehe auch Firmenporträt).

Jetzt blasen sie zum Sturm
auf den hiesigen Markt. Dabei
sollen ein modernes Marke-
tingkonzept, ein flächen-
deckendes Händlernetz und
nicht zuletzt ein attraktives
Produkt mit fairem Preis-Lei-
stungsverhältnis zum Erfolg
führen. Selbst an die Grün-
dung einer deutschen Tochter-
firma wird gedacht.

**Doppel-
decker: Der
Mediterraneo
360 SL besitzt
zwei Stock-
betten.**



Ladeluke:
Ein großer
Stauraum sitzt
unter den
Stockbetten.

Bettenvariante:
Die untere
Liegefläche
läßt sich
hochklappen.

Zur neuen Unternehmense-
strategie Moncayos gehören
auch neue Modelle mit moder-
nem Outfit wie der 5,76 Meter
lange und knapp 73.000 Mark
teure Mediterraneo 360 SL.
Trotz seiner kompakten Ab-
messungen konzipiert Mon-
cayo das kleine Alkovenmobil
für die Familie und gibt ihm
zwei längs auf der Fahrerseite

im Heck eingebaute, 190 x 65
Zentimeter große Stockbetten
mit auf den mobilen Lebens-
weg.

Der Clou dabei: Die Liege-
fläche des unteren Stockbettes
läßt sich hochklappen und
damit das Volumen des darun-
ter verborgenen Außenstau-
raums verdoppeln. So finden
hier sogar Fahrräder Platz. ▶



Fotos: Camero

Daneben plazieren die Moncayo-Konstrukteure ein geräumiges Heckbad mit drehbarer Cassettoilette, Eckwaschbecken mit Metallarmaturen und separater Duschkabine.

Rechts neben dem mit elektrisch ausfahrbarer Trittstufe ausgestatteten Eingang sitzt eine schmale Kommode, an die sich die Mittelsitzgruppe anschließt. Gegenüber befindet sich die kompakte, mit Zweiflammkocher und Emaille-Spüle versehene Küche des 360 SL.

Zur weiteren Ausstattung des Fahrzeugs gehört außerdem noch ein 214 x 130 Zentimeter großes Alkovenbett. Mit dieser Raumaufteilung wird der Moncayo Mediterraneo 360 SL zum kompakten Familien-Mobil mit maximal sechs Schlafplätzen. Idealerweise nutzt ihn die Familie mit zwei Kindern. Der bietet er ausreichend Platz und Komfort bei handlichen Abmessungen.

Mit einem 190 x 130 Zentimeter großen, auf der Fahrerseite längs eingebauten Heckbett mit darunter befindlichem Außenstauraum wartet der 6,3 Meter lange und 77.800 Mark teure Moncayo Mediterraneo 425 auf. Auch er besitzt im Anschluß daran ein geräumiges Heckbad mit Cassettoilette, Eckwaschbecken und separater Duschkabine.

Im vorderen Wagenteil befinden sich auf der Beifahrerseite eine große Längsküche mit Zweiflammkocher, Emaille-Spüle und reichlich Ablagefläche sowie die gegenüber gelagerte Mittelsitzgruppe, aus der sich eine 185 x 125 Zentimeter große Liegefläche bauen läßt.

Eine weitere Schlafmöglichkeit steht auch im Mediterraneo in Form des 214 x 130 Zentimeter großen Alkovenbettes zur Verfügung. Damit finden mobile Durchstarter im Moncayo-Mobil nach einem harten Tourentag genug Ruhestätten vor. *Juan J. Gamero* ►



Badezeile: Im Heck des 425er befindet sich ein WC-Raum mit Extra-Dusche.



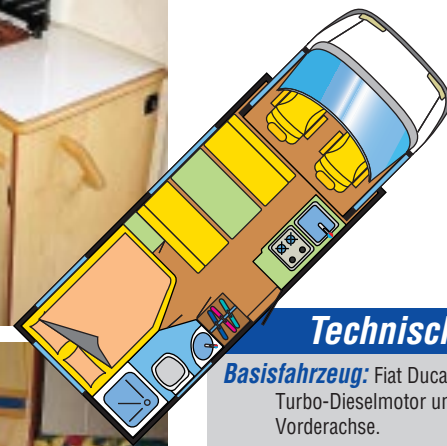
Küchenzauber: Die Bordkombüse ist sehr groß geraten.



Liegestatt: Im Heck des Mediterraneo 425 installiert Moncayo ein Doppelbett.



Tafelrunde: Im Bug steht eine Viererdinette zur Verfügung.



Technische Daten 425*

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

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.510 kg, Leergewicht: 2985 kg. Außenmaße (L x B x H): 630 x 224 x 297 cm, Radstand: 375 cm. Anhängelast: gebremst: 1.600 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: mit 30 mm Isolierung aus PU-Schaum, Boden: 30 mm Isolierung aus PU-Schaum und Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 405 (ohne Alkoven) x 219 x 196/213 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Heckbett: 190 x 130 cm, Alkoven: 214 x 130 cm, Mittelsitzgruppe: 185 x 125 cm.

Füllmengen: 80 l, Frischwasser: 120 l, Abwasser: 100 l, Boiler: 10 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma 3002 K, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 94 l, Zusatzbatterien: 1 x 88 Ah.

Grundpreis: 77.800 Mark

REISE MOBIL
Vergleichspreis:
77.800 Mark
 (Grundpreis plus Vorfracht, TÜV, Kfz-Brief, Übergabe)

* Alle Angaben laut Hersteller



Die Macher:
Geschäftsführer
Rodriguez (links)
und Ingenieur
Blanch.



Firmenporträt

Moncayo – die Firma

Marktführer Moncayo gilt als Pionier der spanischen Freizeitbranche. Mit neuem Management geht es jetzt voll auf Expansionskurs.

Juan Escorihuela, 76, gilt als graue Eminenz des spanischen Freizeitfahrzeugbaus. Als der ehemalige Bauunternehmer Anfang der sechziger Jahre auf einer Industriemesse seiner Heimatstadt Zaragoza erstmals einen ausgestellten französischen Caravan sieht, ist es um ihn geschehen. Der engagierte Tüftler und clevere Geschäftsmann wittert Morgenluft, konstruiert gemeinsam mit vier Mitarbeitern

seinen ersten Wohnwagen Marke Eigenbau, kauft ein 10.000 Quadratmeter großes Gelände mit Halle an einer Ausfallstraße der Stadt und gründet im Jahre 1964 die Firma Caravanas Moncayo S.A. Ab 1982 fertigen die Spanier dann auch Reisemobile.

Heute residiert Moncayo immer noch an derselben Stelle, allerdings auf einem 25.000 Quadratmeter großen Grundstück mit 15.000 Quadratme-

ter überdachter Fertigung und 90 Mitarbeitern. Insgesamt wurden hier in den letzten 35 Jahren rund 50.000 Reisemobile, Caravans und Mobilheime gebaut.

Kopf der Entwicklungen ist seit 1975 Maschinenbauingenieur Daniel Blanch, 59. Mit Fernando Rodriguez, 47, hat Moncayo im März 1997 einen Geschäftsführer gewonnen, der schon Schlagerstar Julio Iglesias weltweit vermarktete. Sein deklariertes Ziel ist es, Moncayo auf dem deutschen Markt zu etablieren. Dazu peilt Rodriguez im Bereich Reisemobile eine Jahresproduktion von 500 Stück an. Außerdem übernimmt Moncayo den Vertrieb von Europas größtem Vorzelt-, Faltcaravan- und Treckingartikelhersteller Inesca.

Hierzulande fungiert die Elke Olbertz GmbH im saarländischen Beckingen als erster Händler mit breit gefächertem



Firmenchef :
Juan Escorihuela (ganz oben). Aus einer Hand: Die eigene Großschreinerei fertigt alle Möbel.

Technische Unterstützung: Maschinen sind Bestandteil der Produktion.

Aufgabengebiet, zu dem der Ausbau eines qualifizierten und flächendeckenden Händlernetzes gehört. Schon heute umfaßt es zwölf Betriebe.

In Spanien plant im Vorfeld einer neuen Modellproduktion ein ausgewähltes Team von Industriedesignern die Einzelheiten der neuen Fahrzeuggeneration. In der großen Fabrik stehen dann nicht nur eine Halle mit drei großen Pressen, zwei Hallen mit Montagebändern und eine mit modernen CAD-Maschinen bestückte Großschreinerei für den Möbelbau parat, es gibt auch eine Schweißerei und eine Lackiererei.

Ein jedes Moncayo-Mobil besitzt eine Alu-Außenhaut mit

Holzrahmen und 30 Millimeter Isolierung aus PU-Schaum. Danach werden die Möbel und elektrischen Geräte am Fließband montiert und das Dach aufgesetzt.

„Bei Moncayo ist man sich zwar der Tradition bewußt. Auf modernes Equipment können wir jedoch genausowenig wie auf eine gute Verarbeitungsqualität oder ein gut ausgebautes Händlernetz verzichten“, kommentiert Moncayo-Geschäftsführer Rodriguez die komplette Infrastruktur des Unternehmens. Er sei deshalb zuversichtlich, mit den Reisemobilen und dem nötigen Einsatz eine Nische auf dem deutschen Markt erobern zu können.

gam



Am laufenden Band: Das Werk besitzt zwei Montagehallen.

Fotos: Gamero

PREMIERE

Individualausbauer Woelcke baut für den Dodge-RAM-Truck eine komfortable und sahara-taugliche Absetzkabine.



Woelcke-Pick-up-Kabine auf Dodge 2500

Wüsten-Ami

Europäische Wüstenfreaks, die auf amerikanische Basisfahrzeuge zurückgreifen, gehören sicher zur Ausnahme. Die meisten Europäer setzen eher auf europäische Marken wie Landrover oder Mercedes G, wenn es darum geht, den Packesel für eine expeditionstaugliche Wohnkabine zu finden. Das fehlende Händlernetz und die Tatsache, daß die in Frage kommenden US-Modelle hierzulande meist nur als spritfressende Benziner-Varianten angeboten wurden, ließ sie für längere Reisen uninteressant erscheinen. Jetzt haben die US-Hersteller jedoch reagiert und bieten auch in Europa ihre Ami-Power in Turbodiesel-Motoren an.

Für einen Kunden mit Lieblingsziel Libyen, der sich seinen dieselgetriebenen und 117 kW (160 PS) starken Dodge RAM 2500 aus Kostengründen selbst aus den USA holte, fertigte Individualausbauer Woelcke aus Leonberg bei Stuttgart eine absetzbare und komfortable Wüstenherberge

Große Klappe: Das Heckteil ist mit Panoramablick ausgestattet.

Badespaß inklusive: Der Sanitärraum besitzt eine Cassetten-toilette und eine Duschtasse.



mit vielen praktischen Details, die sich auch für andere Basisfahrzeuge eignet. So sorgen zwei schräg angebrachte Zusatzstoßdämpfer, die mit Chassis und Kabine verbunden sind, für eine deutlich geringere Seitenneigung des Wohnaufbaus.

Gemütliche Ecke: Die Hecksitzgruppe wirkt freundlich und einladend.



Fotos: Camero

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Chrysler Dodge RAM 2500 mit 117 kW (160 PS)-Turbo-Dieselmotor und Automatikgetriebe mit permanentem Allradantrieb.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 4.600 kg, Leergewicht: 3.800 kg.

Aufbau: Dach und Wände: GfK-Kabine mit 40 mm Isolierung aus PU-Schaum, Boden: 60-mm-GfK-Sandwichunterboden, 35 mm Isolierung aus PU-Schaum und 15-mm-Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 250 x (ohne Alkoven) x 210 x 190 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 2/4, davon mit Dreipunktgurt: 2; Bettenmaße: Hecksitzgruppe: 210 x 125 cm, Alkoven: 210 x 140 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 450 l, Frischwasser: 300 l, Abwasser: 120 l, Boiler: 10,5 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Webasto Diesel-Standheizung, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 75 l, Zusatzbatterien: 2 x 75 Ah.

Grundpreis: 60.000 Mark (Kabine), 90.000 Mark (Basis).

* Alle Angaben laut Hersteller

REISE MOBIL

Vergleichspreis:
60.000 Mark (Kabine)
90.000 Mark (Basis)

(Grundpreis plus Vorracht, TÜV, Kfz-Brief, Übergabe)



Haute Cuisine: Die Längsküche ist groß geraten und komplett eingerichtet.

Außerdem stattet Woelcke seine 85.000 Mark teure GfK-Kabine mit doppeltem Boden inklusive darin installierter Wasserversorgung und Stauraum sowie mit Echtholzmöbeln aus Fichte und Solaranlage aus.

Gleich links neben dem Eingang platziert er eine Hecksitzgruppe, die aus zwei Längsbänken und einem Einhängetisch besteht, aus der ein 210 x 125 Zentimeter großes Bett entstehen kann. Der Clou dabei ist, daß der Leonberger

Reisemobilbauer die Rückwand seiner Wohnkabine ab Höhe des Tisches mit einem Klappmechanismus zum Aufklappen der oberen Hälfte versieht. Bei hochgeklappter Rückwand läßt sich so von der Dinette aus gemütlich die Schönheit der Sahara – vielleicht sogar während des Abendessens – genießen.

Das hat die Bordcrew vorher an der Küche des Woelcke-Mobils zubereitet, die auf der Fahrerseite im Mitteltrakt der 4,2 Meter langen Kabine platziert und mit Dreiflammkocher, Edelstahlspüle und einem daneben in Stehhöhe eingebauten 75-Liter-Kühlschrank ausgestattet ist. Sie bietet also reichlich Platz und Ausstattung, so daß sie fast Haushaltsniveau erreicht. Gegenüber hat der Leonberger das Bad mit drehbarer Cassettenoilette und Duschtasse installiert.

Vorne schließt sich das 210 x 140 Zentimeter große Alkovenbett an. Darunter befindet sich der Zugang zum Dodge-Fahrerhaus. Hier steht dem komfortbewußten Saharafan ein bequem eingerichtetes Cockpit, mit den üblichen US-typischen Ausstattungsmerkmalen wie Automatikgetriebe und Klimaanlage zur Verfügung. Juan J. Camero



Mit dem neuen Atego bietet Daimler Benz eine beispielhafte Basis für Reisemobile der 7,5-Tonnen-Klasse.

FAHRBERICHT
Mercedes Atego

Elektroniker

Nach den Transportern Vito, Sprinter und Vario sowie der schweren Lastwagenklasse Actros bringt Daimler Benz jetzt die Leicht-Lkw mit dem Kunstnamen Atego auf den Markt.

Im Herbst sollen zur Internationalen Automobil-Ausstellung die schwereren Atego-Modelle als Mittelklasse folgen, mit denen die Runderneuerung der Mercedes-Nutzfahr-

zeug-Palette erst einmal abgeschlossen ist.

Die Ategos, mit denen Mercedes die dreizehn Jahre lang gebaute LK-Baureihe ablöst, präsentieren sich nicht nur im neuen an die schweren Actros-Lastwagen angelehnten Gewand. Sie warten auch mit einer Fülle hochkarätiger, technischer Leckerbissen auf.

Für den Fahrer beginnen die Neuerungen bereits bei der

niedrigen Einstieghöhe. Der Atego-Rahmen besteht nicht – wie üblich – aus zwei durchgängigen Rahmenlängsholmen, sondern ist aus vorderen S- und hinteren U-Profilholmen hinter dem Fahrerhaus zusammengeschraubt. Diese Konstruktion ermöglicht den abgesenkten Einbau des Motors zwischen den Holmen und damit leichteren Einstieg ins und besseren Durchgang durchs Fahrerhaus. Außerdem schafft diese Lösung die Voraussetzung dafür, daß die Aufbauhersteller – also auch die Reisemobilbauer – Änderungen des Radstands und der Aufbauhöhe ohne große Probleme durchführen können.

Die Arbeit der Maßschneider erleichtert Mercedes durch



Geschraubt: Der Rahmen des Atego ist aus Profilen zusammengeschraubt.

zwei weitere Konstruktionsdetails. Erstens ragt kein Bauteil in den Raum oberhalb des Rahmens. Er steht komplett für die Aufbauten zur Verfügung. Zweitens sind alle Anbauteile wie Reserverad, Tanks, Batterie- oder Bremsaggregate-Träger mit standardisierten Anbauplatten am Rahmen in einem einheitlichen Lochbild von 13-mm-Bohrungen verschraubt, das sich im Abstand von 50 Millimetern über die gesamte hintere Länge zieht. So lassen sich nicht nur diese Anbauten sehr leicht versetzen, um etwa dem Einstieg eines Reisemobils an dieser Stelle zu weichen. Es lassen sich auch lediglich durch Verschrauben, also ohne bohren oder schweißen zu müs-



Auch in den Atego-Fahrerhäusern, es gibt sie in drei verschiedenen Längen und zwei Höhen, stellt sich ein neues Gefühl für den Fahrer ein. Die Sicht durch die tief heruntergezogene Front- und die steglosen, schräg nach vorn abfallenden Seitenscheiben ist optimal. Das in Höhe

Aufgeräumt: Instrumente und Schalter sind übersichtlich im Armaturenbrett platziert.



Gekippt: Das kippbare Fahrerhaus ist für Reisemobile problematisch.



mittels CAN-Bus mit der restlichen Fahrzeug-Elektronik vernetzt ist. Auch sonst stehen die für eine Laufleistung von 600.000 Kilometer ausgelegten Motoren auf dem neuesten Stand der Technik. Sowohl die Vierzylinder-Varianten, die es je nach Modell mit Leistungen von 90 kW (122 PS), 100 kW (136 PS), 112 kW (152) und 125 kW (170 PS) gibt, wie auch die beiden 170 kW (231 PS) und 205 kW (297 PS) starken Sechszylinder-Motoren sind mit drei Ventilen pro



FAHRBERICHT Mercedes Atego

Zylinder und Pumpe-Leitung-Düse-Direkteinspritzung ausgestattet, die mit einem Druck von 1.600 bar arbeitet.

Toll für den Fahrer vor allem: Das Fahrzeug-Management führt vor jedem Startvorgang einen kompletten Check durch, dessen Ergebnisse es im Kombi-Instrument des Armaturenbretts anzeigt. Zündschlüssel auf Stufe eins, kurz die Armaturentafel beobachten, wird kein Fehler angezeigt: starten. Das ist alles.

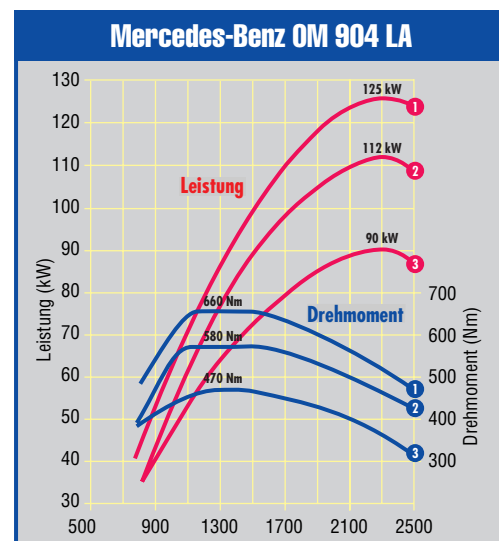
Was der Fahrer nur am eingeritzten Gangschema auf dem Schalthebel erkennt: Gekoppelt sind die Motoren mit auf ihr Drehmoment abgestimmten Sechs- oder Zwölfgang-Getrieben aus Mercedes-eigener Fertigung oder einem Fünf- sowie einem Neungang-Getriebe von ZF. Auf Sonderwunsch ist für besondere Einsätze auch ein Fünfstufen-Allison-Automatikgetriebe mit Wandler-Überbrückungskupplung lieferbar.

Überhaupt nicht erkennen kann der Fahrer hingegen, daß Mercedes zur optimalen Auslegung des Triebstrangs insgesamt fünfzehn verschiedene Übersetzungen für die angetriebenen, einstufigen Hypoid-Hinterachsen anbietet.

Auch daß innenbelüftete Scheibenbremsen – außer bei den Allradversionen – mit dem von bisher acht auf zehn bar angehobenen Konstantdruck an Vorder- und Hinterachse zum Einsatz kommen, sieht der Fahrer nicht auf den ersten Blick. Aber er spürt es: Denn die Ategos, die übrigens ab acht Tonnen Gesamtgewicht serienmäßig mit ABS ausgeliefert werden, kommen deutlich früher zum Stillstand als ihre Vorgänger.

Bei unseren ausgedehnten Fahrversuchen mit diversen Modellen aus dem umfangreichen Atego-Lieferprogramm

von 25 Grundtypen, 240 Bau-mustern und 14 verschiedenen Serien-Radständen hat sich der Atego 823 als wahrer Kraftprotz gezeigt. Mit 360 Zentimetern Radstand ist er zugleich ungemein wendig, bietet aber ausreichend Platz für eine geräumige Wohnkabine. Er läßt sich dank seiner Übersichtlichkeit, leichtgängigen Lenkung, sauber geführten Sechsgang-Schaltung und ge-

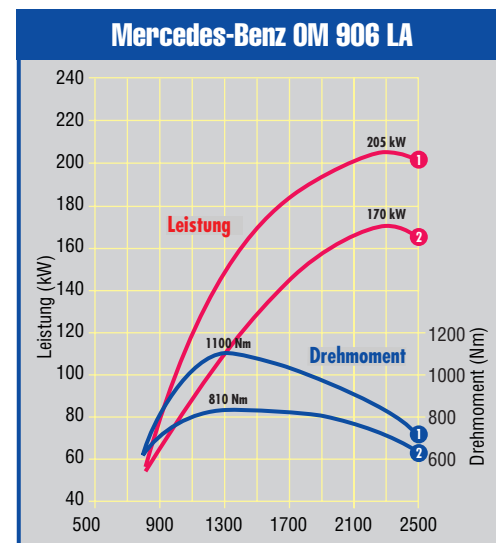


Bucklig: Die Werte der drei Vierzylinder-Motoren für den Atego (oben).

Packend: Innenbelüftete Scheibenbremsen verzögern die Vorderachse.

Kompakt: der kräftige Sechszylinder-Motor (oben).

Mächtig: Leistungskurven des Sechszylinders (unten).



ringen Pedalkräfte leicht und angenehm auch im dicksten Stadtverkehr bewegen. Und sein 170 kW-(231 PS)-Motor hat mit seinem maximalen Drehmoment von 810 Nm so viel Power, daß er beim vollbeladenen Achttonner auch noch aus steil ansteigenden Bergaufkurven heraus eine spürbare Beschleunigung entwickelt.

Alles das zusammengekommen ist der Atego wahrlich ein Basisfahrzeug für 7,49-Tonner-Reisemobile, das rundum richtig Spaß macht und Vorfriede aufkommen läßt.

Frank Böttger

Dampfhammer

Erste Fahreindrücke mit dem neuen 2,8-Liter-Turbo-Dieselmotor im VW LT.

Angekündigt war der 2,8-Liter-Turbo-Dieselmotor schon bei Vorstellung des neuen VW LT. Jetzt wird das Triebwerk, das sich mit mechanischer Kraftstoff-Einspritzung, drei Ventilen pro Zylinder, Turbo-Aufladung, Ladeluftkühlung und Viskolüfter präsentiert, ausgeliefert und stand uns in einem 4,6-Tonner-Kastenwagen für erste Fahrttests zur Verfügung. Der einhellige Eindruck: hammermäßig. Das aus brasilianischer Fertigung stammende Triebwerk, das mit 92 kW (125 PS)

nominell nur knapp über dem vergleichbaren Sprinter-Motor mit seinen 90 kW (122 PS) liegt, verfügt – so ist das subjektive Empfinden – über deutlich mehr Power. Die Meßwerte unterstreichen den positiven Eindruck. Der zu sechzig Prozent ausgeladene LT 46 beschleunigt so gut wie die besten von uns gemessenen Mercedes-Sprinter, ist ihnen in der Elastizität etwas voraus und bewältigt unsere Bergauf-Landstraße an der Spitze der Sprinter-Armada. Diese Dominanz läßt sich allein aus den nomi-

nell etwas höheren Leistungsdaten – das maximale Drehmoment von 280 Nm bei 2.200/min liegt mit dem Sprinter gleichauf – nicht erklären. In unserem Testfahrzeug war sicher auch ein besonders liebevoll eingestelltes Aggregat am Werk.

Im Gegensatz zu allen anderen VW-Motoren, die in T4 und LT ihre Arbeit verrichten, ist der neue Brasilianer kein abgewandelter Personenwagen-Motor. Vielmehr handelt es sich um einen Motor, der für den harten Arbeitseinsatz von Lastwagen und Transportern konzipiert ist. Folgerichtig geht er recht direkt und spontan zur

Sache. Was vom Fahrer verlangt, daß der mit Gas und Kupplung gut koordiniert zu Werke geht. Außerdem müssen sich die Reisenden mit einer etwas rauheren, lauterem Gangart des kernigen Motors abfinden.

Belohnt werden sie dafür an der Tankstelle. Der Neue ist trotz seiner mechanischen Einspritzung ausgesprochen sparsam. Auf unserer anspruchsvollen Testrunde sog er sich nur knapp zwölf Liter pro hundert Kilometer aus dem Tank. Ohne Ballast und auf normaler Fahrt unterwegs, begnügte er sich sogar mit weniger als neun Litern.
Frank Böttger



**Kernig:
Der neue
2,8-Liter-Motor
des VW LT
präsentiert sich
als leistungs-
starkes, moder-
nes Triebwerk.**



PREMIERE

Könnte ein Reisemobil innen größer sein als außen, der Multi Camp von Karabag wäre es. Auf der Basis des Fiat Ducato 10 C1A dient sich der ausgebaute Kastenwagen zwei Personen an. Und die sollen darin finden, was sie für den mobilen Urlaub benötigen.

So jedenfalls denkt der Geschäftsführer Sirri-Steven Karabag, 33, der den Einbauten die täglichen Erfahrungen von Reisemobilisten zugrunde legt. Besonders stolz ist der Hamburger auf die neuen Schichtstoffmöbel, die er jetzt in 120 verschiedenen Oberflächen anstatt wie bisher nur in Kirschbaum anbietet.

Auf eine Naßzelle verzichtet der Hersteller bewußt, was dem Preis des Multi Camp zugute kommt. Wert legt er auf



Fotos: Petri, Thomas Becker

Karabag Multi Camp

Knirps

Für knapp 44.000 Mark bietet der Hamburger Hersteller Karabag einen ausgebauten Kastenwagen an: viel Platz auf wenig Raum.

das Nötigste. So schlafen die zwei Urlauber auf einer geräumigen Liegefläche im Ergoline-Hochdach, zu erreichen über eine Leiter. Das Dach ist mit Mineralwolle isoliert. Auf Wunsch baut Karabag eine Heizung 2400 G von Truma ein. Im Heck finden sich eine Spül-/Kochkombination, beliefert von fünf Kilogramm Gas, sowie ein Kühlschrank mit 60 Liter Inhalt. Es stehen 19 Liter Frischwasser zur Verfügung, Abwasser läuft in einen 30 Liter fassenden Tank.

Eine Toilette sieht Karabag nur optional vor: Die Porta-Potti fände in einem Schrank links neben der Schiebetür Platz. Daß dadurch Staufläche verloren geht, dürfte nicht sehr stören, bietet der Wand-



Reisen zu zweit: Der Karabag Multi Camp beschränkt sich auf das Nötigste.



schrank gegenüber doch reichlich Platz.

Gemütlich geht es an der Dinette zu. Die vorderen Sitze lassen sich drehen. Die Bank dahinter, montiert in Fahrtrichtung, reicht für zwei kleinere

Personen. Die gesamte Dinette steht erhöht auf einem Podest. Darunter befindet sich der Tisch, herausziehbar und mit ein paar Handgriffen an der Seitenwand zu fixieren. Ein abklappbares Tischbein hält die

Technische Daten*

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 10 C1A mit 51 kW (70 PS)-Saugdieselmotor und Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 2.800 kg, Leergewicht: 2.110 kg. Außenmaße (L x B x H): 465 x 199 x 285 cm, Radstand: 2.850 cm. Anhängelast: gebremst: 2.000 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Isolierung mit max. 100 mm Mineralwolle, Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 360 x 180 x 150 cm, Stehhöhe hinten 210 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/4, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: 210 x 160 cm, Sitzhöhe 68 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 19 l, Abwasser: 30 l, Gasvorrat: 1 x 5 kg.

Serienausstattung: Spül-Kochkombination mit zwei Flammen, Kühlschrank: 60 l, Zusatzbatterien: 1 x 60 Ah.

Grundpreis: 42.950 Mark.

REISE MOBIL

Vergleichspreis:
43.935 Mark

(Grundpreis plus Vorfracht, TÜV, Kfz-Brief, Übergabe)

Handgriff: Der Tisch befindet sich in einem Podest.

Platte auf Höhe. Krux: Im gesamten vorderen Bereich des Innenraums läßt sich nicht aufrecht stehen. Das Bett ist fest montiert. Der Vorteil: Oben kann in jeder Situation jemand schlafen.

Samt Servolenkung, elektrischer Fensterheber und Zentralverriegelung verlangt Karabag für den Multi Camp 43.935 Mark inklusive 985 Mark für Fracht. *cgp*

* Alle Angaben laut Hersteller

MOBILE NEUHEITEN

FIAT

Neuer Motor

Seit Ende letzten Jahres im Bus, ab April/Mai auch in den Fahrgestellen für die Reisemobil-Aufbauten: der neue 2,8-Liter-Motor des Fiat Ducato. Das Kraftpaket ersetzt den bisherigen 2,5-Liter-Motor, verrichtet schon seit längerem im Iveco-Daily seine Arbeit und leistet bei 3.600 U/min 90 kW (122 PS). Das maximale Drehmoment von 285 Nm erreicht der mit mechanischer Direkteinspritzung arbeitende Turbo-Dieselmotor bereits bei 1.800 U/min, was eine nerven- und kraftstoffsparende Fahrweise mit niedrigen Drehzahlen ermöglicht. Der neue Motor soll laut Werksangabe laufruhiger sein, ein verbessertes Kaltstartverhalten zeigen und mit Oxidations-Katalysator sowie Abgasrückführung die Euro-2-Norm für Personenvanwagen erfüllen.

Zugelegt: Der Ducato bekommt eine neue hubraumstärkere Spitzen-Motorisierung.



FORD

Ohne Kupplung

Leider nur für Transit-Modelle mit dem 56 kW (76 PS)-Dieselmotor bietet Ford eine automatische Kupplung mit elektronischer Ansteuerung an. Bei ihr entfällt das Kupplungspedal. Beim Schalten wird nur der Schalthebel bewegt, Druckfühler geben die Infos an die Kupplung weiter, die zu Beginn des Schaltvorgangs durch eine Regeleinheit automatisch öffnet, und nach dessen Beendigung schließt.



VOLKSWAGEN

Mehr Power

Eine Leistungskur für VW T4 und LT bietet Abt Sportsline aus Kempton zum Preis von 1.380 Mark. Mit ihr kommt der 2,5-Liter-Motor von seinen serienmäßigen 75 kW (102 PS) auf 96 kW (131 PS). Das maximale Drehmoment erhöht sich von 250 auf 300 Nm.

Auf mehr Hubraum zur Leistungssteigerung setzt dagegen die Firma Projekt Zwo in Landsberg. Die Bayern verhelfen dem VW T4 VR6 2,8, der auch in den California-Reisemobil-Modellen geordert werden kann, durch einen geänderten Kurbeltrieb zu 3.179 Kubikzentimeter Hubraum und 140 kW (190 PS) Leistung. Für knapp 15.000 Mark schafft der T4 so die Beschleunigung auf Tempo 100 in 11,9 Sekunden und erreicht eine Spitze von 191 km/h.



Aufgebohrt: Projekt Zwo bringt 3,2 Liter Hubraum.





Alleskönner

Günter Schubert fertigte beim Ausbau seines kompakten Wunschmobils nicht nur die Möbel selbst. Er übernahm auch die Konstruktion einiger elektrischer Geräte.

Für Günter Schubert, 60, und Ehefrau Ruth aus Ammerbuch in der Nähe von Tübingen war zum Ende ihrer Berufstätigkeit klar, daß sie ihre nun in Fülle zur Verfügung stehende Freizeit mit Reisen verbringen würden. Noch während sie im Jahre 1991 mit einem Mietmobil zum Schnuppern durch Norwegen tourten, reifte ihr Entschluß, daß ein eigenes Freizeitfahrzeug her müsse. Natürlich dachten die Schuberts zunächst an ein kompaktes Serienfahrzeug aus dem Kastenwagenbereich. Nach genauem Studium des Marktes gelangten sie jedoch sehr bald zu der Einsicht, daß die angebotenen Fahrzeuge ihren Ansprüchen in punkto Wohnlichkeit, Raumaussnutzung und Preis nicht so recht entsprachen. Schließlich sollte ihr rollendes Feriendomizil im Idealfall geländegängig, containertauglich und nicht länger als fünf Meter sein, ihnen aber reichlich Platz und Komfort bieten.

So blieb Ehepaar Schubert nur der Ausweg, sich das Wunschmobil selbst zu bauen. Im Jahre 1994 kamen beide ihrem Ziel ein bedeutendes Stück näher. Günter Schubert wurde ein überraschendes, nicht minder interessantes Angebot in Form eines neun Jahre alten Mercedes 230 GE-Geländewagens mit einer Laufleistung von gerade mal 60.000 Kilometern gemacht. Und das zum Preis von 15.000 Mark. Der ehemalige Industriepfänger im Computerbereich griff beherzt zu und verbrachte das nächste Jahr mit der Planung seines Traummobils.

Dabei standen die Prioritäten fest: „Es sollte eine bequeme Schlaf- und Sitzmöglichkeit im Heck, viel Stauraum, Toilette, Heizung, Küche und Dach-Solaranlage haben, aber kein Gas an Bord“, erinnert sich Günter Schubert, „das schien uns bei längeren Auslandsaufenthalten zu problematisch. Deshalb entschieden wir uns für einen Spiritus-Kartuschenkocher. Ebenfalls klar waren auch die Aufbauhöhe der ▶



Bordkombüse: Die große L-Küche (links) bietet viel Platz.

Klöncke: Die Heck-sitzgruppe wirkt einladend und geräumig.

LESERMobil



Kofferraum: Über dem Cockpit sitzt ein Gepäckträger.

