

REISE MOBIL

INTERNATIONAL

E 19189 E

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

332
tolle
Seiten

5 DM

Schon gefahren:
Hypermobil
S 820



Messe- Special

- Alle Modelle
- Neues Zubehör
- Neue Motoren
- Top Events



Profitest:
Frankia I 800 BD

Mobil
der Sonne
entgegen



Klimmt:

„Stellplätze
sind zu
begrüßen.“

Bella Italia



Geschafft



Kaum ein anderes Thema wird unter Reisemobilisten so heiß diskutiert wie die Problematik um Gewichte und Zuladung. Schon mit der Februar-Ausgabe 1991 haben wir deshalb begonnen, in REISEMOBIL INTERNATIONAL nicht nur das Leergewicht, die Achslasten und die daraus resultierende Zuladung der Testmobile zu ermitteln.

Gewissermaßen nach unserer eigenen Norm haben wir seitdem auch ein Gewicht des reisefertigen Testmobils definiert und publiziert. Weil wir das für die einzige sinnvolle und praxisgerechte Methode hielten, haben wir nicht allein Fahrer und Kraftstoff-Vorrat – wie von der Straßenverkehrs-Ordnung gefordert –, sondern auch Beifahrer, mitreisende Passagiere, den vollen Frischwassertank und gefüllte Gasflaschen diesem Gewicht des reisefertigen

Mobils zugeschlagen. Folgerichtig haben wir auch nur die darüber hinaus noch verbleibende Differenz zum zulässigen Gesamtgewicht als Zuladung betrachtet.

Vielen Herstellern hat die Veröffentlichung dieser Zuladungswerte absolut nicht geschmeckt. Denn sie lagen in der Regel immer deutlich unter den von ihnen – nach Straßenverkehrs-Ordnung erstellten – Prospekt-Angaben.

Doch mit diesen Unklarheiten ist jetzt bald Schluss. Denn zumindest die deutschen Hersteller haben sich darauf geeinigt, ihre Mobile für das Jahr 2001 unter Berücksichtigung der Beladungsnorm 1646-2 auf den Markt zu bringen. Diese Norm spricht physikalisch korrekt von Massen anstelle der umgangssprachlich Gewichte genannten Werte. Noch wichtiger: Sie definiert – ähnlich dem, was wir 1991 begonnen haben – eine Norm-Masse des reisefertigen Mobils (siehe Seite 136). In ihr finden sich Kraftstoff, Fahrer, Beifahrer und 90 Prozent des Frischwasser- und Gasvorrats, die übrigen Füllmengen, eine Kabeltrommel und das Gewicht der persönli-

chen Ausrüstung, das sich aus je zehn Kilogramm pro Person und laufendem Meter Reisemobillänge errechnet.

Für REISEMOBIL INTERNATIONAL ändert sich durch die Entscheidung der deutschen Hersteller nichts. Wir veröffentlichen unsere Testergebnisse – übrigens als einziges europäisches Fachmagazin – schon seit unserer Ausgabe 5/1999 nach der neuen Norm.

Und Sie, liebe Reisemobilistinnen und -mobilisten, können ab dem diesjährigen Caravan Salon in Düsseldorf bei Ihren Verkaufsgesprächen auf mehr Klarheit und Transparenz in Bezug auf die Zuladung Ihres Wunschmobils hoffen. Lassen Sie sich die exakten Daten für das von Ihnen favorisierte Modell vom Verkäufer vorrechnen. Das schützt Sie vor unangenehmen Überraschungen, wie sie in der Vergangenheit immer wieder vorgekommen sind.

Herzlichst Ihr

Frank Böttger
Frank Böttger



BLICKPUNKT

| | |
|--|---|
| Schwarze Schafe auf Stellplätzen Schaden für den Reisemobil-Tourismus? | 8 |
|--|---|

MAGAZIN

| | |
|---|----|
| Interview mit Bundesverkehrsminister Reinhard Klimmt | 12 |
|---|----|

| | |
|---|----|
| Lustiges für Kinder und Eltern Neue Produkte von REISEMOBIL INTERNATIONAL | 16 |
|---|----|

| | |
|--|----|
| Nachrichten Neuzulassungen im Juli 2000, Reisemobilhafen Überlingen, Hymers Caravan-Museum | 18 |
|--|----|

| | |
|---|----|
| Internet-Magazin Neues aus dem Netz der Netze | 34 |
|---|----|

TEST & TECHNIK

| | |
|--|----|
| Profitest Frankia I 800 BD – ein luxuriöser Integrierter | 36 |
|--|----|

| | |
|--|----|
| Praxistest Adriatik 690 DH – slowenisches Alkovenmobil | 52 |
|--|----|

| | |
|---|----------|
| Probefahrten Hymermobil S 820 Schwabemobil Santara | 58 62 |
|---|----------|

| | |
|--|----|
| Modelle 2001 Die Neuheiten der nächsten Saison | 75 |
|--|----|

| | |
|--|----|
| Entwicklung RMB 1100 VO – Integrierter auf Bus-Chassis | 90 |
|--|----|

| | |
|---|------------------------|
| Caravan Salon 2000 in Düsseldorf Wo finde ich was? Hallenplan Wer zeigt welche Reisemobile? Wo gibt es welches Zubehör? Was ist los in Düsseldorf? | 96 98 118 126 |
|---|------------------------|

PRAXIS

| | |
|---|-----|
| Firmenporträt Al-Ko liefert Komplett-Lösungen | 130 |
|---|-----|

| | |
|---|-----|
| Richtig beladen Knackpunkt Zuladung | 136 |
|---|-----|

| | |
|--|-----|
| Was taugen Bedienungsanleitungen? Großer Vergleich | 138 |
|--|-----|

| | |
|---|-----|
| Digitale Landkarten Basis für GPS im Reisemobil | 144 |
|---|-----|

| | |
|--|-----|
| Dieselmotoren im Vergleich Wo liegen die Unterschiede? | 150 |
|--|-----|

| | |
|--|-----|
| Technik-Lexikon So funktioniert ein Sprintshift-Getriebe | 158 |
|--|-----|

| | |
|---|-----|
| Schon gefahren Neuer Fiat-Motor | 160 |
|---|-----|

| | |
|---------------------------------------|-----|
| Lesermobil Weniger ist mehr | 164 |
|---------------------------------------|-----|

| | |
|----------------------|-----|
| Neues Zubehör | 170 |
|----------------------|-----|

| | |
|---|-----|
| Händlerporträt Firmenverbund InterCaravanning | 172 |
|---|-----|

Familientauglich:
Der 8,18 Meter
lange Frankia I 800
BD bietet zahl-
reiche anspruchs-
volle Detaillösun-
gen. Wie schnei-
det der Integrierte
im Profitest ab?

Seite 36



Überzeugend: Der in Slowenien gebaute und für zwei bis vier
Personen konzipierte Adria 640 DH zeigt
seine Stärken im Praxistest.

Seite 52



Vielseitig: Tagsüber die
neuesten Reisemobile
auf dem Caravan Salon
Düsseldorf inspizieren
– abends hinein in den
Trubel der Messestadt.
Alle Infos ab

Seite 95

Gut gelaunt:
Der Konne,
das Maskott-
chen von
Rotenburg
an der Ful-
da, lud zum
elften Wagen-
burgtreffen ein.

Seite 32



Außerdem in Mobil Reisen: Die Ostseeinsel Rügen im Herbst ★
Vierländer-Tour durch Österreich, Ungarn, Slowenien und Kroatien ★
Mobil Magazin: Tipps für Trips ★ Kinderspass mit Rudi und Maxi ★
Reise-Preisrätsel ★ Stellplätze und Sammelkarten:
wo Reisemobilisten gern gesehen sind ★

Seite 266

Italien

Für jeden Geschmack ein anderes
Fleckchen Urlaubsparadies: Surfen auf
Sardinien, Trüffelsuche in Umbrien,
Kuren auf den Euganeischen Hügeln,
Relaxen auf der Halbinsel Monte
Argentrio, Bummeln durch Triest.

Seite 237

MOBIL REISEN

Reise-Special Urlaubsland Italien

| | |
|------------------------------------|-----|
| Umbrien Auf Trüffelsuche | 234 |
|------------------------------------|-----|

| | |
|---|-----|
| Monte Argentario Die Halbinsel geizt nicht mit Reizen | 238 |
|---|-----|

| | |
|---|-----|
| Euganeische Hügel Fango in italienischen Heilbädern | 242 |
|---|-----|

| | |
|---|-----|
| Sardinien Windsurfen an den Hot-Spots | 246 |
|---|-----|

| | |
|---|-----|
| Triest Bummel durch die Stadt, Postmuseum | 250 |
|---|-----|

| | |
|--------------------------|-----|
| Reise-Preisrätsel | 256 |
|--------------------------|-----|

| | |
|---|-----|
| Reise durch vier Länder Österreich, Ungarn, Slowenien, Kroatien | 258 |
|---|-----|

| | |
|---|-----|
| Rügen Deutschlands größte Ostseeinsel im Herbst | 266 |
|---|-----|

| | |
|---|-----|
| Mobil Magazin Tipps für Trips | 270 |
|---|-----|

| | |
|---------------|-----|
| Bücher | 276 |
|---------------|-----|

| | |
|--|-----|
| Kinderspaß mit Rudi und Maxi Rätsel, Fahrten, Wimmelbild | 279 |
|--|-----|

| | |
|--|-----|
| Stellplätze und Sammelkarten Neue reisemobilfreundliche Orte | 295 |
|--|-----|

FREIZEIT

| | |
|---|-----|
| Rezepte für zwei Flammen Meisterkoch Reinhold Metz gibt Tipps | 303 |
|---|-----|

| | |
|--|-----|
| Mobil aktiv Reiten und Camping | 306 |
|--|-----|

| | |
|---|-----|
| Großglockner Von der Erstbesteigung bis heute | 308 |
|---|-----|

| | |
|--|-----|
| Die Hobbys der Bosse Die Marathon-Männer der Branche | 314 |
|--|-----|

| | |
|---|-----|
| FICC-Rally Camper aus aller Welt in Lechbruck | 320 |
|---|-----|

| | |
|--|-----|
| Wagenburgfest Zum elften Mal lud Rotenburg/Fulda ein | 322 |
|--|-----|

| | |
|---|-----|
| Clubporträt 20 Jahre Campmobil-Club | 324 |
|---|-----|

| | |
|---|-----|
| Club-News Nachrichten, Treffs & Termine | 326 |
|---|-----|

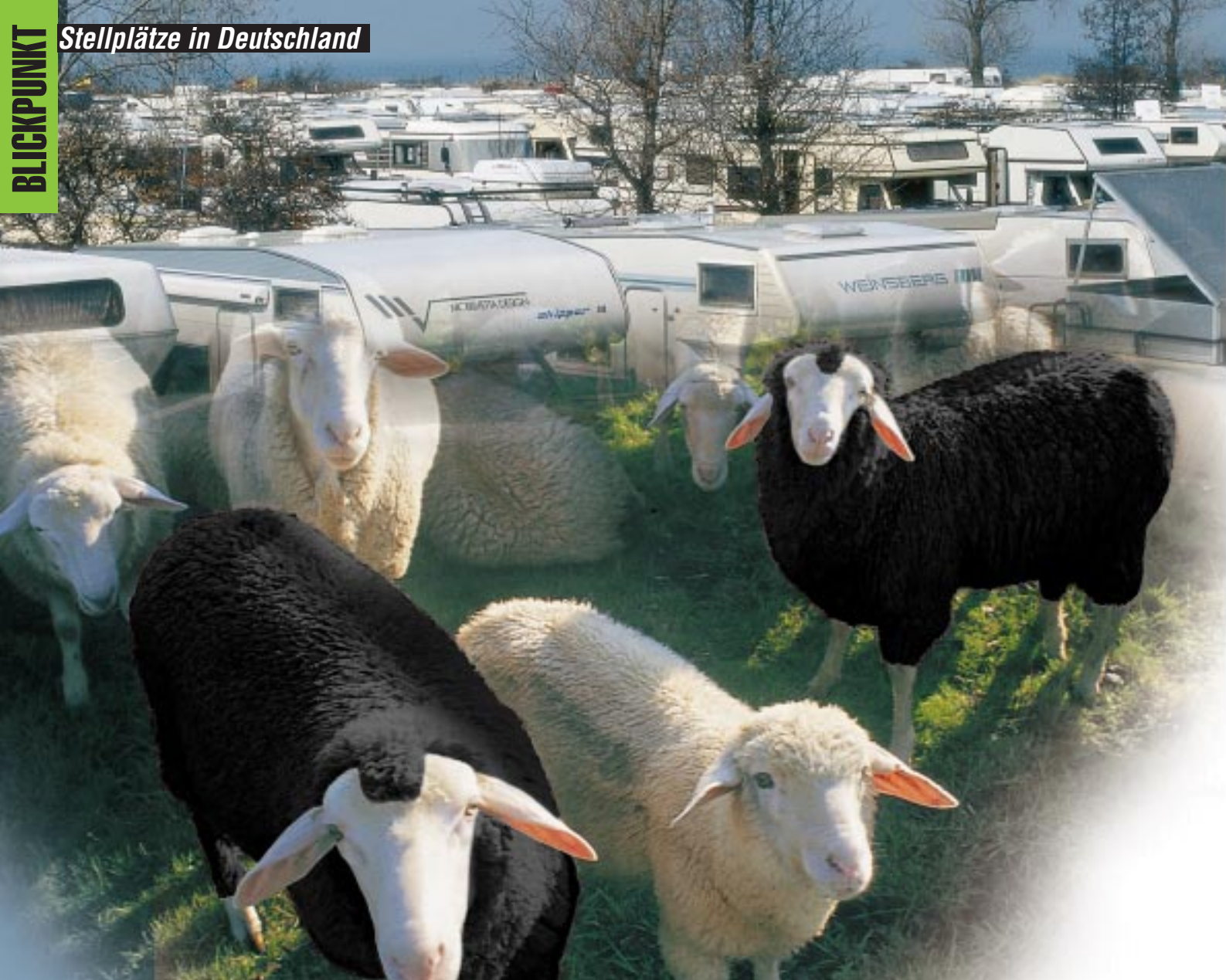
RUBRIKEN

| | |
|------------------|---|
| Editorial | 5 |
|------------------|---|

| | |
|---|-----|
| Bezugsquellen Alle Adressen auf einen Blick | 178 |
|---|-----|

| | |
|---|-----|
| Treffpunkt Leser schreiben an die Redaktion | 230 |
|---|-----|

| | |
|--------------------|-----|
| Vorschau/Impressum | 330 |
|--------------------|-----|



Getrübtes Idyll

Schwarze Schafe drohen, das Image des Reisemobil-Tourismus zu beschädigen.

W ehret den Anfängen. So mahnte schon der römische Dichter Ovid (43 vor bis 17 nach Christus). Wieder einmal scheint es an der Zeit, sich diese Jahrtausende alte Warnung ins Gedächtnis zu rufen – übera-

schenderweise zum Thema Stellplätze für Reisemobile. Und das angesichts einer Situation, die landauf, landab nur Gutes bewirken sollte:

■ Die Zahl der Anbieter freier Stellplätze in Deutschland wie Gemeinden, Bauernhöfe,

Winzer oder Bäder liegt gegenwärtig um die 1.700. Tendenz steigend: Rund 2.000 könnten es schon im nächsten Jahr sein. Damit existieren außer auf Campingplätzen mehrere tausend Übernachtungsmöglichkeiten für Reisemobilisten.

■ Das Netz von Ver- und Entsorgungsanlagen wird von Woche zu Woche engmaschiger. Etwa 600 solcher Stationen weist allein der Bordatlas 2000 von REISEMOBIL INTERNATIONAL aus. Auch hier ist mit Zuwachs zu rechnen.

■ Seit 1983, als das bayerische Viechtach als erste deutsche Gemeinde einen Stellplatz eröffnete, hat sich die Zahl der Reisemobile in Deutschland von 110.117 auf über 450.000 mehr als vervierfacht. Ebenfalls diese Zahl dürfte noch weiter steigen.

■ Die Infrastruktur für den Reisemobil-Tourismus soll weiter verbessert werden. So will zum Beispiel der Herstellerverband VDPH darauf hinwirken, dass künftig die Situation an Park- und Stellplätzen an Rastanlagen von Bundesautobahnen für Freizeitfahrzeuge verbessert wird.

So weit, so gut. Wären da nicht die Reisemobilisten selbst, besser gesagt: jene, die sich nicht an die Spielregeln halten. „Wo führt der Weg hin?“ fragt Reisemobilist Hermann Vogl aus Eggenfelden nach einem Aufenthalt in Bad Königshofen in einem Brief an die Redaktion REISEMOBIL INTERNATIONAL. Der Kurort hat jüngst seinen Stellplatz modernisiert und um Duschen wie WC erweitert.

Vogl: „Viele holen nun nicht mehr ihr Trinkwasser an der Versorgungsstation, denn da kostet es ja eine Mark, sondern klauen es am Waschbecken in der Toilette.“ Empört mahnt er: „Nassauer und Schnorrer versauen allen anderen, die bereit sind, für Leistungen und Einrichtungen zu bezahlen, durch die Rufschädigung ihr Hobby.“

Eine klare Tendenz zum Geiz stellt auch Günter Diehl fest, Präsident der Reisemobil Union (RU): „Mich enttäuschen jene Mobilisten, die Plätze bevorzugen, obwohl sie hässlich sind, dafür aber nichts kosten.“ Eine ohnehin meist geringe Gebühr für die Nacht zu bezahlen sollte doch drin sein, meint Diehl, zumal andernorts schöne Umgebung und Infrastruktur geboten seien. Aber: „Nichts zu zahlen ist Trumpf.“

Im Namen des Dachverbands deutscher Reisemobilclubs fordert Diehl, an möglichst vielen Stellplätzen eine Tafel mit den zehn Goldenen Regeln der RU (siehe Kasten) aufzuhängen: „Was sonst sollen wir tun als an Fairness zu appellieren?“ Viele Reisemobilisten glauben laut Diehl, mit ihrem Fahrzeug die grenzenlose Freiheit mitgekauft zu haben. „Das ist ein Irrtum.“

„Wir sind mit den Reisemobilisten bestens zufrieden“, kontert indes Hubert Zimmermann, Leiter des Ordnungsamts der Stadt Donaueschingen. Selbst eine geringe Gebührenerhöhung für Frischwasser tragen die mobilen Gäste sowie die dort engagierten Wohnmobil-Freunde Südschwarzwald mit, ohne zu murren.

Auf dem dortigen kostenlosen Stellplatz im Fürstlich Fürstenbergischen Park hat die Müllmenge so zugenommen, dass die Gemeinde einen 1,1 Kubikmeter fassenden Container aufstellen musste. Monatliche Kosten für die Entsorgung: 145 Mark. Konsequenz: Ab sofort kosten nur noch 30 und nicht wie bisher 50 Liter Frischwasser an der Ver- und Entsorgungsanlage eine Mark.

Ein ungeklärtes Müllproblem anderer Art sieht Manfred Gesemann, Leiter des Kulturamts der Stadt Rotenburg an der Fulda: „Viele Reisemobilisten trennen ihren Abfall nicht. Der Müll-Mix ist aber erheblich teurer zu entsorgen als sortierte Wertstoffe.“ Als Ursache vermutet Gesemann schlicht Faulheit: Obwohl entsprechende Container nur ein paar Schritte entfernt stehen, landet der Müll ungeordnet in der Tonne.