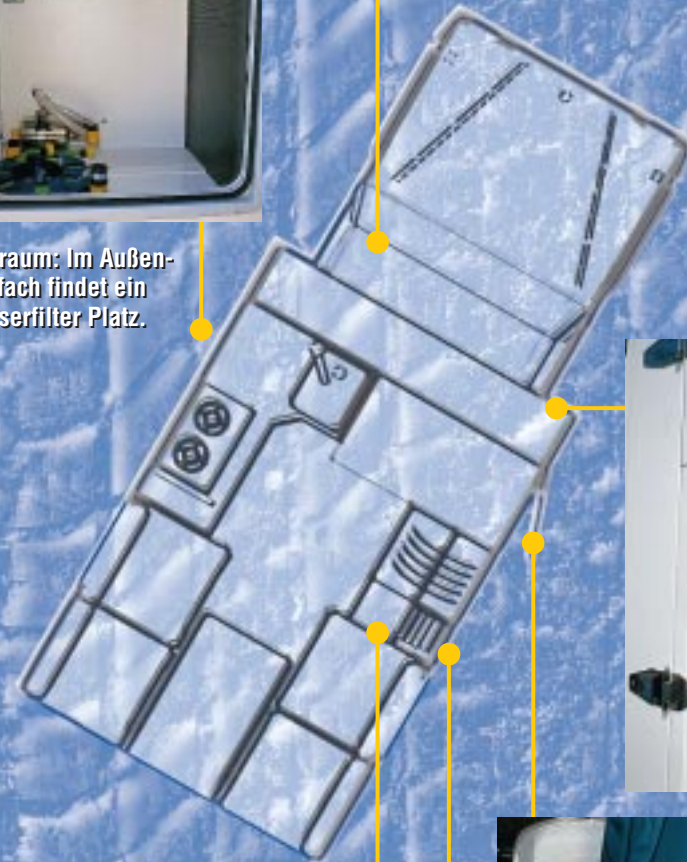
Wohnkabine von 2,5 Metern, um die Gesamtlänge von fünf Metern nicht zu überschreiten. Und auch die Breite und Höhe sollten im Rahmen bleiben, um das Fahrzeug im normalen Seecontainer verschiffen zu können.“

Bei der Wahl des Kabinenbauers fiel die Entscheidung Schuberts zugunsten der Firma Langer & Bock aus Göppingen/Alb. Die Expeditionsmobil-Spezialisten trennten zunächst die Rückwand des Mercedes-G-Fahrerhauses großflächig heraus, montierten danach einen flachen Hilfsrahmen auf die Original-Befestigungspunkte und verschraubten ihre niedrige, mit kleinem Stauerker über dem Fahrerhaus versehene GfK-Kabine auf dem Zwischenrahmen und am Fahrerhaus.

Nun ging es an den Innenausbau, den der handwerklich geschickte Günter Schubert größtenteils allein durchführte. ▶



Nutzraum: Im Außenstaufach findet ein Wasserfilter Platz.



Eingangsbereich: Neben der Tür steht eine kleine Trennwand.



Campingtisch: Er wird an der Außenwand befestigt.



Schrankwand: Die Kleider werden neben dem Eingang aufbewahrt.

TECHNISCHE DATEN*

Basisfahrzeug:

Fahrwerk:
Mercedes-Benz 230 GE mit Vierzylinder-Benzinermotor, 100 kW (136 PS), Fünfganggetriebe auf Hinterachse mit zuschaltbarem Allradantrieb.

Maße und Gewichte:
Zul. Gesamtgewicht: 3.500 kg,
Leergewicht: 2.050 kg,
Außenmaße: 496 x 194 x 248 cm,
Radstand: 285 cm.

Füllmengen:
Kraftstoff: 180 l, Frischwasser:
200 l, Abwasser: 50 l.

Wohnkabine:

Innenmaße:
250 x 188 x 173/163/158 cm
Sitzplätze mit/ohne Gurt: 2/4,
davon mit Dreipunktgurt: 2.

Bettenmaße:
Hecksitzgruppe: 187 x 126 cm.

Ausstattung:
Heizung: Webasto-Standheizung,
Herd: Spirituskocher zweiflammig,
Kühlschrank: 440 l, Zusatzbatterien:
1 x 135 Ah.

* Alle Angaben laut Ausbauer



Beim Möbelbau entschied er sich für 15 Millimeter dickes Pappelsperholz mit hellgrauer Schichtstoffoberfläche inklusive passenden Kunststoffprofilen, Möbelgriffen und Scharnieren, die er bei der Firma Reimo aus dem hessischen Egelsbach bei Darmstadt orderte. Die glatten Kabinenwände strich er mit elfenbein-matter Farbe. Die Möbel verschraubte er mit Alu-Winkelprofilen, die er mit Hilfe von Sikaflex- und M5-Schrauben in zuvor gesetzte Nietmuttern an der Kabinenwand befestigte. Insgesamt verbaute Schubert so sechs Möbelplatten von der Größe 244 mal 122 Zentimeter.

Beim Einbau der Elektroinstallation kam Schubert seine Berufsausbildung als Elektroniker zugute. Er verlegte die Kabel unsichtbar in den hohlen Eck- und Kantenprofilen des Reimo-Möbelbausystems 2000. Ladegerät, Spannungswandler, Zu-

satzbatterien, Trennrelais und Solarregler installierte er unter dem Beifahrersitz. Die Standheizung wurde ausnahmsweise von einer Werkstatt eingebaut und wanderte unter den Fahrersitz.

Den Kühlschrank konstruierte sich der Ammerbucher Selfmademan aus Platzgründen selbst. Dazu zimmerte er sich eine 45 x 30 Zentimeter große GfK-Truhe und installierte ein Kühlelement von Waeco und ein Thermometer darin. Ebenfalls Marke Eigenbau sind der Gepäckträger aus 15 x 15 Millimeter Vierkantröhr über dem Fahrerhaus, die Befestigung des Reserverades auf der Kühlerhaube, Stauräume unter dem Wagenboden und ein Aufstellmechanismus für die beiden Solarelemente.

Am Ende der dreimonatigen Ausbauzeit hatten sich die Schuberts ein Freizeitfahrzeug mit erhöht installierter Sitzgruppe geschaffen, die sich aus zwei Längsitz-

bänken und einem Tisch zusammensetzt. Umgebaut ergibt sich dort ein 187 x 126 Zentimeter großes Bett. An das schließen sich auf der Beifahrerseite ein schmaler, mannshoher Kleiderschrank und ein Regalschrank an. Gegenüber befindet sich eine große L-Küche mit Spirituskocher, Edelstahlspüle, Metallarmaturen, Kühlschrank, reichlich Arbeitsfläche, integrierter Musikanlage und ausziehbarem Porta-Potti.

Dazu hat das Ehepaar Schubert jede Menge nützliche Details wie Sandbleche, eine ausfahrbare Antenne für den Kurzwellenempfang, Satelliten-Navigation, Trinkwasserfilter, Rückfahrcheinwerfer und einen an der Außenwand arretierbaren Campingtisch. Und das alles zum Komplettpreis von 67.000 Mark.

Sofort nach Fertigstellung tourten Selfmademan Schubert und Ehefrau Ruth durch Island, später nach Tunesien und rund um Skandinavien. Der nächste große Trip ist auch schon in Planung. Dieses Mal soll es auf Entdeckungsfahrt durch die USA gehen.

Juan J. Gamero



SPEZIALISTEN-TEAM

Mit dem Bau der Wohnkabine beauftragte Günter Schubert die Firma Langer & Bock.

Sie sind Weltenbummler, Outdoor-Freaks, Tüftler und Schreiner in einem. Die Rede ist von Michael Langer und Achim Bock, Inhabern und Geschäftsführern der Spezialfahrzeugschmiede Langer & Bock aus dem schwäbischen Göppingen. Den Einstieg in die Selbständigkeit wagten sie im Jahre 1990 mit der Fertigung kleinerer Kabinen für Geländewagenchassis wie Mercedes G, Land Rover oder Toyota BJ 75.

Unter den bis heute gefertigten rund 100 Expeditionsmobilen finden sich aber auch größere Kaliber. Zum Beispiel Freizeitfahrzeuge auf Unimog und MAN-, Iveco- oder Mercedes-Allrad-Lastwagen-Chassis. Voll im Trend liegen bei Langer & Bock, die ihre Kabinen mit

Wänden und Dächern aus 50, die Böden aus 60 Millimeter dicken Sandwichplatten mit gewebeverstärkter Deckschicht fertigen, derzeit Hubkabinen. Das Dach ist hierbei absenkbar, wodurch sich Fahrwiderstand und Gesamthöhe reduzieren lassen.



Immer am Ball: Michael Langer und Achim Bock.

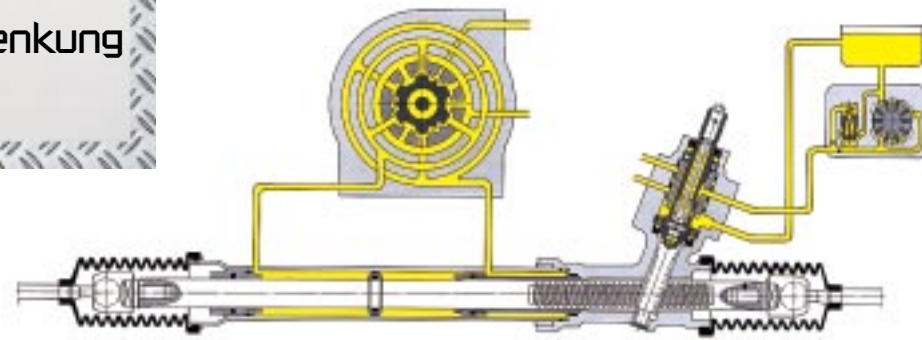
TECHNIK- LEXIKON

Servolenkung

Bei Basisfahrzeugen wie Mercedes-Benz Sprinter, Fiat Ducato, Iveco Daily, VW T4 und LT oder Ford Transit kommen **servounterstützte Zahnstangenlenkungen** zum Einsatz.

Bei der Zahnstangenlenkung sitzt ein kleines **Antriebsritzel** am Ende der **Lenksäule**. Dieses Ritzel greift in die **Zahnstange**, und schiebt sie – je nach Lenkraddrehung – nach links oder rechts. An der Zahnstange greifen Spurstangen an. Je nach Raumangebot im Bereich der Vorderachse jedoch an den Enden der Zahnstange oder deren Mitte. In jedem Fall ziehen oder drücken die Spurstangen die Räder in die gewünschte Richtung.

Ab einer bestimmten Last auf der Lenkachse unterstützt eine **Hilfskraft** die Lenkung, aufgebaut von einem **hydraulischen System**. Dessen Bauteile wirken unterstützend auf die mechanische Lenkanlage. Die Lenkung muß deshalb



Die Zeichnung zeigt das Funktionsprinzip der Servolenkung. Links der Querschnitt des Drehschieberventils.



Zahnstangenlenkungen mit Servounterstützung gibt es in zwei Bauformen: oben die Version mit seitlichem Antrieb, unten mit mittiger Spurstangenlenkung.

Steuerhilfe

Servolenkungen sorgen für niedrigere Lenkkräfte und weniger Arbeit am Volant.

mechanisch durchgängig sein, damit das Fahrzeug im Notfall lenkfähig bleibt.

Ohne Hydraulik-Unterstützung ist der Kräfteinsatz zum Lenken des Fahrzeugs jedoch sehr hoch. Die Servolenkung verringert die **Lenkkräfte** und verhindert zusätzlich das **Lenk-**

radschlagen, wenn die Vorderräder in ein Schlagloch geraten oder über ein Hindernis holpern. Außerdem verringern sich die nötigen Lenkraddrehungen von Anschlag zu Anschlag, da sich direktere Übersetzungen zwischen Lenkrad und Rädern wählen lassen.

Im Hydrauliksystem der Servolenkung treibt der **Fahrzeugmotor** eine **Flügelpumpe** an, die den Lenk-Unterstützungsdruck aufbaut. Deswegen läßt sich ein Fahrzeug mit Servolenkung nur mit äußerster Kraftanstrengung lenken, wenn der Motor nicht läuft.

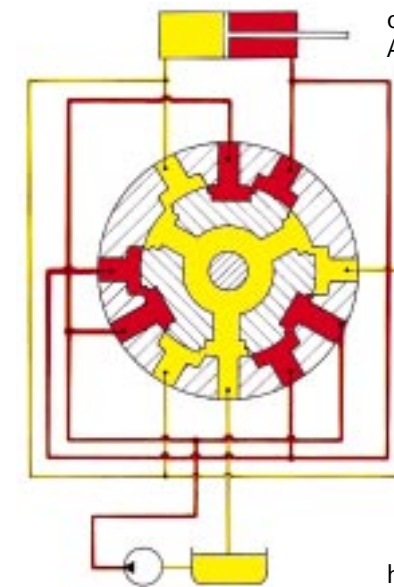
Die Flügelpumpe setzt das Öl im Hydraulikkreislauf unter Druck und fördert es zum im Querschnitt sternförmigen **Drehschieberventil**, das auf der Lenksäule kurz vor dem Ritzel sitzt.

Im wesentlichen besteht das Ventil aus dem **Drehschie-**

ber mit sechs Steuernuten und der einteiligen **Steuerbüchse** mit ebenfalls sechs Steuernuten, die um ihn herum sitzt. Es gibt an, in welche Richtung die Servounterstützung wirken soll.

Das **Drehschieberventil** besteht aus **Radialnuten** (Ölleitungen), angeordnet in zwei übereinanderliegenden Ebenen. Jede Ebene ist für eine Arbeitszylinderhälfte zuständig. Bei der Drehung am Lenkrad bewegt sich der innenliegende **Drehschieber** nur rund zwei Millimeter in die jeweilige Richtung. Dabei öffnet und schließt das sternförmige Bauteil die Ein- und Auslaßkanäle in der Steuerbüchse. Gibt es den Druckölzulauf für die linke Zylinderkammer frei, schließt der

des **Arbeitszylinders** nach rechts. Doppeltwirkend bedeutet, daß sich ein einziger Kolben nach links und rechts bewegen läßt. Die Bewegung des Kolbens, der in der Verlängerung der Zahnstange sitzt, wird dabei vom Drucköl unterstützt. Also füllt sich die linke Hälfte des Arbeitszylinders mit Drucköl. Das Öl, das beim Radeinschlag aus der rechten Zylinderseite herausdrückt, gelangt durch die nun brachliegenden Kanäle des Drehschieberventils zurück zum Ölreservoir des Kreislaufs. Beim Lenkeinschlag in die andere Richtung schießt das Drucköl durch die Axialnuten in die andere Ebene. Das Spiel läuft andersherum. Wird das Lenkrad gar nicht bewegt, fließt das Drucköl in einer Art Bypass-System, ohne unterstützend auf den Antriebszylinder zu wirken.



Das Drehschieberventil in der schematischen Darstellung. Klein angedeutet Reservoir und Pumpe und der Arbeitszylinder. Rot eingefärbt der Zulauf, gelb der Rücklauf.

Zu der Baugruppe, bestehend aus Pumpe und Reservoir, gehört auch das **Überdruckventil**. Es tritt in Aktion, wenn das Lenkrad bis an den Anschlag gedreht ist. Mit kräftigem Zischen macht es auf seine Arbeit aufmerksam. Dieses Ventil sorgt dafür, daß der Mechanismus durch den hohen Öldruck nicht verschleißt und lange seiner sicherheitsfördernden Arbeit nachkommen kann.

Ingo Wagner

Drehschieber gleichzeitig die **Axialnuten**. Das sind jene Ölleitungen, die eine Verbindung zwischen den beiden Kreislaufebenen herstellen. Wird das Lenkrad im Uhrzeigersinn gedreht, verschiebt sich die Zahnstange und somit auch der doppeltwirkende **Kolben**



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

Auf einen Blick

Abt Sportline GmbH
Daimlerstr. 2
87437 Kempten
Tel.: 0831/57140-22,
Fax: -37

Ardelt Elektronik
Dieselweg 1
48493 Wettringen
Tel.: 02557/7037 oder
7343, Fax: /7113

Beck-Federungssysteme
Im Grund 23
72505 Krauchenwies
Tel.: 07576/1419,
Fax: /1485

**Carthago
Reisemobilbau GmbH**
Gewerbegebiet Okatreute
88213 Ravensburg
Tel.: 0751/9505,
Fax: /94543

CS-Reisemobile
Trilluper Weg 8
22397 Hamburg
Tel.: 040/607-1909,
Fax: -2773

Daimler Benz AG
70546 Stuttgart
Tel.: 0711/17-0

**Die rasende
Hundebürste, der
mobile Hundesalon**
Birgit Grant & Rena Reoch
Grottenbleken 11
22391 Hamburg
Tel.: 0172/9301428 und
04105/2327

Ferber-Reisemobile
Rotenbrückenweg 14
22113 Hamburg
Tel.: 040/71329-01,
Fax: -91

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

Ford-Werke AG
Henry-Ford-Straße 1
50735 Köln
Tel.: 0221/90-0,
Fax: -12984

**Frankia-Pilote
GmbH & Co OHG**
Bernecker Straße 12
95509 Marktschorgast
Tel.: 09227/738-0,
Fax: -33

Freizeit-Reisch
Mühlackerstraße 11
97520 Röthlein
Tel.: 09723/9116-0,
Fax: -66

**Goldschmitt
Fahrzeugtechnik**
Bahnhofstraße 10-12
74746 Höpfigen
Tel.: 06283/2229-0,
Fax: -29

Holzschläger, Robert
Theodor-Heuss-Straße 4
56564 Neuwied
Tel./Fax: 02631/58999

HRZ Reisemobile GmbH
Stettiner Straße 27
74613 Öhringen
Tel.: 07941/98686-0,
Fax: -9

Kaps-Touristik
Talstraße 65
70825 Korntal
Tel.: 0711/8380883,
Fax: /833018

Karabag GmbH
Dianaweg 1
22529 Hamburg
Tel.: 040/5656-75,
Fax: -55

**Karmann-Rheine
GmbH & Co KG**
Karmannstraße 1
48432 Rheine
Tel.: 05971/865-0,
Fax: -808

Kuhn Autotechnik
Gewerbegebiet 2
54492 Zeltlingen-Rachtig
Tel.: 06532/1006,
Fax: /1229

**Landhotel
am Rothenberg**
Rothenbergstraße 4
37170 Uslar/Volpriehausen
Tel.: 05573/9590,
Fax: /1564

Langer & Bock
Kuhnbergstraße 27
73037 Göppingen-Voralb
Tel.: 07161/811460,
Fax: /817969

**LDV
Nutzfahrzeuge GmbH**
Werftstraße 25
40549 Düsseldorf
Tel.: 0211/56286-0,
Fax: -28

**Linnepe & Hanses
GmbH & Co. KG**
Oelkinghauser Straße 6-8
58256 Ennepetal
Tel.: 02333/9859-0,
Fax: -30

Mobiltours
geführte Wohnmobilreisen
Franz Mader
Griesweg 26
86529 Schrobenhausen
Tel.: 08252/8922-6,
Fax: -7

Moncayo
Elke Olbertz GmbH
Merziger Straße 11
66701 Beckingen 2
Tel.: 06835/8830,
Fax: /2990

Projekt Zwo
Automobildesign GmbH
Saarburgstraße 13
86899 Landsberg/Lech
Tel.: 08191/9277-0,
Fax: -99

Provitec GmbH
Max-Emanuel-Straße 2
94036 Passau
Tel.: 0815/9566-00,
Fax: -066

Reimo
Reisemobilcenter GmbH
Boschring 10
63329 Egelsbach
Tel.: 06103/400521,
Fax: 42064

**Sawiko
Fahrzeugzubehör**
Wiethornskamp 2
49163 Hunteburg
Tel.: 05475/5335,
Fax: /1821

Schluga Camping Welt
A-9629 Hermegor-
Presseggersee
Tel.: 0043/4282/2051,
Fax: /288120

SeaBridge
Tulpenweg 36
40231 Düsseldorf
Tel.: 0211/21080-83,
Fax: -97

**SKW-
Fahrzeugbau GmbH**
Concordestraße 2-4
96132 Aschbach
Tel.: 09555/9225-0,
Fax: -44

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

Suntrek Tours
Sedanstraße 21
81667 München
Tel.: 089/4802831,
Fax: /4802411

**Systemec
Ausbausysteme GmbH**
Linberghstraße 8
82178 Puchheim
Tel.: 089/80004-0,
Fax: -100

**Telestar
TSL TouringSport
Landsberg GmbH**
Breniger Straße 19
53913 Swisttal-
Heimerzheim
Tel.: 02254/6555,
Fax: /61084

Volkswagen AG
Aachener Straße
38440 Wolfsburg
Tel.: 05361/9-0,
Fax: -20685

**Webasto
AG Fahrzeugtechnik**
Krailinger Straße 5
82131 Stockdorf
Tel.: 089/85794-0,
Fax: -448

Woelcke-Reisemobilbau
Mollenbachstraße 41
71229 Leonberg
Tel.: 07152/46368,
Fax: /46523

treffpunkt

Meinungen, Tips, Ideen

Die Aussagen in den Leserbriefen spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Zuschriften von Leserinnen und Lesern zu kürzen.

Lärm durch Generatoren

Erlebnis in Heiligenhafen

Wir sind seit 20 Jahren Wohnmobilmfahrer. In letzter Zeit beobachten wir immer öfter, daß einige Reisemobilisten nur noch mit Generatoren auskommen, um fernzusehen. Zuletzt beobachtet in Heiligenhafen im Januar 1998. Dieses waren Mitglieder eines Reisemobilclubs.

Im Sommer wird in Heiligenhafen von den Mitgliedern dieses Clubs darauf geachtet, daß keine Markisen, Tische und Stühle aufgestellt werden, da der Stellplatz nur ein Parkplatz sei. Diese Mitglieder sind es, die nun ihre Generatoren aufstellen und die anderen Wohnmobilmfahrer und die Umwelt durch den Lärm belästigen.

Was wird in einem Club dazu gesagt? Wer hat ähnliche Beobachtungen gemacht?

Ursula Kluge, 22549 Hamburg

Ecke zum Klappen

Eura Mobil Contura 612 SB,
REISEMOBIL INTERNATIONAL 2/98

Meiner Meinung nach wird bei den meisten Herstellern den Betten zu wenig Beachtung geschenkt. Eine Größe von 1,95 x 1,40 Metern sollte Mindestmaß sein. Beispiel Eura Mobil Contura 612 SB: Die fehlende Ecke könnte ausklappbar oder ausziehen sein. Weiterhin sollte die Tür zum Bad eine Fall- oder Schiebetür

Gut, aber beim Bett verbesserungswürdig:
Eura Mobil Contura 612 SB.



sein, damit man auch bei eingesetzter oder heruntergeklappter Ecke des Bettes das Bad betreten kann. Mit einem entsprechenden Beschlag kann die Tür entweder normal geöffnet oder vor die Küche geschoben werden. Vielleicht kann man auch die Lehne der hinteren Sitzbank verstell- oder klappbar gestalten, so daß ein bequemer Zugang zum Bett und durch eine Schrägstellung der Rückenlehne ein bequemes Sitzen möglich wäre.

Claus Krafft, 47715 Krefeld

Kein Platz für Tiere

Erfahrung eines Hundebesitzers mit deutschen Campingplätzen

Es hat uns – zwei Erwachsenen, der 14jährigen Tochter und einem kleineren Hund – immer viel Spaß gemacht, an den Gardasee nach Italien zu fahren. Da wir in diesem Jahr mal in Deutschland bleiben wollten, haben wir uns Prospekte von verschiedenen Campingplätzen an der Ostsee schicken lassen. Mit Erstaunen mußten wir feststellen, daß die Kosten für einen kleinen Hund pro Tag weitaus höher liegen als für Erwachsene oder Kinder: 13 zu 10 Mark.

Es kann doch nicht Sinn der Sache sein, daß Campingverbände und der ADAC Werbung für Camping in Deutschland machen, wo dann Urlauber mit einem Hund durch erhebliche Gebühren zur Kasse gebeten werden. Wir sind gern bereit, einen Beitrag für unseren Hund zu zahlen, aber er muß sich in Grenzen halten.

Wir wissen, daß es Tierhalter gibt, die sich an keine Regeln halten. Diese sollte man gegebenenfalls vom Platz verweisen. Nicht alle Tier-

halter kann man aber über einen Kamm scheren.

Auf dem Campingplatz La Quercia am Gardasee haben wir bis jetzt die allerbesten Erfahrungen gemacht. Man ist dort gern mit Tieren (kostenlos) gesehen. Da wir uns sehr über die Kosten in Deutschland geärgert haben, werden wir wahrscheinlich unser liebes Geld im Urlaub wieder ins Ausland bringen.

Peter Behrendt, 34253 Lohfelden

Zieht aus allen Ecken

Wintercamping mit dem Bürstner i 574

Leider mußte ich jetzt in Südtirol feststellen, daß mein Bürstner i 574, Baujahr 3/97, keineswegs wintertauglich ist. Bereits bei einer Außentemperatur von minus sechs Grad Celsius ist die Abwasserleitung von Spül- und Waschbecken eingefroren, und das Abwasser mußte aus beiden Becken mit einem Becher geschöpft werden. So gesehen ist die Heizung des Abwassertanks völlig überflüssig, da das Wasser erst gar nicht in den Tank fließen kann.

Auch der Wohnraum ist nicht ausreichend zu beheizen, da es aus allen Ecken zieht. Besonders im Bereich des Kühlschranks tritt die kalte Außenluft ungehindert durch die Kühlkanäle in den Innenraum.

Nach Aussage der Firma Bürstner ist die Isolation an dieser Stelle nicht im Lieferumfang enthalten und wird auch nicht vorgenommen. Hier sind geschickte Heimwerker gefordert. Wintercamper sollten rechtzeitig ihr Fahrzeug präparieren – sonst ist Ärger programmiert.

Albert Dresch, 66424 Homburg

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

REISE MOBIL

INTERNATIONAL

Stellplatz-News

NIEDERLANDE

BELG.

LUX.

FRANKREICH

FRANKREICH



Das ist was für Kinder: Ferien auf dem Höhenhof.

Waldsee, Pfalz

Frohsinn für alle

Mitglieder des Reisemobilclubs Strassenfürche haben sie zu ihrem Stammlokal gemacht: die Waldgaststätte Frohsinn in dem kleinen Ort Waldsee, 15 Kilometer südlich von Ludwigshafen. Der gepflasterte Parkplatz bietet Platz für zehn Reisemobile. Wer im Restaurant die leckeren griechischen Spezialitäten bestellt, darf kostenlos in seinem Mobil übernachten. Die zum Haus gehörende Kegelbahn sollte vorher reserviert werden. Nur 500 Meter entfernt gibt es einen Badeweiher mit Liegewiese. Die Umgebung bis hin zu den Rheinauen eignet sich zum Radeln und Wandern.

> Holzbach/Hunsrück <

Mit den Hühnern schlafen gehen

Ein Ausflug mit dem Reisemobil zum Höhenhof bei Holzbach im Hunsrück garantiert ein vielseitiges Erlebnis für die ganze Familie. Auf dem voll bewirtschafteten Hof tummeln sich Kühe, Ziegen, Hühner, Kaninchen und Katzen. Die Gäste entdecken die Umgebung vom Rücken der Pferde aus, oder sie kutschieren gemütlich mit dem Planwagen durch die Wiesen. Kinder reiten und voltigieren oder spielen Tischtennis. Die Erwachsenen entspannen sich derweil auf der Liegewiese, kaufen im Bauernladen ein und hocken abends beim Klönschnack auf dem Grillplatz.

Der Höhenhof liegt auf 450 Metern Seehöhe direkt am Waldrand. Von dort genießt der Besucher einen herrlichen Fernblick über den Hunsrück. Die Kreisstadt Simmern liegt fünf Kilometer entfernt. Dort gibt es ein Freizeit- und Naturfreibad sowie Tennisplätze. Wissensdurstige wandern über den Wald- und Gelogischen Lehrpfad des Mittelgebirges. Der Senior-Chef veranstaltet regelmäßig Grill- und Bauernschmaus-Abende, Nachtwanderungen sowie Obstweinproben. So viel Angebot schlägt sich freilich auch im Preis nieder: Pro Tag und Stellplatz kostet das bauerliche Vergnügen 35 Mark. Infos bei Harald Geiß, Tel.: 06761/6290.



Seltene Vögel lassen sich im dem nur wenige Kilometer entfernten Naturschutzgebiet Rheinwald beobachten. Die Gaststätte ist geöffnet von 11 bis 23 Uhr, Montag Ruhetag, Tel.: 06236/51098.

Heißer Tip: die Stellplätze an der Waldgaststätte Frohsinn in Waldsee.



Bad Abbach
am Main-Donau-Kanal

Baden wie der Kaiser

Das Thermal-Schwefel-Bad an der Kaiser-Therme im bayerischen Bad Abbach lädt zum Entspannen ein. Auf dem gepflasterten Stellplatz finden drei Reisemobile Platz, drei Behinderten-Plätze gibt es direkt am Bad. Die Übernachtung kostet fünf Mark, ein Wachdienst dreht nachts seine Runden auf dem Gelände. Vom Bad aus verlaufen schöne Wege zur gut zwei Kilometer entfernten Donau, zum nahen Main-Donau-Kanal oder zum Burgturm am Schloßberg. Ein Freibad erreicht der Gast zu Fuß in einer halben Stunde. Kaiser-Therme, Tel.: 09405/95170.

Pfalz

Kostenlos gibt die Pfalz-Touristik das Faltblatt „Camping- und Reisemobilstellplätze“ heraus.

Übersichtlich sind auf der Rückseite der Landkarte jeweils geordnet nach Landkreisen alle 31 Stellplätze der Region aufgeführt. Tel.: 06321/3916-0, Fax: -19.

Neue Infos

Waldhessen

Der Fremdenverkehrsverband Waldhessen hat ein neues Faltblatt für Reisemobil- und Camping-Gäste aufgelegt. Das Blatt gibt es kostenlos unter Tel.: 06621/87359.



Weitere Stellplätze zum Sammeln

- **Stellplatz-Tips mit Übersicht:** schnell zu finden, ideal für die Tourenplanung
- **Stellplatz-Tips mit Atmosphäre:** auf Wein-gütern, auf Bauernhöfen, bei Restaurants...
- **Stellplatz-Tips mit Mehrwert:** viele Zusatzinfos über Sehenswürdigkeiten und die Umgebung.



Ruhla,
Thüringen

Wandern auf dem Rennsteig

Wer einmal über den berühmten Rennsteig wandern will, findet im thüringischen Städtchen Ruhla einen guten Ausgangspunkt: Auf dem Parkplatz des Restaurants Schützenhaus haben etwa 30 Reisemobile Platz. Das Schützenhaus liegt direkt am Waldesrand, von dort sind es nur zwei Kilometer bis zum Rennsteig. Wei-

tere Ausflugsziele sind der Inselberg, die Marienglashöhle, der Alexanderturm, die Scharfenburg sowie die Sommerrodelbahn. Die Übernachtung auf dem Stellplatz kostet 10 Mark, Stromanschluß und Benutzung der Toiletten ist möglich. Die Gaststätte ist von 10 bis 22 Uhr geöffnet, Mittwoch Ruhetag. Tel.: 036929/80086.

Entsorgungsstation

Braunschweig

Das VW-Nutzfahrzeugzentrum in Braunschweig hat auf dem Betriebshof in der Alten Leipziger Straße 123 eine Sani-Station aufgestellt. Sie ist rund um die Uhr frei zugänglich. Tel.: 0531/260290.

Reisemobil-Stellplätze

82467 Garmisch-Partenkirchen

Olympia-Skistadion
Ordnungsamt der Markt-
gemeinde, Tel.: 08821 / 180-6,
Fax: 08821 / 180-55

Areal: Abgegrenzte Teilfläche auf dem öf-
fentlichen Parkplatz am Olympia-Skistadion.

Zufahrt: Asphalt. 🚗 = 30 auf Schotter,
kostenlos.

An den Stellplätzen: WC VB

Aktivitäten: Eisstockschießen,
Schlittschuhlaufen, Wandern.

Gastronomie:

Im Skistadion und im Olympiahau.

**Sport & Freizeit-
angebote:**

🏠 200 m, 🏠 4 km,

🚲 1,5 km.

Sonstiges:

Eisstadion 300 m.

Entfernungen:

🏠 0 km, 🛒 500 m,

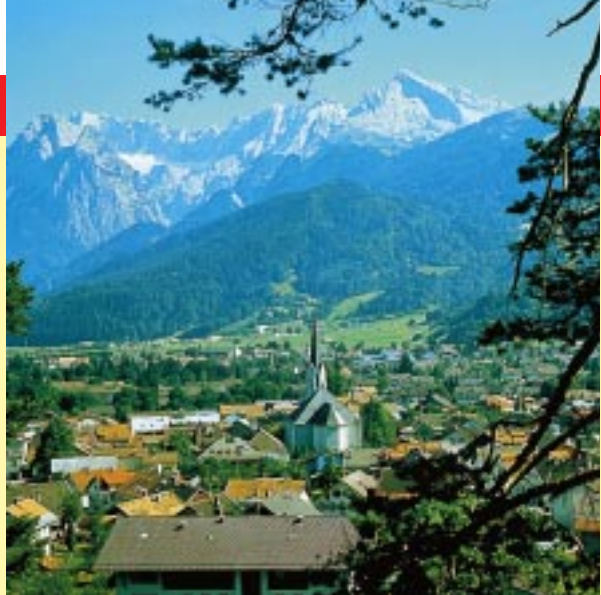
VB am Platz.

Sehenswürdigkeiten:

Partnachklamm 1 km, St. Anton Kirche in Partenkirchen 2 km,

Schloß Werdenfels 3 km, Kuhflucht-Wasserfälle 4 km,

Höllentalklamm 5 km, Kloster Ettal 12 km.



Zeichenerklärung:

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

RM 4/98

REISE
MOBIL
Collection

Reisemobil-Stellplätze: 82467 Garmisch-Partenkirchen

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



31

Reisemobil-Stellplätze

26441 Jever

Hotel-Restaurant Marienstadt
Familie Behrends,
Schützenhofstraße 47,
Tel.: 04461 / 93 70, Fax: 04461 / 93 72 99

Areal: Großer Hotelparkplatz
am Stadtrand von Jever.

Zufahrt: Asphalt. 🚗 = 10 auf Wiese und
Steinplatten, kostenlos.

An den Stellplätzen:

🚗 🚽 🐕 🚰 🏊

Aktivitäten: Besichtigung des Friesischen
Brauhauses zu Jever, Stadtführungen.

Gastronomie: Warme Küche:

11.30-14.00 Uhr, 18.00-22.00 Uhr.

Hauptgerichte: 8-27 DM, ☕ ☕.

Sonstiges: Frühstück ab 7 Uhr.

Sport & Freizeitangebote:

🏠 2 km, 🏠 4 km, 🚲 1,5 km.

Entfernungen:

🏠 0 km, 🛒 1,5 km, VB 1,5 km.

Sehenswürdigkeiten:

Schloß Jever mit Blaudruckerei,
Mühlenmuseum.