Dies widerspricht den bisherigen Gepflogenheiten von Reisemobilisten, einen Stellplatz eher sauberer zu hinterlassen, als er vorgefunden wurde. Gesemann führt dieses veränderte Verhalten auf die gewachsene Zahl der mobilen Gäste zurück: Die Gemeinschaft löse sich auf. „Es gibt mehr Individualreisende, und viele von ihnen wissen sich nicht zu benehmen.“

Ein weiteres Problem bilden laut Gesemann in zunehmenden Maße Hunde, die ihr Geschäft verrichten, Herrchen oder Frauchen sich aber nicht weiter darum kümmern. Neuerdings hängt auf dem Stellplatz in Rotenburg an der Fulda ein Schild, das auf die Pflicht des Hundehalters hinweist, Kot zu entfernen. Die Stadt hält einen Doggie-Abfallbehälter und entsprechende Handschuhe vor Ort dafür bereit.

Zu schlechtem Verhalten, das selbst Reisemobilisten beklagen, gehört, nachts lautstark zu feiern, ohne Rücksicht auf die Anwohner. RU-Präsident Diehl appelliert: „Wir sind Gäste auf den Stellplätzen. Das Wohlwollen dürfen wir uns nicht verschmerzen.“ Hinzu komme, dass ein nächtliches Gelage schnell zu campingähnlichem Verhalten führe: Grillen ist jedoch auf einem freien Stellplatz nicht er-



Verbessert: Der VDPH setzt sich für die Infrastruktur an Autobahnen ein.



Appelliert: In Rotenburg/Fulda erinnert ein Schild am Stellplatz die Hundebesitzer an ihre Pflicht. Nur zu gern werden Häufchen vergessen – zum Ärger anderer.

laubt. Dafür aber auf vielen der 5.000 deutschen Campingplätze, die für solcherlei Freizeitspaß wohl das bessere Ziel sind.

Eine wahre – freilich nur selten begangene – Todsünde ist, wild zu entsorgen. Manfred Gesemann: „Da würde ich mit dem eisernen Besen kehren.“ Diehl wiegelt ab: „Es gibt bloß wenige schwarze Schafe.“ Aber der RU-Chef gibt zu: „Nur mit dem Finger auf unbedarfte Fahrer von Mietfahrzeugen zu zeigen ist einfach zu billig.“ Auch Reisemobilisten aus den eigenen Reihen hielten sich bisweilen nicht an die Spielregeln.

Um das wilde Entsorgen generell zu erschweren, fordert Diehl die Hersteller auf, Auslasshähne stets hinten links am Fahrzeug anzubringen: „Dann lässt sich nicht mal eben schnell über dem Gulli am Straßenrand entsorgen.“

Enttäuscht von der Tatsache, dass eine Diskussion über das richtige Verhalten von Reisemobilisten auf Stellplätzen überhaupt notwendig ist, zeigt sich Peter Hirtschulz: „Das gehört doch zur Kinderstube.“ Der Leiter der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und stellvertretende Geschäftsführer des Herstellerverbands VDWH beklagt einen generellen Werteverlust in der Gesellschaft: „Bei Schmarotzern, die Wasser abzapfen, um eine Mark zu sparen, nützt auch Aufklärung nichts.“

Dennoch sind sich die Verantwortlichen einig, nicht tatenlos zuzusehen, wie unbotmäßiges Verhalten einiger den guten Ruf aller zu ruinieren droht. Dann lieber am alten Ovid orientieren: Wehret den Anfängen. Claus-Georg Petri



Angeboten:
Die Stadt Züllich koordiniert Reisemobil-Tourismus mit Kulturveranstaltungen in der Stadthalle. In Schieder-Schwalenberg können Reisemobilisten mit einem Mietwagen die Gegend erkunden.

Die 10 Goldenen Regeln der Reisemobil Union

Mit folgenden Grundsätzen will die Reisemobil Union, Dachverband deutscher Reisemobilclubs, dem Verhalten rücksichtsloser Reisemobilisten entgegenwirken:



1. Halte Dich immer an den Paragraphen 1 der Straßenverkehrs-Ordnung.
2. Viele Verkehrsteilnehmer sind nicht zu ihrem Vergnügen auf der Straße. Denk daran.
3. Achte Umwelt und Natur, denn diese hast Du nicht mitbezahlt.
4. Parke und nächtige nur auf – vom Eigentümer – genehmigten Stellplätzen (Fragen kostet nichts).
5. Verlasse Deinen Stellplatz so sauber, wie Du ihn vorzufinden wünschst (Volle Mülltüte neben dem Papierkorb?).
6. Entsorge Fäkalien und Grauwasser nur an den dafür vorgesehenen Stellen (Entsorgungsstationen, Kläranlagen).
7. Vermeide Lärmbelästigung der Nachbarschaft (Türenschnellen, Generatoren, laute Musik...).
8. Denke daran: Ein Parkplatz ist kein Campingplatz (Markisen, Tisch und Stühle?).
9. Stell Dein Fahrzeug platzsparend ab. Markierte Parkbuchten gelten auch für Reisemobile.
10. Kann nur sein: Halte die anderen neun Regeln ein. So kannst Du unsere Freiheit wahren und auch in Zukunft sorglos fahren.

Positive Tendenzen an Stellplätzen

Neben dem aus den eigenen Reihen angeprangerte Verhalten einiger Reisemobilisten gibt es auch jede Menge Positives zu melden. Etwa, dass sich Stellplatzbetreiber nach wie vor für den Reisemobil-Tourismus einsetzen und ihn fördern. Einige aktuelle Beispiele:

■ Die Stadt Züllich in der Voreifel hat dem Musik-Manager Julius H. Hoppe übertragen, rund um die Stadthalle Kulturveranstaltungen und Reisemobil-Tourismus zu koordinieren. Ab Mitte Oktober sollen zusätzlich zu den bisherigen Stellplätzen am Parkplatz Schützenplatz weitere Stellflächen sowie eine Ver- und Entsorgungsanlage bereit stehen. Geplant sind dann in regelmäßigen Abständen Veranstaltungen wie Sternfahrten mit abschließendem Ball in der Stadthalle, Reiseberichte oder Vorträge mit Showprogramm. Den Auftakt bildet die „Reise durch die Musik“ mit dem ZDF-Orchester am 7. und 8. Oktober 2000. Weitere Infos im Internet: www.stadthalle-zuellich.de.

■ Das Freizeitzentrum Kronenbruch in Schieder-Schwalenberg, Ostwestfalen-Lippe, stellt den mobilen Gästen auf dem dortigen Stellplatz ein Mietauto zur Verfügung, mit dem sie die Gegend erkunden können. Die Miete kostet am halben Tag 39, für den ganzen Tag 60 Mark. Tel.: 05282/1860.

■ Die Stadt Bad Essen stellt im Internet ihren Stellplatz vor, präsentiert Touren durch die Umgebung und verweist auf sechs andere Gemeinden, die sich ähnlich für Reisemobilisten engagieren. <http://bad-essen.tourentips.de>.

■ Die Gemeinde Haslach richtet an ihrem Stellplatz dieser Tage eine Ver- und Entsorgungsstation ein, nachdem die dortige Verwaltung in einer Fragebogenaktion die Meinung der reisemobilen Gäste erfahren hatte: Eine solche Station war Wunsch Nummer eins.

kurz & knapp

Schnuppertour

Ab Herbst 2001 bietet Doris Dreyer geführte 15-tägige Touren nach Marokko an. Dieses Angebot richtet sich insbesondere an Reisemobilisten, die das Land in einer Gruppe kennenlernen möchten. Tel.: 05254/66599.

Oktoberfest

Am 21. und 22. Oktober 2000 präsentiert Camping-Center Vöpel, Am Flurgraben 42-44, 65462 Ginsheim-Gustavsburg die neuen Reisemobil-Modelle von Hobby, Fendt und Elnagh. Bei dem Oktoberfest sind auch Schnäppchen zu ergattern.

Messe Augsburg

Vom 18. bis 26. November 2000 öffnet die Freizeit + Hobby Augsburg ihre Tore. Auf 30.000 Quadratmetern in fünf Hallen präsentiert die Messe Reisemobile, Caravans sowie Zubehör rund ums Camping. Erwachsene zahlen 14 Mark Eintritt, Schüler 10 Mark. Tel.: 0821/2576966.

Essen auf dem Salon

Die Essen Marketing GmbH hat auf dem Düsseldorfer Caravan Salon einen eigenen Stand, Halle 15, C 14, und wirbt dort für verschiedene Messen. Unter anderem für die Reise/Camping vom 21. bis 25. März 2001.

Schnäppchenjagd

Händler Caravana in Kirchheim/Teck lädt vom 16. bis 17. Oktober und vom 23. bis 24. Oktober 2000 zum Tag der offenen Tür mit Schnäppchenjagd. Wer sich online unter www.caravana.de anmeldet, erhält einen Getränkegutschein. Tel.: 07021/95085-0.

Fotos: Mutschler



■ Interview: Reinhard Klimmt

„Stellplätze sind zu begrüßen“

Bundesverkehrsminister Reinhard Klimmt, SPD, schildert seine Sicht zu verkehrsrechtlichen Fragen rund ums Reisemobil.

? Welchen verkehrspolitischen Stellenwert haben Reisemobile in Ihrer Arbeit?

! Reisemobile sind heutzutage aus unserem Freizeitverhalten nicht mehr wegzudenken. Da sie dieselbe Infrastruktur wie andere Straßenfahrzeuge nutzen, sind sie ebenso von den meisten verkehrspolitischen Maßnahmen meines Hauses betroffen, etwa vom Anti-Stau- oder dem Investitionsprogramm 1999 bis 2002.

? Seit dem 1. Dezember 1999 müssen Reisemobile zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse alle zwölf Monate zur Hauptuntersuchung. Damit sind diese Freizeitfahrzeuge Lkw gleichgestellt – in Fahrleistung und Gesamtnutzen unterscheiden sie sich jedoch erheblich. Warum also diese Verschärfung?

! Ziel war, die von bestimmten Fahrzeugen abgeleiteten Sonstige Kfz den Basisfahrzeugen gleichzusetzen. So sind Reisemobile je nach zulässiger

Gesamtmasse von Pkw, leichten Lkw und Bussen abgeleitet. Deshalb wurden Reisemobile in der neuen Fristentabelle entsprechend den Basisfahrzeugen zugeordnet.

? Mehrere tausend Leser machen ihrem Unmut Luft in einer noch laufenden Unterschriftenaktion von REISEMOBIL INTERNATIONAL über die zusätzlichen Kosten und den Mehraufwand durch die jährliche HU. Wie beurteilen Sie diese Kritik?

! Wir haben diese Kritik sehr früh aufgenommen und entsprechende Maßnahmen schon vor dem Inkrafttreten der Vorschriften am 1. Dezember 1999 eingeleitet.

? Gegenwärtig läuft bei den Prüforganisationen eine von Ihnen in Auftrag gegebene Erhebung zur Schadenshäufigkeit bei Reisemobilen. Wie ist der Stand der Dinge?

! Die Prüforganisationen werten die Mängel an Reisemobilen in der Klasse 3,5 bis 7,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse gezielt und nach meinem Kenntnisstand bundesweit aus. Diese Erhebung bedurfte einiger Vorbereitungen und begann im Februar/März diesen Jahres. Sie wird bis zum März 2001 dauern.

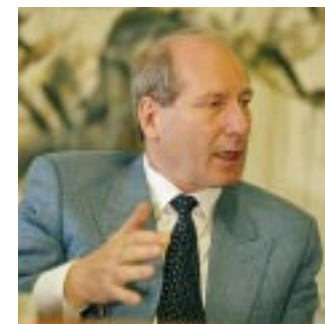


„Reisemobile sind aus unserem Freizeitverhalten nicht mehr wegzudenken.“

? Also besteht doch noch Hoffnung, dass Sie die Neu-

regelung im kommenden Frühjahr zurücknehmen?

! Sollte die Erhebung zeigen, dass die festgestellten Mängel bei den betreffenden Reisemobilen eine Verlängerung der Frist von ein auf zwei Jahre rechtfertigen, werde ich eine Vorschriftenänderung einleiten.



„Sollte die Erhebung zeigen, dass die Mängel eine Verlängerung der Frist rechtfertigen, werde ich eine Vorschriftenänderung einleiten.“

? Wann erlauben Sie Reisemobilen über 3,5 Tonnen, auf Autobahnen 100 km/h zu fahren, analog zu Caravan-Gespanssen? Das darf schließlich fast jeder vollbesetzte Reisebus.

! Eine solche Anhebung bedarf der Zustimmung der Bundesländer im Bundesrat. Bei ihnen bestehen noch Bedenken, weil eine solche Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für eine Fahrzeuggruppe Begehrlichkeiten bei anderen auslösen könnte. Denken Sie nur daran, dass große Reisemobile entweder auf Bus- oder auf Lkw-Chassis aufgebaut sind. Außerdem darf ich den Kraftstoffverbrauch nicht außer Acht lassen.

? Dennoch: Reisemobile zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen jedoch könnten problemlos 100 km/h fahren. Ziehen Sie für diese Fahrzeuge das höhere Tempo in Betracht?

! Die erwähnten Aspekte sind vor einer abschließenden Entscheidung grundlegend zu durchleuchten. Dieser Aufgabe nehmen sich derzeit verschiedene Bund-Länder-Gremien an. Ich bitte um Verständnis, dass ich den Ergebnissen nicht vorgreifen kann.

? Immer wieder taucht das Thema Maut in Deutschland auf. Ist aus Ihrer Sicht zu befürchten, dass künftig Reisemobile über 3,5 Tonnen Autobahngebühren bezahlen müssen?

! An eine Autobahngebühr für diese Fahrzeuge ist weder als Autobahnvignette noch als Maut gedacht. Das Thema ist im Zusammenhang mit der Entscheidung der Bundesregierung zu sehen, die derzeitige zeitbezogene Autobahngebühr für schwere Lkw durch eine streckenbezogene Gebühr zu ersetzen. Von dieser Maut werden Lkw ab zwölf Tonnen zulässiger Gesamtmasse betroffen sein. Hauptziel ist, die von schweren Nutzfahrzeugen verursachten Wegekosten in gerechter Weise anzulasten.

? Ist in Ihrem Ministerium angedacht, die Straße zu entlasten, indem Sie gemeinsam mit der Bahn die Möglichkeit schaffen, Reisemobile über weite Strecken innerhalb Europas auf komfortable Autoreisezüge zu verlagern?

! Innerhalb Deutschlands besteht bereits – eingeschränkt – die Möglichkeit, Pkw mit Anhängern und Reisemobile, die bestimmte Maximalwerte nicht überschreiten, auf Autoreisezügen zu befördern. Im grenzüberschreitenden Verkehr müssen wir die von den Eisenbahnen der jeweiligen Länder vorgegebenen streckenbautechnischen Abmessungen berücksichtigen, was teils größere Einschränkungen bei der Verladung von Reisemobilen zur Folge hat, etwa bei Reisen nach Frankreich oder Italien.

? Sie sind Verkehrs- und zugleich Bauminister: Wie beurteilen Sie die von vielen Kommunen geschaffenen Übernachtungstellplätze für Reisemobile?

! Übernachtungstellplätze für Reisemobile als kurzfristige Alternative zu Campingplätzen zu schaffen ist nur zu begrüßen. Ich gehe davon aus, dass es in vielen Gemeinden Deutschlands eine ausreichende Anzahl von Campingplätzen gibt. Dies schließt nicht aus, dass im Einzelfall die Notwendigkeit besteht, neue Campingplätze zu schaffen.



„Des Themas Tempo 100 km/h nehmen sich derzeit verschiedene Bund-Länder-Gremien an.“

? Trotz eines wahren Booms beim Camping dauern Genehmigungsverfahren für Campingplätze in Deutschland noch immer um die zehn Jahre. Wann und wie werden Sie dafür sorgen, dass diese Fristen kürzer werden?

! Nach meinem Wissen ist die Dauer eines Genehmigungsverfahrens für einen Campingplatz in der Praxis sehr unterschiedlich. Es wird Gemeindegebiete geben, in denen Bau- und Campingtätigkeit aus Natur- oder Landschaftsschutzgründen rechtlich nicht möglich ist, und in denen die erforderlichen Umwandlungen der betroffenen Gebiete viel Zeit beanspruchen.

? Planen Sie, die Infrastruktur und das Verkehrsleitsystem auf Autobahnen und Schnell-



Am runden Tisch: Bundesverkehrsminister Reinhard Klimmt im Gespräch mit den Redakteuren Sabine Scholz und Claus-Georg Petri. Links Rainer Arnold, MdB, SPD.

straßen so zu verbessern, dass Urlauber leichter und schneller zu Camping- oder Stellplätzen finden?

! An eine Aufnahme von Campingplätzen als Zielangabe in der Autobahnbeschilderung ist nicht gedacht: Die Anzahl der aufzunehmenden Zielangaben muss wegen der Erkennbarkeit bei hohen Geschwindigkeiten auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.



„An eine Autobahngebühr für Reisemobile ist weder als Autobahnvignette noch als Maut gedacht.“

Außerhalb der Autobahnen kann sich der Verkehrsteilneh-

mer an den Ortsangaben in der wegweisenden Beschilderung orientieren. Je nach Lage eines Campingplatzes kann es jedoch erforderlich sein, einen Hinweis in die gelbe Wegweisung aufzunehmen. Ein einheitliches Symbol „Zelt- und Wohnwagenplatz“ ist daher in die im November 1999 eingeführten neuen Richtlinien für die Wegweisung außerhalb von Autobahnen aufgenommen worden.

? Problematisch für Freizeitfahrzeuge gestaltet sich die Situation auf vielen Park- und Rastanlagen der Bundesautobahnen. Sie sind nicht eindeutig ausgeschildert, und Parkboxen sind oft zu kurz. Wie wollen Sie diesen Missstand beseitigen?

! Die Verhältnisse für Freizeitfahrzeuge an den Autobahnrastanlagen werden laufend verbessert. Die neuen Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen sehen die Führung von Caravans mit dem Symbol „Pkw mit Anhänger“ durch die Rastanlage bis zu den für sie ausgeschilderten Parkständen vor. Reisemobile bis sechs Meter Länge können auf den Parkplätzen für Pkw parken, über sechs Meter

Reinhard Klimmt, Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Klimmt wurde am 16. August 1942 in Berlin geboren. Er fühlt sich aber im Saarland zu Hause, wo er auch wohnt. 1962 hat Klimmt sein Abitur in Osnabrück gemacht, anschließend hat er in Saarbrücken Geschichte studiert, Schwerpunkt: Weimarer Republik und Nationalsozialismus.

Dann kam der Einstieg in die Politik:

- 1979 bis 1982: Stellvertretender Fraktionsvorsitzender der SPD-Fraktion im saarländischen Landtag;
- 1985 bis 1998: Vorsitzender der SPD-Fraktion;
- seit 1990: Vorsitzender der Medienkommission beim SPD-Bundesvorstand;
- seit 1991: Mitglied des SPD-Bundesvorstands;
- seit 1996: Vorsitzender SPD-Landesverband Saar;
- 1998 bis 1999: Ministerpräsident des Saarlandes.

Bevorzugte Reiseziele: England und Skandinavien.



Länge müssen sie Parkplätze für Pkw mit Anhänger in Anspruch nehmen. Nach den neueren Richtlinien für Rastanlagen erhalten Schrägparkstände für

Pkw mit Anhänger eine Länge von 16,30 Meter. Diese erscheint mir ausreichend für nahezu alle Freizeitfahrzeuge.

kurz & knapp

Messe mit Musik

Die neuesten Modelle von Autostar und Chausson zeigt Nuthetal Caravan auf einer Hausmesse am 14. und 15. Oktober 2000 im brandenburgischen Saarmund. Tel.: 033200/86104.

Zur Zugspitze

Auch zum kommenden Jahreswechsel lädt Eura Mobil Tours auf die Zugspitze ein. Das sechstägige Programm umfasst neben der Galaveranstaltung Ausflüge in die Umgebung, den Besuch des Musicals Ludwig II. sowie Skilaufen und Wandern. Pro Teilnehmer kostet die Reise 990 Mark inklusive Stellplatz auf der Ferienanlage Tiroler Zugspitze (Kinder ermäßigt). Informationen bei Eura Mobil Tours, Tel.: 06701/20371.

Schmidtmeier feiert

Seinen 25-jähriges Bestehen feiert Händler Schmidtmeier, Sindelfingen mit einer Hausmesse. Am 14. und 15. Oktober 2000 zeigt er auf einer festlichen Schau neue Modelle von Hobby, LMC und Concorde. Tel.: 07031/79990.

Singhof mit Knaus

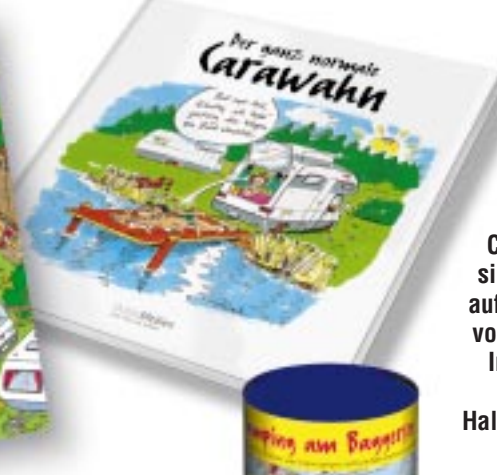
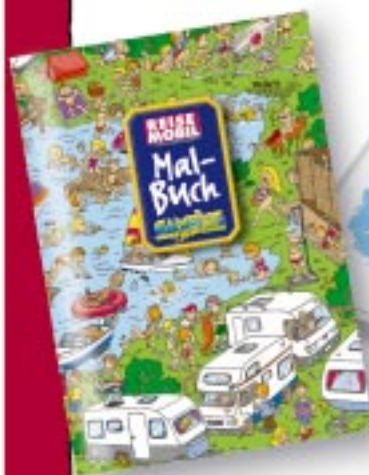
Zum traditionellen Herbstfest lädt am 21. und 22. Oktober 2000 Freizeitfahrzeuge Singhof, Pohl, in die Bäderstraße 4 ein. Zu sehen sind Reisemobile von LMC und zum ersten Mal von Knaus, die der Händler erst seit kurzem anbietet. Tel.: 06772/9431-0, Fax: -2.

IAA Nutzfahrzeuge

Vom 23. bis 30. November 2000 öffnet die IAA Nutzfahrzeuge ihre Pforten in Frankfurt. 1.200 Aussteller aus 42 Ländern präsentieren hier ihre Produkte.

■ Neues von REISEMOBIL INTERNATIONAL

LUSTIGES DREIERLEI



Premiere auf dem Caravan Salon: Malbuch, Puzzle und Cartoonband sind erstmals auf dem Stand von REISEMOBIL INTERNATIONAL zu haben, Halle 11, A 19.

Schwerpunkt Vergnügen: Premiere auf dem Caravan Salon feiern gleich drei neue Produkte von Dolde Medien, CDS Verlag, Stuttgart: Malbuch, Puzzle und Cartoonband sind erstmals auf dem Stand von REISEMOBIL INTERNATIONAL zu haben, Halle 11, A 19. Das lustige Dreierlei stammt aus der Hand des Cartoonisten Aurel Voigt, der Rudi und Maxi zum Leben erweckt und die Wimmelbilder auf den Kinderseiten in REISEMOBIL INTERNATIONAL mit unzähligen Gags ausschmückt.

☛ Gleich 15 Motive dieser Wimmelbilder enthält das Malbuch von REISEMOBIL INTERNATIONAL und dem Schwesterblatt CAMPING, CARS & CARAVANS: Auf 32 Seiten finden Kinder reichlich

Platz, sich mit Buntstiften nach Herzenslust auszutoben. Farbiges Freizeitvergnügen auch an grauen Tagen – für fünf Mark.

☛ Den Sommerspaß am Baggersee entdeckt, wer die 156 Teile des 40 mal 40 Zentimeter großen Puzzles zusammensetzt. Das Wimmelbild entsteht nach einem Vorlagenblatt, das dem Rollenkarton beiliegt – ideal für kleine und große Kinder. Alles zusammen kostet 15,90 Mark.

☛ Selbst gestandene Camper werden schmunzeln, wenn sie den Cartoonband „Der ganz normale Carawahn“ durchblättern: Nicht nur, dass sie die liebenswer-

ten Gepflogenheiten anderer entdecken, auch sich selbst dürften sie in den liebevoll-witzigen farbigen Zeichnungen von Aurel Voigt wiederfinden.

Die launigen Texte des Autors Axel H. Lockau ergänzen die Bilder, indem sie den ganz normalen Reisemobilisten in liebenswerter Art und Weise auf die Schippe nehmen. Zu haben ist der Spaß für 29,80 Mark. Besonderes Schmankerl für alle: Zeichner Aurel Voigt ist am 3. Oktober 2000 am Stand von REISEMOBIL INTERNATIONAL. Dort signiert der Künstler die Cartoonbände und zeichnet lustige Camping-Szenen. Der Besuch lohnt sich: Halle 11, A19.

kurz & knapp

Mit Country-Musik

Zur Hausmesse vom 13. bis 15. Oktober 2000 lädt Camper World ein, Händler für Pilote, Arto, Flair, Carthago, Bigfoot und Triple E, in der Jurgensstraße, Goch. Samstagabend gibt es im Festzelt Country-Musik. Tel.: 02823/95286, Internet: www.camperworld.de.

Silber für Master

Der Renault Master hat im diesjährigen Wettbewerb um den deutschen Nutzfahrzeugpreis den zweiten Platz in der Kategorie Transporter bis 3,5 Tonnen belegt. Die Jury setzte sich aus 16 Handwerkern zusammen.



Neu am Markt:
Reiseanbieter European
Motorhome Tours stellt
sein Programm vor.

Messe bei Schaffer

Am 21. und 22. Oktober 2000 veranstaltet Hymer- und Hobby-Händler Schaffer-Mobil, Dresden, eine Hausmesse. Tel.: 0351/83748-0, Internet: www.schaffer-mobil.de.

Ardelt mit Mastervolt

Ardelt Elektronik, Wetringen, hat im August 2000 den Generalvertrieb in Deutschland für Produkte der Marke Mastervolt übernommen. Zu sehen auf dem Caravan Salon, Halle 14, F 18.

Neue Halle

Das Caravan-Center Markt Indersdorf eröffnet am 21. und 22. Oktober 2000 seine neue Ausstellungshalle. Sie misst 1.250 Quadratmeter, 350 davon sind Zubehörshop. Ein 400 Quadratmeter großer Pavillon bleibt exklusiv der Marke Eura Mobil vorbehalten. Weiterhin gibt es Knaus, Bürstner und Kia Motors. Tel.: 08136/ 931330, Fax: /439.

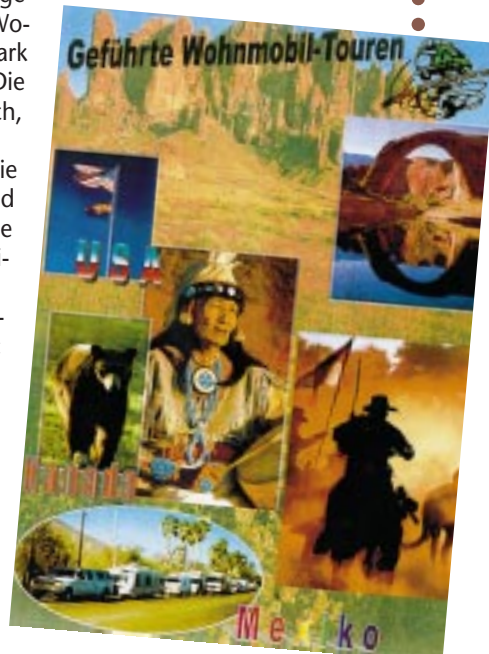
■ European Motorhome Tours

Geführt durch die Neue Welt

Sein Programm geführter Reisemobil-Touren stellt der neue Reiseorganisator European Motorhome Tours (EMT) vor. Das Unternehmen aus Gothendorf legt den Schwerpunkt auf geführte Fahrten durch die USA, Kanada und Mexiko im gemieteten Mobil. Je nach Dauer, drei bis sechs Wochen, kosten sie zwischen 5.000 und 9.000 Mark pro Person im zu zweit belegten Reisemobil. Die Touren sind auch im eigenen Fahrzeug möglich, da EMT auf Wunsch das Verschiffen organisiert.

Auch zwei Reisen nach Griechenland sowie durch Deutschland, die Schweiz, Österreich und Italien hält EMT in seinem Programm bereit. Sie kosten 3.750 und 4.250 Mark und dauern dreieinhalb und vier Wochen.

Ansprechpartner sind Gaby und Dieter Weigelt, Tel. und Fax: 04521/4715, Internet: www.wohnmobiltour.de. Caravan Salon: Stand 15 D 52.



■ Österreich verteuert Vignetten

Preise teils verdoppelt

Über österreichische Autobahnen zu fahren wird im kommenden Jahr teils doppelt so teuer wie bisher. Die Vignettenpreisverordnung 254/2000 schreibt einen erhöhten Preis für die Pickerl fest. Was bleibt, ist die Kategorie für Reisemobile unabhängig von ihrem Gewicht: Egal wie schwer, brauchen sie nur die Vignette für Pkw und Kraftfahrzeuge bis 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse.

Ab 2001 verteuert sich diese Pkw-Vignette für einjährige Gültigkeit um 82 Prozent auf 1000 Schilling (142 Mark). Relativ am stärksten steigt der Preis für die Zwei-Monats-Vignette: Sie kostet dann mit 300 Schilling (43 Mark) doppelt so viel wie heute. Für die bei Urlaubern besonders beliebte Zehn-Tages-Vignette sind künftig mit 105 Schilling (15 Mark) 50 Prozent mehr zu zahlen als bisher.

Vier Jahre lang hatten unveränderte Preise für die Pickerl gegolten. Österreich begründet die Erhöhung damit, dass sie „ein sehr wichtiger Schritt“ sei, „um ohne Zuschüsse der öffentlichen Hand Ausbau und Erhaltung des österreichischen Hochleistungsstraßennetzes zu finanzieren.“ Dafür seien die Erlöse zu 100 Prozent zweckgebunden.

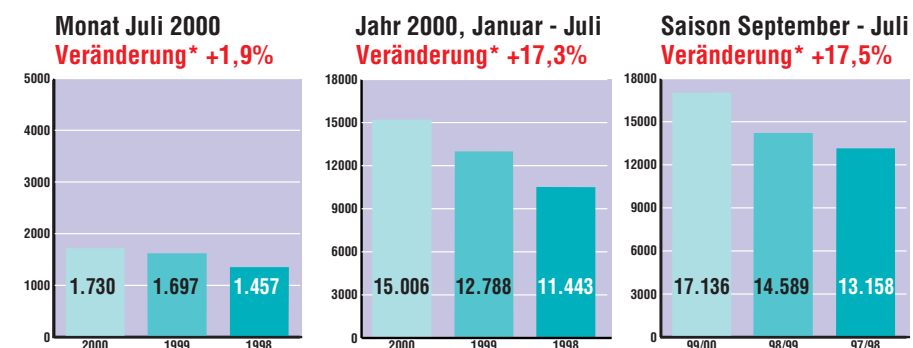


■ Neuzulassungen im Juli 2000

Leichtes Sommer-Hoch, starkes Jahr

Noch immer hält der positive Trend bei neu in Deutschland zugelassenen Reisemobilen an: Sogar für den allgemein eher verkaufsschwachen Juli verbucht das Flensburger Kraftfahrt-Bundesamt ein Plus von 1,9 Prozent gegenüber dem Vergleichsmonat des Vorjahres. Wie dick das Polster tatsächlich ist, zeigen die Zulassungszahlen von Januar bis Juli: Der Zuwachs von 17,3 Prozent bei 15.006 Einheiten ist ein Plus auf sehr hohem Niveau. Auf die Saison von September bis Juli betrachtet, steigert sich der Zuwachs sogar auf 17,5 Prozent.

Mit diesen Zahlen bei Reisemobilen, einem Plus von 2,6 Prozent von Januar bis Juli 2000 bei Wohnwagen und einem boomenden Export kann die deutsche Branche für Freizeitfahrzeuge ganz beruhigt zum Caravan Salon nach Düsseldorf gehen.



* in Prozent, Quelle: KBA, Flensburg/VDWH

■ Kleine Gasflasche aus Aluminium

Susi kommt kleiner daher

Die noch junge Gasflasche aus Aluminium im Elf-Kilogramm-Format bekommt eine kleine Schwester: „Susi“ nennt der Vertreter LG Freizeitwelt die voraussichtlich 159 Mark teure Flasche. Leer wiegt sie 3,1 Kilogramm und nimmt 6,6 Kilogramm Gas auf. Sie ist 38 Zentimeter hoch bei einem Durchmesser von 28,5 Zentimetern.

Speziell Reisemobilisten mit ausgebautem Kastenwagen soll die kleine, leichte Flasche dienen.

Erstmals ist Susi auf dem Caravan Salon in Düsseldorf zu sehen. Danach ist sie bei gegenwärtig 186 deutschen Fachhändlern zu bekommen und zu tauschen. Außerdem sind 300 Baumärkte Anlaufpunkte für Gasflaschen aus Aluminium.

Geschwisterpaar: Gasflaschen aus Aluminium gibt es ab dem Caravan Salon in zwei Größen zu kaufen und zu tauschen.



kurz & knapp

Schau bei Degen

Neue Fahrzeuge von Knaus und Frankia sowie gebrauchte Reisemobile verschiedener Marken sind am 7. und 8. Oktober 2000 bei der Hausmesse von Caravan Degen zu sehen, Schulstraße 9-11, Eckersdorf/Bayreuth, Tel.: 0921/ 73510.

Neuheiten bei Knoll

Auf seiner Hausmesse in Hungen zeigt der Eura Mobil- und Concorde-Händler Knoll Caravaning vom 20. bis 22. Oktober 2000 Messeneuheiten. Tel.: 06402/5250.

Urlaub in Marokko

Payne's Reisen aus Neu Wulmstorf bietet geführte Touren mit dem Reisemobil durch Marokko, Portugal und die Türkei an. Je nach Länge kostet zum Beispiel eine Marokko-Reise für eine Person ab 1.800 Mark. Tel.: 04168/8616, Fax: /1402, Internet: www.paynes.de.

Mit Eura Mobil

Ziesener Freizeitfahrzeuge in Elze hat nun außer Reisemobilen von Concorde, LMC und T.E.C. auch Eura im Angebot. Eine große Werkstatt steht zur Verfügung. Tel.: 05068/ 4288.

Pariser Spende

Anlässlich des 35. Pariser Salons vom 30. September bis 8. Oktober 2000 spendet die Messe an die Unicef 250.000 Francs (81.000 Mark). Die Hilfsorganisation soll die Summe dafür nutzen, Familien in Venezuela nach der Naturkatastrophe des vergangenen Jahres wieder zu vereinigen. Auf der Messe in Le Bourget stehen die neuesten Freizeitfahrzeuge.



■ Hymer Card-Visa

Kundenkarte mit Kreditfunktion



Neuer Service für Hymerfahrer: Hymer Card-Visa – Kunden- und Kreditkarte in einem.

Auf eine Karte gesetzt: Die kostenlose Hymer Card ist nun Kunden- und Kreditkarte in einem. Die Jahresgebühren entfallen, und auf Wunsch sind bis zu zwei Partnerkarten inklusive. Mit ihr können Hymer-Fahrer auf allen Reisen weltweit bargeldlos bezahlen – bei mehr als 16 Millionen Visa-Vertragspartnern in über 240 Ländern. Dazu kommt die Mög-

lichkeit, bei über 560.000 Banken und Sparkassen Bargeld abzuheben.

Die Rückzahlung ist variabel: Der Kunde entscheidet, ob er monatlich den Gesamtbetrag oder nur fünf Prozent der Monatsrechnung bezahlen möchte. Für diese Teilzahler ist auf Wunsch auch eine Kreditlebensversicherung möglich. Sie sichert bei Tod, Arbeitsun-

fähigkeit und unverschuldeter Arbeitslosigkeit die offenen Rechnungsbeträge ab.

Die Hymer Card-Visa gilt darüber hinaus als sicher: Der Karteninhaber haftet bei Verlust bis zum Eingang der Verlustmeldung nur bis maximal 100 Mark. Hymer arbeitet beim Visa-Service mit der CC-Bank AG, Mönchengladbach, zusammen.

■ Väh Motorentechnik baut Pick-up

Hingucker der besonderen Art

Auf Basis des Mercedes-Benz Sprinter 216 CDI hat Väh Motorentechnik aus Hösbach ein Pick-up mit Truck-Attributen entwickelt. Dazu gehören zwei seitlich neben dem Fahrerhaus hochgezogene Auspuffrohre mit drei Schalldämpfern, Front- und Überrollbügel, Heckschutzrohre aus poliertem Edelstahl sowie zusätzliche Fernscheinwerfer. Aufbau und Hilfsrahmen sind schwarz lackiert. Eine Anhängerkupplung gehört zum Tuning-Paket. Der Väh Pick-up rollt auf Alurädern mit Reifen der Größe 255/65-16, freigegeben bis 210 km/h. Vorder- und Hinterachse sind mit zusätzlichen Stabilisatoren verstärkt, dazu

kommt ein Sperrdifferenzial. Die hochwertig ausgestattete Kabine bietet drei Personen Platz. Der Pick-up-Truck von Väh kostet komplett 94.860 Mark, Tel.: 06021/513-18, Fax: -26, Internet: www.vaeth.com.



Was fürs Auge: Väh Motorentechnik nutzt den Mercedes-Benz 216 CDI als Basis für ein spektakuläres Pick-up.

kurz & knapp

Schmitt mit Phoenix

Schmitt-Wohnmobile in Weil im Schönbuch hat ab sofort die Marke Phoenix im Programm. Vom 22. bis 24. September 2000 feiert der Ex-Concorde-Händler den Neustart mit einer Hausmesse. Tel.: 07157/66099, Fax: /67270, Internet: www.schmitt-wohnmobile.de.

Amerika lockt

Sein Angebot, Reisemobile nach Übersee zu verschiffen, präsentiert Detlef Heinemann, Chef des Düsseldorfer Unternehmens Sea Bridge for Motorhomes, auf dem Caravan Salon: Halle 15, B 19.

Treffen mit G-Tours

Auf den Wunsch der Kunden lädt G-Tours, Ingolstädter Veranstalter geführter Reisen, zum ersten Treffen ein. Vom 6. bis 8. Oktober 2000 sind Reisemobilisten und Caravaner aller Marken auf den Campingplatz Kratzmühle im Altmühltal eingeladen, um Erinnerungen und Erfahrungen auszutauschen. Teilzunehmen kostet nichts, sich anzumelden ist aber notwendig, Tel.: 0841/9809-27, Fax: -41.