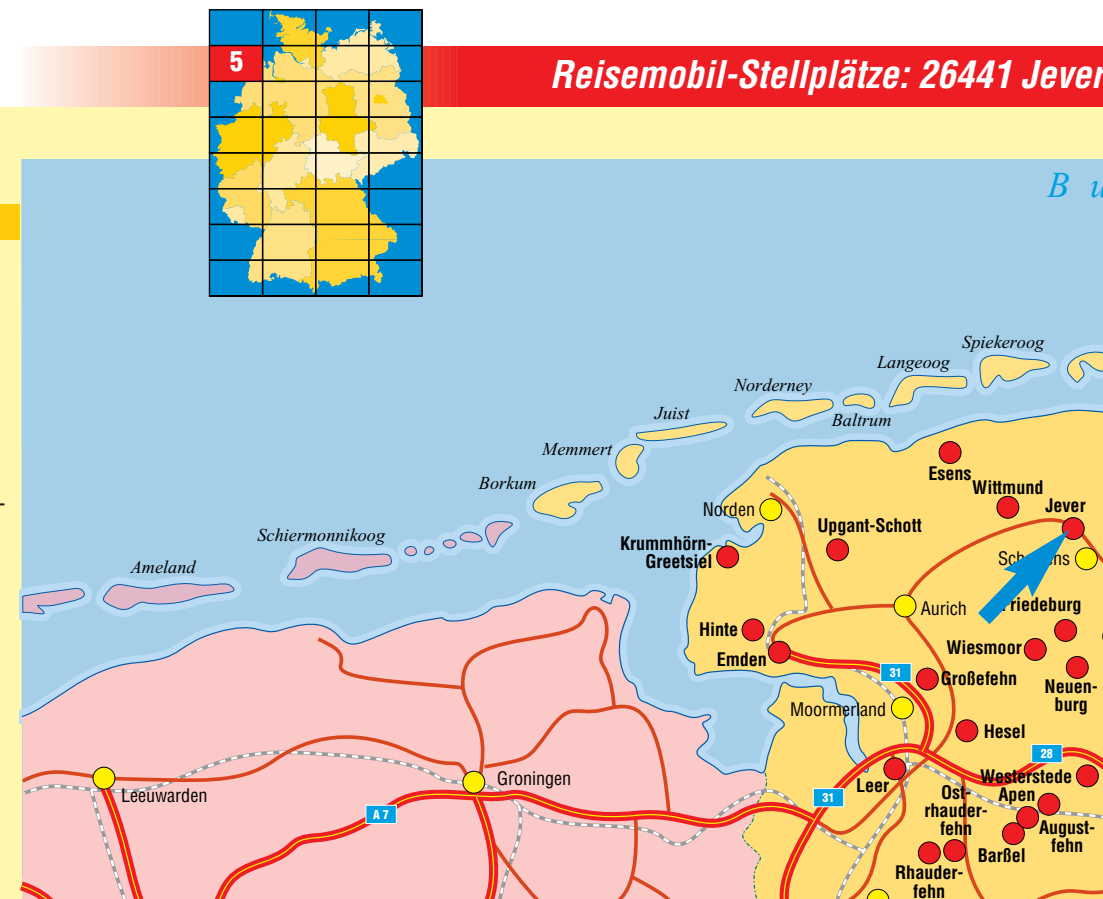


- Zeichenerklärung:** 🚗 = Anzahl der
Stellplätze, ☎ = telefonische Reservierung
erwünscht, ♿ = behindertengerecht aus-
gebaut, 🐕 = Hunde erlaubt, 🔌 = Strom-
anschluß, 🚰 = Frischwasser,
🚽 = Sanitäreinrichtungen, VB = Ver- und
Entsorgung, 🔥 = Grillplatz, 🛏 = Liege-
wiese, 👶 = Einrichtungen für Kinder,
🏊 = Schwimmbad, 🏠 = Hallenbad,
☕ = Cafébetrieb, 🌿 = Garten/Terrasse,
🚲 = Fahrradverleih, 🏪 = nächster Ort,
🛒 = nächster
Lebensmittelladen.

RM 4/98

REISE
MOBIL
Collection

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



5

Reisemobil-Stellplätze

18211 Börgerende/Bad Doberan

Ferien-Camp Börgerende

Familie Syrken, Deichstraße,
Tel.: 038203 / 8 11 26, Fax: 038203 / 8 12 84

Areal: Reisemobilplatz vor dem Campingplatz an der Ostsee.

Zufahrt: Asphalt. 🚗 = 40 auf Wiese und Schotter, 27,50 DM pro Reisemobil, inklusive 2 Personen und Strom.

Sonstiges: geöffnet von 1. April bis 31. Oktober.

An den Stellplätzen: ♿ 🐕 ⚡ 🚰 🚽 🚿 🍷 🍴 🌳 🚲 🛒

Aktivitäten: Wandern im Naturschutzgebiet, Radfahren, Kinderanimation in der Hauptsaison.

Gastronomie: Campingplatz-Gaststätte „Eurasia“ und Kiosk 🍷 🍴.

Sport & Freizeitangebote: 🏊 15 km, 🚲 0 km.

Sonstiges: Sport- und Seehafen Warnemünde 1 km. Bäderbahn „Molli“ 3 km.

Entfernungen: 🏠 500 m, 🛒 0 km, 🚽 am Platz.

Sehenswürdigkeiten: Münster Bad Doberan 7 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 4/98

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



3

Reisemobil-Stellplätze

06526 Sangerhausen

Nähe Europa-Rosarium am Steinberger Weg

Stadt Sangerhausen, Tourist-Information,
Tel.: 03464 / 1 94 33, Fax: 03464 / 51 53 36

Areal: Stellplätze oberhalb des Europa-Rosariums.

Zufahrt: Asphalt. 🚗 = 5 auf Asphalt, kostenlos. Sonstiges: Aufenthalt maximal 1 Nacht.

An den Stellplätzen: ♿ 🐕 🚽

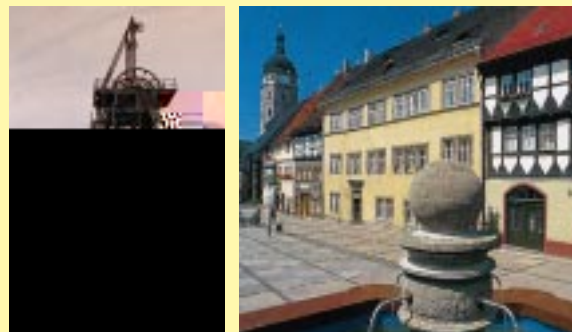
Aktivitäten: Besuch im Europa-Rosarium, Altstadtbesichtigung 800 m.

Gastronomie: mehrere Restaurants im Altstadtbereich.

Sport & Freizeitangebote: 🏊 1 km, 🏊 3 km, 🚲 3 km. Sonstiges: Wandern auf dem Wildrosenweg 3 km.

Entfernungen: 🏠 0 km, 🛒 500 km, 🚽 20 km (an der ESSO-Tankstelle in Bad Frankenhausen, Seehäuser Straße).

Sehenswürdigkeiten: romanische Basilika St. Ulrici und Jakobskirche in der Altstadt, Spengler-Museum 1,5 km, Bergbaumuseum Wettel-ode mit Bergbaulehrpfad 8 km.



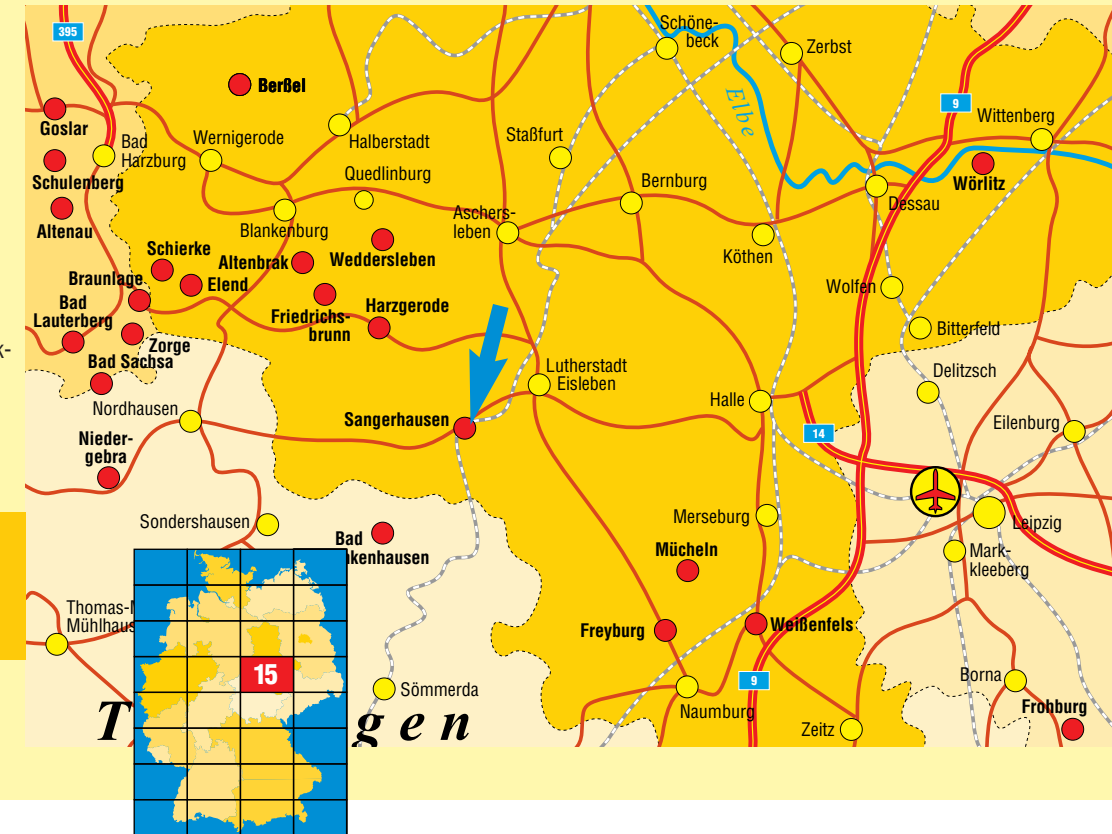
Zeichenerklärung:

- 🚗 = 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 4/98

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



15

Reisemobil-Stellplätze

73525 Schwäbisch Gmünd

Schießtal festplatz

Im Schießtal,
Stadt Schwäbisch Gmünd,
Tel.: 07171 / 6 03-4 55,
Fax: 07171 / 6 03-4 59
Areal: Großer Festplatz am Rande
der Innenstadt.
Zufahrt: Asphalt. = unbegrenzt auf
Asphalt, kostenlos. Sonstiges: An einigen
Wochen ist der Platz für Märkte und Feste
reserviert.

An den Stellplätzen:

Aktivitäten:
Besichtigung der historischen Innenstadt,
Wandern und Radeln im Stauferland.

Gastronomie:

Mehrere Restaurants in der Innenstadt.

Sport & Freizeitangebote:

500 m, 3 km.

Entfernungen:

0 km, 1 km, 2 km.

Sehenswürdigkeiten: Innenstadt mit Stadt-
mauer, Heilig-Kreuz-Münster und Johannes-
kirche. Öbergrötte 2 km.



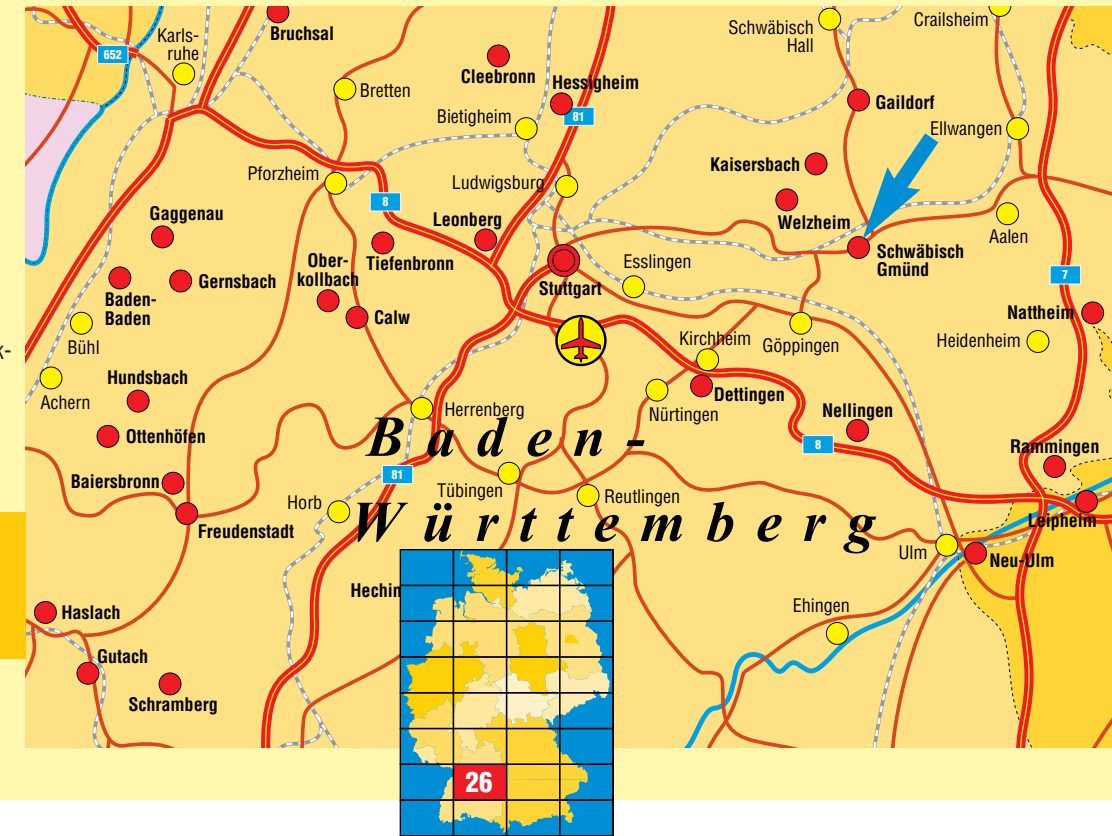
Zeichenerklärung: = Anzahl der Stellplätze, = telefonische Reservierung
erwünscht, = behindertengerecht ausgebaut, = Hunde erlaubt, = Stromanschluß,
 = Frischwasser, = Sanitäreinrichtungen, = Ver- und Entsorgung, = Grillplatz,
 = Liegewiese, = Einrichtungen für Kinder, = Schwimmbad, = Hallenbad,
 = Cafébetrieb,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

RM 4/98

REISE MOBIL Collection

Reisemobil-Stellplätze: 73525 Schwäbisch Gmünd

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



26

Reisemobil-Stellplätze

39343 Alleringersleben

Pension Allerhof

Sinia Leenders, Hauptstraße 86
Tel.: 039400 / 9 62-0, Fax: 039400 / 9 62-23

Areal: ehemaliger Bauernhof an der B 1,
zur Ferienanlage umgebaut.

Zufahrt: Asphalt. = 4 auf Wiese,
10 DM pro Reisemobil, 2 DM pro Person
und Strom. Sonstiges: von 6.00-22.00 Uhr
geöffnet.

An den Stellplätzen:

Aktivitäten: Tischtennis, Tennis, Radfahren.

Gastronomie:

Frühstücksservice auf dem Hof.
Restaurant Schilling's Hof, im Ort.
Warme Küche: 11.00-21.30 Uhr.
Hauptgerichte: 10-22 DM,
 am Wochenende.

Sport & Freizeitangebote:

8 km, 10 km. Sonstiges: Tischtennis
und Streichelzoo auf dem Hof.

Entfernungen: 0 km, 500 m,
 10 km (Hagemann Camping + Freizeit
GmbH in Helmstedt, Marientaler Straße).

Sehenswürdigkeiten:

Allermühle 3 km, Bördemuseum Ummen-
dorf 8 km.



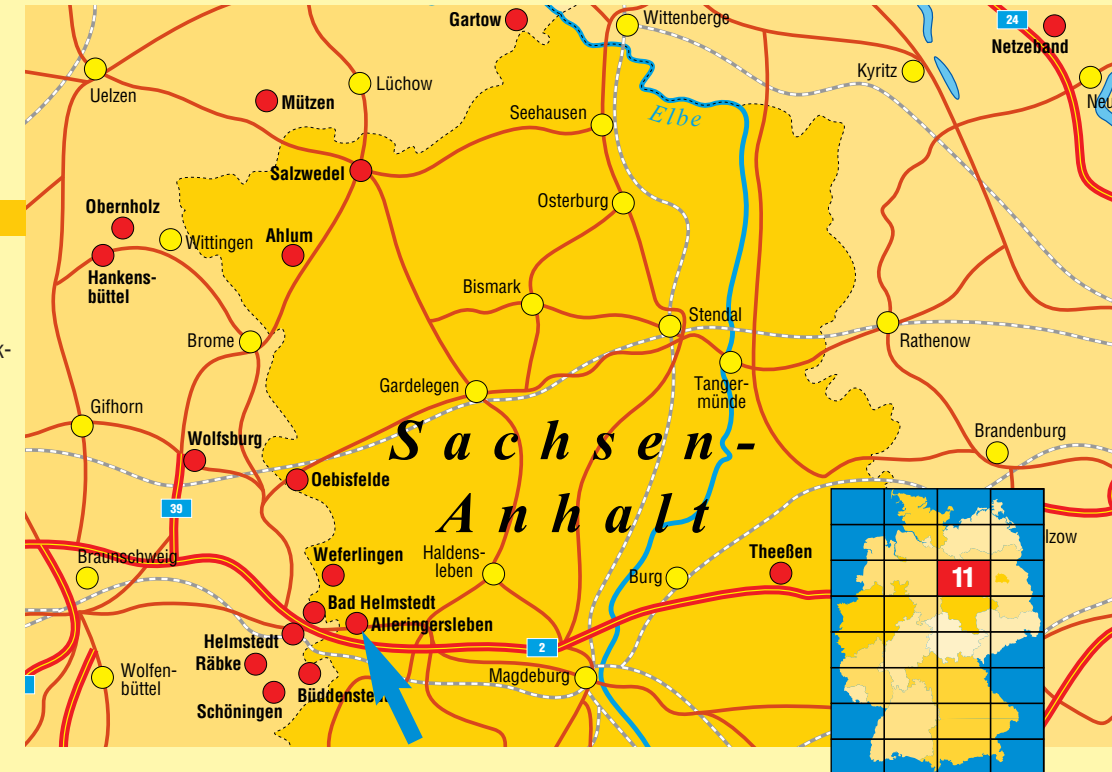
Zeichenerklärung: = Anzahl der Stellplätze, = telefonische Reservierung erwünscht, = behindertengerecht ausgebaut, = Hunde erlaubt, = Stromanschluß, = Frischwasser, = Sanitäreinrichtungen, = Ver- und Entsorgung, = Grillplatz, = Liegewiese, = Einrichtungen für Kinder, = Schwimmbad, = Hallenbad, = Cafébetrieb,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

RM 4/98

REISE MOBIL Collection

Reisemobil-Stellplätze: 39343 Alleringersleben

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



11

**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. 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



LESER HELFEN LESERN


8. Der Platz ist behindertengerecht ausgebaut:

 ja nein


9. Hunde sind willkommen:

 ja nein

10. An den Stellplätzen gibt es:

 einen Stromanschluß: ja nein

 einen Wasseranschluß: ja nein

 Sanitäreinrichtungen: ja nein

 eine Ver-/Entsorgungsstation: ja nein

 einen Grillplatz: ja nein

 eine Liegewiese: ja nein

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

 ein Freibad: ja nein

 ein Hallenbad: ja nein

11. An Aktivitäten ist möglich

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

12. Es gibt ein Restaurant am Platz:

ja nein

Wenn ja:

Name des Restaurants: _____

Name des Wirts: _____

Straße: _____



PLZ/Ort: _____

Telefon-Nummer: _____

Warme Küche gibt es von bis: _____

Das billigste Hauptgericht kostet: _____

Das teuerste Hauptgericht kostet: _____

Gibt es einen bewirtschafteten
 Garten oder eine Terrasse? ja nein
 Gibt es einen Cafébetrieb? ja nein

13. Sonstiges

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

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

 ein Freibad: ja _____ km nein

 ein Hallenbad: ja _____ km nein

 einen Fahrradverleih: ja _____ km nein

Sonstiges: _____

15. Entfernung in Kilometern:

 zum nächsten Ort: _____ km

 zum nächsten Lebensmittelladen: _____ km

 zur nächsten Ver-/Entsorgungsstation: _____ km

16. In der Nähe befinden sich folgende

Sehenswürdigkeiten (Entfernung in km):

17. Foto, Prospekt oder Ansichtskarte liegt bei:

ja nein



MOBIL

Reisen

**UNTERWEGS MEHR ERLEBEN
MIT WOHNMOBIL UND CARAVAN**

Freizeitspaß in

DÄNEMARK

Der Norden im Frühsommer

Fährverbindungen

Passagen im
Mittelmeer,
Camping an Bord

Mobil Magazin

Hexen tanzen
im Harz



FAMILIEN-
URLAUB IN
DÄNEMARK

WIE IM MÄRCHEN

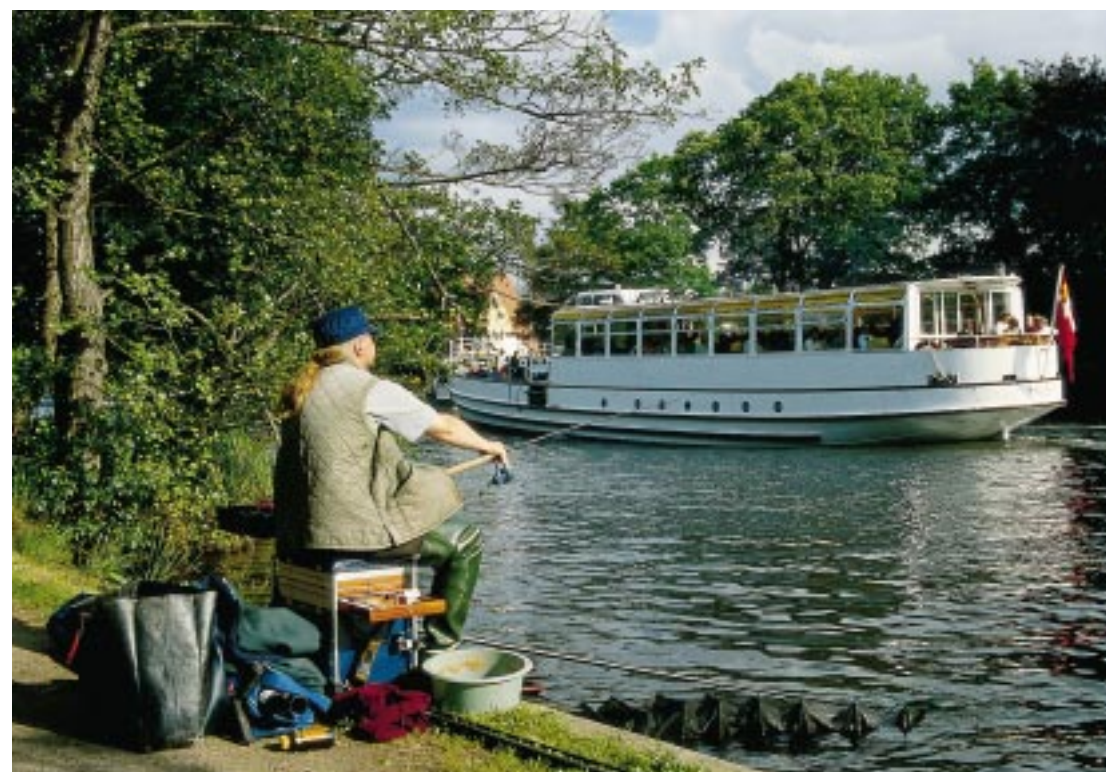
Eine Reise zu unseren nördlichen Nachbarn beflügelt die Phantasie – in der Natur, im Legoland und auf dem Campingplatz.

*Welt aus Bausteinen:
Legoland feiert heuer sein
30jähriges Bestehen.*



FAMILIEN-URLAUB IN DÄNEMARK

Blick in die Ferne: Bei Korshavn schaut der Wanderer aufs Meer hinaus. Das Fischermädchen Amanda wartet in Langebro. Beim Angeln, Reiten oder Schwimmen findet der Urlauber in Dänemark ein breites Angebot. Gemütlich wirkende Bauernhöfe verwöhnen das Auge.



Rot-gelb oder weiß-braun leuchten die kleinen Fachwerkhäuser unter den verwitterten dunklen Reetdächern. Alte Bäume breiten ihre knorrigen Äste schützend darüber. Langsam dreht sich eine Windmühle auf einem grünem Hügel. Nicht spektakulär, beruhigend ist die Landschaft.

Viele Maler, Bildhauer und Musiker fühlten sich hier auf Fünen von der Muse geküßt. Das Kunstmuseum der Stadt Faaborg hat viele Werke fünischer Maler zusammengetragen und legt beredtes Zeugnis ihrer Inspiration ab.

Keine Frage, ebenso der Besuch in Odense, Fünens quirliger Hauptstadt läßt sich märchenhaft verbringen: Die sanfte Insel im weichen Licht des Nordens hat auch Dänemarks Märchenerzähler Hans Christian Andersen beflügelt. Trotz vieler Besucher, die durch schmale Gassen zum Geburtshaus Andersens lustwandeln, bleibt die hektische Gegenwart außerhalb der Museumsräume. Liebevoll zusammengestellt, zeichnen Briefe, Illustrationen und Erklärungen ein Bild jenes jungen Mannes, der nie richtig glücklich sein konnte und der Nachwelt in bezaubernden Märchen seine Träume hinterließ.

Fünens Norden ist bestimmt vom einzigen Dünengebiet der Insel. Nur ein kurzes Stück noch bis zum Campingplatz auf Flyvesandet. Heckenrosenwälder und Strandgerste halten den Flugsand zurück. Wer Ruhe sucht, findet sie hier. Von einer Warte lassen sich viele Wasser- und Sumpfvögel in der nahen Bucht beobachten. Richtung Hindsholm nach Osten schließen sich Badestrände auf 24 Kilometer Länge bis zum Odense-Fjord an.

Im Sattel durch Hindsholm

Schnell ist das Rad gesattelt. So läßt sich Hindsholm am besten erobern. Schmale Sträßchen führen vorbei an überquellenden Blumengärten und duftenden Fliederhecken. Unter uralten Bäumen lugt ein Herrensitz hervor: Schloß Hverringe. Dem Gut ist ein großer Teil der heimeligen Kulturlandschaft mit den Dörfern Viby und Male zu verdanken. Sie könnten Andersens Märchenbuch entsprungen sein. Oder andersrum: Sie dürften Andersen als Vorbild gedient haben. Auch das Top Camp Bogbjerg gehört zu dem Besitz des Schlosses Hverringe – eine großartige Anlage. ▶



Fyns Hoved, die nördlichste Spitze von Hindsholm und Fünen, ist Naturschutzgebiet. Vom höchsten Punkt auf den Steilklippen eröffnet sich ein schier unendlicher Blick nach Jütland, Seeland und zur Insel Samsø. Hindsholms Hauptstadt Kerteminde ist ein 1000 Jahre alter Fischerhafen. Heute liegen nicht nur Fischerboote am Kai, die Marina bietet Platz für 800 Segel- und Motorjachten und Jollen.

Für Angler ist Kerteminde ein idealer Standort: seichte Wieken, geschützte Buchten und Fjorde, offene Küsten und kräftige Strömung. Angler wissen das. Im diffusen Licht der sich niedersenkenden Nacht tauchen sie im größeren Abstand als düstere Gestalten auf. Das monotone Schwenken mit den Armen und der Rute erinnert an ein Mönchsritual. Doch urplötzlich kommt Bewegung auf, ja Hektik. Ein silberner Torpedo schießt über die Wasseroberfläche: eine Meerforelle. Der Biß sitzt, der Haken hält, ein wilder Kampf beginnt, den diesmal der Mensch gewinnt.

Für Nicht-Angler hat Kerteminde im März 1997 ein Unterwasserobservatorium eröffnet. Durch dicke Glasscheiben läßt sich die Unterwasserwelt beobachten. Fische ohne Netz und Haken.

Südfünen charakterisiert sich durch viele Schlösser und Herrenhäuser, oft seit Generationen im Besitz der Familie. Es galt als Auszeichnung, einen Besitz im fruchtbaren Fünen gekauft, erkämpft oder gar aus Königshand für besondere Verdienste erhalten zu haben.

Der Seeheld Niels Juel kaufte sich 1677 das Schloß Valdemar auf Taasinge mit dem Sieg einer Seeschlacht. Noch heute befindet sich das Schloß im Besitz der Familie. Es steht dem Besucher mit dem Herrenhof- und Segelsportmuseum offen. Die Werkstatt restauriert alte Schiffe und baut sogar neue nach altem Vorbild.

Eine Brücke verbindet Taasinge mit Langeland. Diese Insel steht besonders bei



FAMILIEN-URLAUB IN DÄNEMARK

Bilder des Sommers: Der Bauernhof bei Havrig duckt sich hinter den Dünen. Vor dem Sonnenwendfeuer rettet sich eine Hexe, indem sie mitternachts zum Blocksberg fliegt.

deutschen Feriengästen auf der Hitliste. Angler folgen dem Werbeslogan: Langeland-Fische sind die besten. Ausflugsboote zu Angelabenteuern laufen jeden Tag fischreiche Plätze an, die Fachgeschäfte helfen gern mit Rat und Tat. Nichtangelnde Familienmitglieder schätzen die sicheren Radwege und sauberen Badestrände.

Als Juwel der Architektur und Gartengestaltung erstrahlt das Wasserschloß Egeskov in Kværndrup. Auf 1.500 Eichenstämmen ruht das Schloß in einem See. Sie sind im Wasser in den Jahrhunderten zu Stein erstarrt, und damit schützt das Fundament einen Aberglauben: Unter dem Dach liege auf einem alten Kissen Nisse, das Holzmännchen. Wird es bewegt, sagt die Legende, versinkt das Schloß in der nächsten Weihnachtsnacht im See. Sicher ist sicher – Handwerker, die das Dach reparieren, bauen ein Schützgerüst um Nisse, bevor sie mit der Arbeit beginnen.

Eine gewaltige Festungsanlage und das älteste Schloß in Dänemark ist Schloß Nyborg. Der Wikingerkönig Waldemar der Große ließ es im 12. Jahrhundert erbauen. 250 Jahre war das Schloß Königsresidenz. Ein kühler Luftzug weht wie ein Hauch längst vergangener Zeiten durch den Danehofsaal, in dem anno 1282 König Erik sein Siegel unter Dänemarks erste Verfassung setzte.

Neben den Zeugen der Vergangenheit ist ein gigantisches Projekt der Zukunft entstanden: die Brücke über den Großen Belt. Mit diesem Übergang verkürzt sich die Reise von Kopenhagen nach Nyborg auf 75 Minuten. Zwar wird Fünen zum Trittstein zwischen Seeland und Jütland, dürfte aber von seiner romantischen Atmosphäre als Märcheninsel nichts einbüßen.

Ebensowenig wie das jütländische Seenhochland. Es ist eher untypisch für einen Dänemark-Urlaub: Keine Brandung rauscht, kein Sand streut über die Dünen. Dafür eröffnen sich unendliche Wälder, in denen sich bestimmt Trolle und Feen verstecken.

Camping voller Geheimnisse

Ähnlich geheimnisvoll geben sich die Campingplätze. Versteckt zwischen Büschen und Bäumen, am kleinen Moor oder in schilfgesäumten Buchten finden Caravans und Reisemobile Platz.

Das Moso Camp versteht sich mit seinen 56 Hektar Fläche als Naturreservat am größten See Jütlands. Ein kleiner Pool in der Nähe, ein abenteuerlicher Spielplatz im Wald mit alten Bäumen zum Klettern und Toben, der Fußballplatz weit entfernt, wo Lärm nicht stört. Am Seeufer dümpeln Boote. Ein Camper aus Düsseldorf er- ►



FAMILIEN- URLAUB IN DÄNEMARK



Ruhe am Tag: Fischkutter warten friedlich dümpelnd auf ihren nächtlichen Einsatz. Reetgedeckte Fachwerkhäuser verströmen eine Atmosphäre wie aus dem Bilderbuch.

zählt, er verbringe schon seit Jahren seine Ferien hier: „Hier sind die Kinder in ihrem Element. Probleme gibt's nur, wenn wir wieder abreisen: Keiner will weg.“

In Ry, wo das Seenhochland am schönsten und typischsten ist, liegt der Camping Holmen: sonnige Wiesen und versteckte Nischen am Waldrand, nur wenige Schritte sind es zum Badesee. Den Mittelpunkt der Anlage bildet ein See für Angler. Tatsächlich, es lohnt zu bleiben, auch nach Silkeborg ist es nicht weit.

Das dänische New Orleans findet meist nur wegen des Tollundmanns Erwähnung, einer 2.200 Jahre alten Moorleiche. Insider aber wissen: Silkeborg läßt sich am besten beim River-Boat-Jazz-Festival erleben. Mindestens an diesem einen Wochenende im Jahr gerät die Stadt aus dem Häuschen. Bekannte Jazzgruppen aus allen Teilen der Welt swingen auf Straßen und Plätzen wie auf dem historischen Raddampfer. Ein Schiffs- und Bootskorso folgt mit Jazzkapellen an Bord durch das Seengebiet.

Dieses Dorado lieben Kanuten. Sanft gleiten sie über verschlungene Wasserwege am Rande großer, einsamer Wälder dahin, begleitet nur von Wasservögeln. Regelmäßig pendeln Ausflugsboote zwischen Silkeborg und Dänemarks Matterhorn, dem 147 Meter hohen Himmelbjerget.

Mächtig und trutzig ragt der erstaunliche Himmelsberg aus einem Meer von Wald, der Aufstieg zu ihm erscheint beinahe wie eine alpine Gipfelbesteigung.

Tatsächlich durchstreift der Besucher in 20 Minuten dichten Eichenwald, Ginster, Farn und Heckenrosen, Heide – Achtung Schlangen – und auf der Spitze Gras und Sand. Faszination der kleinen Berge. Der Rundblick vom Aussichtsturm reicht bis ans Meer. Ein Vogelkonzert begleitet

die Wanderer entlang des Höhenzuges zurück nach Ry.

Poul Erik, der Besitzer des Campingplatzes, wartet schon am Anglersee – einen riesigen Holz- und Reisighaufen hat er aufgetürmt, obenauf thront eine Hexe. „Wir feiern heute St. Hans Aften.“ Und dann erzählt der Rotgeschopfte, daß seit alters her praktisch ganz Dänemark zur Sommersonnenwende am 23. Juni alles Alte aus Wald und Feld sammelt und am Johannistag verbrennt. Das schafft den neuen Trieben Platz. Die Hexe obenauf versinnbildlicht das Böse im Menschen: „Sie fliegt zum Blocksberg“, lacht Poul Erik, „wenn sich heute abend der Sonnenuntergang zusammen mit dem Feuer im See spiegelt.“ Das aber können wir ihm nicht glauben. Grau und verhangen zeigt sich der Himmel.

„Heute abend gibt es ein besonderes Essen, das Ihr nicht kennt“, macht er den Campnern den Mund wässrig. Auf Feldern, Wegen und im Wald wachse so vieles, aus dem gesunde Mahlzeiten zuzubereiten seien. Poul Erik und seine Frau laufen manchmal bis zu 20 Kilometer, nur um die Zutaten für das Johannismahl zu sammeln: „Die meisten Pflanzen sind nicht nur

lecker, sie heilen auch vielerlei Leiden. Ich habe das im Kloster Om gelernt.“

Das Feuer wird entfacht, lodert auf. Poul Erik stimmt ein Lied zur Mitsommernacht an. Ein lauter Knall – und die Hexe ist verschwunden. Glutrot blitzt ein Sonnenstrahl durch die Wolken und spiegelt sich mit dem lodernden Feuer im See.

30 Jahre Legoland

Wenn schon der Mittsommer der Phantasie des Urlaubers Flügel verleiht, wie soll er sich erst ein Stück weiter südwestlich fühlen? Dort streift er Billund. Der Campingplatz ist nur wenig attraktiv, aber praktisch für einen Besuch des Lego Parks. Heuer feiert die Anlage ihr 30jähriges Bestehen.

Immer dienstags herrscht hier der größte Andrang von bis zu 12.000 Besuchern, am Wochenende ist weniger Betrieb. Das kleine Druckknopfelement, mit dem Kinder aus aller Welt ihre Fantasiewelten bauen, hat Billund zu einem Ort mit eigenem Großflugplatz, First-Class-Hotel, Kulturzentrum und Vergnügungspark wachsen lassen. ▶

**Vielfalt des Lebens: Bogen-
se, kleinster Marktort
Fünens, hat seine Häuser
aus dem 18. Jahrhundert
erhalten. In Silkeborg
fährt ein Schiffskorso.**



FAMILIEN- URLAUB IN DÄNEMARK



„Leg godt“ (spiel gut) inspirierte den tüftelnden Schreiner Christiansen schon 1934 zum Markennamen Lego für sein Holzspielzeug. Erst nach dem zweiten Weltkrieg jedoch eroberte der Zauberstein aus Plastik die Kinderwelt.

Im Park bauen 24 Modell-Designer naturgetreue Miniaturlandschaften aus allen Teilen der Welt. Bonsai-Bäumchen schmücken maßstabsgetreu die Anlagen. Gekonnt heben die Lego-Tüftler die speziellen Eigenarten der einzelnen Länder hervor, und auch ein wenig Geschichtliches fließt spielerisch ein. Des Lernens müde wird hier keiner, denn nebenan locken bereits das Piratenschiff, Wildwasserabenteuer auf dem Kanu, und der Dschungel ruft. Die Monorailbahn zeigt die Abenteuer, die es noch zu erleben gilt – viel zu schnell geht im Legoland ein Tag zu Ende.

Macht nichts, außer dem Kunststoff-Paradies bietet die Westküste jede Menge anderen Spaß: mit offenen Armen gegen den Wind rennen, die nackten Füße im feuchten Sand, das Tosen der Brandung hören, die salzige Luft atmen – Erlebnis Nordsee.

Kinder jauchzen bei jeder Welle, die sie erreicht, sie rennen und toben entlang der Brandung. In weiter Ferne vereinigen sich Himmel und Sand. Noch ist Vorsaison. Erst Mitte Juli füllen sich auf Holmsland Campingplätze und Strände. Jetzt gehört die Weite den wenigen Besuchern allein.

Auf dem Campingplatz nahe des Leuchtturms Nörre Lyngvig gibt es traumhafte Stellplätze in den Dünen: Keine Parzellierung, die Dünenlandschaft bildet natürliche kleine Inseln. Mit 440.000 Quadratmetern gehört diese Anlage zu den größten Dänemarks.

Im Windschatten der großen Randdünen läßt es sich zum Leuchtturm radeln. An manchen Tagen ist er zu besteigen. Der Weg führt weiter nach Søndervig und in die entgegengesetzte Seite nach Hvide Sande, dem größten Fischereihafen der Westküste. Reger Schiffsverkehr mit Schleppnetzkuttern herrscht den ganzen Tag über im Hafen.

In den frühen Morgenstunden, manchmal auch noch einmal um 10 Uhr, werden die Fänge in der Auktionshalle versteigert. Im Haus der Fischerei, nordöstlich der Schleuse, geben Videofilme und Vitrinen Einblick in die Arbeit der Fischer. In Streichel-Aquarien dürfen Kinder mit lebendigen Krabben, Schollen und Dorschen spielen.

Hvide Sande aber ist auch dänisches Surfzentrum, der Ringkøbing Fjord gehört zu den besten Surfgebieten Nordeuropas – Surfen bei Nordseewind im sicheren Fjord. Einen heimeligen Campingplatz an der

Fjordseite, Fiskeroegeriets Camping, bevorzugen Surfer, Kanuten und Angler.

Am gegenüberliegenden Fjordufer beginnt das Vogelschutzgebiet Tipperne. Dort sammeln sich Enten, Gänse und Watvögel im Frühjahr und Herbst und schnattern um die Wette. Im Sommer finden hier Brachvögel, Schnepfen und Goldregenpfeifer Zuflucht. Es gibt nur bestimmte Zeiten, zu denen Besucher das Schutzgebiet betreten dürfen.

Weiter geht es zur Nordseeinsel Rømø. Dank ihrer Verbindung zum Festland durch einen fast zehn Kilometer langen Autodamm ist sie zum Spielplatz aller Sportenthusiasten geworden, die mit einem Strandsegler über den weiten weißen Strand jagen oder sich auf dem bis zu vier Kilometer breiten Strand austoben.

Oder interessante Zeugnisse der Geschichte finden: Im 18. und 19. Jahrhundert spielte der Walfang vor Grönland eine große Rolle. Viele Einwohner Rømøs waren Kapitäne eines Walfangschiffes, sogenannte Kommandøre. Noch heute prägen ihre Häuser die Landschaft. Mit welchem Interieur sich ein wohlhabender Kommandør umgab, zeigt der Kommandørgarden in Toftum, eine Sammlung des dänischen Nationalmuseums.

Rad- und Wanderwege machen es leicht, die Insel zu durchstreifen, am schönsten aber erlebt der Urlauber ihre Vielfalt auf dem Pferderücken. Eine Reitschule für Kinder (ab 3 Jahren) und Erwachsene bringt sogar Anfänger auf Trab.

Der Gelassene findet ein anderes Glück entlang der immer bewegten Nordsee: das Märchen der Brandung. Der Wind zaust in den Haaren, die Wellen brechen, stürzen und wälzen sich silbern über den Sand. Sie fluten zurück und rollen wieder an, brechen sich immer und immer wieder seit Jahrtausenden. *Fritz und Lissi Sturm*

Einkaufen: Der Supermarkt auf dem Platz ist von Ostern bis Ende Oktober geöffnet.

Tiere: Hunde sind erlaubt, 10 DKK pro Nacht.

Baden: Zum kilometerlangen, 80 Meter breiten Sandstrand führt ein 150 Meter langer Weg über eine hohe Düne.

Wassersport: Das Surfen ist am Nordseestrand möglich, jedoch muß zuvor der lange Dünenweg bewältigt werden. Am Ringkøbing Fjord, 2 Kilometer entfernt, kann man das Ufer direkt anfahren.

Holmens Camping

DK-8680 Ry, Klostervej 148, Tel.: 0045/ 86891762, Fax: 86891712.

Lage: auf einer Halbinsel am nördlichen Ufer des Rye-Mølle-See, 2 Kilometer vom Ort entfernt.

Öffnungszeiten:

21. März bis 30. September.

Ruhezeiten: 22-8 Uhr.

Sanitär-Ausstattung: 12 Warmwasser-Duschen, Benutzung 6 DKK.

2

Stellplätze Caravans: 270 Touristenplätze auf einem ebenen Wiesengelände, von einem Waldgürtel umgeben.

PKW werden beim Caravan abgestellt. **Stromanschluß** an allen Stellplätzen, 14 DKK pro Tag.

Stellplätze Reisemobile: Keine separaten Stellplätze, aber Ver- und Entsorgungsmöglichkeit vorhanden.

Preise: Für Erwachsene kostet die Übernachtung 50 DKK, für Kinder von 3-11 Jahre 26 DKK. Dazu fallen Umweltkosten in Höhe von 5 DKK pro Einheit an. ADAC-Vergleichspreis: 155 DKK.

Gastronomie: Imbiss auf dem Platz. Ein Restaurant ist 2 km entfernt.

Einkaufen: Supermarkt auf dem Gelände.

Tiere: Hunde dürfen kostenlos mitgebracht werden.

Baden: Der schmale Sandstrand des Sees ist etwa 100 Meter vom Platz entfernt.

Wassersport: Achtung! Auf diesem Strandabschnitt ist das Surfen verboten.

Weitere Campingplätze

Camping Flyvesandet
DK-5450 Otterup-Agernæs/Fyn, Flyvesandsvej 37, Tel.: 0045/64871320, Fax: 64871303. Ganzjährig geöffnet

Bøgebjerg Strand Camping
DK-5380 Dalby/Kerteminde, Blæsenborgvej, Tel.: 0045/65341052, Fax: 65341152. Geöffnet von 21. März bis 19. Oktober.

Mossø Camping
DK-8660 Skanderborg, Langkjær 17, Tel.: 0045/75782026, Fax: 74782286. Geöffnet 15. Mai bis 1. September.

Fiskerøgeriets Camping
DK-6960 Bjerregård bei Hvide Sande, Sdr. Klitvej 185, Tel.: 0045/97315044, Fax: 97315344. Geöffnet von Ostern bis 1. November.

FDM-Camping Billund
DK-7190 Billund, Ellehammer Allé 2, Tel.: 0045/75331521, Fax: 75353736. Ganzjährig geöffnet.

Camping in Dänemark

MOBIL REISEN KOMPAKT April '98

Freie Stellplätze für Reisemobile

In Dänemark ist es grundsätzlich nicht erlaubt, an Stränden, Naturgebieten oder in Wäldern – auch nicht auf Waldwegen – zu übernachten. Auf Park- und Rastplätzen sind die Vorschriften der dort aufgestellten Schilder zu befolgen. Die Quick-Stop Plätze, eine Initiative dänischer Campingplätze, erlauben Reisemobilen zu einem Pauschalpreis eine einmalige Übernachtung vor dem jeweiligen Gelände. Zusätzlich sind auf Plätzen, die mit zwei oder mehr Sternen ausgezeichnet sind, Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten und besonders befestigte Bereiche für Reisemobile anzutreffen.

Nørre Lyngvig Camping

DK-6960 Nørre Lyngvig, Holmsland Klitvej 81, Tel.: 0045/97311231, Fax: 97313113.

Lage: auf dem Damm vor dem Ringkøbing Fjord an der Nordseeküste, 4 Kilometer nördlich von Hvide Sande.



Großzügig: Nørre Lyngvig Camping.

Öffnungszeiten:

ganzjährig geöffnet.

Ruhezeiten: 22-8 Uhr.

Sanitär-Ausstattung:

30 Warmwasser-Duschen, Gebühr 6 DKK.

Stellplätze Caravans:

584 Touristenplätze auf einem weitläufigen, naturbelassenen Dünengelände. **PKW** werden beim Caravan abgestellt.

Stromanschluß an allen Stellplätzen, Gebühr 25 DKK pro Tag.

Stellplätze Reisemobile:

Separate Stellplätze für Reisemobile vor der Platzeinfahrt. Ver- und Entsorgung möglich.

Preise: Erwachsene zahlen pro Nacht 50 DKK, Kinder bis 11 Jahre 27 DKK. Stellplatz für Caravans mit PKW oder Reisemobile 20 DKK. ADAC-Vergleichspreis 170 DKK.

Gastronomie: Imbiss auf dem Platz, Restaurant 2 km entfernt.

1

minde, mit dem einzigen dänischen, noch erhaltenen Schiffsgrab eines Wikingerhüptlings, sehenswert.

Jütland: Im Silkeborg Museum ist die Moorleiche „Tollund-Mann“ von 200 v. Chr. zu sehen. Die „Elling-Frau“, eine Moorleiche aus gleicher Zeit, ist in einem ehemaligen Herrenhaus am Hafen ausgestellt. Das Gudnåmuseum in Ry beherbergt eine landwirtschaftliche Sammlung. Von der Zeit der deutschen Besetzung erzählen die Bunker im Freiheitsmuseum in Skanderborg. Exponate aus Wikingerzeit und Mittelalter sind im Museum Ribes Vikinger in Ribe zu sehen.

Veranstaltungen: Am 2. und 3. Mai findet ein Wikingermarkt mit traditionellen Spielen in Ribe statt. Das gleiche Spektakel ist am 25. und 26. Juli in Moesgård bei Århus anzutreffen. Anlässlich der Eröffnung der Storebælt-Brücke wird das Festival „Rock under the bridge“ am 13. Juni in Middelfart/Fünen veranstaltet. Bunte Kunstwerke stehen am Himmel beim 5. internationalen Drachfestival auf der Insel Rømø vom 4. bis 6. September.

Ausflüge: Fünen: Das Renaissance-Schloß Egeskov bei Kværndrup im Südosten von

4



Jazz-Fest in Silkeborg.

Fünen erwartet Sie nicht nur zur Besichtigung der Schloßeinrichtungen aus dem 16. Jh. und mehrere Oldtimer-Museen, auch der Park mit Blumengärten, das größte Labyrinth der Welt und ein weitläufiger Spielplatz runden die Attraktionen ab. Hans Christian Andersens Geburtshaus in Odense ist für Familien mit Kindern beliebtes Ausflugsziel. Im Kinderkulturhaus Fyrtojet werden Andersens Märchen aufgeführt. Von Ende Juni bis Anfang August tritt die H.C.-Andersen-Parade dreimal täglich im Park Lotzes Have hinter dem Museum auf.

Jütland: Eine Bootsfahrt auf den Seen bei Silkeborg mit Kurs auf den Himmelsberg,

mit 147 Meter eine der höchsten Erhebungen Dänemarks, wird mit dem weltältesten noch betriebsfähigen Raddampfer „Hjejlen“ zu einer kurzweiligen Ausflugsfahrt. Die heimische Flora und Fauna läßt sich im AQUA Süßwasseraquarium, ebenfalls in Silkeborg, ganz aus der Nähe erleben. Gerade für Kinder ist das Elektromuseum bei Bjerringbro ein Erlebnis. Auf zur Safari im Löwenpark Givskud Zoo. Zu Fuß, im eigenen Auto oder mit dem Safaribus lassen sich freilaufende Löwen und andere exotische Tiere ganz nah beobachten.

Der Freizeitpark Varde Sommerland verspricht nicht nur attraktive Fahrgeschäft sondern auch eine Miniaturstadt nach der Bauweise von 1860.

Selbstverständlich sollte ein Ausflugstag für einen Besuch im Legoland in Billund, mit seinen vielen Aktivitätsmöglichkeiten, reserviert sein. Und nicht zu vergessen sind die Wikinger. Sie erfreuen sich heute einer wachsenden Beliebtheit. Am Stadtrand von Ribe scheint im Ribe Vikingcenter die Zeit stehengeblieben zu sein. Dort läßt sich in den Sommermonaten der Alltag der Wikinger miterleben.

Freizeit in Dänemark

MOBIL REISEN KOMPAKT April '98

A Anreise: Dänemark erreicht man auf dem Landweg ganz einfach über die BAB 7. Auf dem Seeweg verkehren Autofähren zwischen Gelting und Faaborg auf Fünen (Faaborg-Gelting Linien, 24395 Gelting, Tel.: 04643/793, Fax: 1319), Kiel und Bagenkop auf Langeland (Langland-Kiel Linien, 24103 Kiel, Tel.: 0431/97115-0, Fax: 94515), Puttgarden/Fehmarn und Rødbyhavn auf Lolland (DFO-Vogelfluglinie, 23769 Puttgarden, Tel.: 04371/865111, Fax: 865162) und zwischen Rostock und Gedser auf der Insel Falster (Scandlines, 18235 Rostock über Seehafen, Tel.: 0381/6734040, Fax: 6734041).

Am 14. Juni 1998 wird die Storebælt-Brücke zwischen Fünen und Seeland für den Verkehr freigegeben. Für Gespanne oder Reisemobile kostet die Überfahrt 310 DKK, bei Fahrzeugen unter sechs Meter werden 210 DKK fürs Ticket berechnet. Damit sind alle großen dänischen Inseln über den Landweg miteinander verbunden.



Informationen: Dänisches Fremdenverkehrsamt, 20008 Hamburg, PF 101329, Tel.: 040/320211-41, Fax: -11, 10117 Berlin, Friedrichstraße 180, Tel. + Fax: 030/2293056, 80704 München, PF 400427, Tel.: 089/362981, Fax: 36192688.

Sehenswürdigkeiten: Fünen: Einer der schönsten Kirchensäle der Hochgotik befindet sich in der Sct. Knuds Kirche, dem Dom von Odense. Die älteste dänische Königsburg ist Schloß Nyborg Slot, im Jahre 1171 erbaut. Hvedholm Slot ist ein imposanter Gutshof nordwestlich von Faaborg, erstmals 1475 erwähnt.

Jütland: Unter den unzähligen Kirchen sind in Ostjütland der Dom von Århus und die Kirche von Hald besonders zu erwähnen. Im Westen sind der Dom von Ribe, die Sct. Catharinæ Kirche, im Jahre 1228 von Dominikanermönchen errichtet, und das Kloster sehenswert.

Museen: Fünen: Werke finischer Maler sind im Museum for Fynsk Malerkunst in Faaborg zu sehen. Das Museum Faaborg Arrest befaßt sich mit Gefängniszellen und Exponaten des mittelalterlichen Strafvollzugs. Im Freilandmuseum Den Fynske Landsby in Odense beherrschen alte Traditionen das Dorfleben. Bauern und Handwerker demonstrieren die Arbeitsweisen um 1850 auf Fünen. Odenses Stadtmuseum Montergården und das Heimatmuseum in Svendborg stellen Funde von Ausgrabungen der beiden Städte aus. Außerdem ist das Museum Ladbykibsmuseet in Kerte-

3

**Zu gewinnen:
2 Wochen Campingpark
Kühlungsborn**

fensterisolation	nachahmer	stromversorgung	lärminstrument	feierjährlichkapitalverzinsung	tonfall am satzende	senke im gelände	erhöhter platz für redner	campingartikel	zu keiner zeit	saugströmung
									blasinstrument	
							9			rede, ansprache
hunde-schar					auslese, ober-schicht				schreib-gerät	umhang
				fluß z. asow-schen meer		großes katzen-artiges raubtier	spanischer artikel	lästere-r, zyniker		
			zuste-hender nach-laf		zwangs-entlüf-tung im dach					
kamm-linie des berges	6	haus-halts-plan			frau oberons	fluß durch berlin	motor-zubehör			
haupt-stadt kenias					mahl-zeit, nahrung			frauen-name	enzym, organ. verbin-dung	8
renn-beginn		schnitt-holz			vater und mutter	beeren-frucht randmeer d. atlantiks				
			straßen-lampe				unbe-stimm-ter artikel	männer-name	snee-hütte	
hartgum-mi aus kau-tschuk		fluß in mittel-europa	fluß zur oder		preis-schild	papst-name	stadt nw. von staßfurt (bode)			gelieb-ter hero
					befra-gung durch reporter				hoher-priester	
nadel-holz-gewächs	geliebte simsons				insek-ten-ordnung	norm-maß latein.: nichtig		lock-speise zum tierfang	sizilia-nischer vulkan	griech. göttin d. mor-genröte
rumän. währ-ung (mz.)		raub-tier-proten		scherz-haft: gespür, nase	dolch der malaian	4	auf-sehen-er-re-gend			
sieger, bester				engli-sche prin-zessin			dt. kom-ponist (georg friedr.)	konzert-haus	5	
apfel-sorte	spott-schrift				oberster teil des getreide-halms		span. währ-ungs-einheit	männer-name wasser-pflanze	grund-stoff-teilchen	be-stimm-ter artikel
				begeist. anhänger forst-bezirk						
		guter segel-wind	schiffs-flugzeug-besatzung		bibli-scher prophet					emp-fehlung
schmal, be-grenzt	trink-gefäß				7	reiz-leiter im körper	römi-scher kaiser		musik: sehr, genug (latein.)	beurtei-lung, tadel
haupt-stadt der schweiz			muskel-zucken		dt. maler frauen-kurzname			verkaufs-stand		
		zeit-raum von drei monaten						währ-ungs-einheit i. japan	italie-nisch: ja	norwe-gischer dichter
richter	winter-sport-gerät			„irland“ in der landes-sprache			lotte-rie-anteil-schein	eisen-, latten-zaun		
carava-ning auf zeit							palast des sultans		2	
					männer-name					großer fluß

Lösungs-wort: 1 2 3 4 5 6 7 8 9

PREISRÄTSEL

PLATZ AM MEER

Mit einem Oster-Programm für jung und alt startet der Campingpark Kühlungsborn in die Sommersaison 1998. Osterfeuer und Eieranmalen gehören ebenso dazu wie ein Oster-spaziergang im gesunden Klima der Ostseeküste. Ideal zwischen Wald und Meer in naturbelassener Landschaft gelegen, lockt die in der Winterpause noch einmal verbesserte Anlage vor allem campende Familien an. Kinder sind hier gern gesehene Gäste. Für sie ist hier ständig etwas los, in der Hauptsaison gibt's sogar ein tägliches Kinderprogramm mit Kasperletheater, Spielen, Basteln, Lagerfeuer und Fackelumzügen am Strand. Der Campingpark Kühlungsborn verfügt über moderne Sanitäranlagen, Babywickelraum, WC und Waschraum für Behinderte, Waschmaschinen und Trockner sowie Koch- und Spülküche.

Für unterhaltsame und sportliche Aktivitäten besteht große Auswahl: Tennis, Reiten und Golf in der Nähe, Tischtennis, Volleyball und Fahrradverleih auf dem Platz. Wassersportfreunde können auf der Ostsee surfen und segeln. Hauptattraktion ist natürlich der herrliche Sandstrand am Campingplatz, der zum Sonnenbad einlädt. Wer einmal seinen Campingurlaub mit einer Kur verbinden will, findet zudem ganz in der Nähe unterschiedliche Anwendungsangebote.

Der Ortskern des Ostseebades Kühlungsborn mit Cafés, Restaurants und Kino ist bequem zu Fuß zu erreichen, und an der Promenade begeistert die alte Bäderarchitektur der Jahrhundertwende die Besucher der Stadt. Spaß macht der ganzen Familie bestimmt eine Fahrt mit der dampfbetriebenen Bäderbahn „Molli“ über Heiligendamm nach Bad Doberan. Für Ausflüge in die Umgebung bieten sich außerdem Warnemünde, Rostock, Wismar und auch Schwerin an.

Lösen Sie unser Kreuzworträtsel, dann haben Sie die Chance, einen 14tägigen Aufenthalt in der Vor- oder Nachsaison auf einem Komfortstellplatz im Campingpark Kühlungsborn zu gewinnen.

Des Rätsels Lösung in Heft 2/98 hieß GESPANN. Liane Zimmer aus Trochtelfingen, Günter Roßberg aus Wolgast und Sibylle Riedel-Wildner aus Bergkamen haben jeweils einen Rundreise-Paß für drei Camps in der holländischen Provinz Zeeland gewonnen.

	teil der wohnung	arzt-besuch sinnes-organ	gesuch, schriftliche bitte	see-räuber	radio-aktives schwer-metall			vorrats-raum, spei-cher
				europäi-sche haupt-stadt				
	haupt-stadt von chile							
regen-wasser-aufnah-mehälter				keim-träger	storch-artiger vogel			eingedick-ter frucht-saft
licht-empfindl. schicht (foto)	bilder-rätsel	italie-nische stadt (wein)					wind-richtung	
		früherer türki-scher titel	1		medizi-nisch: große pille			
			sing-vogel					
		getreide-art						

Familien-Camping am Ostseestrand

Eingebettet in eine typische Ostseelandschaft liegt der Campingpark Kühlungsborn. Zum Sandstrand haben es die Gäste nicht weit. Familien mit Kindern werden sich hier wohl fühlen.

	ort im kanton zürich	arbeit in be-stimmt. zeit		stadt in nieder-sachsen			altgriech. philo-sophen-schüler	chem. element, edel-gas
				norwe-gischer königs-name				
				indi-sches gewicht	3			metall-haltiges mineral
		konser-viertes futter						
regler; uhr-pendel							deut-scher zirkus	

Teilnahmebedingungen

Unter allen Einsendern wird ein 14tägiger Aufenthalt für vier Personen mit dem eigenen Freizeitfahrzeug auf dem Campingpark Kühlungsborn 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: 17. April 1998!
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Der Gewinner wird benachrichtigt und sein Name im übernächsten Heft veröffentlicht.

LEINEN LOS

Wer in See sticht, sollte wissen, welche Verbindung für ihn günstig ist. Ratgeber für die Fährfahrt in den Süden.



Jüngste Veröffentlichungen lassen aufhorchen. Die Mittelmeer-Fähren kommen da nicht unbedingt immer gut weg. Der Eindruck drängt sich auf, daß hier nicht selten mit abgetakelten Seelenverkäufern noch einmal dickes Geld gemacht werden soll.

Doch über einen Kamm sollte der Reisende die Mittelmeer-Flotte nicht scheren. Der Vergleich der in Deutschland vertretenen Reedereien zeigt, daß manches Unternehmen in den letzten Jahren durchaus in neues Material investiert hat und die Sicherheitsauflagen beherzigt.

Es gilt, zu Hause genau die Prospekte zu studieren. Wenn Altersangaben zu den Fähren fehlen, die Abbildungen eher auf betagte Schiffe schließen lassen, dann wechsle man lieber zur Konkurrenz. Schließlich gibt es kaum eine Verbindung, die nicht mehrere Reedereien bedienen. Keine Garantie bietet der Hinweis im Prospekt auf neue Schiffe. Es kann sich auch um ältere, aufgekaufte Fähren handeln.

Der Prospektvergleich verdeutlicht gleichzeitig, daß eine einheitliche Preisentwicklung nicht festzustellen ist und ein Verlassen auf die Erfahrungen der Vorjahre zu Enttäuschungen führt. Einzelne Preislelemente können ebenso gestiegen wie gesunken oder in der Struktur verändert sein. Waren beispielsweise früher Hafengebühren inklusive, können sie heute extra berechnet werden.

Grundsätzlich gilt, daß die Personentare nicht automatisch einen Kabinenplatz enthalten. Preiswert sind Pullman- oder Schlafsitze. Noch günstiger ist die Deckspassage ohne einen Anspruch auf Bett oder Sessel – bei kurzen, Passagen kaum ein Problem. Die Verpflegung an Bord ist grundsätzlich nicht im Preis der Passage enthalten. Kinder unter zwölf Jahren zahlen in der Regel nur 50 Prozent des regulären Tarifs.

Die Hauptsaison gilt meist zeitlich versetzt. Wer sparen will, legt den Urlaub zeitlich so, daß er bei einer Passage die

höheren Hauptsaisonpreise umgeht. Nur selten ist die Hauptsaison eine durchgehende Periode, vielmehr ist sie in verschiedene Abschnitte gegliedert. Meist handelt es sich um bestimmte Wochentage, so daß bei richtiger Wahl der Abfahrtstage zusätzlich gespart werden kann.

Östliches Mittelmeer

Eine beliebtes Ziel ist zweifellos Griechenland. Was die Auswahl erschwert: Eine große Zahl von Reedereien bedient verschiedene Routen. Andere Ziele sind die Balkanstaaten, die Türkei, aber auch Israel. Nicht zu vergessen ist der Fährbetrieb zwischen den griechischen Inseln.

Zu den Reedereien mit neuen Schiffen zählt die Minoan Lines. Sie schickt nach der Aretousa jetzt noch die beiden 27 Knoten schnellen Ikarus und Pasiphae auf die Reise. Highspeed-Katamarane verbinden die griechischen Inseln.

Superfast Ferries, die sich als neue Reederei 1995 mit zwei frisch fertiggestellten Schiffen der Konkurrenz vorstellte, legt 1998 noch zwei Neubauten nach. Neben der Route Bari – Igoumenitsa bedient die Reederei jetzt auch die Strecke Ancona – Patras.

Erfreulich, daß auf den Griechenland-Routen für Campingfahrzeuge keine Höhen- und Breitenbeschränkungen gelten. Die Tarife orientieren sich lediglich an der Länge über alles. Üblich sind die Längen-Limits fünf und sieben Meter, in Ausnahmefällen auch sechs Meter. Als Fahrzeug-Kategorien gelten Pkw sowie Camper, wobei zwischen Wohnwagen und Reisemobilen kein Unterschied gemacht wird.

Gespannfahrer zahlen somit für zwei Fahrzeuge, eine Regelung, die so übrigens im gesamten Mittelmeerraum gehandhabt wird. Damit wird eine Seepassage zu einem teuren Vergnügen, das die Urlaubskasse empfindlich belastet. Da ist es verständlich, wenn Caravaner lieber ein paar Kilometer mehr auf der Straße abspulen und nach der kürzesten Überfahrt Ausschau halten.

Bei gleichzeitiger Buchung spart der Reisende bei der Rückfahrt auf Personen und Fahrzeuge 30, in Einzelfällen sogar 50 Prozent, dann aber lediglich bei den Fahrzeugen. Hafengebühren werden in der Regel nicht extra berechnet.

Zwei wichtige Zielhäfen bieten sich in Griechenland an: Igoumenitsa liegt auf dem Festland gegenüber Korfu und ist vor allem Zwischenstation für den Landweg nach Makedonien und Richtung Bosphorus. Wer auf dem Peloponnes urlauben möchte, bleibt an Bord und fährt – oft übrigens zum gleichen Preis – weiter nach Patras. Als Ziel oder Zwischenstation können auf gleicher Route auch die Inseln Korfu oder Kefalonia angesteuert werden.

Italien – Griechenland

Wer italienische Autobahnen scheut und eine beschauliche Seereise vorzieht, wählt als Ausgangshafen Venedig oder Triest. Hinzu kommt, daß die Fährpreise ab dem nächsterreichbaren Hafen Ancona kaum preiswerter sind, oft sogar auf gleichem Niveau liegen.

Von Ausnahmen abgesehen – Minoan Lines fährt täglich – nehmen die Reederei-

en in der Regel nur einmal pro Woche Kurs auf die Lagunenstadt. Eine genaue Terminplanung ist daher erforderlich. Zwischen 30 und 40 Stunden dauert die Seereise. Ein Kabinenplatz ist empfehlenswert, es sei denn, Camping an Bord der drei Reedereien Anek Lines, Minoan Lines und Strintzis Lines wird genutzt. Im Unterschied zur Konkurrenz nennt Strintzis Lines lediglich zwei Kategorien für Campingfahrzeuge.



Reedereien: Anek Lines, Minoan Lines, Strintzis Lines.

TIP Venedig > Igoumenitsa / Patras: Familienpreis (Deckspassage) für die Reise mit Reisemobil (> 5 Meter Länge) 1.405 Mark, mit Gespann (8-Meter-Caravan) 1.795 Mark (Strintzis Lines). Empfehlung für große Camper: Das sonst übliche 7-Meter-Limit entfällt

Der Vorteil der Abfahrt ab Ancona liegt im Zeitgewinn. In 15 Stunden bis Igoumenitsa, in 20 Stunden bis Patras – das ist das gesetzte Ziel der Reedereien. Minoan und Superfast Ferries haben mit ihren schnellen Fähren den Wettkampf aufgenommen. Auch hier ist Camping an Bord (bis auf Marlines) kein Fremdwort.



Reedereien: Anek Lines, Marlines, Minoan Lines, Strintzis Lines, Superfast Ferries.

TIP Ancona > Patras: Familien (Deckspassage) zahlen mit Reisemobil (< 7 Meter Länge) 1.486 Mark, mit Gespann (8-Meter-Caravan) 2.232 Mark (Superfast Ferries). Nachteil: teuer; Vorteil: moderne, schnelle Schiffe mit Bordcamping.

Kennt man Italien nicht, kann eine Bummeltour mit Reisemobil oder Wohnwagenspann in den tiefen Süden ihre Reize haben. Tatsache ist, daß die Hafengstadt Bari fast 700 Kilometer südlich von Venedig liegt. Nach Brindisi sind es dann noch einmal gut 100 Kilometer. Da stellt sich die Frage, ob die Fährüberfahrt ab einem dieser Häfen sinnvoll ist. Lediglich rund zehn Stunden für die Überfahrt nach Igoumenitsa können ein Argument sein.

Wer auf Spontaneität setzt und die Fährpassage nicht vorab bucht, hat hier die größten Chancen, noch ein Ticket zu erstehen. Bis zu zweimal täglich legen die Schiffe der einzelnen Reedereien ab. Bei dem turbulenten Kommen und Gehen sollte der Camper jedoch den Überblick wahren. Vor allem in Brindisi berechnen verschiedene Reedereien (zum Beispiel Fraglines, HML und Adriatica) die Hafengebühren extra oder gewähren nur einen Rabatt von 20 Prozent (HML, Adriatica) auf die gleichzeitig gebuchte Rückreise. Camping an Bord bieten Strintzis, Ventouris und Superfast.



Reedereien: Adriatica, Fraglines Ferries, Marlines, HML Hellenic Mediterranean Lines, Strintzis Lines, Superfast Ferries, Ventouris Ferries.

TIP Brindisi > Igoumenitsa: Familien zahlen für die Deckspassage im Reisemobil (< 7 Meter Länge) 542 Mark, mit Gespann (8-Meter-Caravan) 697 Mark (Ventouris Ferries). Eine der preiswertesten Griechenland-Passagen, für den, der akzeptiert, daß die Schiffe nicht zu den modernsten zählen.

Italien – Balkan – Türkei

Viele Urlauber nehmen von italienischen Häfen aus Kurs auf die Balkanhalbinsel. Die Adriatica beispielsweise verkehrt zwischen Ancona und Split sowie Bari und Dubrovnik und Durres in Albanien. ►



Auch die Türkei ist eine Seereise wert, solange der Landweg sich noch als strapaziös erweist. Die Turkish Maritim Lines legt mit Ziel Izmir in Venedig ab und braucht für die Seereise bis zu drei Tage, fährt aber auch wie die Med Link Lines zusätzlich ab Brindisi mit Kurs Cesme, was in etwa 32 Stunden erreicht wird.

TIP *Brindisi > Cesme: Familienpreis für die Fahrt im Reisemobil (< 8 Meter Länge) 1.690 Mark (Med Link Lines). Ältere Schiffe, dafür ist Bordcamping auf einer der zwei Fährten möglich.*

Westliches Mittelmeer

Es sind in erster Linie die großen Inseln Korsika, Sardinien und Sizilien, die im westlichen Mittelmeer angesteuert werden. Aber auch die Balearen locken und natürlich Afrika.



Mit beeindruckenden Schiffstypen warten SNCM und Corsica Marittima auf. Zwischen Frankreich und Korsika verkehrt die 1996 gebaute Napoleon Bonaparte. Auch die Paglia Orba zählt noch nicht zum alten Eisen. 1993 vom Stapel gelaufen, pendelt sie zwischen Genua und Bastia. Und dann sind da noch die Schnellfähren NGV Asco und NGV Aliso, beide Baujahr 1996. Sie werden 1998 ab Livorno erstmals auch ab Genua eingesetzt. Mit etwa 70 km/h durchpflügen sie die See. Auch Corsica und Sardinia Ferries bedienen sich moderner Express-Fähren. Die zur Grimaldi-Gruppe zählende Grandi Navi Veloci stellt im kommenden Juni mit der Excellent ein neues Schiff in Dienst.

Die Tarifstruktur ist unübersichtlich und macht einen Vergleich schwer. Verschiedene Breiten- und Höhenbegrenzungen für die Fahrzeuge müssen beachtet werden. Neben der Einstufung in Längenkategorien gibt es auch die Berechnung von Campingfahrzeugen nach angefangenen Metern.

Bei hervorgehobenen Spezialtarifen ist genaues Hinsehen ratsam. Die Paketangebote beziehen nicht immer auch Campingfahrzeuge mit ein.

Frankreich – Italien – Korsika

Während Bastia als Zielhafen auf Korsika fast konkurrenzlos ist, fällt die Wahl des Ausgangshafens schwerer. Durch die zentrale Lage der Insel erweisen sich auch die längeren Fährtrassen mit ihren maximal 13 Stunden ab Marseille oder Genua als noch überschaubare Größe. Durch den kürzeren Anfahrtsweg über die Alpen sind Genua oder Savona für Eilige sicher die erste Wahl.

Alle Überlegungen machen schließlich Schnellfähren hinfällig, die bereits nach drei Stunden Seefahrt in Bastia festmachen. Neu ist die Verbindung Genua – Bastia der SNCM. Zu beachten sind bei Schnellfähren generell Zuschläge und gegebenenfalls besondere Limits für die Fahrzeuge.