Neue Ziele

Reiseveranstalter Perestroika Tours bietet im Jahr 2001 außer geführten Reisemobil-Touren nach China/ Mongolei und Ägypten/Nordafrika drei neue Ziele an: 66 Tage auf der alten Seidenstraße nach Mittelasien, 110 Tage Südamerika von Kap Horn zu den Galapagos-Inseln und 130 Tage nach Indien und Nepal. Tel.: 06746/80280.



US-Aufgebot zum Zehnjährigen

Händler Schüttler aus Korbach hatte zum Super-Wochenende eingeladen. 40 US-Mobile trafen sich, um Ende Juni rund um den Edersee viel miteinander zu erleben.

Fahrten nach Ungarn

Kurlaubsziele

Ungarn einmal anders zu erleben, das verspricht Agency Plus, Veranstalter für geführte Reisemobil-Touren. Vom 30. September bis 13. Oktober 2000 geht es von Sopron über Schloss Fertöd zu den Reiterspielen in der Burg Sümeg. Über Kesthely am Balaton und der Halbinsel Tihany touren die Reisemobilisten nach Heviz zum größten Thermalsee Europas. Am fünften Tag steht Weinlese in Badacsony auf dem Programm – die Gäste lesen Trauben und keltern sie eigenhändig. Ein Kurzprogramm startet in Kiskörös. Die 13-tägige Fahrt kostet 1.250 Mark pro Person (bei



zwei Personen pro Einheit).

Derselbe Veranstalter lädt vom 27. bis 29. Oktober 2000 zum Camping- und Caravan-Treffen auf den Thermal-Camping Sárvár an der ungarisch-österreichischen Grenze ein. Von dort geht es gemeinsam zum Jahrmarkt und mittelalterlichen Abend im Weinkeller der Burg Sümeg mit Spezialitäten aus dem 13. und 14. Jahrhundert. Tagsüber entspannen sich die Gäste in lockerer Atmosphäre im Thermalbad. Die drei Tage kosten 199 Mark, Tel.: 0036/1/338-4848.



Spaß im Fichtelgebirge: Thierstein ist zufrieden mit dem ersten Treffen.



Treffen in Thierstein

Gelungener Auftakt

Zum ersten Treffen in der Gemeinde im Fichtelgebirge kamen fast 20 Reisemobilisten. Sie genossen die Gastfreundschaft, die ihnen schon beim Rundgang durch den Ort mit Bürgermeister Friedemann Kiesel zuteil wurde. Das Programm enthielt Schmankerl wie den Besuch eines historischen Bierkellers, Wanderungen ins Egertal und rund um den Kühbühl und zum Abschluss ein Weißwurstfrühstück. Alle Teilnehmer lobten die gute Organisation, den idyllisch gelegenen Stellplatz und die angenehme Atmosphäre des Treffens.

Dethleffs Pro Rent

Klare Bedingungen

Dethleffs präsentiert für die neue Saison einen Vermiet-Verbund namens Pro Rent. Das Konzept: Dethleffs hält seinen Händlern ein Franchising-System für die Vermietung von Reisemobilen bereit. Dethleffs Pro Rent tritt dabei als Vermietkette auf, die sämtliche werblichen und kommunikativen Maßnahmen zentral steuert. Das festgelegte exklusive Vermietprogramm ist dann an allen Pro Rent Stationen erhältlich. Die Fahrzeuge sind einheitlich ausgestattet mit Dachträger und Leiter, Radio/CD, Fahrradträger, Markise, Sicherheitspaket, ABS und Heckstufach. Die Leistungen der Family Card sind inklusive.

Dethleffs will so dem Kunden eine gleichbleibend hohe Qualität der Vermietfahrzeuge bieten, die höchstens zwei Saisons lang laufen. Die Einbindung ins Internet erleichtert dem Mieter zudem, sein Wunschmobil zu finden und zu reservieren.



Steht für Dethleffs Pro Rent: neues Logo der Vermietkette.

Herrliche Kulisse



Zum zweiten Phoenix-Treffen kamen mehr als 100 Fahrer dieser Marke nach Langenargen am Bodensee, die mit der weitesten Anreise aus Berlin und Flensburg. Freitagabend gab es Spanferkel mit zünftiger Live-Musik auf dem Platz. Am Samstag ging es mit Bus und Schiff zur Blumeninsel Mainau, am Sonntag erlebte die Gruppe eine Stadtführung und später das jährliche Rutenfest in Ravensburg. Die herrliche Landschaft und tolle Atmosphäre animierte einige Teilnehmer spontan zu einem Kurzurlaub in ihrem Reisemobil.

kurz & knapp

CCR Oldenburg

Neueste Freizeitfahrzeuge und Produkte rund ums Camping zeigt die Messe CCR in der Weser-Ems-Halle Oldenburg vom 27. bis 29. Oktober 2000. Tel.: 0441/8003-261, Fax: -234.

16. Markttage

Womika, freier Fachhändler gebrauchter Hymer und Westfalia, lädt vom 25. bis 30. September zum 16. Mal zur Aktionswoche mit Miet- und Verkaufsausstellung ein. Während der Markttage gibt es auch Reisemobile privat an privat. Tel.: 02302/1895-04, Fax: -06, Internet: www.womika.de.

Niemann gestorben

Undine Niemann, Urheberin des Single-Treffens für Reisemobilisten, ist am 16. Juni nach langer, schwerer Krankheit gestorben. Ihr ausdrücklicher Wunsch war, das Single-Treffen fortzusetzen – so findet das nächste vom 13. bis 15. Oktober in Bramsche statt. Infos bei Peter Klapper, Tel.: 05461/61746.

Skiflieger am Stand

Reisemobilimporteure Cristall begrüßt am 1. Oktober 2000 das Team der Deutschen Skisprung-Nationalmannschaft an seinem Stand auf dem Caravan Salon: Halle 9, A 59.

Regionalkarten

Der Falk-Verlag präsentiert zwei neue Kartenserien für Deutschland: 16 Regionalkarten im Maßstab 1:150.000 und zwölf Bundesländerkarten im Maßstab 1:250.000. Darauf findet der Reisende jede noch so kleine Straße sowie touristische Ziele, Camping- und Golfplätze. Jede Karte kostet 12,80 Mark.



Tempo oder Vorfahrt?

Ein Autofahrer wollte eine Kreuzung überqueren. Auf der anderen, vorfahrtberechtigten Straße fuhr ein Lkw 62 statt der erlaubten 50 km/h. Die beiden stießen zusammen. Es kam zu einem Gerichtsverfahren: Der Fahrer des Pkw meinte, nicht allein für den Unfall aufkommen zu müssen. Zwar habe er die Vorfahrt missachtet, den Brummifahrer jedoch treffe eine Teilschuld, weil er zu schnell unterwegs war.

Das Kammergericht Berlin entschied anders (Az.: 12 U 6678/98): Vorfahrtberechtigte dürfen grundsätzlich darauf vertrauen, dass Wartepflichtige anhalten, um sie passieren zu lassen. Eine Mithaftung des Bevorrechtigten käme nur dann in Betracht, wenn der Unfall durch Einhaltung der erlaubten Geschwindigkeit vermieden worden wäre. Das sei hier aber nicht der Fall: Selbst wenn der Lkw 50 km/h gefahren wäre, hätte der Fahrer den Unfall mit dem plötzlich aus der Seitenstraße auftauchenden Pkw nicht verhindern können. Dessen Fahrer habe daher allein für den Schaden aufzukommen.

Auf diese aktuelle Rechtsprechung weist der Anwalt-Suchservice hin, Tel.: 01805/254555.

Neue Kasko-Prämien

Die Versicherer haben für 2001 weitere Erhöhungen angekündigt. Darüber hinaus empfiehlt der Dachverband der Versicherungsunternehmen GDV seinen Mitgliedern ein neues System für die Teil- und Vollkasko, was für viele Kraftfahrer höhere Prämien zur Folge hat. Dabei steht es den einzelnen Gesellschaften frei, der Empfehlung zu folgen. Das meldet der ADAC.

Die wichtigste Änderung betrifft die Teilkasko. Sie greift derzeit bei Diebstahl, Hagel-, Sturm- und Hochwasserschäden, Glasbruch, Brand, Explosionen sowie bei Kollisionen mit Haarwild wie Wildschweinen, Rehen und Hirschen. Wer sich künftig gegen Wildschäden versichern will, muss eine teurere Vollkasko abschließen.

Zweite gravierende Änderung: Statt des bislang praktizierten Einheitstarifs in der Teilkasko gibt es künftig Schadenfreiheitsklassen. Pluspunkt: Die Teilkasko verbilligt sich schrittweise. Pferdefuß: Der Autofahrer wird nach Schäden zurückgestuft, für die er nicht verantwortlich ist, also nach Diebstahl, Sturm, Hagel und Hochwasser. Die

Rückstufung erfolgt in der jeweiligen Schadenfreiheitsrattstaffel: Glasbruchschaden führt zur Rückstufung in der Teilkasko, ein Unfallschaden in der Vollkasko.

Zusätzlich schlägt der GDV in der Vollkasko eine Staffelung nach Fahrzeugalter vor: Neuere Fahrzeuge kosten demnach mehr Prämie als ältere.



Saison beachten

Wer an seinem Reisemobil ein Saisonkennzeichen hat, sollte den angegebenen Zeitraum unbedingt einhalten – für viele Mobile beginnt der Winterschlaf am 1. Oktober. Daran erinnert der ADAC. Wer nach Ablauf des Kennzeichens weiterfährt, riskiert einiges:

- ! Ein Bußgeld von 100 Mark und drei Punkte in Flensburg.
- ! Möglicherweise eine Steuernachforderung und ein Verfahren wegen Steuerhinterziehung.
- ! Im Schadensfall haftet der Fahrzeughalter mit seinem privaten Vermögen.

Achtung: Auf öffentlichen Straßen und Plätzen dürfen Fahrzeuge mit Saisonkennzeichen außerhalb des Zulassungszeitraums nicht parken. Zum öffentlichen Verkehrsraum gehören auch alle zugänglichen Parkplätze einer Wohnanlage oder ein Parkhaus.

Fallen TÜV oder AU in der Winterpause an, so ist der Termin im ersten Monat der Wiederinbetriebnahme wahrzunehmen. Wer länger wartet, riskiert je nach Dauer der Überziehungsfrist bis zu 80 Mark Bußgeld und zwei Punkte.



Reisemobilhafen Überlingen

Kampf aufgenommen



Im Blickpunkt reisemobilen Interesses: Stellplatz in Überlingen.

Der Reisemobilhafen in Überlingen ist ein Fall fürs Gericht geworden (REISEMOBIL INTERNATIONAL 9/2000). Die Kammer für Handelssachen des Landgerichts Konstanz hat am 2. August 2000 bestätigt: Die Kommune darf ihren Reisemobilhafen nicht weiter betreiben, sofern sie nicht mindestens 22 Mark und damit die von einem Gutachter ermittelten marktgerechten Preise ansetzt.

Dagegen hat die Stadt Berufung eingelegt, bis zum 2. Oktober muss sie die Begründung dafür vorlegen. Überlingen sieht sich dabei in der Rolle, eine Grundsatzenscheidung herbeizuführen, um Rechtsklarheit zu bekommen.

Zufriedene Händler:



Bei der internationalen Händlertagung von Eura Mobil Anfang Juli in Bad Kreuznach rief der neue Integra besonderes Interesse hervor. Für die Saison 1999/2000 zog Geschäftsführer Dr. Holger Siebert eine positive Bilanz. Nach dem offiziellen Teil vergnügten sich die Händler mit Draisierten auf einer stillgelegten Bahnstrecke im Glantal.



kurz & knapp

Messe bei Reimers

Eine Woche nach dem Caravan Salon, am 14. und 15. Oktober 2000, stellt Reimers Reisemobile aus Nahe die neuesten Modelle von Phoenix, Elnagh und Ahorn vor. Stellplätze sind vorhanden. Tel.: 04535/591930, Fax: /2240.

Oldies gern gesehen

Auf dem Campingplatz Kerstgenhof, Sonsbeck-Labbeck, Tel.: 02801/4308, sind Camper mit Oldtimern willkommen. Der Camping Oldie-Club hat dem Platz die entsprechende Auszeichnung verliehen. COC-Mitglieder erhalten einen Rabatt.

Frankia bei Bong

Camperland Bong in Rheinbach, Händler von US-Motorhomes, ist nun auch Vertragspartner von Frankia-Reisemobilen. Tel.: 02226/ 16047.

Herbstschau

Händler Vogel & Atkins, Babenhäuser Straße 57, Großostheim, stellt auf seiner Herbstmesse am 21. und 22. Oktober 2000 die neuesten Modelle von Knaus, Bürstner, Eura Mobil und Reimo vor. Tel.: 06026/7508.

Unterm Hammer

Kaufen und verkaufen – unter diesem Motto versteigern BCA Auktionen und der Vermieter-verbund Caravaning Company Reisemobile. Am 17. und 31. Oktober 2000 kommen die Fahrzeuge in Berlin-Hoppegarten vor Gewerbetreibenden unter den Hammer. Auktionskatalog bei BCA, Tel.: 0190/ 15074010, Internet: www.autoauktionen.de. Verkäufer, die Mobile anbieten wollen, wenden sich an Caravaning Company, Jürgen Maier, Tel.: 09431/756712.



■ Hymer-Caravanmuseum

ES GEHT VORAN

Versuche mit dem ersten Reisemobil gehen rund 40 Jahre zurück. Erwin Hymer baute den Kastenwagen Borgward B 611 aus und taufte ihn Caravano 3. Insgesamt entstanden nur drei Stück – der Bremer Fahrzeughersteller ging im Jahr 1961 in Konkurs. Außerdem war die Zeit noch nicht reif für Reisemobile. Heute trägt dieses Vehikel (Foto unten) zum Grundstock für ein museales Ereignis bei. Erwin Hymer setzt sich ein Denkmal. Mit einem eigenen Campingmuseum.

Gegenwärtig trifft Bernhard Jehne, Prokurist bei Hymer und künftiger Museumsdirektor, die nötigen Maßnahmen, die Exponate zu restaurieren. Zusammen mit dem Vorsitzenden des Camping Oldie-Clubs, Wolf-Dieter Hildisch, sowie dem Projektmanager der Regenbogencamp-Kette in Mecklenburg-Vorpommern, Heinz G. Müller, erfolgte die erste Sichtung des Materials. Müller, dessen Campingmuseum 40 Jahre DDR-Camping dokumentiert und von Erwin Hymer übernommen wurde, erklärt die Feinheiten der Caravans.

Und er kennt seine Schmuckstücke aus dem Effeff. Sie heißen „Flüchtlingskoffer“, „kurzer Sachse“ oder „Heimstolz Wewerling“, zeichnen sich durch zahlreiche Pfiffigkeiten aus, etwa einen absenkbaren Boden, um mehr Stehhöhe zu gewinnen, oder abgeschrägte Tischstützen für mehr Beinfreiheit, eine Ziehharmonika-Vorrichtung als Mittelstreifen, um eine Sitzgruppe zu einem Bett umzufunktionieren. Bernhard Jehne staunt: „Wahnsinn, da kann man ja noch was lernen.“

Klar ist, dass bei Hymer ein neues Ver-



Bestandsaufnahme: Erwin Hymer (oben), Wolf Dieter Hildisch und Heinz G. Müller (rechts) im Museum.

kaufsgebäude entsteht. Und in diesen Hallen soll das Museum integriert sein. Erwin Hymer denkt an ein eher futuristisches Gebäude. Der Vorschlag eines Architekten sieht beispielsweise ein schneckenhausförmiges Gebäude vor. Welches Projekt letztlich begonnen wird, entscheidet der Hausherr.

Bislang stehen die Exponate in jener Fertigungshalle, in der schon Erwin Hymer's Vater Alfons in den 20er Jahren landwirtschaftliche Anhänger fertigte. 32 Exponate bilden derzeit stumme Zeugen vergangener Zeiten. Hinzu kommt noch die Sammlung von Willy Bayer aus Karlsruhe, der viele Jahre ein Caravanmuseum betrieb, aber wegen mangelnder Besucherzahlen dichtmachen musste. Rund um die Wohnwagen will Erwin Hymer Reisemobile gruppieren. Voraussichtlicher Baubeginn des Camping-Tempels:

das Jahr 2003. Wolf-Dieter Hildisch munkelt: „Erwin Hymer macht sich nachträglich ein schönes Geschenk zum 75. Geburtstag.“ ras





■ Hymer-City *Große Überraschung*

Als sich der Zehnjährige Thomas Schelkus aus Baden-Württemberg am 2. August 2000 mit seiner Familie an der Rezeption in der Hymer City meldete, wurde er als 25.000. Besucher mit einem Blumenstrauß und einem hoteleigenen Expo-Fahrrad empfangen. Der Erfolg der Hotelstadt auf Rädern lässt sich vor allem auf ein Sonderangebot zurückführen: Für 449 Mark erhalten zwei Erwachsene mit bis zu vier Kindern die Hin- und Rückfahrt mit der Bahn aus ganz Deutschland plus Expo-Tageskarten für einen Tag und eine Übernachtung in der Hymer City, Frühstück inklusive, zehn Minuten von der Weltausstellung entfernt. Gebührenfreie Reservierung noch bis zum Ende der Expo, Tel.: 0800/05112000.

Erholung in den Bergen



Zum achten Beisl-Kundentreffen steuerten mehr als 50 Reisemobile und Wohnwagen dieser Marke zum Caravan Park Sexten. Vier Tage im Juni standen ganz im Zeichen des Freizeitangebots der Dolomiten – Wandern, Schlemmen, Genießen. Auch das neunte Kundentreffen soll im kommenden Jahr nach Südtirol führen, Tel.: 09452/1321.

MAGAZIN

Zum Kundentreffen Ende Juni fanden sich unzählige Frankiafahrer zusammen, um das 40-jährige Bestehen des Werks in Marktschorgast zu feiern. Ob im geschmückten Festzelt oder auf dem dicht besetzten Parkplatz: Die gute Laune fehlte während der tollen Tage nie.

Auf zu Frankia



■ Clou-Reise nach Finnland

Als Rentier wiedergeboren

Zu einer Reise nach Finnland starteten 21 Niesmann + Bischoff Clou Anfang Juli 2000. Bei schönstem Wetter ging die zwölfwägige Fahrt von Helsinki über Lappeenranta, Kuopio, Vuokatti und Kusamo zum Polarkreis nach Rovaniemi. Dort machte die Gruppe einen Abstecher ins russische Viborg.

Unterwegs vergnügten sich die Reisemobilisten in der Rauchsauna mit anschließendem Sprung in einen See, besuchten eine Rentierfarm und ließen sich am Polarkreis taufen. Ein Schamane verhiess allen Teilnehmern, sie alle würden als Rentiere wiedergeboren. Beruhigend.

Foto: Funk



Zufriedenheit unter skandinavischem Himmel: Die Clou-Familie reiste im Juli nach Finnland.

■ Dethleffs-Motorradtour

Gas geben verbindet

„Motorradfahren“, sagt Dieter Riegel, „ist meine Leidenschaft.“ Und Thomas Fritz bedauert: „Hätte ich nur mehr Zeit zum Fahren.“ Beide Dethleffs-Geschäftsführer geben gern Gas – und mit ihnen ihre Belegschaft. Einmal im Jahr freilich ist das wortwörtlich zu verstehen: Dann geben jene Dethleffs-Mitarbeiter, welche die Liebe zum Motorradfahren mit ihren Chefs teilen, gemeinsam Gas.

So auch am 22. Juli 2000, als sich morgens die unterschiedlichsten Maschinen zur vierten gemeinsamen Tour am Blautopf in Blaubeuren trafen. Eine mehrere hundert Kilometer lange Rundfahrt durchs Schwäbische stand auf dem Programm, angeführt von Dieter Riegel persönlich: „Ich will den Allgäuer Kollegen doch mal die Sträßchen in meiner Heimat zeigen.“

Famose Ausblicke fanden sich auf der Strecke über die Schwäbische Alb, Serpentinaen verlangten nach dem richtigen Gefühl für Schräglage. Rund um Göppingen verlief die Tour, führte zum Ebnisee, stets über ansonsten eher verschwiegene Wege.

Schon beim schwäbisch-deftigen Mittagessen stellte sich das Gefühl des gemeinsamen Erlebens ein, zumal es die Sonne mit den 15 bis 20 Bikern gut meinte. Abends schließlich, als jeder der Dethleffs-Motorradfahrer wieder zu Hause war, zeigte sich, dass es schlicht verbindet, miteinander Gas zu geben.

Alle zusammen: Die Dethleffs-Motorradfahrer sind im Juli zu ihrer vierten gemeinsamen Ausfahrt gestartet.



Thomas Fritz:
„Hätte ich nur mehr
Zeit zum Fahren.“



Fotos: Petri



Durch die Kurve: Im Schwäbischen zeigte Dethleffs-Chef Dieter Riegel seinen Kollegen eine tolle Strecke.



Dieter Riegel:
„Motorradfahren ist
meine Leidenschaft.“

Chiemsee per Webcam

Blick ins Blau

Der glitzernde bayerische Chiemsee, ein echtes Königsschloss, die Alpen – und über allem ein tiefblauer Himmel: Märchen oder – zumindest bei schönem Wetter – Wahrheit? Seit dem 1. August 2000 kann sich jeder Internet-surfer diese Frage mit dem Blick auf die traumhafte Kulisse

auf seinem Bildschirm selbst beantworten. Eine ortsunabhängige Webcam überträgt seither mit Hilfe von Solarstrom per Mobilfunk aus dem Priener Erlebnisbad Prienavera verschiedene Ansichten direkt ins Netz. Dazu gibt es jede Menge touristisch Wissenswertes.

<http://www.chiemseewebcam.de>

Neu im Netz

Ein Internet-Gewinnspiel veranstaltet der Campingzubehör-Hersteller EA Metallbau aus Isny. Anlass ist die Präsentation der neuen Campingmöbelserien Premium Line und Consul Line auf dem Caravan Salon Düsseldorf. Auf der Website des Allgäuer Unternehmens gibt es je fünf Stuhlkombinationen der beiden Linien zu gewinnen.

<http://www.ea-metallbau.de>

<http://www.alko.de>

Al-Ko im Internet

Servicestationen zu finden

Pünktlich zum Caravan Salon hat Fahrwerkshersteller Al-Ko seinen Internet-Auftritt stark überarbeitet. Neben vielen detaillierten Informationen zu den hauseigenen Produkten und zum Unternehmen selbst erhält der Surfer sinnvolle Tipps zum Kauf eines Reisemobils oder Wohnwagens.

Als besonderes Schmankehl hebt Al-Ko seinen Service-locator hervor und verweist darauf, der erste Hersteller der Branche mit solcher Suchmaschine zu sein. Sie ermöglicht, in ganz Europa die nächste

Servicestation des Chassislieferanten zu finden. Unter www.al-ko.de ist die Firma im Internet und, dem Fortschritt angemessen, über das WAP-Handy zu erreichen.

Die Händler selbst präsentieren sich auf eigenen Seiten mit einer kurzen Beschreibung, ihren wichtigsten Leistungsmerkmalen, den Öffnungszeiten und einer Anfahrtsskizze.



<http://www.globilo.de>

Prepaid-Telefonkarten im Urlaubsland

Beim Telefonieren Geld sparen

Mit Prepaid-Karten aus dem Urlaubsland können Handy-Benutzer Geld sparen. Bei den Guthabekarten, die in dem jeweiligen Land gekauft wurden, fallen keine Roaming-Gebühren für ankommende Telefonate an. Außerdem sind die Mobilfunk-Tarife in vielen Ländern Europas wesentlich günstiger als in Deutschland. Darauf weist die Zeitschrift Connect hin. Wer zum Beispiel eine italienische Prepaid-Karte nutzt, zahlt für ein Gespräch nach Deutschland 71,4 Pfennig pro Minute. Mit einer deutschen Karte wären die Kosten mehr als doppelt so hoch.

Ausländische Prepaid-Karten sind über den Internet-Versender Globilo auch in Deutschland zu bekommen, allerdings deutlich teurer als vor Ort. Das Angebot umfasst derzeit Karten aus Italien, Spanien, Österreich, Griechenland, Holland, Frankreich und der Schweiz.



Von Heiko Paul

RAUMGLEITER

**8,18 Meter lang und 148.100 Mark teuer –
beeindruckende Werte für ein Reisemobil.
Wie sehen die Profis die Qualitäten des
Frankia-Flaggschiffs?**



Mit Luxury Class betitelt Frankia seine 800er Baureihe und weckt damit die Erwartungen an ein Top-Mobil der Oberklasse. Die Firma aus Marktschorgast, die vor 40 Jahren an den Markt ging, gibt dem Integrierten I 800 BD dementsprechende Merkmale mit auf den Weg: einen 8,18 Meter langen Wohnaufbau mit doppeltem Boden und Heckgarage aus GfK-Sandwich ohne Holzrahmen mit einer 30 Millimeter starken Isolierung aus Styrofoam. Als Fahrgestell dienen ein Fiat-Ducato-18-

Triebkopf mit 90 kW (122 PS) und ein Al-Ko-Tiefrahmen-Tandemachs-Chassis mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 4,5 Tonnen.

Der Grundriss ist großzügig und klar gegliedert: Der Wohnbereich beginnt mit den drehbaren Vordersitzen, dahinter befindet sich links eine L-Sitzbank mit

gegenüberliegender Couch. Die Winkelküche im Mittelteil verlängert nach hinten ein 186 Liter fassender Kühlschrank, gegenüber befinden sich nebeneinander Wäsche- und Kleiderschrank.

Auf der Fahrerseite folgt hinter dem Kühlschrank die separate Dusche, auf der Beifahrerseite das Bad. Unter dem hochgesetzten Heckbett ist eine große Garage untergebracht.

Durchweg solide“, ist der erste Eindruck, den Karoseriebaumeister Rudi Stahl vom Frankia I 800 BD gewinnt. Und genauso gut sieht es aus, als der Profitester ins Detail geht: „Vorbildlich“ ist für ihn die an zwei Scharnieren aufgehängte, stabile Motorhaube. Weiter fällt Stahl beim Blick in den Motorraum auf, dass Frankia den Ducato-Vorbau original übernommen und keine Bleche herausgetrennt hat – ein wichtiges Sicherheitsmerkmal. Dass zudem noch für War- ►





Gemütlich: Das L-Sofa, die Couch und der große Tisch laden zum Verweilen ein.



Bequem: Das Hubbett ist leicht zu bedienen und auch über das Sofa oder eine separate Leiter gut zu erreichen.

Fotos: Wolfgang Falk

tungs- und Montagearbeiten genügend Platz geblieben ist, hebt er ebenfalls hervor. Gut gelöst ist für den Profitester auch die Fahrzeugfront: Stoßstange, Kühlergrill und vordere Kotflügel sind getrennte Elemente, die sich separat wechseln lassen – im Schadensfall ein erheblicher Vorteil.

Die Fahrtür wirkt für Stahl zwar „einfach“, ist aber wie die übrigen elf Klappen und Türen gut eingepasst und leichtgängig zu bedienen. Einzig den Gasdruckstoßdämpfer an der seitlichen Klappe der geteilten Heckgarage kritisiert der Profi: Das einzelne Gestänge hält die Heckklappe nicht dauerhaft oben. Als „äußerst stabil“ bezeichnet er hingegen Heckleiter und Dachreling. „Positiv auf den Gesamteindruck wirken sich auch die in Wagenfarbe lackierten sieben PU-Rahmenfenster von Seitz aus“, so Rudi Stahl.

Als „schön in Bereiche aufgeteilt“ empfindet Profitester Alfred Kiess die Inneneinrichtung des Frankia I 800 BD. Den Designern attestiert er bei der Farbauswahl eine glückliche Hand, beim Möbelbau spricht er von „konservativem, ausgewogenem Stil“.

„Die Möbel machen einen guten Eindruck“, betont er, „schade nur, dass sich an mehreren Abschlüssen PVC-Umleimer befinden, die nicht besonders wertig wirken.“ Durchweg gut unterteilt seien die großzügigen Schränke. „Die vier Hängeschränke über der Sitzgruppe haben sogar zwei Fachbretter. Sie sind, wie die anderen übrigens auch, mit stabilen Relingleisten versehen“, lobt der Profitester. Im



Wohnaufbau: Rudi Stahl, 35

Die Konstruktion der Motorhaube ist vorbildlich.

Fernsehfach direkt über dem Wäscheschrank findet Alfred Kiess eine Auszugsschiene mit drehbarem Sockel. „Auch das Schieberollo in Edelstahloptik passt gut ins Gesamtbild. Denn gegenüber ist ein Rollo im selben Design vor dem hochgesetzten Ablagebord über der Küche montiert.“

Weiter lobt Alfred Kiess die Verarbeitung der L-Küche: „Die Küchenplatte fasst eine schön gerundete Echtholzkan-



Die schräg gestellte Wand des Badezimmers direkt hinter dem Kleiderschrank trägt ebenso wie die Tür zum Bad einen Spiegel. „Dieser Kniff vergrößert optisch den Raum“, sieht der Profitester. Allerdings sei die Befestigung des Spiegels sehr einfach geraten.

Angetan hat es Kiess auch das von der Dusche getrennte Bad. Den beheizten Handtuchhalter findet er „zwar nicht schön, aber sicherlich praktisch“, ansonsten hält der Profi die Optik im Bad für gelungen, dank der elegant geschwungenen Platte mit dem integrierten, ovalen Waschbecken und der Naturholzoptik des Schränkchens.

Auffällig im Frankia I 800 BD ist der 125 x 83 Zentimeter große, in alle Richtungen verschiebbare Esstisch, an den sich sogar noch zu den drehbaren Sitzen hin eine dreieckige Erweiterung anflanschen lässt. „Einen solchen Tisch ha-

be ich noch nie in einem Reisemobil gesehen“, staunt der Schreinermeister und lobt die Möglichkeit, den Tisch so weit auf die Seite zu schieben, dass nach vorne, zu den Einzelsitzen, ein bequemer Durchgang möglich ist. Alfred Kiess befürchtet jedoch, dass bei einem Stoß gegen den Tisch die Kaffeetasse auf der Hose landet: Ihm ist die Aufhängung der Tischplatte zu labil.

Auch die Profi-Hausfrau Monika Schumacher wünscht sich mehr Stabilität vom Tischgestell, ist ansonsten aber von dem Konzept überzeugt: „An diesem Tisch lässt sich gemütlich tafeln.“ Doch sie bringt an der Sitzgruppe auch Kritik an. Hier könne nur eine Person mit einem Dreipunktgurt gesichert bequem sitzen. Dem Dreipunkt-Gurt in der Ecke der L-Sitzbank schreibt sie allenfalls Alibi-Funktion zu: „Ein 8,18 Meter langes Auto mit derartig vielen Staumöglichkeiten nutzen garantiert mal vier Personen.“ In der Ecke kann sie sich höchstens ein kleines Kind in einem Kindersitz vorstellen.

Ansonsten ist sie vom Innenraum des Frankia begeistert: „Großzügiger Grundriss, viel Platz, alles schön hell. Dazu die Trennung in die Berei-

Innenausbau: Alfred Kiess, 59

Die Türen und Klappen schließen einwandfrei.

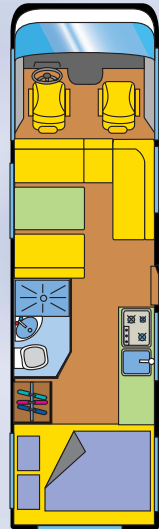


te ein, die Schubladen laufen sauber in den Metallauszügen, und es gibt gut geformte Handtuchhalter. Weiter gefällt ihm, wie der nahezu raumhohe 186-Liter-Kühlschrank direkt daneben integriert ist.



Die Konkurrenten

Eura Integra 810 HB*



Der Eura Integra 810 HB ist ein großzügiges Reisemobil mit Hubbett, bequemer Sitzgruppe, Längsküche, festem Heckbett und darunter liegender Garage.

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 18 mit 90 kW (122 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Massen: Zulässige Gesamtmasse: 4.500 kg, Masse mit Aufbau im fahrber. Zustand: 3.550 kg. Außenmaße (L x B x H): 817 x 230 x 308 cm, Radstand: 402 + 78 cm. Anhängelast: gebremst: 1.200 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: GfK-Sandwichbauweise mit 30 mm Isolierung aus Styrofoam, Boden: 42-mm-Sandwichunterboden, 30 mm Isolierung aus Polystyrol, Innenboden mit PVC-Belag.

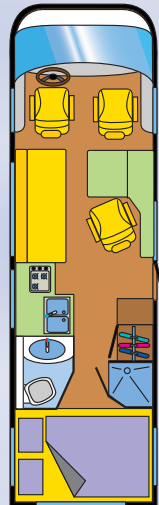
Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 658 x 215 x 198 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 6/4, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Hubbett: 195 x 136 cm, Mittelsitzgruppe: 190 x 130 cm, Heckbett: 211 x 155 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 150 l, Abwasser: 120 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalien: 17 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6002, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l, Zusatzbatterien: 2 x 105 Ah.

Grundpreis: 135.000 Mark

Flair 7100 i*



Der Flair 7100i überzeugt mit großzügigem Raumgefühl. Längsküche, L-Tisch, Festbett im Heck und Winkel-Küche machen seine Raumaufteilung aus.

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 18 mit 90 kW (122 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Massen: Zulässige Gesamtmasse: 4.500 kg, Leermasse mit Aufbau im fahrber. Zustand: 3.740 kg. Außenmaße (L x B x H): 782 x 232 x 3150 cm, Radstand: 390 + 78 cm. Anhängelast: gebremst: 1.200 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Alu-Sandwichbauweise mit 38 mm Isolierung aus Styrofoam, Boden: 1,5-mm-GfK-Unterboden, 40 mm Isolierung aus Styrofoam, Siebdruckplatte, 20-mm-Innenboden mit PVC-Belag.

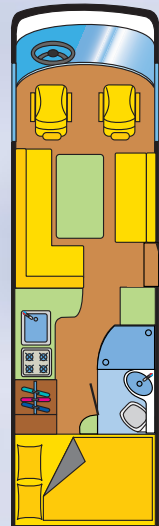
Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 628 x 218 x 205 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 2/0, davon mit Dreipunktgurt: 2; Bettenmaße: Hubbett: 195 x 132 cm, Heckbett: 200 x 150 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 150 l, Abwasser: 140 l, Boiler: 8,4 l, Fäkalien: 17 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Alde-Warmwasserheizung, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l, Zusatzbatterien: 1 x 90 Ah.

Grundpreis: 154.650 Mark.

Concorde Charisma 800 H*



Der Concorde Charisma 800 H besticht durch sein elegantes Äußeres ebenso wie durch seinen großzügigen Grundriss mit L-Sitzgruppe, Winkelküche und hochgesetztem Heckbett.

Basisfahrzeug: Mercedes Sprinter mit 95 kW (129 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Massen: Zulässige Gesamtmasse: 4.600 kg, Leermasse mit Aufbau im fahrber. Zustand: 3.750 kg. Außenmaße (L x B x H): 825 x 230 x 312 cm, Radstand: 470 cm. Anhängelast: gebremst: 2.000 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Alu-Sandwichaufbau mit 40 mm Isolierung aus RTM-Hartschaum, Doppelboden: 0,8-mm-Unterboden, 44 mm Isolierung aus RTM-Hartschaum, 12-mm-Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 680 x 218 x 200 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: L-Sitzbank: 200 x 70 cm, Heckbett: 210 x 148 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 245 l, Abwasser: 245 l, Boiler: 8,4 l, Fäkalien: 17 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Alde-Warmwasserheizung, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 135 l, Zusatzbatterien: 1 x 145 Ah.

Grundpreis: ca. 180.000 Mark.



Frankia I 800 BD

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 18 mit Al-Ko-Tiefrahmenchassis und Tandemachse.

Motor: Vierzylinder-Turbodiesel, Hubraum: 2.800 cm³, Leistung: 90 kW (122 PS) bei 3.600/min, maximales Drehmoment 285 Nm bei 1.800/min. Kraftübertragung: Fünfgang-Getriebe auf Vorderachse.

Fahrwerk: vorne: Einzerradaufhängung mit Drehstabfedern, hinten: Tandemachse. Bremsen vorne: Scheiben, hinten: Trommeln. Reifengröße: 215/75R16C.

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

Maße und Massen: Zulässige Gesamtmasse: 4.500 kg, Leermasse mit Aufbau im fahrber. Zustand laut Hersteller: 3.670 kg, Außenmaße (L x B x H): 819 x 225 x 299 cm, Radstand: 422,3 + 77,5 cm. Anhängelast: gebremst: 1.200 kg, ungebremst: 750 kg.

Wohnkabine: Dach und Wände: GfK-Sandwichbauweise mit 30 mm Isolierung aus Styrofoam, Boden: Dichtplatte aus Phenolharz, 30-mm-Isolierung aus Styrofoam, Innenboden mit PVC-Belag. Innenmaße (L x B x H): 660 x 218 x 205 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 6/4, davon mit Dreipunktgurt: 4. Bettenmaße: Hubbett: 192 x 140 cm, Mittelsitzgruppe: 192 x 130 cm, Heckbett: 207 x 150 cm, Nasszelle (B x H x T): 98 x 195 x 84 cm, Dusche: 67 x 195 x 62 cm, Kleiderschrank (B x H x T): 55 x 195 x 62 cm, Küchenblock (B x H x T): L-Küche 109 x 93 x 55/100 cm.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6002, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 186 l, Zusatzbatterien: 1 x 120 Ah.

Sonderausstattung: Markise 4,5 m: 1.800 Mark*, Gasbackofen: 1.000 Mark*, Dachreling/Leiter verstärkt: 1.900 Mark*, Motorrad-einschub: 1.790*.

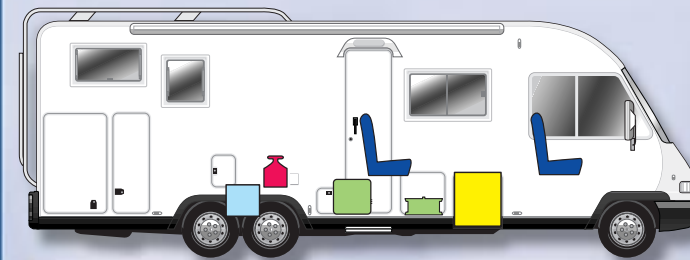
* Sonderausstattung im Testfahrzeug

Grundpreis: 148.100 Mark. Testwagenpreis: 158.275 Mark.