Üblich ist eine 50prozentige Ermäßigung auf den Fahrzeugtarif für das gleichzeitig gebuchte Rückticket. Sie gilt aber nicht immer für die Hauptsaison. Zu beachten ist, daß für den Korsika-Transfer generell eine Transportsteuer anfällt. Sie wird extra berechnet.

Reedereien: Corsica Ferries, Corsica Marittima, Moby Lines, SNCM Ferryterranee.

TIP *Genua > Bastia: Familienpreis (incl. Sitzplätze) für Reisemobile (kein Limit) 866 Mark, für Gespanne (kein Limit) 1.259 Mark unter Berücksichtigung des "Spezialtarifes für Camper" (SNCM Ferryterranee). Vorteil: Moderne Schnellfähre (NGV) legt Distanz in 3 Stunden, 15 Minuten zurück. Ideal für große Fahrzeuge: Tarif kennt keine Limits für Camper.*

Frankreich/Italien – Sardinien – Elba – Sizilien

Sardinien ist von Genua oder Toulon unter Umschiffung von Korsika in zehn bis 15 Stunden erreichbar. Die kürzesten Rou-

ten (knapp zehn Stunden) beginnen in Piombino oder Civitavecchia. Alternativ bietet sich ein Übersetzen von Korsika her an. Als Ausnahme im westlichen Mittelmeer präsentieren sich die RoRo-Schiffe der Linea dei Golfi. Sie erlauben Camping an Bord. Grandi Navi Veloci fährt 1998 erstmals zusätzlich auf der Route Genua – Olbia.



Bei einer Reise nach Elba ist zu beachten, daß Elba Ferries nur Pkw transportiert. Wer eine Fährverbindung nach Sizilien wählt, will zusätzliche Autobahn-Kilometer umgehen. Mögliche Abgangshäfen sind folglich Genua, Livorno oder Neapel. Mitunter handelt es sich um Fährschiffe, die auf dem Weg nach Afrika in Palermo lediglich eine Zwischenstation einlegen.

Reedereien: Elba Ferries, Grandi Navi Veloci, Linea dei Golfi, Moby Lines, Navarma Lines, Sardegna Lines, Sardinia Ferries, SNCM Ferryterranee.

TIP *Piombino / Livorno > Olbia: Die Familie zahlt für ein Reisemobil (< 7 Meter Länge) 958 Mark, für ein Gespann (Caravan < 8 Meter Länge) 1.486 Mark. Hinzu kommt eine lokale Steuer (Linea dei Golfi). RoRo-Schiff mit eingeschränktem Bordservice; Vorteil: Bordcamping möglich. Bei Umgehung der wenigen Hochsaison-Tage kann zusätzlich gespart werden.*

TIP *Korsika > Sardinien: Die Familie zahlt für ein Reisemobil (< 7 Meter Länge) 397 Mark, für ein Gespann (Caravan < 8 Meter Länge) 585 Mark (Moby Lines). Tarif entfällt bei gleichzeitiger Buchung einer Passage Italien – Korsika.*

Spanien – Balearen – Afrika

Wer auf die Balearen will, kann sich nach langer Autoanreise auf der Fähre verdient ausruhen. Nördlichster Fährhafen für Mallorca und die Nachbarinseln ist ►

ADRESSEN

Adriatica di Navigazione, Griechenland und Balkan, Neptunia Schiffahrtsgesellschaft mbH, Schmiedwegerl 1, 81241 München, 089-896073-20/40,

Anek Lines, Griechenland, Ikon-Reiseagentur GmbH, Schwanthalerstr. 31/D, 80336 München, 089-5501041,

Comarit, Afrika, Wasteels Reisen GmbH, Quatermarkt 5, 50667 Köln, 0221-2080550,

Corsica Ferries, Korsika, Corsica-Elba-Sardinia Ferries, Georgenstr. 38 EG, 80799 München, 089-337383,

Corsica Marittima, Korsika, SNCM Germany GmbH, Berliner Str. 31-35, 65760 Eschborn, 06196-42911/13,

FerriMaroc, Afrika, Wasteels Reisen GmbH, Quatermarkt 5, 50667 Köln, 0221-2080550,

Flebasa Lines, Balearen, Art Reisen GmbH, Königsallee 61, 40215 Düsseldorf, 0211-373758,

Fragline Ferries, Griechenland, Euronautic Tours, Fürther Str. 46, 90429 Nürnberg, 0911-92669-15/16,

Grandi Navi Veloci, Sardinien und Sizilien, Seetours International GmbH & Co. KG, Seilerstr. 23, 60313 Frankfurt/Main, 069-1333-295,

HML Hellenic Mediterranean Lines, Griechenland, Deutsches Reisebüro GmbH, Emil-von-Behring-Str. 6, 60439 Frankfurt/Main, 069-95881717,

Linea dei Golfi, Sardinien, Turisarda, Schweidnitzer Str. 20, 40231 Düsseldorf, 0211-222320,

Marlines, Griechenland, Euronautic Tours, Fürther Str. 46, 90429 Nürnberg, 0911-92669-15/16,

Med Link Lines, Türkei, Patras Reisen, Lohwasen 2/1, 73728 Esslingen, 0711-353906,

Minoan Lines, Griechenland, Seetours International GmbH & Co. KG, Seilerstr. 23, 60313 Frankfurt/Main, 069-1333-262,

Moby Lines, Sardinien und Korsika, Seetours International GmbH & Co. KG, Seilerstr. 23, 60313 Frankfurt/Main, 069-1333-260,

Navarma Lines (Moby Lines), Elba, Seetours International GmbH & Co. KG, Seilerstr. 23, 60313 Frankfurt/Main, 069-1333-260,

Pitra, Balearen, Art Reisen GmbH, Königsallee 61, 40215 Düsseldorf, 0211-373758,

Sardinia Ferries, Sardinien, Corsica-Elba-Sardinia Ferries, Georgenstr. 38 EG, 80799 München, 089-337383,

SNCM Ferryterranea, Korsika, Sardinien, SNCM Germany GmbH, Berliner Str. 31-35, 65760 Eschborn, 06196-42911/13,

Strintzis Lines, Griechenland, Deutsches Reisebüro GmbH, Emil-von-Behring-Str. 6, 60439 Frankfurt/Main, 069-95885800,

Superfast Ferries, Griechenland, J.A. Reinecke (Agentur) & Co, Jersbeker Str. 12, 22941 Bargteheide, 04532-6517,

Turkish Maritime Lines, Türkei, RECA-Handels-GmbH u. Reiseagentur, Neckarstr. 37, 71065 Sindelfingen, 07031-866010,

Trasmediterranea, Balearen, Deutsches Reisebüro GmbH, Emil-von-Behring-Str. 6, 60439 Frankfurt, 069-95881717,

Ventouris Ferries, Griechenland, Ikon-Reiseagentur GmbH, Schwanthalerstr. 31, 80336 München, 089-5501041.

FÄHREN IM MITTELMEER



auf dem spanischen Festland Barcelona. Dabei macht es preislich keinen Unterschied, ob der Urlauber in der Olympiastadt ablegt oder in dem 350 Kilometer weiter südlich gelegenen Valencia – abgesehen von den Fahrtkosten.

Auf den gleichen Routen verkehrt eine „Fast-Ferry“. Sie ist mit knapp fünf gegenüber rund acht Stunden nicht nur schneller, sie ist sogar preisgünstiger, sofern die Campingfahrzeuge nicht höher als 2,40 Meter sind.

Zusätzliche Verbindungen zwischen den Inseln erlauben das Inselhopping. Für die Verbindungen Palma – Ibiza und Palma – Mahon zahlt der Reisende bei Trasmediterranea etwa die Hälfte der oben genannten Verbindungen.

Die deutsche Preisliste der Reedereien Pitra und Flebasa Lines geben nur unzureichend Aufschluß. Es ist ratsam, sich über den aktuellen und verbindlichen Stand Informationen bei der Agentur einzuholen. Hier macht es zum Beispiel preislich kei-

nen Unterschied, ob man in Vilanova in der Nachbarschaft von Barcelona mit Ziel Mallorca ablegt oder in dem weit südlicher gelegenen Denia mit Ziel Ibiza. Die Kosten für den Landweg sind hier nicht berücksichtigt. Allerdings ist für den Ibiza-Urlauber zu überlegen, ob er vielleicht die längere Fährfahrt nach Mallorca in Kauf nimmt: Zusätzliche Verbindungen zwischen den Inseln ermöglichen wiederum das Inselhopping – auch nach Ibiza.

Nach Afrika ist es mit der Trasmediterranea oder Comarit ein Katzensprung von

Algeciras aus. Da lohnt mal ein Abstecher nach Tanger. Etwas länger – vier bis sechs Stunden – dauert mit der FerriMaroc die Überfahrt ab Almeria mit Ziel Nador.

Reedereien: Pitra, Flebasa Lines, Trasmediterranea, Comarit, FerriMaroc.

TIP Barcelona > Ibiza / Palma / Mahon: Die Familie zahlt für ein Reisemobil (< 7 Meter Länge) 1.248 Mark, für ein Gespann (Caravan < 8 Meter Länge) 1.822 Mark (Trasmediterranea). Vorteil gegenüber Abfahrt Valencia: 350 Kilometer Landweg eingespart. Wer die „Fast Ferry“ benutzt (Bedingung: max. Fahrzeughöhe = 2,40 m) bezahlt lediglich 1.022 Mark bzw. 1.546 Mark.

Alle Preisangaben: Preis für Hauptsaison, Hin- und Rückfahrt. Ermittelter Familienpreis: 2 Erwachsene, 1 Kind (10 Jahre)

Hektisch geht es zu im Hafen von Patras. Endlose Kolonnen von Pkw, riesige Trucks, zahllose Reisemobile und Wohnwagengespänne rumpeln über die Stahlrampen in den riesigen Bauch der Minoan Lines High Speed Fähre „Aretousa“. Zwei Griechen, der Stuff Master der Fähre und ein Passagier, streiten. Nach zehn Minuten, einigen lautstarken Telefonaten mit dem Handy und nicht sehr freundlichen Worten wendet sich der blitzsauber weiß uniformierte Lademeister mir zu.

Ob ich mir vorstellen könne, mit zwei Pferden auf dem Campingdeck zu übernachten? Genau das sei der Wunsch des anderen Herrn gewesen. Die zwei Turnierpferde, die der aufgeregte Passagier in seinem großen Pferdetransporter dabei hat, wolle er wegen der besseren Luft auf dem Campingdeck untergebracht wissen.

So recht weiß ich keine Antwort: Für meine Familie, für mich und unseren California Exclusive soll die Passage von Patras in Griechenland nach Ancona in Italien erstmalig per Camping an Bord erfolgen. Früher waren die Fahrzeugdecks während der Überfahrt nicht zugänglich.

Die Idee der Reederei, die fußballfeldgroßen Pkw-Decks als schwimmenden Campingplatz anzubieten, finden wir toll. Um einen guten Platz zu erwischen, stehen wir fünf Stunden vor Abfahrt in der ersten Reihe im Hafen von Patras und warten auf unsere Fähre, die „Aretousa“. Bald füllen sich die Wartereihen. Endlich werden wir eingewinkt, fahren über den Schlund, die Laderampe, in den Bauch des Schiffes ein. Dort geht es eine steile Rampe hinauf zum Campingdeck. Wir haben Glück: Direkt vor einem großen glaslosen Fenster werden wir eingewiesen. Motor aus, Gang rein und Handbremse anziehen. Bald zähle ich etwa 150 Mobile, etliche Caravans und einige Trucks auf dem Deck.

Ein Blick nach oben unter die Decke offenbart Kabelrollen – nur wie kommt da jemand ran? Kaum gedacht, erscheint ein Matrose mit einer langen Stange, mit deren Hilfe er die Kabelstecker herunterzieht. So ist Strom für den Kühlschrank gesichert. Mit Gas hätten wir ihn nicht betreiben dürfen: Der Einsatz von Gas ist an Bord strengstens verboten.

Auf unseren Balkon, dem Fenster zum Meer, stellen wir Tisch und Stühle und beobachten den Hafen. Fast pünktlich legt



FÄHRIEN

Die Überfahrt mit der Fähre nach Griechenland verbringen Urlauber gern im eigenen Freizeitfahrzeug.



Volles Programm: Stehen die Fahrzeuge an ihrem Platz, kommt Freizeitstimmung auf. Sei es im Restaurant, im Pool oder auf Deck.



Fotos: Diestel



die „Aretousa“ ab in Richtung Ancona, das wir in 24 Stunden erreichen sollen.

Zunächst aber wollen wir das Schiff erkunden. In mehreren Decks auf 177 Meter Länge gibt es viel zu erleben. Wir verlassen das Campingdeck und fahren mit dem klimatisierten Lift ganz hoch, wo uns die strahlende Sonne empfängt. Kinder planschen im Pool, während die Eltern Liegestühle besetzen oder sich an der Poolbar erfrischen. Keinen Vergleich mit einem Luxushotel muß das Schiff scheuen. Restaurants gibt es gleich mehrere. Während es an der SB-Theke zugeht wie in einem Bienenstock, herrschen in einem anderen Raum die Ruhe und das Ambiente eines Luxusrestaurants.

Da wir legere Campingkleidung tragen, betreten wir das SB-Restaurant. Eine lange, hell beleuchtete Theke präsentiert alle feinen Spezialitäten der griechischen Küche. Köche portionieren das Essen nach unseren Wünschen auf den Tellern: Griechischer Salat, Tsatsiki, Moussaka, Pastizio – Herz, was wünschst Du mehr? Zusammen mit einer guten Flasche griechischen Weins lassen wir uns das relativ preiswerte Essen schmecken.

Später genießen wir von unserem Balkon auf dem Campingdeck einen herrlichen Sonnenuntergang im Meer. Unsere Platznachbarn in der zweiten Reihe haben ihr Aufstelldach hochgestellt und sogar ein Vorzelt aufgebaut. Andere spannen eine Wäscheleine zwischen zwei Reisemobile und trocknen daran Badezeug.

Im Schiff ist an alles gedacht: Oben an Deck gibt es ein abgesperrtes Areal, wo auch die Hunde Gassi gehen können. Ich sehe einen Vater mit seinem Sohn zielstrebig durch die Reihen der Fahrzeuge marschieren, beide haben Handtücher und Waschsachen dabei. Gleich mehrere Waschräume gibt es auf dem Campingdeck – und keine Warteschlangen. Die Räume sind sauber, per Ventilator belüftet und das Wasser ist heiß.

Während sich unser Sohn Felix auf die Suche nach der Borddisco macht, ziehen meine Frau und ich uns später in das zwar reichlich enge, aber gemütliche Oberstübchen unseres Exclusive zurück. Das monotone Rauschen der Bugwellen, das leise vibrierende Dröhnen des Schiffsdiesels und die frische Seeluft machen müde. Wir haben bis heute keine Ahnung, wann Felix aus der Disco zurückgekehrt ist.

Die Sonne steht schon hoch, als wir aufwachen. Eigentlich wollte ich bei Sonnenaufgang an Deck sein, um den Morgen zu genießen. Ich habe herrlich geschlafen. Was soll's, der Blick von unserem Balkon ist auch jetzt sehr schön. Die Möwen, die uns die ersten Stunden nach der Abfahrt begleiteten, sind wie das Land verschwunden. Ringsum traumhaft blaues Meer, kaum eine Welle.

Ein Tag auf dem Meer

Was gibt es Schöneres, als ein gemütliches Frühstück vor dem Reisemobil? Schnell kocht das Teewasser – mit einem kleinen schlechten Gewissen ob des Verbotes, den Gaskocher zu benutzen. Das Brot, das wir noch rechtzeitig in Patras eingekauft hatten, schmeckt prima mit den letzten Resten unserer Marmelade. Auch Wurst und Käse gehen nach drei Wochen Urlaub langsam zur Neige.

Wir beschließen, heute einen faulen Tag am Pool zu verbringen. Die Ankunft in Ancona ist erst für 18 Uhr vorgesehen. Der Tag auf hoher See vergeht wie im Flug. Wir baden, lesen, faulenzten und genießen die warme Sonne. Irgendwann begleiten uns wieder Möwen, und in der Ferne ist Land zu sehen. Eine allgemeine Nervosität macht sich breit, viele eilen schon unter Deck, um die Fahrzeuge startklar zu machen. Mir fehlen noch 20 Seiten in meinem Buch, doch als tief unter mir ein im Verhältnis zur 47 Meter hohen Fähre winziges Boot heranprescht und einen Lotsen an Bord bringt, raffte auch ich mich auf und gebe mich zum Campingdeck. Dort sind mittlerweile alle Tische und Stühle weggeräumt, die Aufstelldächer zugeklappt und Versorgungskabel gelöst.

Vom Balkon aus sehen wir Ancona näherkommen, im Abendlicht leuchtet die hübsche Kirche auf dem Hügel. Dicke Tauer werden auf die Kaianlagen gezogen und an den massiven Pollern befestigt.

Über eine Stunde dauert es, bis wir die Fähre verlassen. Als eines der letzten Fahrzeuge, fast direkt vor uns, fährt ein als Pferdetransporter gekennzeichnetes Lkw vom Campingdeck über die Rampe auf italienischen Boden. An die Pferde haben wir gar nicht mehr gedacht, gerochen haben wir sie auch nicht. Wenn sie eine so angenehme Überfahrt gehabt haben wie wir, soll es uns recht gewesen sein. *Dirk Diestel*

**Fest in Hexenhand:
die Nacht zum 1. Mai.**



Foto: Tourismusverband Sachsen-Anhalt

Walpurgisnacht im Harz


WO DIE HEXEN TANZEN


Der Winter hat ausgespielt. Mit alten Bräuchen wird der Sommer begrüßt.

Hexen und Dämonen beherrschen die Nacht zum 1. Mai – sie feiern die Walpurgisnacht. Dieser ehemals heidnische Brauch im Harz war ein Fest zu Ehren des Gottes Donar und eine Vorfeier der Hochzeit Wodans mit Freya. Hexenball und Teufelsrede stehen noch heute im Mittelpunkt der Feiern zur Walpurgisnacht. Die Harz-Städtchen Schierke, Thale, Ilsenburg, Hasselfelde, Altenbrak, Blankenburg und Bad Suderode sind am Abend des 30. April fest in Hexenhand. Besonders mystisch geht es beim Walpurgis-Spektakel auf dem Brocken und auf dem legendären Hexentanzplatz in Thale zu.

Infos: Tourismusagentur Sachsen-Anhalt GmbH, Tel.: 0391/7384309.

Übernachtungstip:

 Campingplatz am Brocken in 38875 Elbingerode (5 km von Schierke entfernt), Tel.: 039454/42589.

 Auf dem Großraumparkplatz am Eingang ins Bodetal in Thale und auf dem Stellplatz in Weddersleben, neun Kilometer von Thale und zwei von Quedlinburg entfernt.



Historische Eisenbahn

UNTER DAMPF

Für die Freunde historischer Dampfeisenbahnen lohnt sich ein Ausflug in den Westerwald: Die Eisenbahnfreunde Betzdorf veranstalten unter dem Motto „Wir machen Dampf“ Nostalgiefahrten mit dem vereinseigenen Dampfbzug, zu dem eine Lok der Baureihe 52 und sechs Wagen, darunter ein Buffet- und ein Barwagen, gehören. Besonderer Leckerbissen: die zwölf Kilometer lange Steigungsstrecke durch das Elbbachtal von Bindweide nach Scheuerfeld und zurück. Info-Tel.: 02741/21032.

Oberweser-Dampfschiffahrt


MÄRCHENHAFT


„Nimm mich mit, Kapitän, auf die Reise...“ Unter diesem Motto startet die Oberweser-Dampfschiffahrt (OWD) am 26. April zur traditionellen Saison-Eröffnungsfahrt von Hann. Münden nach Hameln. Die Dampfer legen um 8.30 Uhr am Weserstein in Hann. Münden ab. Der Rattenfänger von Hameln begleitet sie, ebenso der Baron von Münchhausen, Doktor Eisenbart und andere sagenumwobene Gestalten. An Bord sorgen die Weser-Sirenen und ein Shanty-Chor für Stimmung. Die Schiffe laufen sämtliche Anlegestellen der OWD an und werden jeweils mit Volksfeststimmung und Musik empfangen. Der Tag klingt in Hameln gegen 21 Uhr aus. Ein Shuttle-Bus bringt die Gäste wieder zurück.



Infos: Auskünfte und Reservierung bei der OWD, Tel.: 05151/22016.

Übernachtungstip:

 Campingplatz Oberer Tanzwerder (an der Fulda) in 34346 Hann. Münden, Tel.: 05541/12257.

 Hann. Münden: Stellplätze am Unteren Tanzwerder sowie an der Insel am Weserstein.



**Zum Anfassen:
Der Streichelzoo in Kassel.**

Ostermarkt Kassel

EIERLEI

Die Stadt Kassel veranstaltet vom 2. bis 13. April einen Ostermarkt auf dem Königsplatz. Besondere Attraktion für Kinder wird der Streichelzoo „Grützenfurz“ sein. Dort gackert Federvieh, und langohrige Vierbeiner lassen sich anfassen. Im Künstlerzelt dürfen die Besucher den Künstlern zuschauen, wie sie Ostereier bemalen. Kinder



verwandeln unter fachkundiger Anleitung Eier in Schmuckstücke. Kunsthandwerker stellen österlichen Schmuck vor. Der Markt ist täglich geöffnet von 10.30 bis 19.30 Uhr, Karfreitag bleibt der Markt geschlossen.


Infos: Kassel Service, Tel.: 0561/7077124. Stellplätze für Reisemobile sind in der Innenstadt ausgeschildert.



Infos: Tel.: 09181/479953.

Übernachtungstip:

 Campingplatz Ölkuchenschmühle in 92369 Sengenthal (fünf Kilometer entfernt), Tel.: 09181/6545, ganzjährig geöffnet.

 Ausgeschilderter Parkplatz auf dem Volksfestplatz an der Woffenbacherstraße mit Entsorgungsstation.

Landesgartenschau Neumarkt

SPIELWIESE DER SINNE

Die Landesgartenschau 1998 in Neumarkt in der Oberpfalz steht unter dem Motto „Sinneswandel“. Drei thematische Gärten – „Besinnung“, „Frohsinn“ und „Sinnesfreuden-Sinnesleid“ – laden die Besucher ein. Ein französischer Garten ist nach historischem Vorbild gestaltet, im Heilpflanzen-Garten wachsen die Kräuter der Hildegard von Bingen und ein historisches Treidelboot schippert die Besucher

über den alten Ludwigskanal. Interessant für Kinder: In der Insektenwerkstatt beobachten sie mit einer Minikamera den Hummelflug und erleben, wie ein Schmetterling schlüpft oder schauen einer Hornisse ins Auge.

Erfreulich für Caravaner und Reisemobilisten: Eigens zur Gartenschau wird ein neuer ausgeschilderter Parkplatz samt Entsorgungsstation eingeweiht.



KURZ & KNAPP

Märchenwoche

Das reisemobilfreundliche Bad Sooden-Allendorf im Werratal lädt vom 11. bis 19. April nicht nur Kinder zu einer Märchenwoche mit Puppenspielen, Ausstellungen, Kinderaktionen und einem Märchenball ein. Tel.: 05652/958525.

Ostermesse

Beim österlichen Markttreiben vom 4. bis 13. April vor dem Alten Rathaus in Leipzig schlendern die Besucher durch historische Buden und erleben traditionelles Handwerk zu mittelalterlicher Musik. Infos unter Tel.: 0341/7104310.

Bad Königshofen

Die Stadt Bad Königshofen lädt vom 9. bis zum 13. April zum Reisemobil-Ostertreffen ein. Infos unter Tel.: 09761/9120-13.

Oster-Bräuche

Die Bräuche der Sorben und Wenden in der Niederlausitz beschreibt ein Prospekt der Sorbischen Kulturinformation. Die Broschüre „Ostern bei den Sorben“ macht Lust darauf, die Bräuche um das Ostereier, die Osterfeuer und das Osterwasser in der Niederlausitz selbst mitzerleben. Die Broschüre gibt es kostenlos bei der Sorbischen Kulturinformation, Tel.: 0355/791110.



TRAUMREISE
TEIL 1
ALASKA
BIS MEXIKO

Ein Jahr lang unterwegs mit dem Reisemobil – Rollstuhlfahrer Bernhard Forell und seine Frau Heike suchten das Abenteuer. Hier ihr Bericht.

AUS DER NEUEN WELT



Bilder eines Kontinents: Das Monument Valley, Utah, Marterpfahl und Wal in British Columbia, mexikanischer Uhrenverkäufer und Siesta im Auto.



USA und Kanada, ein Traum. Ein Jahr lang. Wir, meine Frau Heike, unser Rauhaardackel Lumpi und ich, wollten uns diesen Traum erfüllen. Wie zu einem Sonntag-nachmittag-Ausflug sind wir gestartet, mit dem VW-Bus ohne Ziel. So haben wir es jeden Morgen gehalten und das war gut so.

Es ist Ende Mai, als wir uns dem Yellowstone Nationalpark nähern. Unaufhörlich klettert der Höhenmesser und bleibt schließlich bei 2.800 Metern stehen. Schon rollen wir auf einer Schneedecke, die immer höher wird, bis wir schon knietief einsinken. Mit eingeschalteten Differentialsperren gräbt sich unser überladener Bulli zentimeterweise durch die weiße Pracht. Bis nichts mehr geht. Rückwärts wühlen wir uns wieder heraus und suchen weiter. Nur schemenhaft und für uns riesig erscheint im Dunklen auf der Straße ein Elch, eher gelangweilt.

Zehn Minuten später stehen wir friedend auf einem Campingplatz, mutterseelenallein. Schneeflocken fallen in unseren heißen Tee. Diese Nacht nimmt die Gasheizung erstmals ihren Dienst auf. Der Yellowstonesee ist noch zugefroren, obwohl in drei Wochen der Sommer anfängt. Das Schauspiel der Geysire, allen voran der Old Faithful, ist gerade wegen der Kälte tief beeindruckend. Alle 78 Minuten spuckt er heiße Wasserfontänen in den klaren kalten Himmel hoch.

Die Attraktion in den Rocky Mountains sind für uns die heißen Quellen in einem Zufluß gleich neben dem Lochsa River. Zwei Quellen sprudeln aus dem Berg, die eine heiß, die andere kalt. Durch geschicktes Zusammenleiten der beiden Bäche entsteht ein wohlig temperiertes Badewännchen. Wir entspannen im heißen Wasser. Und, weil wir ganz still drin sitzen, trauen sich auch die Rehe zur Tränke her. Perfekte Idylle.

Der Mount Rainier taucht vor uns auf, und mit seinem Anblick nimmt uns die Verkehrsflut des Großraums Seattle auf. Von hier aus starteten 100 Jahre vor uns die Glücksritter in den Norden des Kontinents, als bei Dawson City Gold gefunden wurde. Das gibt uns zu denken. Sollen wir es wagen, auch dorthin zu pilgern? Klar.

Das sagenumwobene Dawson City erwartet uns. Der Yukon ist zu einem breiten Strom angeschwollen. Im Winter 1896/97 versuchten die Goldschürfer hier ihr

**TRAUMREISE
TEIL 1
ALASKA
BIS MEXIKO**

Schönheit im Nebel: Die Golden Gate Bridge streckt ihre Pfeiler aus der Wolken-Watte. Die Skyline San Franciscos steht malerisch am Horizont. In den Himmel wächst der Schilderwald eines Sammlers.



Freude an Freiheit: Das Rodeo mit nordamerikanischen Indianern spricht von Lust am Umgang mit Pferden. Das Bad in der heißen Quelle und die Wäscheleine am Reisemobil dokumentieren das Abenteuer. Schöne Blüten schmücken die Natur.





Glück. Kaum vorstellbar, daß in Dawson City damals an die 30.000 Menschen gewohnt haben sollen. Heute wirkt die Stadt eher ausgestorben, einem großen Museum gleich. Die Revue-Shows sind lediglich eine Attraktion für die Touristen, doch läßt die zerfurchte Landschaft am Klondike River unsere Phantasie spielen. Heute steht noch eine Dredge, ein großer Goldbagger, der im Kies kommerziell nach Gold buddelt.

750 Kilometer sind es bis Inuvik, fast am Eismeer. Doch so weit kommen wir nicht: Bis zum McKenzie River war es die wunderschöne Einsamkeit, die uns unter dem Begriff Northwest Territories begleitet hat. Gleich hinter dem McKenzie fliegt uns ein Stein von einem entgegenkommenden Pick-up in die Scheibe und hinterläßt genau auf Augenhöhe ein störendes Sternchen. Wir haben die Nase voll, zumal die Strecke seit 20 Kilometern eintönig ist, geprägt von verstaubten Nadelbäumen.

Fünf Tage und gute 1.500 Kilometer später sind wir wieder zurück in Dawson City und fahren mit der Yukonfähre – Brücken gibt es hier oben nicht – zum Campingplatz an der anderen Uferseite. Am nächsten Tag müssen wir hinüber zum Tanken und dann wieder zurück, weil hinter dem Campingplatz der Top of the World Highway nach Alaska beginnt.

Wir stehen in einer Schlange von Fahrzeugen, die alle auf das kleine Fährboot warten. Ausgerechnet wir ergattern keinen Platz und sollen eine Stunde warten. Kaum hat die Fähre abgelegt, tut's einen Knall im Maschinenraum. Manövrierunfähig dümpelt der Pott den schnellen Strom abwärts. Schon einige Kilometer ab-



TRAUMREISE TEIL 1 ALASKA BIS MEXIKO

**Warten auf An-
kömmlinge: Der
Busbahnhof
bildet den Mittel-
punkt des Lebens.
Pelikane erwarten
die Fischer – und
ihre Beute.**

seit Wochen nicht mehr begegnet.“ Wir fahren trotzdem mit.

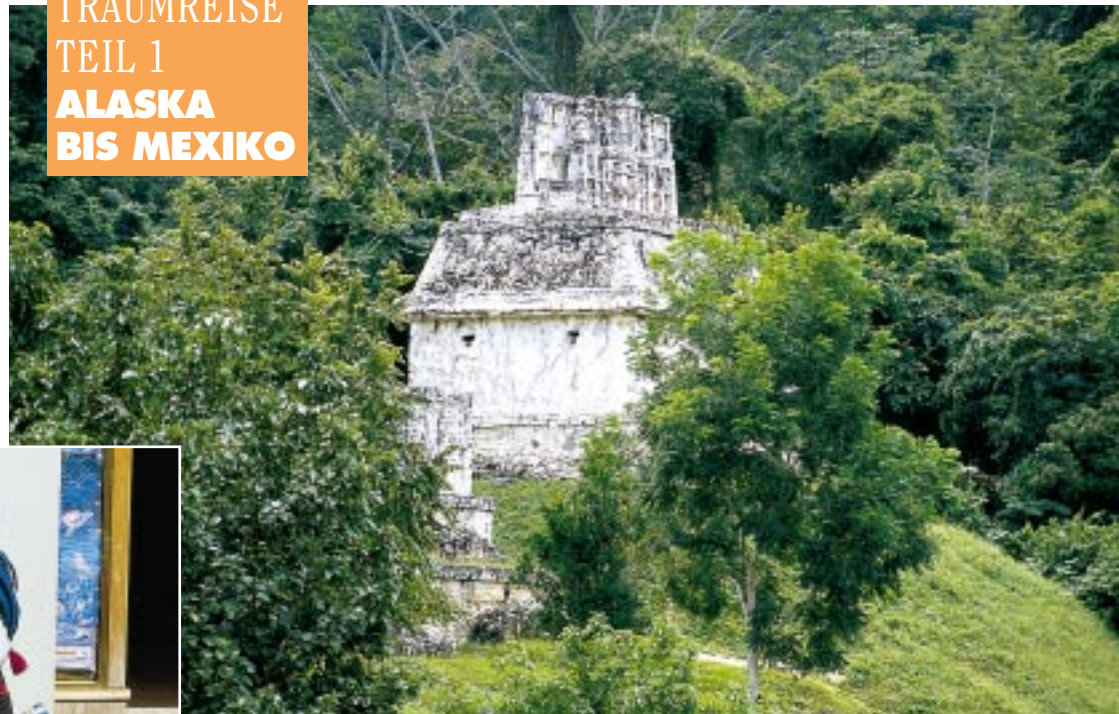
Lautlos treiben an uns Eisberge vorbei. Wie Zwerge fühlen wir uns gegenüber diesen riesigen Massen. Plötzlich taucht eine Gruppe schwarz-weiß gefleckter Orca-Wale neben dem Boot auf. Geschickt lenkt uns das Leittier von der Walmutter mit ihrem Jungen ab. Neben uns springt der Zahnwal aus dem Wasser, legt sich zur Seite, und unmerklich lockt er uns von der übrigen Familie weg.

Wir verabschieden uns von Alaska. Gute 20.000 Kilometer weit war unser Ausflug in den Norden und hat neun Wochen gedauert. Ende August stehen wir wieder in Seattle an der Waterfront und haben ein neues Ziel vor Augen: den Hoh Rainforest Nationalpark auf der Olympic Halbinsel. Wie sich's für einen Regenwald gehört, duscht es ordentlich, als wir zu unserer Exkursion aufbrechen.

Die 100 Meter hohen Sitkafichten sind am Stamm über und über mit Moosen bedeckt. Farne wuchern überall wie Unkraut. Von den Bäumen und Büschen tropft es beständig herab. Unsere Kleidung ist schon nach der ersten Viertelstunde nicht mehr salonfähig. Trotz all dieser urweltlichen Zustände läßt sich der Weg mit dem Rollstuhl ohne Problem bewältigen. ►

TRAUMREISE
TEIL 1
ALASKA
BIS MEXIKO

Geschichte im Dschungel:
Palenque, eine Ausgrabung auf der mexikanischen Halbinsel Yucatan, birgt steinerne Schätze. Farbige Kleidung prägt das Straßenbild der Städte.



Zurück auf dem Campingplatz in Seattle, treffen wir ein Pärchen aus Lindau: „Ihr müßt unbedingt nach Mexiko und Zentralamerika fahren, na, und wenn Ihr schon in Panama seid, dann könnt Ihr gleich weiter nach Südamerika.“ Wir studieren die Karte und lassen das Erzählte auf uns einwirken. Eigentlich wollten wir weder nach Zentral- noch nach Südamerika.

Es ist mittlerweile Anfang September, als wir der zerklüfteten Oregonküste folgen. Auf den vorgelagerten Felsen von Cape Argo faulenzten Seelöwen in der wärmenden Mittagssonne.

Was Campingplätze angeht, haben wir mit San Francisco kein glückliches Händchen. Es fängt damit an, daß wir bei Dunkelheit in der Stadt ankommen. Nirgendwo entdecken wir einen Hinweis auf einen Übernachtungsplatz. Schließlich schrauben wir uns auf einer kleinen Straße in den Muirwoods nach oben. Ein kleiner Parkplatz erscheint uns als Nachtlager gerade recht. Wir stehen oberhalb der City, unter uns flimmert ein riesiges Lichtermeer. Hier bleiben wir. Neben uns steht eine Verbotstafel, wie auf allen Parkplätzen in den USA üblich. Genau studieren wir sie: Nein, nirgendwo steht Camping verboten.