Vergleichspreis: 149.800 Mark

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



| RM-Ladetipps | Gesamtmasse | Vorderachse* | Hinterachse* |
|----------------------------|-------------|--------------|--------------|
| zulässige Gesamtmasse | 4.500 kg | 1.850 kg | 3.000 kg |
| Masse fahrbereiter Zustand | 3.710 kg | 1.670 kg | 2.040 kg |
| + Beifahrer | 75 kg | 59 kg | 16 kg |
| + 2 Passagiere | 150 kg | 58 kg | 92 kg |
| + Frischwasser (150 l) | 135 kg | 0 kg | 135 kg |
| + Gas (2 x 11 kg) | 44 kg | 27 kg | 17 kg |
| + Boiler/Toilette/E-Kabel | 17 kg | 7 kg | 10 kg |
| + 10 kg/Person (2/4 Pers.) | 20/40 kg | 2/4 kg | 18/36 kg |
| + 10 kg/Meter Länge | 82 kg | 8 kg | 74 kg |
| Norm Masse (2 Pers.) | 4.083 kg | 1.773 kg | 2.310 kg |
| Rest-Zuladung (2 Pers.) | 417 kg | 77 kg | 690 kg |
| Norm-Masse (4 Pers.) | 4.253 kg | 1.833 kg | 2.420 kg |
| Rest-Zuladung (4 Pers.) | 247 kg | 17 kg | 580 kg |

nach EN 1646-2/* anteilige Achslasten errechnen sich nach dem Momentenschlüssel (Achslast = Einzelmasse x Hebelarm : Radstand)

Frankia baut den I 800 BD auf Fiat Ducato 18 mit Al-Ko-Tiefrahmen-Tandemachs-Chassis und einer zulässigen Gesamtmasse von 4.500 Kilogramm auf. Nach der Norm EN 1646-2 beladen, verbleibt zwei Passagieren eine zusätzliche Kapazität von 417 Kilogramm, bei vier Mitreisenden sind es 247 Kilogramm, angesichts des enormen Stauvolumens eher bescheidene Werte. Dazu hat die Vorderachse kaum Reserven. Wer zuladen will, muss die Kapazitäten auf oder hinter der Tandemachse nutzen, der doppelte Boden unter der Sitzgruppe sollte für schwere Lasten tabu sein.



RM-Testkurs

- 1. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr:** Fahrzeit: 42:40 min/Ø 43,6 km/h
- 2. Etappe: 29 km Landstraße:** Fahrzeit: 31:30 min/Ø 55,2 km/h
- 3. Etappe: 42 km Autobahn:** Fahrzeit: 32:20 min/Ø 77,9 km/h
- 4. Etappe: 49 km Landstraße:** Fahrzeit: 55:20 min/Ø 53,1 km/h
- 5. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr:** Fahrzeit: 41:30 min/Ø 43,4 km/h

Steigungs-Strecke: 2,4 km Landstraße: Fahrzeit: 2:37 min/Ø 55,0 km/h

Steigungs-Strecke: 5 km Autobahn: Fahrzeit: 3:48 min/Ø 78,9 km/h

Messergebnisse:

Fahrleistungen:
Beschleunigung:
0-50 km/h 11,4 s
0-80 km/h 25,6 s

Elastizität:
50-80 km/h 21,4 s

Höchstgeschwindigkeit (laut Kfz-Schein): 132 km/h

Tachoabweichung:
Tacho 50 km/h eff. 49 km/h
Tacho 80 km/h eff. 78 km/h

Wendekreis:
links 16,2 m
rechts 16,2 m

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

Testverbrauch: 13,0 l

Kosten:
Die Kosten wurden ermittelt in Zusammenarbeit mit der Dekra
Feste Kosten: 271,82 Pf/km
(Kfz-Steuer, Versicherung, Abschreibung)

Variable Kosten: 47,92 Pf/km
(Kraftstoff, Reifen, Reparatur, Wartung)

Gesamtkosten: 319,74 Pf/km

* Alle Angaben laut Hersteller

che Wohnen, Küche und Schlafen, einwandfrei gelöst.“ Sie lobt den raumhohen, 65 Zentimeter breiten und 53 Zentimeter tiefen Kleiderschrank. Dieser ist in der Mitte unterteilt und besitzt im unteren wie oberen Bereich eine Kleiderstange. Dazu kommt noch der „prima Wäscheschrank“, immerhin 110 Zentimeter hoch, 56 Zentimeter breit und 48 Zentimeter tief.

„Hier macht es Spaß zu arbeiten“, schwärmt die Profitesterin von der L-Küche. „Ich habe einen Dreiflammkocher mit Ablauf, ein geteiltes Becken, dessen Abdeckungen ich als Schneidebretter oder in einer Schiene über dem Spülbecken eingehängt als Ablage nutzen kann. Eine gute Idee.“ Lobend erwähnt sie auch die leichtgängigen Schubladen unter Kocher und Spülbecken. Und der große Auszug mit Drahtkörben und Flaschenhalter hat es ihr besonders ange-
tan.

Die vom Bad abgetrennte Dusche hält sie für eine gute Lösung, und im Bad findet sie genügend Stauraum – im Hängeschrank und im Schrank unter dem Waschbecken.

Im hochgesetzten Heckbett gibt es ebenso wie im Hubbett mit Lattenrosten unterlegte Federkernmatratzen, die drei Hängeschränke an der Rückwand sind mit Fachbrettern unterteilt, und es hat ein Ablagefach für kleine Dinge, etwa Brillen. „An alles ist gedacht“, betont Monika Schumacher.

Als angenehm empfindet die Profitesterin, dass eine ausklappbare Treppe den Weg zum



Wohnqualität: Monika Schumacher, 51

Die Küche ist durch und durch praxistgerecht.

Heckbett erleichtert, immerhin auf eine Höhe von 115 Zentimetern. Um nachts sicher hinunterzuklettern, muss die Treppe aber aufgeklappt bleiben. Allerdings ist Monika Schumacher mit dieser Lösung nicht glücklich: Die Tür zur Dusche geht dann nicht mehr auf, die Bad- und WC-Tür stößt auf halbem Weg an die Stufen an.

Bei ausgeklappter Treppe ist auch ein 53 x 45 Zentimeter großer Ausschnitt zur Heckgarage hin offen. „Kälte oder Ge-

rüche ziehen hier von der Heckgarage in den Wohnraum“, bemängelt die Profitesterin.

Die Batterie des Wohnaufbaus, das Ladegerät und die Hauptsicherung sind servicefreundlich in der Sitztruhe des Längssofas untergebracht, eine gute Idee“, lobt Götz Locher, Profitester für die elektrische Anlage. „Von

dort aus laufen die Kabel in Kanälen, einzig an deren Endpunkten sind einige offen verlegt, wie etwa in den Hängeschränken über dem Heckbett“, sieht der Elektromeister noch Verbesserungsmöglichkeiten.

Während Locher die Ausstattung mit 12- und 230-Volt-Steckdosen für „absolut ausreichend“ hält, ist er der Meinung, dass Frankia an der Beleuchtung gespart hat. Schon beim Einstieg vermisst er Licht

an den Stufen, die Vorzeltleuchte über dem Eingang ist ihm zu weit weg. Über der Sitzgruppe fehlt ihm eine Flächenleuchte: Die vier Spots, zwei unter den Hängeschränken und zwei neben dem Heki I, sind ihm zu wenig.

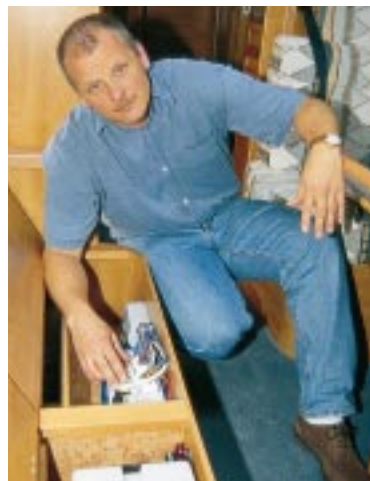
Nicht besser sieht es im Küchenbereich aus. Hier findet der Elektromeister zwei Spotleuchten über dem Kochfeld. „Hängeschränke und Wäscheschrank bleiben hier im Dunkeln“, ist er sich sicher. Eine Lampe gibt es im Kleiderschrank, und ein Spot erhellt den Bereich vor Bad- und Duschtür. „Für das großzügige Raumangebot zu wenig“, kritisiert Götz Locher.

Auch die Ausleuchtung mit zwei Spotleuchten über dem Heckbett hält er in diesem Bereich für unterdimensioniert. Zum Lesen reiche dies sicherlich aus, der Inhalt der drei Hängeschränke werde aber im Dunkeln schlummern.

Als „einfache, aber saubere Lösung ohne Firlefanz“, bezeichnet Heinz Dieter Ruthardt den teilweise mit Edelstahlblech ausgeschlagenen Gasflaschenkasten. Ihn verschließt eine großzügige Tür, deren Schürze unten einen Spalt zur Karosserie lässt und den Kasten entlüftet.

Die Gasabsperrröhne befinden sich am Küchenblock, verdeckt von der Front einer Schublade. „Ohne Fehl und Tadel“, sagt Ruthardt. Doch er entdeckt wieder einmal, dass der Wandkamin der Truma C 6002-Heizung unter dem Küchenfenster sitzt: „Dies ist nicht zulässig.“ Wenigstens ein Aufkleber müsse darauf hinweisen, dass beim Betrieb der Heizung oder des Boilers das Fenster zu schließen sei.

„Einwandfrei ist die Lage des 150 Liter fassenden Frisch- und des 130-Liter-Abwassertanks im beheizten doppelten Boden“, sagt Ruthardt. Weil auch die Ablassschieber im beheizten Bereich liegen, bringe das Reisemobil gute Voraus- ►



Gas/Wasser: Heinz Dieter Ruthardt, 63

Der Ablassschieber liegt im doppelten Boden.

Elektrik: Götz Locher, 39

Die Elektrik-Zentrale ist in der Sitzbank gut zugänglich.





setzungen für Wintercamping mit. Zwischen den Tanks sitzt auch die Druckpumpe, welche die hochwertigen Armaturen in Küche und Bad mit Wasser versorgt.

Die Fahrleistungen des Frankia I 800 BD reichen zwar vollständig aus, deutlich zu spüren ist aber das hohe Gewicht des Reisemobils – es beansprucht den Fiat-Ducato-Triebstrang heftig. An Autobahnsteigungen sind hohe Drehzahlen erforderlich, nur so lässt sich die Geschwindigkeit halten. Um beim Hochschalten den Anschluss an den nächsten Gang zu finden, muss der Fahrer den tieferen voll ausdrehen.

Während der 2,8-l-Fiat-Motor bei kleinen, leichteren Mobilen immer einen guten Eindruck hinterlässt, kämpft er hier mit der Tonnage. Erst ab 2.400U/min legt er richtig los, darunter wirkt er recht lahm. Dies schlägt sich im Verbrauch nieder: 13,0 Liter schluckt der große Frankia im Schnitt.

Gut gedämpft wird das Motorgeräusch. Die Testcrew stören jedoch die ständigen Quietsch- und Knarzgeräusche, ausgehend vom Armaturenbrett wie von den Möbeln. Äußerst hart gefedert wirken Vorder- und Hinterachsen, selbst Gullys oder Schienen sind deutlich zu spüren.

Bequem und langstreckentauglich sind die drehbaren Isringhausen-Sitze mit

Großzügig: das Heckbett mit Lattenrost und Federkernmatratze. In der Winkel-Küche halten viele Fächer Ordnung.



Hell: Das Fenster im geschickt aufgeteilten Bad sorgt für Licht und Luft.

Armlehnen für Fahrer und Beifahrer. Sie sind gut zu verstellen, sowohl kleine als auch große Fahrer finden die richtige Sitzposition. Unbefriedigend indes verläuft der Gurt: Der in der Höhe fixierte Umlenkpunkt an der Außenwand sitzt zu hoch.

Für gute Sicht sorgen bei Regen drei Schweißwischer, drei Sonnenblenden minimieren das Risiko, in die tief stehende Sonne schauen zu müssen.

Gute Sicht nach hinten garantieren die großen, elektrisch verstellbaren Außenspiegel. Weitwinkelsätze könnten sie aber noch verbessern.

Trotz Ducato-18-Triebstrang und Al-Ko-Tandemachse erreicht Frankia beim I 800 BD Zuladungswerte, die zwar ausreichen, angesichts des enormen Stauvolumens aber eher an der Untergrenze rangieren. Beladen nach der Norm EN 1646-2 bleiben zwei



Geräumig: Die unterteilte Heckgarage hat mehrere Zugänge.

Reisenden 417 Kilogramm Zuladekapazität, bei vier Personen sind es 247 Kilogramm.

Am Frankia I 800 BD beeindruckt Raumangebot und Stauvolumen. Dabei ist das Reisemobil keineswegs mit Möbeln zugebaut: Die Bewegungsfreiheit, etwa in der Küche, ist enorm. Das Attribut Luxury Class ist also in der Summe der Qualitäten gesehen nicht nur eine werbetechnische Luftblase.

Vorbildlich:



Drei Sonnenblenden und drei Scheibenwischer sorgen für optimale Sicht.



Die Hängeschränke sind teilweise doppelt unterteilt.



Sowohl Heckleiter als auch Dachreling sind äußerst stabil.



Ein Fach im doppelten Boden schafft Platz für Schuhe.

Unbefriedigend:



Der vierte Sitzplatz ist auf längeren Fahrten nicht zumutbar.



Die ausgeklappte Treppe im Heck blockiert teilweise Bad- und Duschtür.



Wohnaufbau



Glattwandige GfK-Kabine, Fahrtür serienmäßig, saubere Übergänge, zehn Klappen, sieben in Wagenfarbe lackierte Seitz-PU-Rahmenfenster, doppelter Boden, Heckgarage.

Innenausbau



Maschineller Möbelbau mit PVC-Umleimern, Echtholzelemente, gute Möbeleinpassung, gut schließende Klappen und Türen, schöne Detaillösungen, während der Fahrt ständig quietschende Möbel.

Wohnqualität



Großzügige Raumaufteilung, separate Wohnbereiche, vom Bad getrennte Dusche, Winkelküche, verschiebbarer Dinettentisch, viele praktische Details, nur ein akzeptabler Sitzplatz mit Dreipunktgurt im Wohnbereich, schlechte Ausleuchtung.

Geräte/Installation



Einwandfreie Gas- und winterfeste Wasserinstallation, Elektroleitungen überwiegend in Kabelkanälen, wartungsfreundlicher Einbau des Ladegeräts, der Batterie und der Heizung.

Fahrzeugtechnik



Bewährtes Ducato-18-Chassis und Al-Ko-Tandemachs-Tiefrahmenchassis, durchschnittliche Fahrleistungen, guter Geradeauslauf, geringe Seitenneigung in Kurven, großer Wendekreis, bescheidene Zuladung.

Preis/Leistung



Solide Basis, robuster GfK-Sandwichaufbau, hochwertige Installation, vier Jahre Dichtheitsgarantie, ein Jahr Garantie auf Chassis.

Meine Meinung

Der Frankia I 800 BD ist ein imposantes Reisemobil. Auf einer Länge von 8,18 Metern realisiert der Hersteller einen praxisgerechten Grundriss mit vielen anspruchsvollen Detaillösungen. Dazu stellen der doppelte Boden und die Heckgarage großzügig Stauraum bereit. Auch die Qualität von Wohnaufbau und Installation stimmt. Die Möbel könnten jedoch hinsichtlich ihrer Quietsch- und Knarrgeräusche eine Überarbeitung vertragen. Ich würde zudem bei einem Reisemobil dieser Größenordnung ein tragfähigeres Chassis mit Heckantrieb vorziehen.



Heiko Paul



Praxistest
Adriatik
640 DH

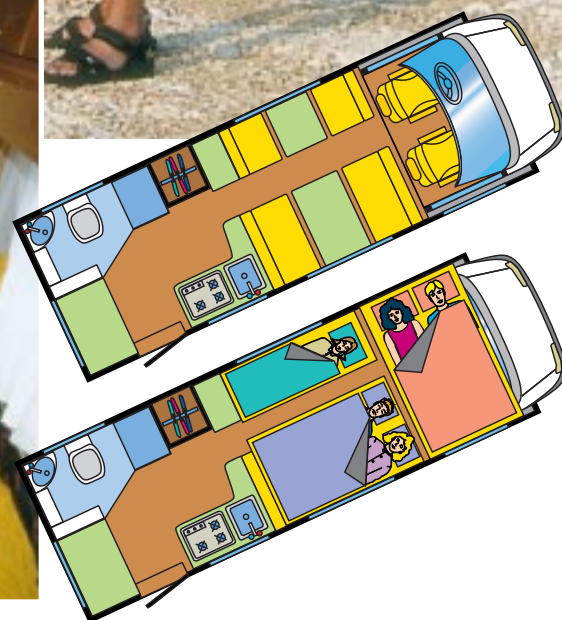
Ob er wohl Herzklopfen hat? So sicher sind wir uns da nicht, schließlich tourt der Adriatik 640 DH durch Slowenien, sein Geburtsland – pardon, durch das Land, in dem er gebaut wurde. Auf der Fahrt von Stuttgart nach Kroatien und Ungarn muss das Alkovenmobil beweisen, ob es halten kann, was die bunten Prospekte versprechen: solide Verarbeitung, angenehmer Wohnkomfort, gutes Preis-Leistungs-Verhältnis.

Bereits das Äußere buhlt um die Gunst der Käufer: Die in Sandwich-Bauweise verklebte, beige lackierte Alu-Glatblechhaut gibt dem 6,56 Meter langen Fahrzeug ein moderates, modernes Aussehen. Blaue, rote und grüne Dekorstreifen zieren Alkoven und Seitenwände. Übrigens wird Adria ab dem Modelljahr 2001 auf GfK-Aufbau umstellen. Das Heck mutet am modernsten an: Passend zur eckigen Silhouette reihen sich das dritte Bremslicht sowie die abgeschrägten Heckleuchten in das grau-beige Design ein. Dachreling samt Leiter gehören zur Grundausstattung des 640 DH.

Beim Beladen jedoch stoßen wir bald auf ein Manko: Das einzige, seitlich rechts im Heck untergebrachte Außenstaufach erweist sich mit seinen 106 mal 77 mal 49 Zentimetern (L x H x B) Ladekapazität auch bei zwei Reisenden als zu klein. Neben zwei Campingstühlen und einem Klapptisch lässt es gerade noch Platz für Kabeltrommel, Gummistiefel und Kleinkram. Zwei Liegen müssen zu Hause bleiben. Da hilft auch wenig, dass wir das Staufach von innen durch den Unterschrank des Heck-Küchenteils beladen könnten.

Dafür versöhnt uns das Fahrzeuginnere: Das Cockpit ist übersichtlich gestaltet, die großen ►

Geräumig: Gemütliches Verweilen ermöglicht der Wohnraum mit Zweier- und Vierer-Dinette. Im zweiteiligen Küchenbereich gibt es viel Arbeitsfläche.



Mit südlichem Schwung

Auf einer Urlaubstour von über 4.000 Kilometern musste sich der in Slowenien gebaute Adriatik 640 DH bewähren.