Acht Uhr morgens: Es klopf an unserer Tür. Ein Polizist steht draußen: „Nor-

malerweise kämen Sie jetzt ins Gefängnis. Freies Camping ist in Kalifornien verboten.“ Kleinlaut versprechen wir, gleich abzureisen. Nur mühsam gelingt es uns, San Francisco einen positiven Eindruck abzugewinnen, doch ab Mittag ist der Ärger wieder vergessen: Fisherman's Wharf, Chinatown und Cable Car entschädigen uns für das morgendliche Spektakel. Allein die Brücken über die San Francisco Bay sind eine Attraktion: Bis zu 16 Kilometer lang spannen sie sich hoch über dem Meer. Unten kreuzen Segelboote wie Spielzeuge.

Im Yosemite Nationalpark ist nur noch im Campingplatz White Wolf Platz. Der liegt nicht hoch oben auf 2.700 Metern. Wie Findlinge liegen große Felsblöcke herum, unser Auto verliert daneben. Und kalt wird es in der Nacht, so daß wir nach vier Monaten wieder heizen.

Unser nächstes Ziel haut uns gleich wieder um. Death Valley überrascht uns mit über 40 Grad, selbst in der Nacht kühlt es nicht unter 35 Grad ab. Heiß ist es auch in Las Vegas. Neben uns verspielen drei junge Frauen unbekümmert in zehn Minuten so viel Geld, wie wir in den vergangenen fünf Monaten gebraucht haben.

Nach so viel künstlicher Wunderwelt freuen wir uns wieder auf die Natur, auf den Zion Park, den Bryce Canyon mit seinen rötlich bizarren Gesteinsformationen, und dann auf Canyonlands. Mittlerweile sind wir schon in den Staaten Nevada, Utah, Colorado und Arizona angelangt. Im Reservat der Navajo-Indianer liegt Monument Valley. Wie Inseln ragen hier die Felsendome aus der Hochebene, die vor etwa 60 Millionen Jahren einmal Meeresboden

war. Doch heute ist in dieser Welt Wasser Mangelware.

Sequoia Nationalpark. Riesige Nadelbäume, weit über tausend Jahre alt und gute hundert Meter hoch, sind das Markenzeichen dieses Parks. Wir schlafen auf 1.500 Meter Seehöhe, dem Oktober entsprechend ist es nachts bitter kalt. Um Zelte und Fahrzeuge bärensicher zu machen, hat die Parkverwaltung spezielle Nahrungsmittelbehälter aufgestellt.

Wir sind uns uneinig, ob ein Bär Hundefutter im Kühlschrank riechen kann. Mitten in der Nacht gibt uns ein Braunbär ganz klar die Antwort: Erst mal schüttelt Meister Petz den Bus tüchtig durch. Unser tapferer Wachhund bellt sich schier die Seele aus seinem Leib, bis das Gerüttel aufgehört. Morgens entdecken wir an der Karosserie die Bärenspuren – Glück gehabt.

Mexiko erwartet uns. Anfang November ist das Klima auf der Baja California zum Baden gerade recht. Und hier kommen Liebhaber großer Säulenkakteen voll auf ihre Kosten. Ein Spaziergang durch die stachelige Pflanzenwelt hat allerdings Folgen. Ein gutes Dutzend Löcher in jedem Reifen meines Rollstuhls beschäftigen mich einen ganzen Nachmittag mit Flickern. Weil viele Straßen im Hinterland der Baja eher Off-road-Charakter haben, müssen wir vorsichtig sein, um keinen Platten zu fahren. Diese Stacheln arbeiten sich nämlich systematisch durch sämtliche Lagen des Reifens hindurch.

Der nächste Teil des Abenteuers:
Weiter auf der Panamericana von
Guatemala bis nach Feuerland.

Amerika. Schnurgerade Highways durch schier endlose Prärien und dichte Wälder, entlang schneebedeckter Viertausender, vorbei an glitzernden Bergseen. Dazwischen Städte voller Leben, verträumte Dörfer und einsam gelegene Ranches.

Wohl die meisten Reisemobilisten träumen davon, einmal im Land der unbegrenzten Möglichkeiten Urlaub zu machen. Denn ein RV, so nennen die Amis ihre Campmobile (RV = Recreation Vehicle = Erholungsfahrzeug), bietet nach wie vor das höchste Maß an Beweglichkeit und Unabhängigkeit. Stellt sich nur eine Frage: Soll der Trip im eigenen oder im gemieteten Fahrzeug losgehen?

Möglichkeiten gibt es für alle Ziel-

gruppen. Für Langzeit-Urlauber empfiehlt sich die Reise im eigenen Reisemobil – auch versicherungstechnisch. Denn wer ein Fahrzeug mietet, ist vor diversen Ausschlüssen nicht gefeit. So sind beispielsweise Schäden am Reisemobil nicht gedeckt, sei es ein defekter Unterboden, ein zerbeultes Dach oder Schäden, die beim Rangieren entstehen. Im eigenen Mobil lohnt die Reise ab einer Dauer von zwei Monaten, vor allem im Sommer, denn da sind erfahrungsgemäß auch die Vermietpreise sehr hoch.

Generell sind gemietete Reisemobile vollkaskoversichert. Die Selbstbeteiligung liegt je nach Vermieter umgerechnet zwischen 3.600 und 5.400 Mark. Allerdings: Bei Abschluß einer entsprechenden Zusatzversicherung vor Ort (20 Mark pro Tag) lassen sich diese Kosten drastisch mindern, auf etwa 650 Mark. Wer eine solche Versicherung nicht abschließt, muß die Selbstbeteiligung – falls keine Kreditkarte vorhanden – in voller Höhe bar oder in Dollar-Reiseschecks hinterlegen.

Stichwort Haftpflicht: In den USA ist die Mindestdeckungssumme der gesetzlichen Haftpflichtversicherung je nach Bundesstaat unterschiedlich hoch – in Florida beispielsweise beträgt sie nur 30.000 Dollar. Dies reicht bei einem selbstverschuldeten Unfall nicht unbedingt aus. Um eine Zahlung aus eigener Tasche zu vermeiden gibt es ebenfalls Zusatzversicherungen.

Wer in Deutschland über den ADAC bucht, ist pauschal mit drei Millionen Mark



Fotos: Privat, Schneekloth

bei Personen-, Sach- und Vermögensschäden abgesichert. Wie bereits erwähnt: Schäden am gemieteten Fahrzeug sind nicht versichert. Extra-Policen beugen auch hier vor. Im eigenen Fahrzeug genießt der Reisende einen Rundumschutz, wenn es denn zweckentsprechend (Camping) eingesetzt wird.

Einige Anbieter schließen Reisen nach Mexiko (Autoklaw) und Fahrten durch das Death Valley, das Tal des Todes, in Kalifornien (Gefahr in der Wüste) vom Versicherungsschutz aus oder genehmigen entsprechende Fahrten nur gegen Aufpreis. Fragen Sie unbedingt den Vermieter oder Veranstalter.

Individueller Komfort

Der Düsseldorfer Reiseveranstalter SeaBridge setzt auf die Behaglichkeit des



Beratung: Winfried Kaps (rechts) gründete vor drei Jahren eine Vermietfirma unweit von Los Angeles.

eigenen Campers. Inhaber Detlef Heinemann, 44, sagt: „Kein Fremdmobil ersetzt persönliche Bedürfnisse und individuellen Komfort.“

Ganz wichtig: Kosten für Fracht und Versicherung richten sich nach Zeitwert und Größe des Mobils. Jeder Zentimeter zählt. In der Regel gelten die Abmessungen aus dem Kfz-Schein. Als Faustregel gilt rund 66 Mark pro Kubikmeter.

Bei SeaBridge ergibt sich beispielsweise für ein 5,50 Meter langes, 2,22 Meter breites und 2,87 Meter hohes 2,5-Tonnen-Fahrzeug ein Gesamtpreis von umgerech-

GRENZENLOSE WEITE

Reisemobil-Urlaub in den USA boomt geradezu. Manche Veranstalter verzeichnen Zuwachsraten von 500 Prozent.

Detlef Heinemann warnt: „Die gesetzlichen Krankenkassen übernehmen keine Behandlungskosten in Übersee. Reisende müssen sich anderweitig versichern.“

Die Tarife der Reisekrankenversicherungen sind abhängig von der Reisedauer und dem Alter des Versicherungsnehmers. Private Krankenversicherungen bieten zwar meist eine weltweite Deckung – vielfach jedoch zu ungünstigen Konditionen. SeaBridge vermittelt Versicherungen namhafter deutscher Gesellschaften: „Wichtig ist ein umfassender Versicherungsschutz, abgestimmt auf die persönlichen Bedürfnisse, und daß nicht genutzte Versicherungszeiten erstattet werden.“

Neufahrzeuge garantiert

Winfried Kaps, 57, Toyota-Händler in Korntal bei Stuttgart, fährt seit mehr als 20 Jahren regelmäßig über den großen Teich, um mobile Campingferien zu machen. Was er allerdings manchmal dort an Fahrzeugen vor-

portiert gilt. Zubehör wie Campingausrüstung und Fahrräder genehmigen die Reedereien auf eigenes Risiko. Waren und Güter dagegen sind nicht erlaubt. Motorroller und Motorräder im Fahrzeug kosten 150 bis 250 Dollar extra je Wegstrecke.

Verschifft wird von Bremerhaven nach Baltimore, Touristen können ihr Fahrzeug für maximal zwölf Monate zollfrei

und ohne Erfüllung technischer Vorschriften nach Nordamerika einführen. Die Buchung der Fracht sollte etwa sechs bis zehn Wochen vor dem Verladetermin erfolgen.

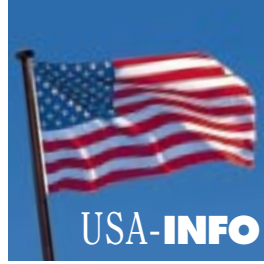
net etwa 7.930 Mark – bei einem Zeitwert von 36.000 Mark. Dieser Preis enthält sämtliche Frachtkosten, Speditions- und Hafengebühren, Seetransport- und Kfz-Versicherung. Der Flug geht extra: rund 900 Mark.

Detlef Heinemann erklärt: „Diese Kosten decken sich in der Regel erst für Reisen ab zwei Monate – im ausgebauten VW-Bus schon nach vier Wochen.“ Seine Kunden rekrutieren sich zu 80 Prozent aus Pensionären und Vorruheständlern.

Die Fahrzeuge gelangen über den Schiffsweg nach Amerika – in sogenannten Roll On/Roll Off-Schiffen bugsiert, was als günstigste und sicherste maritime Trans-

Brücke über den großen Teich: SeaBridge organisiert USA-Reisen für Urlauber mit eigenem Mobil. Das Paket umfaßt Verschiffung, Frachtkosten, Flug und Versicherungen.





nach Jahreszeit gestaffelt. So kostet eine Woche im 6,70 Meter langen Alkoven im Mai und Juni sowie in der zweiten Hälfte des Septembers 790 Mark, die Wochen inklusive 500 Freimeilen. Zwischen 1. Juli und 12. September kostet die Woche 890 Mark. Wer mehr als 500 Meilen die Woche fährt, für den empfiehlt sich das 500-Meilen-Zusatzpaket für 250 Mark. Nicht im voraus gebuchte Meilen schlagen mit je 50 Pfennig zu Buche.

Jedes Fahrzeug ist mit französischem Bett, einer Klimaanlage, Doppeldach, Generator, Farbfernseher, Gefrier- und Kühlschränke ausgestattet. Hinzu kommen Staubsauger, Kaffeemaschine, Toaster, Geschirr (kein Plastik), Gläser, Töpfe, Pfannen, Bettwäsche, Handtücher, Badetücher. Summasummarum kostet die Ausstattung 180 Mark pro Fahrzeug und Reise oder knapp 50 Mark pro Person und Reise.

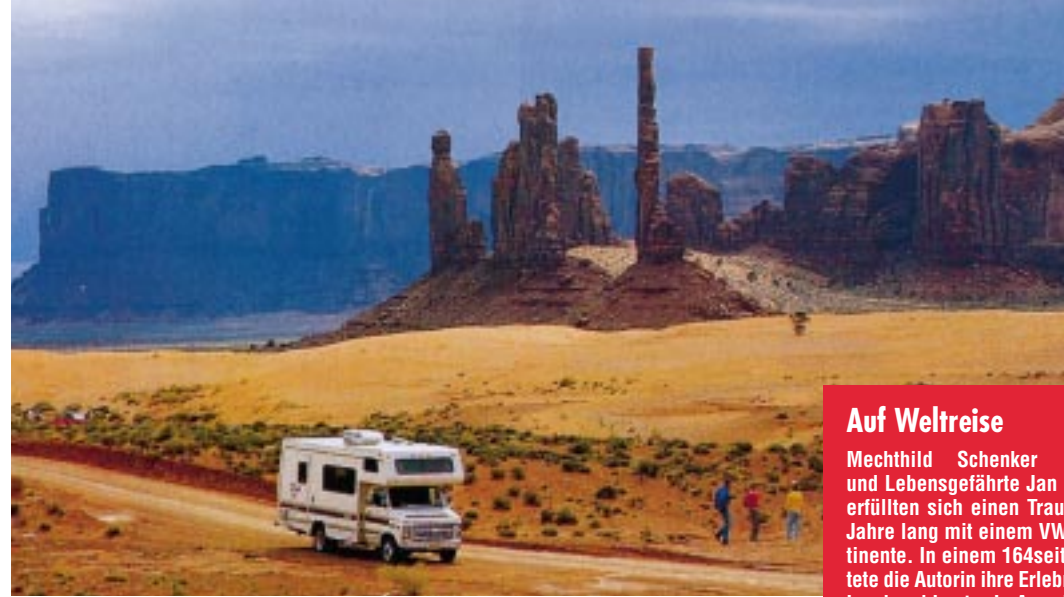
Kaps-Touristik bucht außerdem einen Flug nach Los Angeles (1.100 Mark), organisiert einen Shuttle-Bus zur Reisemobil-Übergabe sowie die erste Nacht im Hilton-

Hotel (135 Mark pro Doppelzimmer – bis zu vier Personen – ohne Frühstück).

Ein umfangreicher Routenplan gehört ebenfalls zum Service – unter Angabe der Uhrzeit, Meilen und Sehenswürdigkeiten. „Die Leute wollen selbst entscheiden, wo sie hinfahren. Wir geben lediglich Tips.“

Der Amerika-Tourist übernachtet auf KOA-Campgrounds, der größten Kette privater und gut ausgestatteter Campingplätze der Welt. Auf jedem Platz erhält der Kaps-Kunde zehn Prozent Ermäßigung.

Winfried Kaps plant, weitere Zweigstellen in Amerika einzurichten, um die Ost-West- und die Nord-Süd-Achse abzudecken. „Das hat den Vorteil, daß der Kunde im Westen das Reisemobil übernimmt und im Osten, beispielsweise Florida, wieder abgibt. Von dort tritt er den Rückflug an.“



Auf Weltreise

Mechthild Schenker und Lebensgefährtin Jan Grothausen erfüllten sich einen Traum und tourten zwei Jahre lang mit einem VW-Bus über fünf Kontinente. In einem 164seitigen Buch verarbeitete die Autorin ihre Erlebnisse, berichtet über Land und Leute. In Amerika nahm die gigantische Reise ihren Anfang. Mit Kurs auf Kalifornien durchquerten die beiden Abenteurer von Osten das Land, stießen auf viele hilfsbereite und offene Menschen. „Mit dem Wohnmobil auf 5 Kontinenten“ ist im Tebbert Verlag, Münster, erschienen und kostet 32,80 Mark.



Der Erfolg gibt Kaps recht: Allein gegenüber dem Vorjahr verzeichnete er ein Buchungsplus von 500 Prozent.

Fun und Action

„Adventure & Fun“, Abenteuer und Spaß, lautet das Motto des Münchner Veranstalters Sun-Trek Tours. Die Teilnehmer erleben im Maxi-Van und einem kleinen Team lebenslustiger Leute ihren Urlaub hautnah und abseits der Touristenpfade. Ein Trekleiter steht mit Rat und Tat zur Seite.

Südwesten – indianische Pueblos, Wüsten, Kakteen und große Canyons eingeschlossen – rund 1.200 Mark (ohne Flug). Die Reisen können zwischen einer und 13 Wochen dauern. Vor Ort lassen sich je nach Lust und Laune zahlreiche Ausflüge buchen: Helikopterflüge, Mountainbiking, Reiten, River-Rafting, Wasserski.

Meilenpaket

Der ADAC, Deutschlands größter Automobilclub, hat sechs Vermieter im Programm: El Monte RV, California RV Rentals, Moturis Ltd., Crestwood RV Center, Trip Maker Inc., Cruise America sowie Alaska Panorama.

Die Preise für die Fahrzeuge der Kategorie 22 (6,70 Meter) schwanken zwischen 1.000 und 2.700 Mark der Kategorie 28 (8,50 Meter) in der Hochsaison Juli und August. Dieser Preis enthält 100 Freimeilen pro Tag, jede weitere Meile kostet 50 Pfennig.

Wählt der Reisemobilist unbegrenzte Meilen, zahlt er beispielsweise bei California RV Rentals pauschal 2.310 Mark pro Woche in der Hochsaison. Im Preis inbegriffen: lokale Steuer, Transfers, Vollkaskoversicherung, Zusatzhaftpflicht von drei Millionen Mark, ADAC-Unfallversicherung. Vorteil: Der Reisende kann in verschiedenen amerikanischen Großstädten sein Auto in Empfang nehmen oder abgeben. Mehrere Vermietstationen sind übers ganze Land verteilt.

Wer nach Mexiko einreisen möchte, muß eine Extraversicherung abschließen – rund 20 Mark pro Tag. Versicherungsschutz gilt jedoch nur bis zur Baja California im Norden des Landes. Reparaturen, die dort anfallen, muß der Reisende aus eigener Tasche berappen.

Fahrten nach Alaska, Yukon und die Northwest-Territories sind nur mit kleineren Mobilien erlaubt, einige Vermieter genehmigen Reisen dorthin überhaupt nicht oder nur gegen Aufpreis zwischen 350 und 800 Mark.

Rainer Schmeekloth

Gesundheit auf Reisen



Schnittwunden, Magenverstimmung oder Hitzschlag: Die schönsten Wochen des Jahres können zur großen Enttäuschung geraten, macht eine Krankheit einen Strich durch die Rechnung.

Zwar warten europäische Urlaubsländer nicht mit besonderen Risiken auf. Eine Fahrt, ob nach Süd oder Nord, bedeutet aber immer eine Klimaumstellung. Nicht jeder Urlauber fühlt sich jeder Situation gewachsen, von individuellen und bereits vorhandenen Krankheitssymptomen wie Kreislaufschwächen ganz zu schweigen. Wer bereits daheim mit den Auswirkungen eines Tiefdrucksystems kämpft, der sollte sich nicht wundern, wenn er sich unterwegs nur schwierig anpassen kann.

Vorsicht ist bei Fahrten in die Länder der ehemaligen Sowjetunion walten zu lassen, aber auch in einzelne osteuropäische Länder wie Rumänien. Reisende können hier

mit Diphtherie, Poliomyelitis und Cholera konfrontiert werden. Tropenkrankheiten wie Gelbfieber oder Malaria drohen in Europa nicht.

Ein umfassender Gesundheitscheck beim Arzt ist nicht vor jedem Ausflug erforderlich, bei einem mehrwöchigen Trip aber ratsam. Der Mediziner kann auch den Impfschutz überprüfen und gegebenenfalls impfen. Eine Grundimmunisierung bietet sich an. Gegen Tetanus und Diphtherie etwa gibt es einen kombinierten Impfstoff. Der Arzt stellt auch Rezepte für den Zeitraum der Reise aus. Und nicht zuletzt freut sich der Zahnarzt darüber, Löcher zu plombieren.

Schutz gegen Montezumas Rache

Nicht nur in den Tropen ist kaum jemand wirklich gegen Durchfall gefeit. Nahezu jeder zweite Reisende ist von der Diarrhöe betroffen. Ursachen gibt es viele.

Dabei muß es sich noch nicht einmal immer um verdorbene Lebensmittel handeln. Oft ist es auch nur die Umstellung in einem fremden Land, anderes Essen oder lediglich ein bißchen Reiseieber.

Tatsache ist allerdings, daß Lebensmittelvergiftungen weltweit zunehmen. Als Schuldige sind sogenannte EHEC-Bakterien ausgemacht, Salmonellen und Listerien. Eine Ursache findet sich in der naturbelassenen Naturkost, bei deren Zubereitung gern auf das keimtötende Abkochen und Durchgaren verzichtet wird. Gefahr droht auch durch unzureichendes Erhitzen vorgekochter Gerichte.

Wer von Montezumas Rache ereilt worden ist, sollte, um den damit verbundenen Flüssigkeitsverlust auszugleichen, mit Mineralwasser verdünnten Fruchtsaft trinken, Tomatensaft oder eine Karottensuppe zu sich nehmen. Kamillen-

oder Pfefferminztee wirken krampflösend und antibakteriell. Milch, Kaffee oder gar Alkohol verstärken dagegen den Durchfall.

Bei stärkerem Durchfall hilft in Mineralwasser oder Tee aufgelöstes Elektrolytpulver, zu bekommen in der Apotheke. Vier Liter pro Tag müssen davon getrunken werden. Als Alternative tut es auch reiner Orangensaft mit ein bis zwei Eßlöffel Zucker und einem Teelöffel Salz pro Liter.

Bei begleitendem Fieber, Darmkrämpfen, Erbrechen und Blut im Stuhl, oder wenn der Durchfall anhält, sollte ein Arzt aufgesucht werden.

Vorsicht mit dem Essen

Lebensmittel und Gemüse auf dem Markt eingekauft und dann eigenhändig zu einem vorzüglichen Mahl bereitet – auch Camper sind vor Überraschungen nicht sicher.

Vorbeugen kann, wer Salate und rohes Obst oder Gemüse meidet, wenn es sich nicht schälen läßt. Die Speisen sollen heiß und gegart zubereitet werden. Unpasteurisierte Milch ist vor dem Trinken zu kochen. Vorsicht vor Speiseeis und Eiswürfeln.

Wasser stellt ein Problem dar. Auch wenn in Europa ein gewisser Standard zu erwarten ist, so gibt es doch mitunter zweifelhafte Quellen. Und nicht zuletzt bergen Wasserkarner und Frischwassertanks des Reisemobils Gefahren. Das reinste Quellwasser verliert seine Unschuld, wenn es in einem Tank aufbewahrt wird, der seit Jahren nicht mehr gereinigt wurde, und in dem sich verschiedene Bakterienkulturen breit gemacht haben.

Als Grundregel gilt: Wasser nur abgekocht oder aus originalverschlossenen Flaschen trinken und solches auch für Eiswürfel und beim Zähneputzen benutzen. Oberflächenwasser oder trübes Leitungswasser sollte zusätzlich gefiltert werden. Steht kein spezieller Filter zur Verfügung, tut es auch Filterpapier oder ein Tuch.

Möglichkeiten, Trinkwasser aufzubereiten, gibt es viele – sei es durch Entkeimungsmittel wie ►

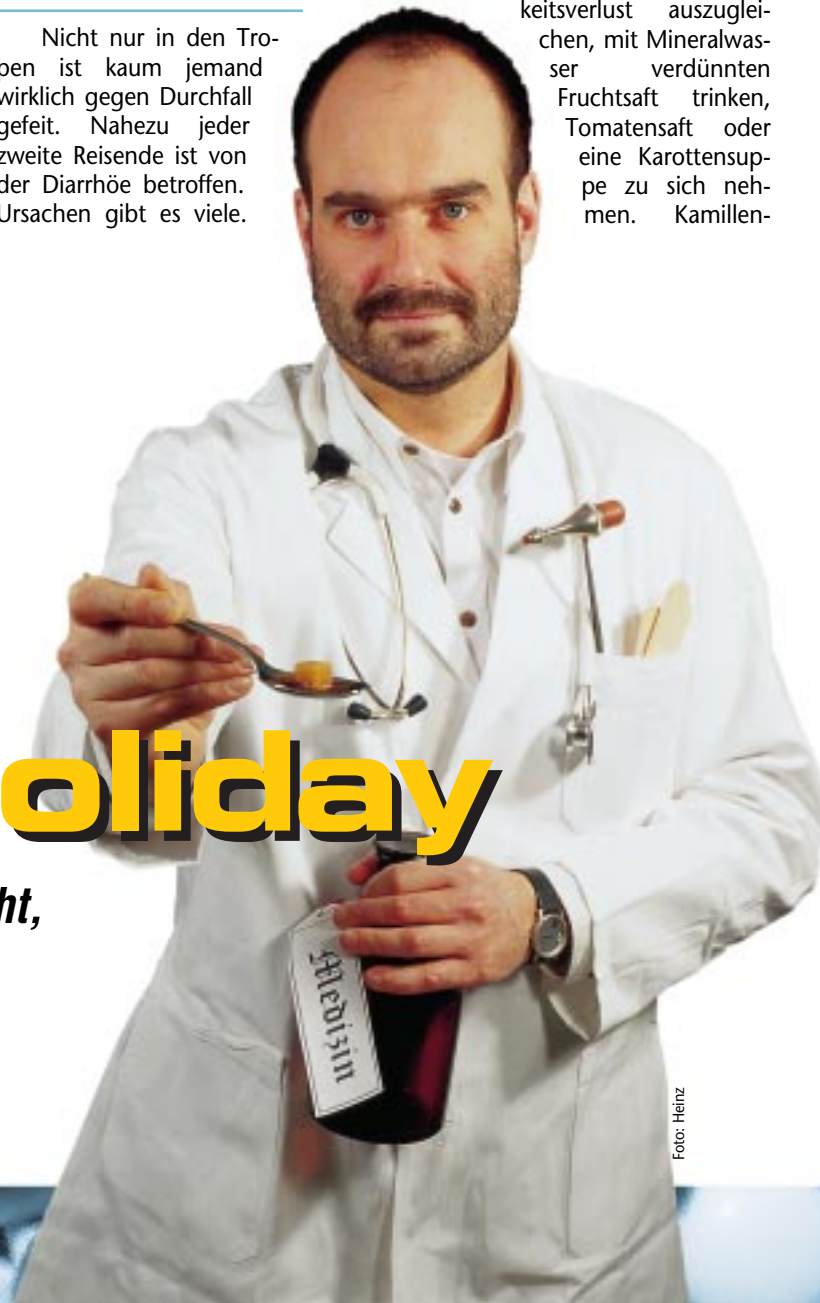


Foto: Heinz

Doc Holiday

**Wer vorbeugt und sich vorsieht,
kann Krankheit im Urlaub
weitgehend vermeiden.**

Gesundheit auf Reisen



Micropur und Certisil. Die abschließliche Desinfektion mit Chemikalien ist jedoch mit Vorsicht zu genießen, da Nebenwirkungen nicht auszuschließen sind.

Ein kritischer Ort ist auch der Kühlschrank im Reisemobil. Während der Fahrt, versorgt durch die Bordbatterie, steigt die Temperatur schnell an. Einzig eine konstante Temperatur von fünf Grad plus, im Gefrierfach von 20 Grad minus, gewährleistet, daß die Lebensmittel nicht verderben.

Pflege der Reiseapotheke

Reiseapotheke – der Begriff führt in die Irre, denn eigentlich handelt es sich um zwei Elemente, die sich ergänzen. Das eine ist der

Verbandkasten für die mechanische äußere Anwendung, das andere der Medizinschrank.

Wenden wir uns dem Verbandkasten zu. Vom Gesetzgeber in jedem Fahrzeug vorgeschrieben, könnte damit das Thema abgehandelt sein. Doch dieses DIN-konforme Utensil ist ausschließlich dem Einsatz bei einem Verkehrsunfall vorbehalten. Wenn also der Heftpflastervorrat bereits beängstigend zur Neige geht, die Schere mittlerweile in der Besteckschublade ihr Dasein fristet und das Verbandsmaterial nicht mehr steril ist, hilft dieser Verbandkasten beim Unfall nicht weiter. Fazit: Der vorgeschriebene Verbandkasten bleibt unangetastet.

Da aber im Urlaub immer Gefahr droht, beim Zeltaufbau ebenso wie im Schlauchboot oder beim Spaziergang, gehört demnach ein zusätzlicher Verbandkasten ins Mobil, stets aufzufrischen und zu ergänzen.

Je nach Ausstattung gibt es Verbandkästen im Fachhandel zwischen 15 und 300 Mark. Da aber auch hier vorrangig an die Erste Hilfe bei Unfällen gedacht wurde, gilt es, ein solches Set individuell zu erweitern. Eine Möglichkeit ist, ein Staufach ausschließlich für diesen Zweck zu beschlagnehmen. Alter-

nativ kann ein luftdichter, spritzwassergeschützter Container erhalten – versehen mit einem unübersehbaren Kreuz aus rotem Klebeband.

Arzneimittel müssen in der Regel möglichst kühl und trocken aufbewahrt werden. Sie kommen in eine entsprechend gekennzeichnete Box und dann in den Kühlschrank. Übrigens: Beipackzettel nicht ver-



Einblick: Der Gesundheits-Check vor dem Urlaub hilft, Probleme auf der Reise zu vermeiden.

gessen. Grundsätzlich ist zu beachten, was auch zu Hause gilt: Vor dem Zugriff kleiner Kinder muß die Reiseapotheke geschützt werden.

Dinge des Alltags wie Sonnenschutz, Wasserdesinfektion oder Mückenschutz gehören nicht in die Reiseapotheke. Für Wanderungen und Ausflüge liegen Heftpflaster und ein zusätzliches, kleines Verbandpäckchen bereit. Wichtig ist auch die Ersatzbrille. Auf Impfpässe der Mitreisenden und Ratgeber für die erste Hilfe wird im Notfall zurückgegriffen.

Fehlen dürfen natürlich nicht jene Medikamente, die der Hausarzt verschrieben hat. Wer in ferne Länder aufbricht, versorgt sich – nach Rücksprache mit dem Arzt oder einem Tropeninstitut – mit den entsprechenden Medikamenten.

Wer auf Nummer Sicher geht und sich mit den unterschiedlichsten Medikamenten eindecken möchte, sollte berücksichtigen, daß Hustenmittel wie Schmerz- und Fiebermittel, Medizin zur Unterstützung der Wundheilung oder Be-



Buchtipps:

- Dr. med. Nikolaus Frühwein, Dr. med. Hans Dieter Nothdurft: „Gesundheit auf Reisen – Ein medizinischer Ratgeber für Fernreisende“, Verlag Fink-Kümmerly + Frey, 14,80 Mark;
- Dr. med Dietlinde Birkhardt: Der medizinische Reiseführer, Südwest-Verlag, 16,80 Mark;
- Harald Bresser: „Gesund auf Reisen“, Verlag G. Schettler, 49,80 Mark;
- David Werner: Wo es keinen Arzt gibt, medizinisches Gesundheits-Handbuch, Reise Know-how Verlag Rump, 26,80 Mark;
- Rainer Lössl: „Dünnpiff, Gips und Reisefieber“, Reise Know-how Verlag Rump, 24,80 Mark;
- „Selbstmedikation – Rezeptfreie Arzneien und Hausmittel im Vergleich“, Stiftung Warentest, 59,00 Mark.

Gesundheit auf Reisen



ruhigungsmittel rezeptfrei sind, die Selbstmedikation aber immer Risiken wie die Gefahr einer Tablettenabhängigkeit birgt. Um bei einem späteren Schadensfall juristische Auseinandersetzungen zu umgehen, sollten möglichst nur in Deutschland zugelassene Medikamente verwendet werden.

Gut versichert?

Eine gute Versicherung schützt nicht vor Krankheit oder Unfall, sie macht das große oder kleine Unglück aber erträglicher.

Die Ausgangslage: Privat Krankenversicherte sind auch im Ausland geschützt, doch nicht immer wer-

den die Kosten für einen medizinisch erforderlichen Krankenrücktransport gewährt. Eine zusätzliche Reisekrankenversicherung kann also sinnvoll sein.

Die gesetzlichen Krankenkassen stellen für europäische Länder, mit denen ein Sozialversicherungsabkommen besteht, den Auslandskrankenschein aus. Tatsächlich sind die Leistungen derart begrenzt – vor Ort müssen Auslagen vorgestreckt werden, es entfällt der Krankenrücktransport – daß selbst die gesetzlichen Krankenkassen zum Abschluß einer zusätzlichen privaten Reisekrankenversicherung raten.

Welche Auslandsreise-Krankenversicherungen?

Die Kurzzeit-Versicherung wird für eine einzige Reise abgeschlossen. Sie ist beispielsweise Pauschal-touristen anzuraten, die einmal im Jahr zur großen Reise ins Ausland starten.

Die Langzeit-Versicherung empfiehlt sich für jene, die mehrere Monate im Ausland verbringen. Das können Reisemobilisten sein, die ihr Fahrzeug häufig nutzen.

Die Jahres-Versicherung deckt alle Reisen ab, auch Kurztrips übers Wochenende, die während der Laufzeit unternommen werden. Die beste Versicherung also für mobile Camper. Der Haken: Die Länge der einzelnen Reise ist begrenzt, oft auf 42 Tage. Wer längere Trips plant, sollte dies beachten. Sonst steht er plötzlich ohne Versicherungsschutz da. Familien-Jahrespoli-zen gibt es bereits für rund 30 Mark, sie können aber auch 80 Mark kosten. Ein Leistungs- und Kostenvergleich ist ratsam.

Übrigens: Ein Blick in das Leistungsheft des vorhandenen Kfz-Schutzbriefes erschließt, daß im Schadensfall nicht nur das Auto versorgt wird. Zu den personenbezogenen Leistungen zählen der Rücktransport eines Kranken, der Besuch einer nahestehenden Person im

Krankenhaus, notwendige Heimfahrten von Kindern, die Vermittlung ärztlicher Hilfe bei Erkrankung im Ausland, Kostenübernahme bei der Beschaffung und dem Versand notwendiger und verschreibungspflichtiger Arzneimittel ins Ausland.

Wie helfen Botschaften und Konsulate?

Zu den Aufgaben deutscher Vertretungen im Ausland (Botschaften, Generalkonsulate, Konsulate) gehört es, deutschen Staatsangehörigen mit Rat und Hilfe zur Seite zu stehen. Gleichzeitig verstehen sie sich als Außenposten für deutsche Behörden und Brücke zu den Behörden der Gastländer.

Bei allen Bemühungen von Seiten der Konsularbeamten, den Hilfesuchenden schnell und ohne übertriebene Formalitäten aus ihrer Notlage zu befreien, sollten Reisende bei ihren Wünschen allerdings berücksichtigen, daß die Auslandsvertretungen keine Filialen deutscher Reisebüros, Krankenkassen oder Kreditinstitute sind.

Im Krankheitsfall kann Geld eine wichtige Rolle spielen. Eine deutsche Auslandsvertretung leistet in bestimmten Grenzen Hilfe zur Selbsthilfe, sofern es nicht gelungen ist, selbst Geld zu beschaffen. Die aus Steuermitteln vorgestreckten Beträge müssen später zurückerstattet werden. *Wolfgang Strähler*

Informationen:

Auf der Suche nach reise- und tropenmedizinischen Beratungsstellen, Daten von 250 Instituten und Ärzten sind gespeichert, hilft Stiftung Warentest weiter. Eine Übersichtstabelle ist per Faxabruf erhältlich unter Tel.: 030/280839-560.

Einen individuellen Reise-Gesundheits-Brief, abgestimmt auf die geplante Reise, gibt es für 15 Mark (plus 3 Mark Porto) beim CRM – Centrum für Reisemedizin, Oberrather Str. 10, 40472 Düsseldorf, Tel.: 0211/ 904290 (Anforderung Reise-Gesundheits-Brief) und 0190/883883 (1 Min. = DM 3,60).