Außenspiegel ermöglichen einen weiten Rückblick. Auch wenn wir das fabrikneue Fahrzeug mit seinem 90 kW-(122 PS)-Motor anfangs noch ein wenig schonen wollen, so wird uns doch bald klar, dass unser Adriatik ungewöhnlich schlecht auf Touren kommt. Allem Anschein nach hat der Turbo-Lader einen Defekt.

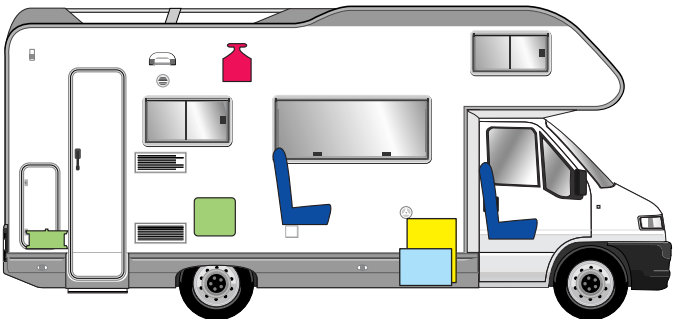
Praxistest
Adriatik
640 DH

Zufrieden sind wir dagegen mit dem Durchschnittsverbrauch von 12,1 Litern Diesel-Kraftstoff pro 100 Kilometer. Auch Fahr-



Durchdacht:
Das Bad mit getrenntem Dusch-
abteil hat viele Ablagefächer
und ist gut ausgeleuchtet.

komfort und Handling des 640 DH sind in Ordnung. Ohne Mühen lässt sich das 6,56 Meter lange Fahrzeug auf seinem Duacto Maxi mit 370 Zentimeter Radstand auch durch enge Ortschaften bugsieren. Während der Fahrt erweist sich



| RM-Ladetipps | Gesamt- masse | Vorder- achse* | Hinter- achse* |
|----------------------------|------------------|-------------------|-------------------|
| zulässige Gesamtmasse | 3.500 kg | 1.850 kg | 2.120 kg |
| Masse fahrbereiter Zustand | 2.990 kg | 1.560 kg | 1.430 kg |
| + Beifahrer | 75 kg | 49 kg | 26 kg |
| + 2 Passagiere | 150 kg | 34 kg | 116 kg |
| + 90% Frischwasser (112 l) | 101 kg | 57 kg | 44 kg |
| + 90% Gas (2 x 11 kg) | 44 kg | 25 kg | 19 kg |
| + Boiler/Toilette/E-Kabel | 16 kg | -2 kg | 18 kg |
| + 10 kg/Person (2/4 Pers.) | 20/40 kg | 1/2 kg | 19/38 kg |
| + 10 kg/Meter Länge | 65 kg | 23 kg | 42 kg |
| Norm-Masse (2 Pers.) | 3.311 kg | 1.713 kg | 1.598 kg |
| Rest-Zuladung (2 Pers.) | 189 kg | 137 kg | 522 kg |
| Norm-Masse (4 Pers.) | 3.481 kg | 1.748 kg | 1.733 kg |
| Rest-Zuladung (4 Pers.) | 19 kg | 102 kg | 387 kg |

nach EN 1646-2/* anteilige Achslasten errechnen sich nach dem Momentenschlüssel (Achslast = Einzelmasse x Hebelarm : Radstand)

Der slowenische Hersteller Adria baut das Alkovenmobil Adriatik 640 DH auf Fiat Ducato Maxi 18. Im fahrbereiten Zustand bringt unser Testfahrzeug 2.840 Kilogramm auf die Waage. Berücksichtigt man alle Faktoren der Norm EN 1646-2, so bleibt zwei Personen noch eine Zuladung von knapp 190 Kilogramm. Wollen vier unterwegs sein, empfiehlt es sich, die dann noch verbleibende Rest-Zuladung von knapp 20 Kilogramm durch Auflastung auf eine zulässige Gesamtmasse von 3.850 Kilogramm zu erhöhen. Allerdings: Ab dem 1. 1. 2001 schreibt die Norm vor, dass dies bei Neufahrzeugen nur zulässig ist, wenn sie über ABS verfügen.

Technische Daten

Basisfahrzeug: Fiat Ducato Maxi 18 mit 90 kW (122 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfgang-Getriebe auf Vorderachse.

Maße und Massen: Zulässige Gesamtmasse: 3.500 kg, Leermasse mit Aufbau im fahrber. Zustand: 2.840 kg*. Außenmaße (L x B x H): 656 x 220 x 306 cm, Radstand: 370 cm. Anhängelast: gebremst: 2.000 kg*, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: 28 mm Alu-Sandwich mit Isolierung aus Styrofoam, 41 mm Sandwich-Innenboden mit 28 mm Isolierung PVC-Belag*.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 428 x 208 x 209 cm (ohne Alkoven), Sitzplätze mit/ohne Gurt: 8/6, davon mit Dreipunktgurt: 6; Bettenmaße: Alkoven: 196 x 140 cm, Seitensitzgruppe rechts: 186 x 126 cm, Seitensitzgruppe links: 96 x 186 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 112 l*, Abwasser: 112 l*, Boiler: 12,5 l, Fäkalien: 13 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung/Boiler: Truma C 6002, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l, Zusatzbatterien: 1 x 100 Ah.

Grundpreis: 76.990 Mark.

Testwagenpreis: 82.629 Mark.

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

*Angaben laut Hersteller



Ausgeklügelt: Die Bordelektronik passt prima unter die Sitzbank.

der Adriatik angenehm geräuscharm. Die Möbel im Innenraum sind so gut verarbeitet, dass kein Knarren oder Klappern stört.

Der Durchstieg vom Fahrerhaus zum Wohnraum ist zwar nicht üppig, aber ausreichend bequem. Der Grundriss des 640 DH scheint nicht unbedingt für das alleinreisende Paar konzipiert zu sein, bietet er doch vorn mit zwei gegenüberliegenden Dinetten insgesamt sechs Passagieren Sitzplätze. Trotzdem – oder gerade wegen des großen Platzangebots – fühlen Robert und ich uns pudelwohl: Das Sitzen auf der hinter dem Beifahrer platzierten Viererdinette ist durch die hochgezogenen Kopfstützteile auf allen vier Plätzen recht bequem. Vier Dreipunkt-Gurte in dieser Sitzecke ermöglichen die Mitreise von bis zu sechs Personen – einschließlich Fahrer und Beifahrer. Besonders behaglich sind die Sitzbänke, wenn wir schräg auf den Bänken lümmeln und die Beine auf der gegenüberliegenden Zweierdinette gemütlich ausstrecken.

Die mit weichem Schaumstoff gefütterten Sitzpolster geben unter uns Schwergewichten eine ganze Menge nach. Bei den heißen Temperaturen nur spärlich bekleidet, empfindet die Haut den grob gewebten Polyesterstoff als kratzbürstig und rau. Das dunkelblau-braun-beige Muster wirkt zusammen mit dem Kirschdekor zwar gemütlich, aber eher konservativ. Doch der Käufer hat hier eine Alternative: Adria bietet einen helleren, blau-beigen, an südamerikanische Muster ange-



Wohnlich: Warme Farbtöne der Möbel und Polster schaffen Behaglichkeit, der Alkoven bietet guten Schlafkomfort. Der Platz im Kleiderschrank ist großzügig bemessen.

lehnten, weicheren, veloursartigen Polyesterstoff an.

So gemütlich die Viererdinette tagsüber ist, so kompliziert gestaltet sich der Umbau zur Schlafstatt für uns, wollen wir die gesamte, auf 1,86 mal 1,26 Meter erweiterte Bettbreite nutzen. Da müssen wir schon ganz schön zirkeln, bis die zusätzlichen Bretter in die Zwischenräume hineinpassen. Deshalb nutzen wir diese Schlafmöglichkeit auch nur einmal: als Gästebett, für ein befreundetes Paar, das zur Stippvisite vorbeischaut.

Wir selbst schlummern lieber im Alkoven, bietet dieser doch mit zwei getrennten Schaumstoff-Matratzen von 196 mal 70 Zentimetern auf Lattenrosten guten Schlafkomfort. Die Höhe des Alkovens mit 64 Zentimetern liegt zwar im Normbereich, ein paar Zentimeter mehr würden das Wohlfühl im kleinen Schlafgemach jedoch noch steigern.

Als besonders angenehm bei den brütenden heißen Temperaturen am Mittelmeer erweist sich die Belüftung des Alkovens: Beidseitige Schiebefenster und eine Dachluke sorgen für ausrei-

chend Frischluft auch in schwülen Sommernächten. Zweckmässig sind die beiden seitlich installierten Lesespots auf der Fahrerseite – das Ablagebrett am gegenüberliegenden Bett-Ende jedoch erweist sich als deplatziert.

Wenn wir morgens aus unserer Koje klettern, freuen wir uns über die ersten Sonnenstrahlen, die durch das über den Dinetten mittig angebrachte Heki I hereinfluten. Das ist allerdings nicht Serien-Standard, sondern kostet 1.395 Mark Aufpreis.

Die Morgentoilette im 1,57 mal 1,02 Meter großen, im Heck links platzierten und zum Wohnraum hin abgeschrägten Bad ist angenehm: Das separate, durch einen Kunststoff-Vorhang abgetrennte Duschabteil mit höhenverstellbarer Duscharmatur schafft Bewegungsfreiheit. Als kleines Manko empfinden wir allerdings, dass der Rand der Duschwanne so niedrig ist, dass schon nach kurzem Duschen das Wasser in das übrige Bad überläuft.

Für gute Ausleuchtung sorgen sowohl das Fenster wie ►



Sabine Scholz

Preiswert und trotzdem komfortabel – so erweist sich der Adriatik 640 DH bei unserer Testfahrt. Aufbau und Möbelverarbeitung sind sehr solide, Wohn-, Küchen- und Bad-Bereich bieten viel Stauraum. Das Design ist harmonisch, eher konservativ. Einige Mängel wie knapper Außenstauraum und geringe Zuladung stören ein wenig den guten Gesamteindruck. Adria bietet jedoch die Möglichkeit, das Fahrzeug ab Werk auf 3.850 Kilogramm aufzulasten – kostenlos.

Aufbau/Karosserie

★★★★☆

Wände und Dach aus Alu-Sandwich mit Kunststoffschürzen, Heki I, sechs Seitz-PU-Rahmenfenster, beheizbares Außenstaufach.

Wohnqualität

★★★★☆

Gut verarbeiteter Möbelbau, etwas billig anmutende Polsterbezüge und Vorhangstoffe, großzügige Arbeitsflächen in der Küchenzeile, geräumiges Bad mit separater Dusche. Insgesamt gute Ausleuchtung.

Geräte/Ausstattung

★★★★☆

103-Liter-Kühlschrank, SMEV-Dreiflammerherd mit elektrischer Zündung, Dunstabzug und elektrischer Dachlüfter, Abwassertank in isolierter Unterflur-Wanne.

Fahrzeugtechnik

★★★★☆

Bewährte Basis, leichtes Handling, neutrales Verhalten, gute Übersichtlichkeit, Motorleistung unterdurchschnittlich.

Preis/Leistung

★★★★☆

3 Jahre Dichtheitsgarantie, 1 Jahr auf Fahrgestell, 2 Jahre auf Aufbau, gute Verarbeitung, günstiger Preis.

die Spotleiste über und die beiden Spiegelflächen neben dem Waschbecken. Die Nasszelle wirkt durch die Aufteilung mit Eckwaschbecken im Heck und der rechts daneben installierten schwenkbaren Thetford-Toilette recht großzügig. Genügend Stauraum bietet uns das Schrankabteil mit sieben verschließbaren Schranktürchen sowie vier offenen Ablagefächern. Nützlich ist auch der waagerechte Handtuchhalter gegenüber dem Waschbecken. Eine hellgraue Textiltapete mit Wölkchendesign an den ABS-Kunststoffwänden gibt dem Nassraum ein vornehmes Erscheinungsbild.

Das Frühstück ist schnell zubereitet am großzügigen, auf zwei Möbel verteilten Küchenbereich. Auf der rechten Seite zwischen Viererdinette und der mit einem Fliegengitter versehenen Aufbau-tür befindet sich die eigentliche, L-förmig ausgebildete Küche. Sie bietet uns SMEV-Edelstahlspüle und Dreiflammerherd – beides mit versenkter Glas-Abdeckplatte versehen – sowie einen103-Liter-Electrolux-Kühlschrank. Der Dunstabzug über dem Herd gehört zur Standard-Ausrüstung. Angenehm auch der mittig über dem Flur in der Decke sitzende ausstellbare Dachlüfter.

Wenn wir morgens auf den mediterranen Märkten herrlich frischen Seefisch und kiloweise Gemüse einkaufen, freuen wir uns über die große Arbeitsfläche im Adriatik, um unsere leckeren Siebensachen zu verarbeiten. Sie lädt uns – 106 mal 57 Zentimeter groß, blau-grau-marmoriert und mit zwei untergehängten Schubfächern ausgestattet – quer im Heck über dem Außenstauraum zum Schnippeln, Raspeln und Filetieren ein. Der wunderbare Blick durch das Heckfenster aufs Meer inspiriert uns beim Zaubern von schnellen, aber köstlichen Urlaubsrezepten.

Insgesamt sieben Hängeschränke sowie sechs Staufächer rund um den Küchenbereich bieten ausreichend Platz für Geschirr und Lebensmittel-Vorräte. Nur einen integrierten Abfalleimer und eine Steckdose für Küchengeräte vermissen wir.

Die Ausleuchtung in der Küche mit zwei Spots über Herd und Spüle sowie Deckenlampe ist genauso vorbildlich wie im übrigen Wohnbereich: je zwei Lesespots über den Dinetten links und rechts; neben dem Heki zwei große, auf die beiden Tische ausgerichtete Deckenleuchten. Sogar der geräumige, 142 Zentimeter hohe und 57 Zentimeter tiefe Kleiderschrank gegenüber dem Kochmöbel ist ausgeleuchtet.

Auch die Anzahl und Verarbeitung der Stauräume insgesamt lässt nichts zu wünschen übrig: Besonders beim Be- und Entladen des Mobils erweisen sich die weit oben angebrachten, insgesamt acht großen Dachschränke und die acht darunter-

gehängten kleinen Schränke als praktisch, weil wir uns auch bei geöffneten Schrankklappen nicht die Köpfe stoßen.

Auch unter den Sitzbänken gibt es noch zusätzlich Stauraum, sogar für unseren Mineralwasser-Kasten. Schade, dass sich kein einziger der Sitzbank-Unterschranke zum Gang hin öffnen lässt, so dass wir beispielsweise nicht an unser Schuhabteil herankommen, ohne die Sitzpolster beiseite räumen zu müssen.

Allerdings erlaubt der Adriatik kaum, die gebotenen Stauräume voll zu nutzen. Selbst im Zweipersonen-Betrieb bietet er nur 189 Kilogramm Restzuladung über die Norm EN 1646-2 hinaus. Das reduziert die mögliche Gepäckmenge auf ein Minimum.

Trotz dieser Einschränkung: Insgesamt bietet uns der 82.629 Mark teure Adriatik 640 DH guten, gehobenen Wohnkomfort. Die Qualität des Wohnaufbaus ist einwandfrei, sieht man einmal von den billig verarbeiteten Polsterstoffen ab. Obwohl der Slowene im Innern auch einer vierköpfigen Besatzung viel Stauraum bietet, ist der Außenstauraum zu gering bemessen. Auf unserer viereinhalbtausend Kilometer langen Urlaubsfahrt in den sonnigen Süden erwies sich der 640 DH aber als zuverlässiger Begleiter. Sabine Scholz



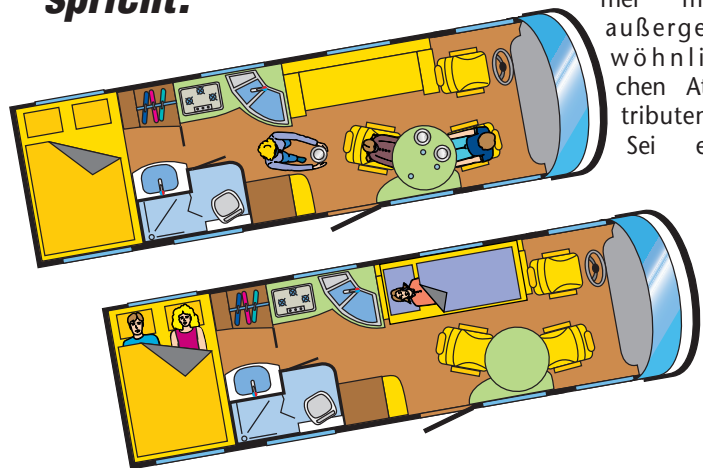
Beengt: Der schmale Außenstauraum im Heck ist zu knapp bemessen.



PROBEFAHRT

Hymer S 820

Der erste Fahrttest soll klären, ob das Hymermobil S 820 in der Praxis hält, was sein schickes Aussehen verspricht.



Neuer Maßstab

Bei ihrer Präsentation wurde die neue S-Klasse von Hymer mit Ovationen überhäuft. Von super bis noch nie dagewesen reichten die Komplimente, die den Ausstellungsstücken gemacht wurden. Kein Wunder also, dass wir gespannt auf das Hymermobil S 820 (siehe REISEMOBIL INTERNATIONAL 9/2000, Seite 54) warten, mit dem wir als erste Redaktion auf Testfahrt gehen.

Aus welchem Blickwinkel wir den 820er auch betrachten, er imponiert – fast – immer mit außergewöhnlichen Attributen. Sei es

seine äußere Formgebung mit den weichen Rundungen und dem in drei Grautönen lackierten Aufbau oder die automotiven, runden Leuchten an Front- und Heckpartie. Sei es sein Innenraum mit den eleganten, dunklen Kirschmöbeln und dem saphirblauen Leder der Sitzgarnitur oder die dunkelblaue Kunststoff-Garderobe und -Doppelspüle. Oder seien es die Designer-Leuchten rundum und die formgepressten, textilkaschierten Deckenverkleidungen und Fensterkleider. Vieles an ihm ist absolut neu und setzt die Maßstäbe für die Zukunft des Reisemobilbaus.

Einzig mit dem derzeitigen 416er-Sprinter-Chassis verdient sich das Achtmeter-Mobil keine Medaille; auch wenn Hymer es mit Zustimmung von Daimler-Chrysler auf die zulässige Gesamtmasse von 4.900 Kilogramm aufgelastet hat. Wie unsere Ladetipps zeigen, bietet es für unseren, allerdings noch

nicht im letztgültigen Serienstand ausgebauten S 820 nur bescheidene Zuladung. Außerdem ist die Vorderachse bereits bei Normbeladung überlastet. Aber Abhilfe ist in Sicht: das ab Anfang nächsten Jahres lieferbare Sechstonnen-Sprinterchassis von Daimler-Chrysler.

Beim Fahren vermissen wir das tragfähigere Chassis nicht. Bequem und ergonomisch bestens unterstützt sitzen Fahrer und Beifahrer auf den mit Leder bezogenen, drehbaren Isri-Komfortsitzen hinter dem niedrigen Armaturenräger und dem kleinen Lenkrad. Die Handbremse hat Hymer für besseren Durchgang nach links verlegt, der Schalthebel des Sechsgang-Getriebes sitzt ohnehin bei den neuen Sprintern im Armaturenbrett. Der Blick nach vorn und durch die großen Seitenscheiben – in der Fahrertür ein elektrisch betätigtes, neben dem Beifahrer ein Schiebefenster – ist ausgezeichnet; auch auf die ►



Fotos: Böttger

Längscouch und Bar-Einzelsitz ergeben zusammen mit den drehbaren Fahrerhaussitzen eine gemütliche Runde um den verschiebbaren Tisch.