Eine gut bestückte Reiseapotheke enthält:

- Für die Wundversorgung: Verband-päckchen, sterile Mullgaze, Mullbinden, Kompressen, Watte, Wund- und Heftpflaster, elastische Binden.
- Für die Wunddesinfektion: Wasserstoff-peroxidlösung (zum Ausspülen, nur 6 Monate haltbar), Jodtinktur oder Mercurochrom, Merfen oder Betaisoda-Lösung, Wundpflaster.
- Sicherheitsnadeln, Schere, Pinzette, Zeckenzange, Einmal-Handschuhe, sterile Einmalspritzen und -Kanülen, Fieberthermometer, Rettungsdecke.
- Mittel bei Prellungen, Verstauchungen, Pilzkrankungen und Blasen.
- Mittel bei Verbrennungen, Verbrühungen und kleineren Verletzungen.
- Mittel bei Sonnenbrand und Allergien (Antihistamin-Salbe), Insektenstichen, Corticoid-Creme.
- Augentropfen (Bindehautentzündung), Ohrentropfen (Gehörgangszufluss), Schnupfen- und Hustenmittel.
- Mittel gegen Fieber, Schmerzen und Krämpfe.



- Mittel gegen Durchfall, Verstopfung, Reisekrankheit.
 - ggf. Mittel gegen Tropenkrankheiten.
 - ggf. Schlangenbiß-Set.
 - ggf. Extractor Saugpumpe für Insektenstiche.
- Mittel, auf die täglich zurückgegriffen wird (möglichst extra lagern):
- Tabletten zur Wasserdesinfektion (Micropur, Certisil), Filterpapier, Wasserfilter (z.B. Katadyn, Relags, Seagull).
 - Sonnenschutzmittel.
 - Insektenschutzmittel.
 - Mineralsalztabletten.
 - Vitamintabletten
 - Kondome
 - individuelle, vom Arzt verschriebene Medikamente.

Regelmäßig und natürlich vor jeder Reise ist der Inhalt der Reiseapotheke auf Vollständigkeit und Zustand (Verfalldaten) zu überprüfen.



Durchblick: Der Besuch beim Arzt gibt Aufschluß über den tatsächlichen Gesundheitszustand.

Es ist ein diesiger und naß-kalter Wintermorgen. Auf dem abgesperrten Flugplatz von Höpfigen im Odenwald nähert sich ein vollbeladenes Fiat-Ducato-Alkovenmobil mit Serienfederung der Start- und Landebahn, auf der es eine Pylonengasse durchfahren soll. Der Fahrer hat das Mobil auf 50 km/h beschleunigt und wedelt nun mit konstanter Geschwindigkeit

durch die im Abstand von 15 Metern aufgestellten Plastikkegel. Reifen quietschen, Gummiqualm steigt auf. Das Reisemobil bleibt beherrschbar, wankt jedoch stark und ist nur durch heftiges Gegenlenken unter Kontrolle zu halten. Im Grenzbereich und bei starkem Lastwechsel tendiert es dazu, über die Vorderachse nach außen zu schieben. Fachjargon: Es übersteuert.

Zusatzfedern sollen dem Fahrzeug bessere Kurvenstabilität und leichteres Handling bieten.

REISEMOBIL INTERNATIONAL testete sie unter dem Fiat Ducato.

Dreikampf



Was sich wie das Testprotokoll eines Elchtests für Reisemobile liest, ist die Aufnahme des Ist-Zustandes, der die Fahreigenschaften des Serienfahrwerks am Fiat Ducato beschreibt. REISEMOBIL INTERNATIONAL will erfahren, ob – und wenn ja, wie – sich das Fahrverhalten des beliebtesten Reisemobil-Basisfahrzeugs durch den Einbau von Zusatz-Blatt- oder -Luftfedern ändert. Dabei dient dieser erste Fahreindruck mit Serienfederung als Referenzwert.

Vor dem Fahren haben wir in das Testfahrzeug, einen 5,9 Meter langen Elnagh Merlin 58 auf Fiat Ducato 14 mit 3,2 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht, knapp 400 Kilogramm Sandsäcke geladen und dabei die maximale Hinterachslast voll ausgereizt. Bei dem in Höpfigen ansässigen Fahrwerkspezialisten Goldschmitt lassen wir nach dem ersten Testlauf Zusatz-Blattfedern einbauen.

Danach geht es wieder auf die Slalomstrecke. Resultat: Das Reisemobil wirkt im Grenzbereich kontrollierbarer, die Wipp- und Seitenneigung hat deutlich nachgelassen. Die Traktion hat sich durch die geringere Entlastung des kurveninneren Vorderrads spürbar verbessert. Zusammengenommen erlaubt uns die verstärkte Hinterachse, den Testparcours problemlos zehn Kilometer pro Stunde schneller zu durchweideln.

Als nächstes sind die Luftfedern dran. Wie verhalten sie sich im Vergleich zur Blattfeder?

Nach knapp einer Stunde Umbauzeit rollt unser Testmobil mit zwei Luftbälgen an der Hinterachse aus der Montagehalle auf den Testparcours, die wir mit drei bar aufgepumpt haben. Beim anschließenden Wedeln durch die Slalomgasse stellen wir keine merklichen Unterschiede zwischen dem Fahreindruck mit Luftfederung zu dem mit Blattfedern fest. Einzig wahrnehmbarer Unterschied: Das Fahrwerk wirkt weniger knochig, wir empfinden die Heckausschläge weicher und weniger abrupt, aber nicht schwammig.

Fazit: Zusatzfedern verbessern die Fahreigenschaften dieses Reise-



Vorbereitungsphase: Vor den Testfahrten werden die Hinterachslasten ermittelt.



Belastungstest: Vor dem Start wird das Testfahrzeug mit Sandsäcken beladen.

mobils deutlich und machen es dadurch letztlich sicherer. Gleichgültig, ob mit Blatt- oder Luftfeder.

Die Unterschiede dieser beiden Systeme liegen denn auch auf einem anderen Gebiet: der Anpassung an die jeweiligen Ladezustände. Reisemobile bauen zum größten Teil auf Transporterchassis auf, die für die gewerbliche Nutzung ausgelegt sind. Das heißt, daß ihr Federungssystem abwechselnd volle Auslastung und Leerzustand verkraften muß. Beim Reisemobil hingegen sitzt immer eine schwere Wohnkabine auf dem Chassis. Deswegen kommt es mit der Zeit zur Ermüdung der Federn. Das Fahrzeug hängt irgendwann hinten durch und die Fahreigenschaften verschlechtern sich.

Abhilfe schaffen hier – außer einer teuren Reparatur – nur rechtzeitig eingebaute Zusatzfedern. Durch sie bekommen durchhängende Federpakete wieder mehr Spannung.

Reisemobile – besonders solche mit großer Hecklast – stehen wieder waagrecht auf der Straße.

Luftfedern lassen sich regulieren

Blattfedern zu Preisen ab etwa 500 Mark gibt es für alle möglichen Basisfahrzeugtypen. Sie werden in der Regel mit TÜV-Mustergutachten geliefert und unter die Serienblattfedern des Fahrzeugs montiert. Ihre Federwirkung oder -stärke bleibt konstant und läßt sich nicht regulieren.

Ganz anders verhalten sich Zusatz-Luftfedern, die ab etwa 770 Mark zu haben sind. Bei ihnen kann der Innendruck der zwischen Hinterachse und Rahmen montierten Luftbälge mittels eines Kompressors zwischen etwa drei und sechs bar variiert werden. Bei der Niveauautomatik ist das sogar mit einem Bedienteil vom Cockpit aus mög- ▶



Fahrwerkstechnik Teil 1: Zusatzfedern

lich. Rückschlagventile verhindern ungleichen Balgendruck zwischen rechts und links bei Kurvenfahrt. Der Vorteil: Dieses System ermöglicht die optimale Anpassung der Federstärke auf die jeweiligen Belastungs- und Straßenzustände.

Als dritte Alternative in punkto Zusatzfedern gelten Schraubenfedern. Sie sind schon ab circa 400 Mark zu haben, werden ebenfalls zusätzlich zu den Originalfedern montiert und eignen sich besonders gut bei abwechselnd hohen und niedrigen Fahrwerksbelastungen. Die gleichmäßige Verstärkung bei allen Ladezuständen minimiert nicht nur das starke Einsacken des Fahrzeughecks, sondern verringert die Seitenwindempfindlichkeit und ermöglicht ein sicheres und komfortables Fahren. Gegenüber Blattfedern haben Schraubenfedern den grundlegenden Vorteil, daß ihre Geräuschentwicklung sehr gering ist.

Eine völlig andere Zusatzfeder bietet die südafrikanische Firma Roadmaster an. Dabei handelt es sich um eine Schraubenfeder, die mittels eines ausgeklügelten Mechanismus zwischen der Federlasche der Originalfeder und die Achse geschraubt wird. Beim Einfedern des Reisemobils wird die Schraubenfeder gedehnt und setzt ihre Kraft als zusätzliche Federrate ein. Reisemobil International hat eine solche Feder zur Zeit im Testeinsatz und berichtet demnächst über die Ergebnisse.

Zur Auflastung braucht man nicht nur Federn

Entgegen des weit verbreiteten Irrglaubens schafft der Einbau von Zusatzfedern nicht automatisch auch die Möglichkeit zur Auflastung des Fahrzeugs. Zwar setzt die Auflastung, durch die sich das zulässige Gesamtgewicht des Freizeitfahrzeugs und damit auch die Zuladekapazität erhöhen läßt, bei vielen Modellen die Montage von Zusatzfedern an der Hinterachse voraus. Aber dem höheren Gesamtgewicht müssen aus Sicherheitsgründen auch die Festigkeit des Fahrwerks, die Tragfähigkeit der Reifen und Fel-

Einbau von Federn



Lokaltermin in der Werkstatt: Der Einbau von Zusatzfedern wird geprüf.

Einbau einer Blattfeder



1. Der Stoßdämpfer wird von der Hinterachse genommen, die Blattfeder unter die Serienfeder geschoben.



2. Die Federbügel werden angebracht.



3. Die Federbügel werden festgeschraubt.



4. Die Blattfeder sitzt fertig montiert unter der Serienfeder.





Fahrwerkstechnik Teil 1: Zusatzfedern

gen sowie die Bremskraft der Bremsanlage entsprechen. Was TÜV, Dekra oder selbständige Sachverständige bei der Musterabnahme prüfen und bestätigen müssen. Unter Umständen sind dann, je nach Modell, sogar Modifikationen an der Bremsanlage oder andere Reifen und Felgen nötig.

Um die Freigaben oder Auflastgutachten der Basisfahrzeug-Hersteller und den Segen des TÜV für die Auflastungen ihrer jeweiligen Zusatzfeder-Modelle zu erhalten, fahren Firmen wie Goldschmitt oder Kuhn-Autotechnik in Zeltingen an der Mosel aufwendige Tests, die viel Entwicklungszeit und Geld kosten.

Änderungen gehören in den Fahrzeugschein

Ist das Mustergutachten, das in der Regel für eine ganze Modellreihe gilt, einmal ausgestellt, bedeutet die TÜV-Abnahme der einzelnen Auflastung kein Problem mehr. Mit Fahrzeugbrief und Mustergutachten geht's zum TÜV, der den Einbau begutachtet und die Änderung in den Brief einträgt. Anschließend überträgt die Kraftfahrzeug-Zulassungsstelle den Eintrag in den Fahrzeugschein. Fertig.

Die zur Zeit häufigsten Auflastungen bedingen aber nur zum Teil den Einbau von Zusatzfedern. So zum Beispiel die Auflastung des Fiat Ducato 10 von 2,8 auf 3,2 Tonnen, des Ducato 14 von 3,2 auf 3,52 Tonnen und des Iveco Daily 35-10 von 3,5 auf 4,0 Tonnen. Andere beliebte Auflastungen wie beispielsweise des Mercedes-Benz Sprinter 312 D und des nahezu bau-

gleichen VW LT 35 von 3,5 auf 3,8 Tonnen sowie des Ducato Maxi von 3,5 auf 3,85 Tonnen bedingen dagegen nicht unbedingt technische Änderungen. Sie können – unter Ausnutzung der Tragfähigkeit von Vorder- und Hinterachse – nur durch Umschreiben aufgelastet werden.

Neben der höheren Zuladung ist es oftmals auch aus steuerlichen Gründen interessant, eine Auflastung in Erwägung zu ziehen. Denn Reisemobile bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,8 Tonnen werden wie Pkw besteuert. Was zur Folge hat, daß sie mit ihren nur in Ausnahmefällen schadstoffarmen Motoren saftige Jahreszahlungen leisten müssen. Über 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht werden Reisemobile recht günstig wie Lastwagen besteuert. Zwischen beiden Werten gilt für die sonstigen Kraftfahrzeuge – wie Reisemobile im Amtsdeutsch heißen – eine eigene Tabelle, deren Prämien deutlich unter denen der vergleichbaren Personenwagen liegen. So kostet ein 3,5-Tonnen-Reisemobil auf Sprinter 312 D 412,50 Mark jährliche Kraftfahrzeugsteuer, ein Personenwagen schlägt mit 1.313 Mark zu Buche.

Um in die günstigen Lastwagentarife zu kommen, stellt sich die Branche darauf ein, bereits Auflastungen bis zu 3.505 Kilogramm anzubieten. Nachteil dann allerdings: solche Mobile dürfen maximal 80 km/h fahren.

Reisemobilisten, die mit Motorrad- oder Bootsanhänger unterwegs sind, sollten bei der Auflastung ihres Fahrzeugs beachten, daß sich das zulässige Gesamtzuggewicht ihres Freizeitfahrzeugs nicht verändern darf. Sehr wohl jedoch die Anhängelast. Die verringert sich um exakt den Wert der Auflastung.

Juan J. Gamero

**Im nächsten Heft lesen Sie:
Fahrwerkstechnik Teil 2 –
Stabilisatoren und Markt-
übersicht Zusatzfedern.**

Einbau einer Luftfeder



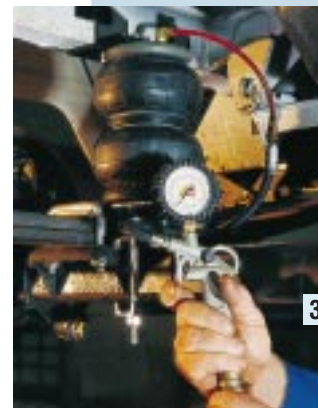
1.

Der Original-Anschlagpuffer wird entfernt.



2.

Der Luftbalg wird montiert und der Luftschlauch verlegt.



3.

Der Luftbalg wird mit einer Druckluftpistole befüllt.



4.

Die Luftfeder sitzt fertig montiert über der Serienfeder.



Sicheres
Reisemobil



Fotos: Schmelloth

Rundumschutz: Acht Zentimeter lange Dornen (großes Bild) sollen Einbrecher abschrecken.



Festung auf Rädern

Frans Rijnierse störte, daß sich Reisemobile zu leicht knacken lassen. Der Holländer schuf Abhilfe.

Frans Rijnierse aus Amsterdam reist für sein Leben gern. Europa kennt der 69jährige Rentner wie seine Westentasche – vor allem Großbritannien, Deutschland, Spanien, Italien.

Und wenn einer wie er eine Reise tut, dann kann er was erzählen. Auch von den Schattenseiten einer Tour. Insgesamt fünfmal versuchten Diebe, Rijnierses Reisemobil aufzubrechen. Einmal – es geschah im Mietmobil in den USA – plünderten sie sein Hab und Gut.

„Warum beugen die Hersteller nicht vor?“, macht er seinem Ärger Luft, „sicherheitstechnisch fallen die meisten Fahrzeuge durch.“ Und er poltert weiter: „Dabei wäre es so einfach, Reisemobile für wenig Geld diebstahlsicher zu machen.“ Also nahm der Holländer die Sache selbst in die Hand.

Frans Rijnierse ist ein Mann vom Fach: Länger als 35 Jahre arbeitete er als selbständiger Eisenwarenhändler – Schlüssel, Schlösser und Sicherheitspakete hießen seine be-



Alu-Gardine: Das Rollo ist unsichtbar mit zwei Stiften verankert.



Dachluke: Auch die Deckenöffnung ist vor Einbrechern geschützt – mit einem Gitter aus Federstahl.

rufflichen Wegbegleiter. „Reisemobile bieten leichtes Spiel für Einbrecher“, sagt der Sicherheits-Experte.

Nicht so sein Alkovenmobil auf Iveco-Basis aus der Schmiede des niederländischen Aufbauers Beka in Goor. Es erinnert ein bißchen an Fort Knox, jenem Truppenlager im US-Staat Kentucky, in dem mehr als 50 Prozent der amerikanischen Goldreserven lagern. Ein Alptraum für Panzerknacker.

Einen extrem sensiblen Gefahrenherd stellt bei einem Serien-Mobil der Eingangsbereich dar. Bei vielen Fahrzeugen seien nach wie vor die alten Wohnwagentüren vorhanden, meint Rijnierse: „Ein Tritt dagegen, und du stehst im Fahrzeug ▶



Sicheres Reisemobil

drin.“ Diesen neuralgischen Punkt entschärfte er als erstes. Dazu ließ der Tüftler die zweigeteilte Kabinentür mit je einer drei Millimeter dicken Aluplatte verstärken. Außen sind mehrere Zylinderkopfschrauben eingedreht, von innen wirken Doppelmuttern entgegen. Daß der Niederländer Leichtmetall als dominierendes Material seiner Sicherheitsvorrichtungen wählte, kommt nicht von ungefähr: „Ich wollte so wenig Gewicht wie möglich einsetzen.“

Die Längskanten der Alupfannen hat er dabei dreimal um jeweils 90 Grad abgewinkelt – ähnlich wie ein abgeschnittenes U: „So entsteht zwischen Türinnenseite und Aluplatte ein schmaler Hohlraum – Platz für eine Schließvorrichtung.“



Heckleiter: Eine Kunststoffplatte aus Lexan (sechs Millimeter) sichert die Leiter im Heck.



Hintere Stauraumtür: Der lange Federstahlstab wird von außen eingeschoben und verriegelt.

Als Schloß verwendete Rijnierse ein sogenanntes Einsteckriegelschloß mit anbohrgeschützter Stahlkernsicherung von Zeiss – kurz 211 D Spezial: „Dieses Schloß ist kaum zu knacken, weil es mit Tür und Alurahmen verankert ist, von außen und innen abschließbar.“

Für die Kabinentür verwendete der Holländer zwei Schlösser, aber auch Fahrer- und Beifahrertür sicherte er auf diese Weise. Allerdings mußte zwischen Türrahmen und Holm des Iveco-Basisfahrzeugs genügend Spielraum vorhanden sein, weil Rijnierse auch die Zusatzverriegelung durch eine Aluplatte verstärken wollte: „Sonst ließe sich die Tür nicht mehr schließen. Das ist nicht bei allen Mobilien der Fall.“ Ganz wichtig: In alle vier Schließvorrichtungen paßt ein und derselbe Schlüssel.

Auch Fensterl-Fans dürften entnervt ihr Vorhaben aufgeben, ins Panzer-Mobil von Frans Rijnierse zu gelangen. Rollos aus Alu-Lamellen halten jedem Brecheisen stand. Sie sind mit zwei Stiften an der unteren Fensterkante befestigt und unsichtbar mit Eisen verstärkt.

Mehrere Vierkant-Querstreben, ebenfalls aus Alu, sorgen dafür, daß sich die Rollgardine nicht durchdrücken läßt. Frans Rijnierse weiß aus Erfah-



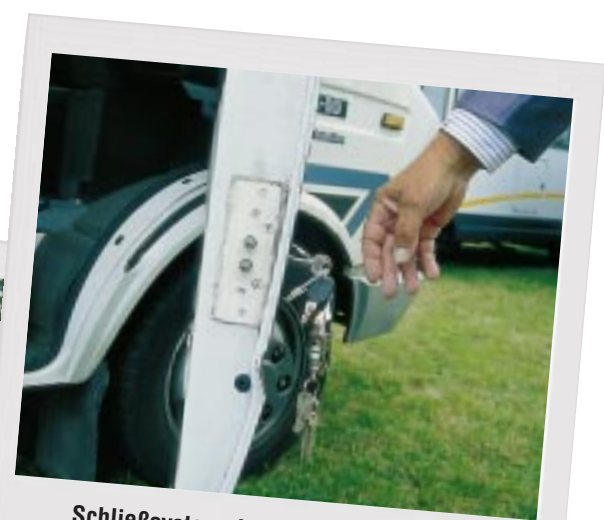
Der Holländer sagt: „Diebe haben bei mir keine Chance. Mein Reisemobil ist sicher.“

rung: „Diebe können zwar meine beiden Fenster zerstören, nicht aber das Rollo.“

Alle übrigen Öffnungen – Dachluke, Alkovenbereich – machen Stahlgitter aus zehn Millimeter starkem Federstahl dingfest. An der Frontscheibe drohen zusätzlich acht Zentimeter lange Dornen, die senkrecht zum Gitter stehen. Befestigt ist diese Vorrichtung an der rechten und linken Türseite – jeweils zwei Eckeisen kriechen zwischen die Türspalten, sie sind im Rahmen mit vier winzigen Schrauben befestigt. „Der stählerne Kranz verhindert, daß Einbrecher eindringen, weil sie nicht durch die Dornen kommen. Außerdem läßt sich das Gitter nur bei geöffneten Türen demontieren.“ Und die sind zweifach gesichert.

Im Gegensatz zu den Niederlanden genehmigt der deutsche und schweizerische TÜV einen solchen Fensterschutz nicht. Zu gefährlich, argumentieren Experten, im Falle eines Unfalls könnten sich Fahrer und Beifahrer verletzen. Doch auch hier weiß Rijnierse Rat: „Der Schutz läßt sich in weniger als einer Minute an- und abschrauben.“

Auch die Außentür zum hinteren Stauraum hat Rijnierse zum ein-



Schließsystem: In Rijniereses Steckriegelschlösser paßt ein und derselbe Schlüssel.

bruchsicheren Schott umfunktioni- niert. Zwei rostfreie Stahlplatten verstärken die Tür außen und innen: „Einmal, damit sie niemand ein- drücken kann, zum anderen, um eine

Schließvorrichtung herzustellen.“ An der Innenseite schweißte der findige Tüftler zwei gebogene Stabeisen als Ösen an, durch die er einen neun Millimeter starken Federstahlstab schiebt. Der wirkt als Querstange entgegen. Der Stab wird von außen durchgeschoben, etwa 55 Zentimeter oberhalb der linken Rückleuchte.

Die linke hintere Außenkante des Fahrzeugs verstärkt ein stähler- nes Eckprofil, an das ebenfalls Bol- zen und Ösen angeschweißt sind. Als Verriegelung dient ein großes, rostfreies Vorhängeschloß, Rijnierse verwendete ein sogenanntes Diskusschloß.

Selbst die Leiter zum Dach läßt sich für Neugierige nur schwer erklimmen. Eine Platte aus dem fast unverwüstlichen Kunststoff Lexan (Made in Germany) ist mit den Sprossen an drei Stellen verhakt. „Sogar ein fünf Kilo schwerer Ham- mer kann dieses Material nicht bre-

chen, sondern nur leicht beschädigen“, behauptet der Meister.

Selbst wenn ein Dieb in das Mobil eindringt, ist er noch lange nicht am Ziel: Hinter dem Fahrersitz befindet sich ein zehn Kilogramm schwerer Tresor (20 x 20 x 20 Zen- timeter) mit doppeltem Stahl- deckel. Er ist mit vier 12-mm-Bolzen und acht Muttern festgeschraubt.

Insgesamt investierte der Nie- derländer rund 8.000 Mark (inklusi- ve Arbeitslohn) in seinen rollenden Panzer: „Wenn die Hersteller nur einen Teil meiner Sicherheitsvorkeh- rungen bei der Fertigung berück- sichtigen würden, wäre vielen Reise- mobilisten geholfen.“

Stolz deutet Frans Rijnierse auf einige kleine Kerben im Tür- und Fensterbereich – das Werk frustrier- ter Einbrecher. „Mein Reisemobil ist eine Festung“, freut sich der enga- gierte Mobilist, „Diebe haben bei mir keine Chance mehr.“

Rainer Schneekloth

Händlerporträt



Platz da: Ehepaar Lehnhardt hat Globe Mobil im Nutzfahrzeug-Betrieb der Mercedes-Benz-Niederlassung Bremens etabliert.

Griff nach dem Stern

Reisemobile auf dem Gelände einer Nutzfahrzeug-Niederlassung von Mercedes-Benz: Der Bremer Händler Globe Mobil macht vor, wie das geht.

Schon lange geisterte die Idee durch die Köpfe aller Beteiligten. Sie erfolgreich umzusetzen lag zwar auf der Hand, bedurfte aber, wie bei Sternen üblich, einer günstigen Konstellation.

Kurz: Der Nutzfahrzeug-Betrieb der Niederlassung von Mercedes-Benz in Bremen suchte nach einem Weg, das Programm um Reisemobile zu erweitern. Mit einem entsprechenden Angebot ließe sich der Bereich der Freizeitfahrzeuge erschließen. Aber wie?

Da kam das umtriebige Ehepaar Lehnhardt vom Händlerbetrieb Globe Mobil, angesiedelt ein paar hundert Meter weiter, gerade recht. „Wenn wir uns heute umschaun, können wir kaum glauben, was wir sehen“, sagt Christine Lehnhardt, 42.

Zufrieden lehnt sich die Geschäftsführerin von Globe Mobil in dem knallroten Sitz zurück. Ihr Mann Klaus, 49, strahlt: „Der Anfang ist glücklich, aber es gibt noch viel zu tun.“



Schau her: Ausgefallene Dekoration soll den Freizeitwert der Reisemobile verdeutlichen.



Alle hier: Lkw-Verkaufsleiter Andreas-Georg Jung, Direktor Ulrich Kowalewski und Klaus Lehnhardt, Globe Mobil (von links).



Fotos: Petri

Musik drin: Das Café Buddy lockt Kunden an. Außendienstleiter Heinz-Christian Gresens ist Fan des Rock 'n' Rollers, ebenso Lehnhardt (oben, von links).

Erst seit dem 1. Advent vergangenen Jahres firmiert Globe Mobil unter dem Dach der Bremer Niederlassung in der Osterholzer Heerstraße, unweit der Autobahnabfahrt HB-Sebaldsbrück am Bremer Kreuz. Kunden finden hier Reisemobile der Marken Mercedes-Benz, Fendt, Frankia, Karmann, RMB und Westfalia. Die Fahrzeuge stehen in einer Ausstellungshalle, die zur Hälfte auch Pkw mit dem Stern füllen.

„Endlich können wir Synergien nutzen“, freut sich Ul-

rich Kowalewski, 42, „wir arbeiten mit Globe Mobil nach dem Gewinner-Gewinner-Prinzip.“ Selbst Reisemobilist seit Mitte der achtziger Jahre, weiß der Direktor aller vier Betriebe der MB-Niederlassung der Hansestadt, wie sich guter Absatz in der Freizeitbranche erzielen läßt: „Wir beraten und verkaufen fachgerecht.“

Dabei hat Kowalewski klar das unterschiedliche Kaufverhalten erkannt: Geschäftsleute unterzeichnen schnell einen Vertrag für ein Nutzfahrzeug

oder einen Firmen-Pkw, sofern die Bedingungen stimmen – gelenkt von rein wirtschaftlichen Interessen.

Muße für den richtigen Kauf

Anders Privatpersonen, die ein Reisemobil kaufen möchten: Bei ihnen zieht sich die Entscheidung meist bis zu mehreren Jahren hin. Bis dahin besucht der potentielle Kunde seinen Händler mehrere Male. Die Lehnhardts wissen: „Die

Camper sind froh und dankbar über ein umfassendes Gespräch.“

„Hier nutzen wir die Kompetenzen von Globe Mobil, die wir einfach nicht haben“, unterstreicht Andreas-Georg Jung, 51, Chef der Niederlassung und Lkw-Verkaufsleiter, „der Weg, Kooperationen einzugehen, ist die Zukunft.“

Und die hat bereits begonnen: Das Aushängeschild von Globe Mobil ist das Café Buddy, gewidmet dem Rock 'n' Roller Buddy Holly. Hier ▶

Händlerporträt

Sprich mit: Redakteur Claus-Georg Petri (v. r.) und die Hausherren. Mit dabei Frankia-Chef Giam Hoang (h. l.).

werden die späten Fünfziger und frühen Sechziger wieder lebendig – Neonreklame, gebürstete Metalltische, knallrote Sitzbänke. Zur Musik der längst vergangenen Zeit präsentieren sich in Glasvitrinen die dazugehörigen Buddy-Devotionalien. Und es gibt Eintrittskarten für das Hamburger Musical „Buddy“.

Für Mercedes-Benz wäre ein solches Café wegen der hausintern angeordneten Einheitlichkeit – neudeutsch: Corporate Identity – undenkbar. Weil aber Globe Mobil eigene Räume gemietet hat, bleibt den Lehnhardts freie Hand:

„Wir können uns hier verwirklichen.“ Mit der zunächst nicht erwarteten Konsequenz, daß im Café Buddy auch die rein wirtschaftlich denkenden Geschäftsleute ihre Unterschrift unter Kaufverträge nüchterner

Nutzfahrzeuge setzen – begleitet vom mitreißenden Viervierteltakt des Rock 'n' Roll-Stars. Ganz nebenbei steigt so die Verweildauer der Kunden an – und damit die potentielle Chance, ein weiteres Fahrzeug

zu kaufen. Nur mit mehr Muße.

Die Handschrift der Lehnhardts macht sich auch in dem Ausstellungsraum bemerkbar. Ansonsten eher sachlich, lockern die Bremer Halle Beete



mit Blumen in den Farben typischer Reiseländer auf. Dazu bekommt der Kunde die entsprechenden Unterlagen und Prospekte zu den Zielen, die ihn interessieren. Stolz ist Globe Mobil ebenfalls auf den Öko-

Stern, das aus Blumen angeplante Mercedes-Symbol.

Nicht nur in der Ausstellungshalle und dem Café Buddy findet der reisemobile Kunde bei Globe Mobil ein ungewöhnliches Ambiente. Ein wei-

teres Plus ist das zusätzliche Angebot, offeriert von der Niederlassung. 470 Mitarbeiter sind hier beschäftigt: In der Werkstatt, ausgelegt für Lkw, finden selbst die größten Reisemobile locker Platz. Fahrgestel-

Mach Druck: Die Waschstraße bietet Platz für Reisemobile. Die Dachaufbauten bekommen eine besonders schonende Wäsche.

le aller Marken können hier repariert werden, nicht nur die mit dem Stern auf dem Kühlergrill.

Da die Mechaniker in Bremen neben normalen Lkw auch Busse und Spezialaufbauten instand setzen, stellt die Karosserie eines Reisemobils für sie kein Problem dar. Zusätzlich sollen sie heuer in speziellen Kursen von Firmen wie Truma oder Electrolux sowie durch Seminare des Händlerverbandes DCHV fachspezifisch dazulernen.

Zu dem Betrieb der Niederlassung gehören auch eine Lackiererei und eine Wasch- ▶

Händlerporträt

straße, die Reisemobile nach Terminabsprache für 29,90 Mark wienert. Besonderes Augenmerk genießt dabei das Fahrzeugdach: Damit die automatischen Bürsten keine Aufbauten wie Solarpaneele beschädigen, legen die Mitarbeiter hier selbst vorsichtig Hand an.

Vergebens indes sucht der Kunde von Globe Mobil nach Zubehör – noch. „Wir wollen einbaufähiges Zubehör anbieten“, planen die Lehnhardts, „und zwar für Mercedes Vito und Sprinter wie für den Fiat Ducato.“ Origineller Schnickschnack soll es sein, Chrom und Edelteile. Dabei hoffen sie auf den Wunsch des Kunden nach Individualität: „Der gilt auch fürs eigene Reisemobil.“

Zufriedenheit auf allen Seiten

Künftig soll der Kunde auch auf dem Gelände der Niederlassung übernachten können. Stellplätze sind in Vorbereitung. Langeweile dürfte kaum auftreten, befindet sich in Laufnähe doch der Weserpark. Dieses Einkaufszentrum weist mit 101 Läden unter einem Dach nicht nur amerikanische Verhältnisse auf. Es beherbergt auch das Freizeitbad Aquadrom.

Seinen Riecher für ein reisemobil-spezifisches Angebot hat das Ehepaar Lehnhardt in relativ kurzer Zeit ausgeprägt. Christine Lehnhardt war früher Sekretärin, ihr Mann Klaus hat sich zunächst als Rechtsanwalts- und Notariatsgehilfe verdingt. Danach war Lehnhardt zwölf Jahre bei der Bundeswehr, wo er ein Versorgungskonzept entwickelte. Nach dem Dienst heuerte er bei VW und später bei Saab in

Bremen an, wo ihm der After-Sales- und Marketing-Bereich übertragen war.

Zum Reisemobil kamen die Lehnhardts durch Zufall, als ein Autohändler zum 1. April 1995 einen Vermieter suchte. Schließlich gelang es dem Ehepaar am 30. März 1996, sein erstes Reisemobil zu verkaufen. Anfang 1997 dann wurde Globe Mobil Frankia-Händler. Mit dem Umzug im vergangenen Jahr sicherten sich die Lehnhardts die restlichen Marken vollends.

Die Räumlichkeiten sind bei den Herstellern so gut angekommen, daß Frankia zur Eröffnung zwei Fahrzeuge des eigens kreierte Sondermodells „Stadt Bremen“ aufgelegt hat. Frankia-Geschäftsführer Giam Hoang, 51, erinnert sich: „Ich habe Globe Mobil zu dem Umzug geraten.“ Und er fügt hinzu: „Jetzt ist es einer der schönsten Läden Norddeutschlands.“

Und einer mit einem riesigen Einzugsgebiet in gesamt Weser-Ems. Darüber freut sich

auch Heinz-Christian Gresens, 45, Leiter des Verkaufsaußendienstes Lkw: „Die Reisemobile locken neue Kunden in unsere Niederlassung.“ Davon profitieren letztlich alle Verkaufsbereiche, auch zum Beispiel die Gebrauchtfahrzeuge.

Sehr zur Freude aller Beteiligten – denn seit Beginn herrscht zwischen Mercedes-Benz und Globe Mobil eitel Sonnenschein. Der Griff nach dem Stern scheint geglückt. Möglicherweise mit Vorbildfunktion. *Claus-Georg Petri*



Farbe drauf: Wo ein Lkw Platz für die Lackierung findet, kann auch ein Reisemobil ein neues Kleid bekommen.

Hand dran: Die Mechaniker bringen das erforderliche Know-how mit, um auch Reisemobile zu reparieren.



SCHLÄGER

Golf entwickelt sich zum Volkssport – für Reisemobilisten ein ideales Betätigungsfeld.

TYPEN



Mal die Luft auf dem Fairway, jener Spielbahn zwischen Abschlag und Loch. Seitdem dreht sich alles um den kleinen weißen Ball. „Golf ist die schönste Nebensache der Welt“, findet der Versicherungskaufmann.

Daß die Nordbadener ein Reisemobil besitzen, macht die Sache nur noch attraktiver: „Du parkst das Fahrzeug in der Nähe des Parcours, holst deine Schläger aus dem Mobil und gehst ein paar Stunden golfen. Anschließend relaxt du zufrieden im Fahrzeug.“

Am Thema Golf scheiden sich die Geister. Für die einen ist es der perfekt geregelte Wahnsinn. Für Bernhard Langer, 41, Deutschlands Aushängeschild im Profigolf aus Anhausen, stellt es schlicht als ein

Spiel dar, bei dem der Ball vom Abschlag mit möglichst wenigen Schlägen ins Loch gebracht wird: „Darin besteht für mich der ganze Reiz.“

In keiner anderen Sportart liegen Freude und Frust so dicht beieinander. Das gilt für den blutigen Anfänger wie für den hochbezahlten Berufsspieler. „Golf bietet zwei große Vorteile“, verrät Thomas Krieg, 30, Chef des Campingplatzes Rastatter Freizeitparadies, zu dem auch eine 18-Loch-Golfanlage gehört, „es ist die einzige Sportart, die ohne einen direkten Gegner auskommt und die sich problemlos bis ins hohe Alter ausüben läßt.“

Das amerikanische Fachblatt „Sports“ kürte dieses



Professionals raten allerdings vom Selbststudium ab: Autodidakten üben Fehler ein. Martin Trost, 30, Lehrer im Golfzentrum von Bad Griesbach, bestätigt: „Selbst ein Spitzen-Profi ist auf Analysen des Lehrers angewiesen. Korrekturen brauchen entsprechende Anweisungen.“

FÜR JEDES ALTER

Ziel des Golfspiels ist es, einen Ball mittels verschiedener Schläger in Übereinstimmung mit den Regeln vom Abschlag ins Loch zu spielen. Dies wiederholt sich in einer kompletten Runde auf 18 Bahnen, wobei der Golfer hier nur von Löchern spricht (Loch 5 = Bahn 5). Die Bahnen sind zwischen 80 und 550 Metern lang, hieraus ergibt sich eine Gesamtstrecke von gut und gerne sechs Kilometern.

Es gibt drei verschiedene Einteilungen der Löcher: Par 3, Par 4 und Par 5. Par ist die Abkürzung für „Professional Average Result“, also das Durchschnittsergebnis eines Pros (Golfer sagen Pro als Kurzform für Professional). Die Pars der 18 Löcher zusammengezählt – in der Regel gibt es vier Par 3, zehn Par 4 und vier Par 5-Löcher – ergibt sich die Zahl 72: das Gesamt-Par des Platzes. ▶

Andrang: Viele Reisemobilisten nutzen die großen Parkplätze vor den Golfclubs.

Reife: Wer die Platzurlaubnis schafft, darf sich Golfer nennen.



HOBBY
GOLF

SCHLÄGERTYPEN



Dieser Standard gibt das Ergebnis an, das ein Spieler mit einem Handicap von 0 benötigt – meist mit dem Par des Platzes identisch, in der Regel 72. Braucht ein Spieler beispielsweise 82 Schläge auf einem Platz, so hat er Handicap 10 gespielt, also die Differenz aus dem Par und den tatsächlichen Schlägen. In Deutschland ist das höchste Handicap auf 36 festgelegt.

„Der Spaß ist in der Anfangsphase am größten, weil sich Verbesserungen relativ

schnell einstellen“, weiß Golflehrer Trost. Eine Verbesserung des Handicaps von 3 auf 0 dauert in der Regel mehrere Jahre, eine Verbesserung des Handicaps um 10 Punkte ist dagegen schon in gut zwölf Monaten zu schaffen. Das Equipment – Bälle, Hölzer, Eisen und Putter – können Interessierte am Anfang ausleihen, später auch gebraucht kaufen – das Einsteiger-Set für 200 bis 300 Mark.

Als sogenannter Standardsatz gelten die Eisen 3 bis

9, ein Pitching Wedge, ein Putter und die Holzschläger 1,3 und 5. Der Anfänger begnügt sich jedoch mit einem Putter, Eisen 9, 7, 5, Holz 3. „Damit“, so Trost, „kommt man schon zurecht.“

Der Schläger zum Einlochen, der Putter also, stellt ein eigenes Thema dar. Zu berücksichtigen ist, daß der Schläger die für Körpergröße und Puttstil angemessene Schaftlänge und auch einen entsprechenden Schaftwinkel aufweist. Als Standardlänge empfiehlt Bernhard Langer 87,5 Zentimeter. Die Gewichte schwanken

zwischen 420 und 504 Gramm. Fast alle Professionals arbeiten mit etwa 480 Gramm.

AUF DEM VORMARSCH

Viele gute Spieler vertreten die Ansicht, daß man ein Leben lang jenem Modell treu sein sollte, für das man sich irgendwann einmal wirklich entschieden hatte. Andere raten dazu, sofort den Putter zu wechseln, wenn es mit dem alten nicht mehr so läuft, wie es sollte. Bernhard Langer scheint dem zweiten Grundsatz zu huldigen. Er besitzt nach eigenen Angaben 70 Putter, die er wechselweise auch einsetzt.

Doch bevor der Spieler ein Handicap erlangt, muß er eine wichtige Hürde meistern – die Platzreife bestehen. Ferdinand Zander kann ein Lied da-



Fairway-Bunker

Er liegt für Profis meist genau im Landebereich ihrer Abschläge, um schlechte Schläge zu bestrafen.

Reif für den Platz

Billig ist dieser Sport nicht gerade. Wer einem Club beitreten möchte, muß mit einer Aufnahmegebühr von über 5.000 Mark rechnen, zusätzlich des jährlichen Clubbeitrags von 2.000 bis 3.000 Mark. Dafür kann er so oft auf dem Platz spielen wie er will. Billiger geht es über die Vereinigung Clubfreier Golfspieler (VcG) im Deutschen Golf Verband (Tel.: 0611/9902051-53, Fax: /9902055, Internet: <http://www.golf.de>). Mitglieder bezahlen einen Jahresbeitrag von 430 Mark. Damit stehen ihnen derzeit bundesweit rund 400 Spiel- und Übungsmöglichkeiten offen. Vor-

ausgesetzt, die Mitglieder besitzen die erforderliche Platzreife (PE). Die wiederum erreicht man durch die sogenannte VcG-Green Card-Prüfung.

Viele Gelegenheitsgolfer treten während des Urlaub in einen der vergleichsweise günstigen ausländischen Clubs ein. Die Greencards dieser Clubs akzeptieren mittlerweile auch deutsche Clubs.

Fairway

Die eigentliche Spielbahn zwischen Abschlag und Grün.



Abschlag

Der Punkt, an dem der Spieler beginnt. Wird auch als Tee (sprich Ti) bezeichnet.



Green-Bunker

Sandgruben bewachen das Grün und schlucken ungenaue Schläge.

Rough

Das rauhe, hohe Gras neben dem Fairway, aus dem der Ball nur schwer zu spielen ist.

Fahnenstock

Er weist auf das Ziel eines jeden Golfers hin – das Loch.



Lesestoff

Dr. Alexander Kölbling und Achim Steinfurth stellen ein interessantes Buch für Golf-Anfänger zusammen. Auf 128 Seiten erfährt der Einsteiger alles übers Putten, Chippen und Pitchen. Anhand vieler Farbbilder und Schautafeln wird die richtige Haltung und Technik erklärt. Richtig Golf – rund ums Grün ist im

Münchner BLV Verlag erschienen, kostet 19,90 Mark.

Ebenfalls dort erschienen: Richtig Golf – Technik, Taktik, Psyche. Hier erhält der Leser Tips über die richtige Bekleidung, Schläger, Putter, Bälle, Zubehör. Das 128seitige Buch von John Bradley und Dr. Alexander Kölbling kostet 19,90 Mark im Fachhandel.

Das Buch Golf für Einsteiger von Golflehrer Oliver Heuler vermittelt auf verständnisvolle Weise die elementaren Kenntnisse zu allen Bereichen des Golfs. Über 150 farbige Abbildungen, darunter zahlreiche Schritt-für-Schritt-Bildfolgen und didaktisch aufbereitete Zeichnungen verdeutlichen die verschiedenen Bewegungsabläufe. Golf für Einsteiger umfaßt 160 Seiten, ist im Falken Verlag Niedernhausen erschienen und kostet 36 Mark.



von singen. Diese Platzreife erteilt ein Golflehrer (Pro) dem Anfänger nach einigen Stunden Unterricht, bestandener Theorieprüfung und einer erfolgreichen Runde über sechs Bahnen mit maximal drei Schlägen über dem Standard (Par) pro Loch.

Die Platzreife, kurz PE genannt, gilt normalerweise für jene Anlage, auf welcher der Golfer sie erworben hat. Wer außerhalb des Clubs spielt, muß Greenfee – eine Gebühr – bezahlen, die in der Regel zwischen 50 und 120 Mark liegt. ▶

HOBBY GOLF

SCHLÄGERTYPEN

Ursprünglich haftete dieser Sportart das elitäre Image der gesellschaftlichen Oberschicht an. Anders als die USA, Großbritannien oder Skandinavien spielte Deutschland viele Jahre in punkto Golf eine eher untergeordnete Rolle. Doch langsam öffnet sich auch hierzulande die

Tür für die breite Masse, Golf entwickelt sich zum Volkssport. Jährliche Zuwachsraten: um die zwölf Prozent.

Viele Clubs verzichten bewusst auf Exklusivität und holen sich Schnuppergolfer, aus-

wärtige Mitglieder oder Gelegenheitsspieler auf die Plätze. Dabei rutschen besonders die Einstiegsgebühren. Statt sich ein Leben lang mit Aufnahmegebühren von mehreren tausend Mark in einen Club einzukaufen, können Spieler jetzt einfache Jahresmitgliedschaften erwerben. Die liegen weit unter 1.700 Mark, etwa im Düsseldorfer Golfclub. Noch günstiger sind öffentliche Pay & Play-Anlagen: Wie beim Squash, Badminton oder Tennis bezahlt der Spieler eine Gebühr für den jeweiligen Spieltag oder erwirbt eine Mehrfachkarte.

ZULAUF

Rund 80 Clubs bundesweit, deren Anlagen meist nicht mit Nagelschere und Bodenwalze manikürt sind, bieten dafür günstig und unbürokratisch – ohne PENachweis – Spielmöglichkeiten. Für Reisemobilisten besonders interessant: Golfplätze, in deren unmittelbarer Nähe sich Campingplätze befinden. Meist gibt es für das Benutzen der Golfanlage erhebliche Nachlässe.

Alternative für Einsteiger: der Schnupperkurs im Urlaub. Ob an der Algarve, dem portugiesi-

Etikette

Golf funktioniert unter Berücksichtigung des wohl umfangreichsten Regelwerks, das mit einem sportlichen Spiel verbunden ist – festgelegt in rund 400 Statuten. Dieses Regelwerk ist auch unter dem Namen Etikette zusammengefaßt. Es gewährleistet, daß der Spieler einen optimalen Platz vorfindet.

Die wichtigsten Vorschriften:

- Erst wenn die Spieler vor Ihnen außer Schlagweite sind, dürfen Sie spielen.
- Wie auch im Straßenverkehr üblich, sollten Sie schnellere Spieler vorbeilassen.
- Gehen Sie ohne Verzögerungen zum nächsten Abschlag, wenn Sie ein Loch beendet haben.
- Die herausgeschlagenen Rasenstücke, sogenannte Divots, sind wieder zurückzulegen und festzutreten.
- Die Puttlinie des Mitspielers oder Gegners auf dem Grün dürfen Sie nicht betreten.
- Stehen Sie nicht zu nah bei einem Spieler.
- Bewegen Sie sich zwischen den Spielen zügig, damit Sie andere nicht aufhalten.
- Gewöhnen Sie sich an, Ihre Schlägertasche so nah wie möglich auf dem Weg zum nächsten Abschlag abzustellen.

schen Golf-Dorado, in Österreich oder an der Ostsee – allein in Europa schlagen mehr als 2,2 Millionen Golfer auf über 4.300 Plätzen ab. Sie repräsentieren einen Markt von knapp 1,7 Milliarden Mark. Tendenz steigend.

Der Frankfurter Reisemobilhändler Wendelin Mo- ▶



Kleines ABC für Golf-Anfänger

Abschlag: der Punkt, an dem Sie die Spielbahn beginnen (wird auch als Tee – sprich Ti – bezeichnet). Oder: der erste Schlag.

Annäherung: Schlag aus kurzer Entfernung möglichst auf das Grün.

As: Wenn Sie das Glück auf Ihrer Seite haben und mit einem einzigen Schlag vom Abschlag aus den Ball ins Loch befördern, spielen Sie ein As, auch „Hole in one“ genannt.

Birdie: Ein Birdie spielt, wer ein Loch mit einem Schlag unter Par beendet (beispielsweise Par 4 bereits mit dem dritten Schlag einlocht).

Bogey: Bei einem Bogey dagegen spielen Sie einen Schlag über Par.

Divot: ein Rasenstück, das beim Schlag aus dem Boden gehauen wird.

Driving-Range: Übungsanlage für Abschläge, meist überdacht.

Ehre: Privileg, als erster abzuschlagen.

Fore: Achtung, in Deckung gehen! International gültiger Warnruf, wenn der Ball auf andere zufliegt und diese treffen könnte.

Greenfee: Gebühr, die der Spieler bezahlen muß, wenn er auf einem fremden Platz golft.

Handicap: Anzahl der Schläge, die der Spieler mehr benötigt, als der Standard des Platzes vorgibt.

Hook: Flugkurve des Balls, bei der er nach links abdreht.

Platzreife: Spielerlaubnis für einen Golfplatz, bevor man ein Handicap hat. Sie gilt normalerweise nur für den Golfplatz, auf dem man sie erworben hat. In vielen Urlaubsgebieten wird sie jedoch von den dortigen Clubs anerkannt.

Pitch: ein sehr hoher Schlag – mit dem Pitching- oder Sand-Wedge (Schläger) – auf das Grün.

Slice: Flugkurve des Balls, bei der er nach rechts abdreht.

Zählspiel: Wettspiel, bei dem alle Schläge über eine festgelegte Anzahl von Löchern gezählt werden und der Spieler mit den wenigsten Schlägen gewinnt.

HOBBY GOLF

SCHLÄGER TYPEN

ser, 37, setzt auf diesen Trend und veranstaltet bei Butzbach Ende April die 1. Moser International – speziell für Mobilisten (REISEMOBIL INTERNATIONAL 3/98): „Ich möchte mit dieser Aktion Freizeitspaß und Geschäft unter einen Hut bringen.“ Geschickt eingefädelt: Zwischendurch präsentiert er die neuesten Modelle der Marke Hobby: „Die meisten Golfer sind mobil und somit prädestinierte Botschafter des Reisemobil-Tourismus.“

210.000 Bundesbürger kommen in den mehr als 500 Clubs in Schwung. Rund 50 Anlagen befinden sich in Planung. Für die Genehmigungsverfahren wirkt sich positiv aus, daß Golf als öffentlich förderungswürdig anerkannt und eine agrarpolitische Zielsetzung die Stilllegung landwirtschaftli-

cher Flächen ist. Die Zahl der Golfplätze in Deutschland nimmt also auch weiterhin zu.

Ein zusätzlicher Reiz des Golfspiels liegt in den unterschiedlichen Anlagen. Im Gegensatz zu fast allen anderen Ballsportarten gibt es nur geringe Vorgaben für das Spielfeld, und so gleicht kein Platz dem anderen.

So sehen beispielsweise Tennisstars wie Boris Becker und Michael Stich in den verschiedenen Golfanlagen eine willkommene Abwechslung, finden im Spiel Entspannung. Fußball-Kaiser Franz Beckenbauer oder Prominente wie Rudi Carrell und Howard Carpendale empfinden dabei eine neue Herausforderung neben dem Beruf. Und nicht zu vergessen: Familie Zander aus Heidelberg samt ihrem Reisemobil. *Rainer Schneekloth*

TRENDSHOP Zubehör- News

Tees: Kleine Nägel aus Holz oder Plastik. Sie stellen eine perfekte Lage für den Ball her.

Pitchgabel: dient dazu, die Einschlagmarken auszubessern, die der Ball auf dem Grün hinterläßt. Wählen Sie kleine Gabeln aus Metall. Die aus Plastik brechen zu leicht.



Schlägertaschen: werden in allen erdenklichen Farben und Designs angeboten. Es gibt sie von groß bis klein in verschiedenem Material. Die Bags, wie sie in der Golfsprache heißen, brauchen genügend Stauraum für Schläger, Regencap, Schirm, Bälle und Getränke.



Golfer können ihre Bag tragen oder auf einem Wagen hinter sich herziehen. Das liegt ganz am persönlichen Gusto und der körperlichen Fitness des Spielers. Mittlerweile gibt es batteriebetriebene Wagen und wahlweise sogar welche mit Fernsteuerung.

Schläger, Putter: Der sicherlich wichtigste Teil der Ausrüstung sind die Schläger. Nach den Regeln

sind auf der Runde nur 14 zugelassen. Denn für den Abschlag benötigt der Golfer andere Schläger als für den Sandbunker oder zum Putten (Einlochen) auf dem Grün. Grob gesprochen besteht ein Schläger aus dem Schlägerkopf (Loft), dem Schaft und dem Griff.

Schuhe: Gefragt ist in erster Linie Bequemlichkeit, nicht modischer Chic. Nichts ist schlimmer, als Golf spielen zu müssen, wenn die Füße weh tun. Schließlich legt der Sportler gut und gern bis zu zehn Kilometer pro Parcours zurück.



Die in die Sohle eingearbeiteten Spikes sorgen für festen Stand auf widrigen Bodenverhältnissen. Bei trockenem Wetter kann man auf Spike-Schuhe zugunsten von Noppen verzichten. Vorteil: Der Spieler darf das Clubhaus mit diesen Schuhen betreten.

HOBBY GOLF

CLUBS



RMC Rheingold



Volle Kraft: Karneval treibt dem RMC Rheingold den Frohsinn in die Gesichter.



Wenn Rheinländer dem Karneval entfliehen wollen, kann das kaum gutgehen. Auch dem RMC Rheingold ist es nicht gelungen.

Auf der Flucht

Luftschlangen rascheln im Geäst, unüberhörbar tuten Ballontröten. Karneval liegt in der Luft über der Mini-Wagenburg, die der RMC Rheingold aufgebaut hat: „Eigentlich sind wir vor dem verordneten Frohsinn geflüchtet“, bekennt Peter Holzer, 50, „aber er hat uns eingeholt.“

Gern erinnert sich Holzer, der den Club nach außen vertritt, an die Ursprünge des feuchtfröhlichen Beisammenseins. Schnell habe der Karneval-Bazillus auf den RMC übergegriffen: „Wir haben uns nicht sehr dagegen gewehrt.“

Vor acht Jahren schon hat sich der Club als Fluchtort Bad Münstereifel ausgesucht. Mit durchschlagendem Erfolg: Die närrische Stimmung in dem Refugium war derart gut, daß die Jecken des RMC Rheingold seither zu jedem Wochenende

zwischen Weiberfastnacht und Rosenmontag wiederkommen. Der Faschingsdienstag dient der Regeneration, und am Aschermittwoch ist alles vorbei.

Was wie straff durchgeplant erscheint, geht in Wirklichkeit auf einen unverletzbaren Grundsatz des RMC Rheingold zurück: „Wir organisieren wenig, deshalb klappt bei uns fast alles“, erklärt Peter Holzer.

Diese Maxime drückt sich in scheinbaren Kleinigkeiten aus, die jedoch die Basis der rheinischen Frohnaturen charakterisiert. So ist der Club kein eingetragener Verein – und wird es nicht werden. Ebenso wenig gehört dieser RMC der Reisemobil Union an, dem Dachverband deutscher Reisemobilclubs:

zu bürokratisch, zu wenig Mitbestimmung, moniert der Club. Beiträge gebe es nicht, denn die machten nur Ärger, und Holzer sei kein erster Vorsitzender: Er fungiere als sogenannter Kümmerer.

„Dabei trifft auch dieser Titel nicht genau“, sagt der kaufmännische Angestellte, „bei uns kümmert sich jeder um alles, so gut er kann.“ Tatsäch-

lich tischen die Mitglieder gerade ordentlich auf. Schmalzbrote, Salamischeiben, Tomaten und saure Gurken. „Jeder bringt etwas mit“, freut sich Holzer.

Insgesamt gehören dem heutigen RMC Rheingold 40 Personen an, zwölf Katzen und zwei Hunde. Sie stammen aus dem Bereich zwischen Düsseldorf/Velbert bis nach Herne



Volle Tische: Inmitten der Wagenburg teilen die Mitglieder ihr mitgebrachtes Essen.

Fotos: Petri

und sind unterwegs in 19 Reisemobilen – bei 20 Einheiten zieht der Club die Grenze.

Mitglied zu werden geht ebenso unbürokratisch vorstatten wie das gesamte Leben in der Gruppe: Wer nach drei gemeinsamen Clubabenden meint, zum RMC Rheingold zu passen und auf Gegenliebe stößt, der gehört fortan dazu – sofern er regelmäßig zu den Treffen erscheint.

Nicht immer hat der Club solch rosige Zeiten erlebt. Am 31. Dezember 1987 gegründet, ging es mit der Mitgliederzahl stetig bergauf. „Mit der Größe wuchsen auch die Probleme“, erinnert sich Holzer, „bis es vor zwei Jahren zum Knall kam.“ Verbunden mit einer Trennung in verschiedene Splittergruppen.

Durch die unheilvolle Erfahrung geläutert, verzeichnet

RMC Rheingold

An jedem zweiten Freitag und dem darauffolgenden Wochenende im Monat ist Clubabend in Duisburg-Wedau mit anschließender Ausfahrt ins Blaue in der näheren Umgebung.

10. bis 13. April Osterfahrt nach Geeste.

15. bis 17. Mai Berühmt-berüchtigte Heringsbraterei, Ort steht noch nicht fest.

Ansprechpartner des RMC Rheingold ist Peter Holzer, Stöckstr. 19, 44649 Herne, Tel.: 02325/75131.



der gegenwärtige RMC Rheingold kaum einen Wechsel. Aber wieder Zuwachs: 1997 haben sich vier neue Reisemobil-Besetzungen dem Club angeschlossen. Alle zusammen ließen sich jedenfalls nicht davon abbringen, zum vergangenen Jahreswechsel ordentlich

das Zehnjährige zu feiern. Gemeinsam postulieren die Clubmitglieder heute ihr Ziel mit einfachen Worten: „Wir bemühen uns, unser Hobby, das Reisemobil, so darzustellen, wie es unserer Meinung nach gut ist.“ Das bedeutet: mit viel Spaß. Aber: „Wenn wir einen

Stellplatz verlassen, ist er sauberer als vorher.“

Schmalzstullen und Würste haben inzwischen diversen Kuchen Platz gemacht, die Runde wärmt sich an dampfendem Kaffee. Einige Hartgesottene stärken sich an frischgezapftem Pils aus dem Partyfäßchen, und jeden Schluck konserviert eine Videokamera. Das wohlige Zusammensein begleitet eine Mundharmonika, voller Inbrunst.

Und als dann die buntgeschminkten Rheingoldler den Karnevalsbrüller des Jahres „Die Karavane zieht weiter“ intonieren, paßt es wieder: Luftschlangen rascheln im Geäst, unüberhörbar tuten Ballontröten. Karneval liegt in der Luft über der Mini-Wagenburg, die der RMC Rheingold aufgebaut hat. So läßt sich der Club seine Flucht gefallen. *cgp*



Dient dem
Eura-Mobil-
Club als Ziel
im Frühling:
Caravan
Park Sexten
in Südtirol.

TREFFS UND TERMINE

1. April

■ Clubabend des WMC Angeln in Hürup, Infos bei Horst Brusberg, Tel.: 04635/448.

1. bis 19. April

■ Osterfahrt mit den Westpfälzer Womo-Schwalben nach Südfrankreich, Infos bei Harry Kneip, Tel. 06371/62636.

3. April

■ Stammtisch des RMC Mittelbaden in Baden-Baden, Infos bei Martin Lenz, Tel. und Fax: 07245/4085.

3. bis 14. April

■ Osterfahrt des WMC 406 Kiel rund um Amsterdam, Infos bei Jürgen Schäfer, Tel.: 0431/555244, Fax: /5577999.

4. bis 5. April

■ Fahrt ins Blaue mit dem RMC Rheingold, Infos bei Peter Holzer, Tel.: 02325/75131.

4. bis 9. April

■ Fahrt des Eura-Mobil-Club zum Caravan Park Sexten, Südtirol, mit dritter Mitglie-
derversammlung, Infos bei Sven Dalbert, Tel.: 06258/6790, Fax: /6600.

4. bis 18. April

■ Ostertreffen des Caravanclub von Hessen in Rijnsburg/Holland am Camping Koningshof, Infos bei Roland Kornmann, Tel. und Fax: 069/5890954.

6. bis 19. April

■ Fahrt der RMF Rhein-Sieg nach Venedig, Infos bei Werner Walgenbach, Tel.: 02247/5880.

7. April

■ Stammtisch des Knaus-Womo-Club in Heidelberg, Infos bei Bruno Kramer, Tel.: 06223/47301.

9. bis 13. April

■ Ostertreffen des Camping-Oldie Club im Euro-Camp Spreewaldtor, Groß-Leuthen, Infos bei Heinz G. Müller, Tel.: 035471/303.

■ Viertes Ostsee-Reisemobiltreffen des I. A. RMC Schleswig-Holstein in Heiligenhafen, Infos bei Karin Seebeck, Tel. und Fax: 04193/2659.

10. bis 13. April

■ Osterrallye des RMC Schweiz im Elsaß, Infos bei Jürg Jaus, Tel.: 0041/52/7202165.

■ Osterfahrt mit dem RMC Rheingold, Infos bei Peter Holzer, Tel.: 02325/75131.

■ Ostertreffen der Mobilen Weltenbummler mit Jahreshauptversammlung in Oberhof, Thüringen, Infos bei Heinz-Dieter Zeitnitz, Tel. und Fax: 0208/485853.

■ Ostertreffen des Freundeskreises Hobby 600 in Giethorn, Holland, Anmeldung bei Willi de Graf, Tel.: 0031/5222/63765.

■ Osterfahrt des RMC Celle nach Dänemark, Infos bei Reinhard Konow, Tel.: 05141/47437.

■ Drachenfliegen der RMF Schleswig-Holstein an Dänemarks Westküste, Tel.: 04826/1891.

10. bis 14. April

■ Osterrallye der Reisemobil Union, ausgerichtet vom RMC Osnabrück, Infos bei Kalle Möhring, Tel.: 0541/572220.

10. bis 17. April

■ Osterfahrt des Concorde-Clubs Baden-Württemberg nach Schleswig-Holstein, Infos bei Werner Dolde, Tel. und Fax: 07127/35535.

14. April

■ 111. Stammtisch des RMC Bünde im Clublokal Stadtgarten, Infos bei Dieter Restemeier, Tel.: 05223/60025.

17. bis 19. April

■ Stammtisch des RMC Ratingen-Rhein-Ruhr mit anschließender Ausfahrt, Infos bei Günter Diehl, Tel.: 02102/ 473359.

21. bis 24. April

■ Erstes Reisemobiltreffen in Goch am Niederrhein auf dem Friedensplatz, Anmeldung bis zum 15. April 1998, Tel.: 02823/3202-02, Fax: -51.

24. bis 26. April

■ Zweites Single- und Einzelfahrertreffen in Rotenburg an der Fulda, Infos bei Undine Niemann, Tel.: 05495/840.

■ Fahrt des Wohnmobil-Clubs Amberg ins Altmühltal, Infos bei Jürgen Kales, Tel.: 09621/73963.

■ Wanderung des La Strada-Clubs im Elsaß, Infos bei Ingrid Baumgartner, Tel.: 06008/91110.

25. April

■ Caravan-Gespann-Fahrtraining des Münchener Zelt- und Caravan-Clubs in Oberschleißheim, Infos bei H. Pappermann, Tel.: 089/7235761.

25. bis 27. April

■ Ausfahrt des Stammtisch der Wohnmobilfreunde Bad Neuenahr-Ahrweiler nach Edenkoben, Infos bei Klaus D. Lehmann, Tel.: 02641/26680.

27. bis 28. April

■ Sicherheitstraining des EMHC auf dem Nürburgring, Infos und Anmeldung bei der Geschäftsstelle, Tel.: 06762/8380, Fax: 6024.

30. April bis 3. Mai

■ Ausflug des EMHC nach Frankfurt zum Äpfelwoi, Infos und Anmeldung bei der Geschäftsstelle, Tel.: 06762/8380, Fax: 6024.

■ Walpurgisfeier auf dem Campingplatz „Im Waldwinkel“ in Zorge, Infos bei Henry Sie-
mund, Tel.: 05586/1048, Fax: 8113.

■ Ancampen des RMC Ratingen-Rhein-Ruhr in Münster, Stadtführung, Infos bei Günter Diehl, Tel.: 02102/473359.

■ Maifahrt des WMC 406 Kiel nach Hermannsburg, Infos bei Jürgen Schäfer, Tel.: 0431/555244, Fax: /5577999.

■ Treffen des Caravanclub von Hessen in Bad Zwesten, Infos bei Roland Kornmann, Tel. und Fax: 069/5890954.

■ Treffen des Laika Clubs Deutschland in Kühlungsborn, Infos bei Jürgen Helgert, Tel. und Fax: 05495/1349.

■ Tanz in den Mai des RMC Weser-Ems mit Treffen der Chanty-Chöre in Lemwerder, Infos bei der Gemeindeverwaltung, Tel.: 0421/673939.

CLUBS

Laika-Club Deutschland Spaß in Bremen



Gesellige Runde vor rustikaler Kulisse: Laika-Club in Bremen.

Foto: Laika-Club

Gleich zu Anfang dieses Jahres war der Laika-Club Deutschland auf Achse: In Bremen Arbergen trafen sich 54 Mitglieder zum deftigen Grünkohlessen mit Schweinebauch, Mettwurst und Kasseler. Obwohl es bitter kalt war, spazierte die gesellige Runde über die Marsch, am Abend schwangen die Laikaner das Tanzbein. Informationen über weitere Aktivitäten des Clubs gibt's bei Claudia Hülsmann, Tel. und Fax: 0541/5881153.

Freundeskreis Hobby 600 Neue Chefin

An der Spitze des Freundeskreises Hobby 600 steht seit Februar 1998 eine Frau: Christel Straßberger, 65, löst den bisherigen ersten Vorsitzenden Herbert Paulerberg ab. Der hatte vor kurzem die Marke seines Reisemobils gewechselt und damit den Anspruch auf den Vorsitz des Markenclubs vertan.

Christel Straßberger indes reist mit ihrem Mann in einem Hobby 600 durch die Lande und fungiert damit zu Recht als Ansprechpartnerin für den Freundeskreis. Ihre Adresse: Marktstraße 150, 60388 Frankfurt, Tel.: 06109/21481.



Hält die Fäden des Freundeskreises Hobby 600 in der Hand: Christel Straßberger.



Zirkeltraining für Reisemobilisten Fit ins Frühjahr

Der Wohnmobil-Club Amberg in der Oberpfalz will seinen Mitgliedern und Gästen im wahrsten Sinne des Wortes auf die Sprünge helfen: Vom 18. bis 19. April 1998 lädt er zusammen mit der Verkehrswacht Amberg zum 1. Amberger Wohnmobil-Zirkeltraining auf den Reisemobilstellplatz an der Fachhochschule. Infos bei Jürgen Kales, Tel.: 09621/73963.

RMF Rhein-Sieg Vorstand bestätigt

Bei ihrer Jahreshauptversammlung Ende Januar 1998 haben die Mitglieder des RMF Rhein-Sieg den Vorstand bestätigt. Vorsitzende bleibt Helga Färber, 59: „Schön, daß die Arbeit durch die Wiederwahl positiv bewertet wurde.“ Stellvertreter ist Udo Pollmann. Die RMF Rhein-Sieg treffen sich an jedem letzten Wochenende eines ungeraden Monats in ihrem Vereinslokal Haus Tanneck in der Nähe der Winterscheider Mühle bei Ruppichteroth.



Foto: Petri

Als erste Vorsitzende bestätigt: Helga Färber von den RMF Rhein-Sieg.

Neuer Club Franken gesucht

In Nürnberg hat sich Anfang des Jahres ein neuer Reisemobilclub gegründet, der noch Mitglieder sucht. Ziel ist, markenübergreifend einen monatlichen Stammtisch einzurichten und einige gemeinsame Ausfahrten zu organisieren. Ansprechpartner ist Dietger Huber, Tel.: 0911/883494, Fax: 880033.

VORSCHAU



Schick

Der Esterel Manhattan besticht durch sein außergewöhnliches Design im GfK-Kleid. Wie schneidet der französische Integrierte im Profitest ab?

Passend

Mit Kindern auf Reisen, Teil 2: Tips, wie sich Küche und Bad am besten für die Bedürfnisse der Kleinen einrichten lassen.



Groß

Das Hehn-Mobil 650 DK dient sich dank seines riesigen Alkovens und der Doppelkabine mit vier Sitzplätzen besonders Familien an. Wie bewährt sich das Konzept im Praxistest?

Mild

Frühling im Allgäu – Deutschlands Bilderbuchland, erlebt im ausgebauten Kastenvan. Außerdem gibt's die Führübersicht Nord. Zusätzlich liefert Mobil Reisen, das Extra-Magazin in REISEMOBIL INTERNATIONAL, Ausflugshinweise, Stellplatz- und Campingtips.



REISE MOBIL

INTERNATIONAL

Die nächste Ausgabe erscheint am 17. April 1998

IMPRESSUM

REISEMOBIL INTERNATIONAL

Die Zeitschrift für mobilen Freizeitspaß erscheint monatlich

Verlag: CDS Verlag GmbH, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart, Telefon 0711/1346650, Telefax 0711/1346668

e-mail: info@cds-verlag.de

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), Axel H. Lockau (ahl), Rainer Schneekloth (ras), Sabine Scholz (sas), Ingo Wagner (imw)

Red.-Sekretariat: Céline Rumeau

Ständige Mitarbeiter: Mark Böttger, Dieter S. Heinz, Adel Hess, Marion Seigel, Wolfgang Strähler, Fritz Sturm

Fotos: Wolfgang Falk

Gestaltung und Produktion:

Grafik & Service GmbH: Gunild Carle (Ltg.), Frank Harm, Cordula Klink, Cristine Lott

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, Susanne Unckel

Anzeigendisposition: Marion Hansen

Kleinanzeigen: Martina Steinheil

Anzeigenverwaltung: Anzeigen-Marketing Hansjörg Schwab GmbH, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart, Telefon 0711/1346690, Telefax 0711/1346696. Es gilt die Anzeigenpreislise Nr. 9.

Reproduktion: Grafik & Service GmbH: Andreas Kuhn (Ltg.), Holger Koch

Druck: Union-Druckerei, Frankfurt

Vertrieb: Partner Presse Vertrieb, Stuttgart, e-mail: kundenservice@zenit-presse.de

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.

Reisehinweis: Dieser Ausgabe liegen Prospekte der Firma Waffentechnik von dem Bussche und einer Teilausgabe Prospekte der Firma Völkner Electronic bei.

In CDS Verlag erscheint außerdem jeden Monat CAMPING, CARS & CARAVANS. Beide Zeitschriften sind erhältlich beim Zeitschriften- und Bahnhofsbuchhandel und beim Presse-Fachhandel mit diesem Zeichen.



Presse-Fachhandel mit diesem Zeichen.