Spülen- und Kochebene der Küche (oben und links) sind höhenversetzt.



Gläser- und Flaschenauszug hinter der Garderobe.



Toiletten- und Duschraum mit Wandschränkchen und Papierhalter hinter Corianklappe.



Verschiebbare Spots und Polsterteile am Kopfende des Heckbetts.



Offene Waschecke mit Designer-Waschbecken und Spritzschutz vor dem Bett.



Dachstauflächer und zweiter Fernseher über dem Fußende.

MEINE MEINUNG

Das 8,25 Meter lange und ab 212.500 Mark teure Hymermobil S 820 ist die Richtschnur, an der sich



Frank Böttger

seriengefertigte Mobile der Oberklasse ab jetzt messen lassen müssen. Souverän und schnörkellos im äußeren Auftritt, mit einem Innenausbau

der Superlative und einer äußerst komfortorientierten Ausstattung. Einzig das 4,9-Tonnen-Chassis kann nicht überzeugen. Für ein Mobil dieser Größe halte ich, soll es ausreichend Zuladung bieten, ein Sechstonnen-Chassis für die einzig sinnvolle Wahl.

PROBEFAHRT

Hymer S 820

großen, an stabilen Armen hoch hängenden Außenspiegel. Nicht mehr ganz zeitgemäß finden wir jedoch, dass Hymer die Sicherheitsgurte nicht an den Sitzen, sondern – wenn auch höhenverstellbar – an der Außenwand und das Gurtschloss an einer kurzen Peitsche montiert.

Verblüffend sind die Fahrleistungen des 820er. Der neue Fünfzylinder-Turbo-Dieselmotor mit Common-Rail-Einspritzung und variabler Turbinengeometrie (siehe Seite 150) entwickelt 115 kW (156 PS) und verhilft dem 820er in Verbindung mit dem ausgezeichnet abgestimmten Sechsgang-Schaltgetriebe zu erstklassigen Fahrwerten. Flotte Ampelstarts und lockeres Mitschwimmen im innerstädtischen Verkehr ist mit diesem Kraftpaket – hat man sich erst einmal auf seine 8,25 Meter Länge und 2,35 Meter Breite eingeschossen – genauso möglich wie hohe Durchschnitts-Geschwindigkeiten auf Autobahnfahrten. Das Tollste dabei ist aber: Unser Durchschnitts-Verbrauch liegt – auf über tausend Kilometern Testfahrt – bei rund elf Litern pro hundert Kilometer.

Allerdings bedauern wir, dass wir mit dem Schmuckstück nicht die 100 km/h Spitzentempo fahren dürfen, die – bei Erfüllung bestimmter technischer Voraussetzungen – sogar Caravan-Gespannen genehmigt sind.

Obwohl hinter den drehbaren Fahrerhaussitzen optisch alles eher an eine Yacht als an ein Reisemobil erinnert, bietet der 820 hier doch die bekannten Funktionsbereiche. Vorn steht die – 8.900 Aufpreis-Mark teure – lederbezogene Bar-Sitzgruppe mit ihrem seitlich verschiebbaren, runden Tisch. Dahinter sind auf einem 22 Zentimeter hohen Podest die Küche, der ausgelagerte



| RM-Ladetipps | Gesamtmasse | Vorderachse* | Hinterachse* |
|----------------------------|-------------|--------------|--------------|
| zulässige Gesamtmasse | 4.900 kg | 1.850 kg | 3.200 kg |
| Masse fahrbereiter Zustand | 4.180 kg | 1.800 kg | 2.380 kg |
| + Beifahrer | 75 kg | 59 kg | 16 kg |
| + 2 Passagiere | 150 kg | 85 kg | 65 kg |
| + 90% Frischwasser (160 l) | 144 kg | -31 kg | 175 kg |
| + 90% Gas (2 x 11) | 44 kg | 36 kg | 8 kg |
| + Boiler/Toilette/E-Kabel | 17 kg | 4 kg | 13 kg |
| + 10 kg/Person (2/4 Pers.) | 20/40 kg | 5/10 kg | 15/30 kg |
| + 10 kg/Meter Länge | 82 kg | 19 kg | 63 kg |
| Norm-Masse (2 Pers.) | 4.562 kg | 1.892 kg | 2.670 kg |
| Rest-Zuladung (2 Pers.) | 338 kg | -42 kg | 530 kg |
| Norm-Masse (4 Pers.) | 4.732 kg | 1.982 kg | 2.750 kg |
| Rest-Zuladung (4 Pers.) | 168 kg | -132 kg | 450 kg |

nach EN 1646-2/ * anteilige Achslasten errechnen sich nach dem Momentenschlüssel (Achslast = Einzelmasse x Hebelarm : Radstand)

Hymer baut den S 820 auf ein Sprinter-416-Chassis, das in aufgelasteter Version eine zulässige Gesamtmasse von 4.900 Kilogramm bietet. Gepackt nach der Beladungsnorm 1646-2 können zwei Reisende 338 Kilogramm zusätzlich einladen, bei vier Urlaubern sind es noch 168 Kilogramm. In beiden Fällen ist jedoch die Vorderachse unseres 820ers bereits bei Normbeladung überlastet. Als Abhilfe bietet sich das 6-Tonnen-Sprinter-Chassis an.

Technische Daten

Basisfahrzeug: Mercedes Sprinter 416 CDI mit 115 kW (156 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Massen: Zulässige Gesamtmasse: 4.900 kg, Leermasse mit Aufbau im fahrber. Zustand: 4.275 kg*. Außenmaße (L x B x H): 825 x 235 x 320 cm, Radstand: 425 cm. Anhängelast: gebremst: 2.000 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Sandwichbauweise mit 40 mm Isolierung aus PU-Schaum, Boden: 4-mm-Sperrholzunterboden, 31 mm Isolierung aus Polystyrol, 4 mm Sperrholz, 20 mm Styrofoam und 1,5-mm-Alu-Innenboden mit PVC-Belag*.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 680 x 220 x 212/198 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 3/3, davon mit Dreipunktgurt: 3; Bettenmaße: Längscouch: 195 x 98 cm, Heckbett: 198 x 157 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 100 l, Frischwasser: 160 l*, Abwasser: 140 l*, Boiler: 12,5 l, Fäkalien: 17 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma E 2400, Truma C 6002, Truma-Warmwasser-Heizung, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 135 l, Zusatzbatterien: 3 x 75 Ah.

Grundpreis: 212.500 Mark.

Testwagenpreis: 227.500 Mark

REISE MOBIL
INTERNATIONAL

Vergleichspreis:
212.500 Mark
(Grundpreis plus Vorracht, TÜV, Kfz-Brief, Übergabe)

* Angaben laut Hersteller

Kühlschrank sowie Garderobe und Gläserauszug platziert. Ihnen folgt die Toilette samt separater Dusche, der Kleider- und Wäscheschrank sowie die offene Waschecke. Ganz hinten quer liegt das 160 Zentimeter breite Doppelbett auf

Lattenrost und Heizschlangen über der Heckgarage.

Auffallend sind in diesem Bereich vor allem die Designer-Leuchtkörper, die erlauben, das Mobil je nach Stimmungslage oder Anlass eher dezent oder strahlend hell zu illumi-

nieren. Die fünf Punktlicht-Spots über der Sitzgruppe sind, wie auch die zwei über dem Kopfende des Heckbetts, an Stäben verschiebbar angeordnet. Leuchtkörper für die Hintergrund-Ausleuchtung sitzen oben über den Dachschränken, in der formgepressten Decke, in einer Haltestange neben der Küche und in der Wand zum Bad.

Ebenfalls ungewöhnlich: Wo immer möglich, sitzen Drahtauszüge in Schränken und Fächern: im Küchenmöbel für Töpfe und Geschirr, unter dem Waschtisch für Schmutzwäsche, im Kleiderschrank für Wäsche und unten im Wäscheschrank für Schuhe. So schön das aussieht und so praktisch das ist, beim Fahren ist das Geschepper dieser Einsätze – wenn sie nicht geschickt und schwergewichtig vollgepackt sind – beim Überfahren jeder Bodenwelle oder Autobahnfuge zu hören.

Trotz dieser Kritik: Das Hymermobil S 820 setzt, bis auf die Zuladung des 4,9-Tonner-Chassis, auch in der Praxis die Maßstäbe. Aber auch in diesem Punkt ist durch zum Teil leichtere Serienteile des Innenausbaus durch das demnächst lieferbare Sechstonnen-Sprinter-Chassis für Abhilfe gesorgt.

Frank Böttger

Verantwortlich



Als Leiter der Produktgruppe Hymer-S-Klasse ist Klaus Voggel, der hier die Unterteilung der Elektro-Panels im S 820 erläutert und demonstriert, intern verantwortlich für die Entwicklung, Konstruktion und Fertigung der neuen S-Klasse.



PROBEFAHRT
Schwabenmobil Santara

Der Santara will komfortables Reisemobil und alltagstauglicher Einkaufswagen sein. Auf einem Trip an die Nordsee konnte er sich beweisen.

Vater und Sohn auf Nordkurs

Der konzeptionelle Spagat ist so alt wie die Grundidee des Reisemobils: Ein Mobil soll so viel Komfort und Raum wie möglich bieten, dabei soll es kompakt sein, am besten Erstfahrzeug für alle Tage. Auf einer Reise an die Nordsee wollen wir, mein siebenjähriger Sohn Daniel und ich, checken, ob der ab 98.450 Mark teure ausbaute VW-LT-Kastenwagen mit mittlerem Radstand von Schwabenmobil diesen Ansprüchen gerecht wird. Problemlos nimmt der Santara dank seines 37 Zentimeter hohen, 85 Zentimeter breiten und 225 Zentimeter tiefen Stauraums im doppelten Boden des Hecks den größten Urlaubseinkauf samt Getränkekisten

auf. Kein Problem haben wir beim Parken: Das nur 5,58 Meter lange Mobil passt auf jeden Supermarkt-Parkplatz wie auf unsere Garageneinfahrt. Daniel und ich laden Campingstühle und -tisch, zwei große Sonnenschirme und einen Windschutz, Kabeltrommel und Werkzeug sowie allerlei Spielsachen in den Heckstauraum. Links davon, und ebenfalls über die geöffneten Hecktüren des LT zu erreichen, sitzen leicht zugänglich die Truma C 3402-Heizung, der Sicherungskasten und das Ladegerät des Santara. Rechts nimmt der Gaskasten zwei Elf-Kilogramm-Flaschen auf. Über dem Stauraum befindet sich die mit Zwangsentlüftung (388 Mark Aufpreis) versehene Toiletten-cassette.

Das Innere des Santara verkleidet Schwabenmobil mit eleganten hellen Möbeln in Buchedekor und blauem Edvelours an Dach und Wänden. Uns beiden steht ein gut konzipierter Raum zur Verfügung: Sitzbank, Einhängetisch, drehbare Frontsitze, erhöht eingebauter Mitteltrakt. Längs steht die Küche, die Schrankzeile auf der Beifahrerseite, und im Heck hat das Bad seinen Platz. Unsere Schuhe wandern in den Unterschrank der Anrichte, die wir sonst als Fernsehkommode nutzen. Deshalb wünschte ich mir hier eine Steckdose mit zwölf und 230 Volt. Unsere Friesennerze – schließlich wollen wir an die Nordsee – hängen wir in den 190 x 49 x 22 Zentimeter großen Kleiderschrank neben der Anrichte des Santara, zu ►



Wohnzimmer: Die Frontsitze ergeben in Verbindung mit dem Einhängetisch und der Bank eine gemütliche Sitzgruppe für bis zu vier Personen.



Bordkombüse: Die Längsküche ist praxisgerecht ausgestattet. Das Hubbett im Dach (unten) ist großzügig dimensioniert.



Waschsalon: Das Heckbad bietet ausreichend Platz. Rechts: Im Doppelboden wird das Gepäck untergebracht.



Treppenhaus: Die Stufen an der Küche erleichtern den Aufstieg zum Dachbett. Oben: Der Wäscheschrank ist mit Fachböden ausgerüstet.

MEINE MEINUNG

Das Schwabenmobil Santara ist ein gut gelungener Kastenwagenausbau der gehobenen Kategorie, der mit sauberer Verarbeitung, gelungener Raumaufteilung, Doppelbodenkonstruktion, reichlich Stauraum und praktischen Detaillösungen überzeugt. Obendrein ist er bedingt alltagstauglich.

Juan J. Gamero



PROBEFAHRT

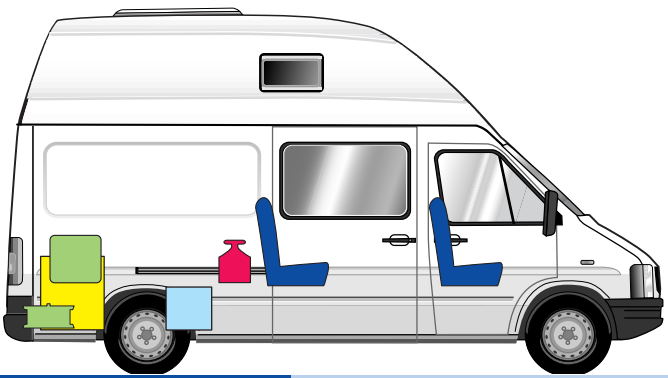
Schwabenmobil Santara

erreichen über zwei 20 Zentimeter hohe Stufen im erhöht eingebauten Mitteltrakt. Die anderen Klamotten verstauen wir eins weiter im ebenso großen, fünffach unterteilten Wäscheschrank.

Zufrieden bin ich, der sich allenfalls als Hilfskoch für Söhnchen Daniel betätigen darf, mit der 110 x 53 x 90 Zentimeter großen Längsküche: Sie ist komplett ausgestattet mit eleganter Edelstahlreling (374 Mark), eingelassenen Zweiflammkocher und Spüle, Dunstabzugshaube samt integrierten Spots, einem 65-Liter-Kühlschrank, Besteckschublade, Unterschrank und zwei Hängeschränken: ordentlich Platz zum Arbeiten. An der Küchenfront sind das Kontrollpaneel und eine 12- und 230-Volt-Steckdose installiert.

Gut gefällt uns auch das 192 x 110 x 78 Zentimeter große Bad quer im Heck. Es hat Cassettentoilette, einen zweifach unterteilten Handtuchschrank sowie ein Kunststoffwaschbecken mit Hängeschrank und Spiegel. Unterschrank und Duschtasse mit Baderost (95 Mark) vervollständigen die Einrichtung.

Gemütlich machen Daniel und ich es uns allabendlich, essen, klönen und gucken fern in der Sitzgruppe im Bug des Santara. Die bequeme Sitzbank bildet mit dem Einhängetisch und den asymmetrisch drehbaren Frontsitzen ein komfortables Wohnzimmer. Außerdem lässt sich die Sitzbank umlegen und zum 190 x 140 Zentimeter großen Doppelbett umbauen. Dies ermöglicht eine Bettverbreiterung (1.376 Mark). Sie besteht aus zwei Metallstreben, teleskopartig auszuziehen aus einer der Stufen im Durchgang zum Heck, einzuhängen an der Konsole des Beifahrersitzes.



| RM-Ladetipps | Gesamtmasse | Vorderachse* | Hinterachse* |
|----------------------------|-------------|--------------|--------------|
| zulässige Gesamtmasse | 3.500 kg | 1.600 kg | 2.240 kg |
| Masse fahrbereiter Zustand | 2.890 kg | 1.410 kg | 1.480 kg |
| + Beifahrer | 75 kg | 53 kg | 22 kg |
| + 2 Passagiere | 150 kg | 53 kg | 97 kg |
| + 90% Frischwasser (90 l) | 81 kg | 6 kg | 75 kg |
| + 90% Gas (2 x 11) | 44 kg | -7 kg | 51 kg |
| + Boiler/Toilette/E-Kabel | 31 kg | -5 kg | 36 kg |
| + 10 kg/Person (2/4 Pers.) | 20/40 kg | 4/8 kg | 16/32 kg |
| + 10 kg/Meter Länge | 55 kg | 11 kg | 44 kg |
| Norm Masse (2 Pers.) | 3.196 kg | 1.472 kg | 1.724 kg |
| Rest-Zuladung (2 Pers.) | 304 kg | 128 kg | 516 kg |
| Norm-Masse (4 Pers.) | 3.366 kg | 1.529 kg | 1.837 kg |
| Rest-Zuladung (4 Pers.) | 134 kg | 71 kg | 403 kg |

nach EN 1646-2/* anteilige Achslasten errechnen sich nach dem Momentenschlüssel (Achslast = Einzelmasse x Hebelarm : Radstand)

Schwabenmobil baut seinen Santara im VW LT 35 mit einer zulässigen Gesamtmasse von 3.500 Kilogramm aus. Nach der Beladung laut Norm EN 1646-2 verbleibt zwei Reisenden eine Zuladekapazität von 304 Kilogramm, vier Personen können noch 134 Kilogramm zuladen. Wer mehr braucht, kann den Santara gegen 3.900 Mark Aufpreis auch mit einer zulässigen Gesamtmasse von 3.850 Kilogramm ordern.

Technische Daten

Basisfahrzeug: VW LT 35 mit 80 kW (109 PS)-Turbodieselmotor und Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Massen: Zulässige Gesamtmasse: 3.500 kg, Leermasse mit Aufbau im fahrber. Zustand: 2.900 kg*. Außenmaße (L x B x H): 558 x 193 x 315 cm, Radstand: 355 cm. Anhängelast: gebremst: 2.000 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach: GfK-Sandwichbauweise mit 30 mm Isolierung aus X-trem Isolator, Wände und Boden: Mit 30 mm Isolierung aus X-trem Isolator*.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 340 x 174 x 200 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Hubbett: 200 x 154 cm, Sitzbank: 200 x 140 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 75 l, Frischwasser: 90 l*, Abwasser: 90 l*, Boiler: 12,5 l, Fäkalien: 20 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 3402, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 65 l, Zusatzbatterien: 1 x 100 Ah.

Grundpreis: 98.500 Mark.

Testwagenpreis: 113.380 Mark

REISE MOBIL **Vergleichspreis:** **99.630 Mark**

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

* Angaben laut Hersteller

Filius und ich, wir machen es uns nachts in Norddeich und Neuharlingersiel im Dachgeschoss gemütlich. Hier steht für uns ein per Gasdruckdämpfer absenkbares, 200 x 154 Zentimeter großes, mit Lattenrost und Federkern-

matratze ausgerüstetes Hochdachbett bereit. Praktisch: Schwabenmobil erleichtert den Aufstieg mit zwei als Gewürzfächer getarnten Stufen. Die schließen sich an Küche und Rückenlehne der Sitzbank an.

Gut durchdacht ist die frostsichere Installation der Wasseranlage im beheizbaren Zwischenboden. Die Serviceluken finden sich im Boden des Küchenunter- und Kleiderschranks. Die Luke im Boden vor der Küche führt in den Stauraum des Zwischenbodens. Zusätzlich isoliert der mit Klettband versehene Iso-Vorhang das Fahrerhaus.

Okay ist auch das Licht im Santara: Zwei Spots strahlen über der Sitzgruppe, dazu je einer über dem Sideboard und im Hochdachbett. Eine Leuchtstoffröhre erhellt die Küche, zwei integrierte Spots das Bad. Tagsüber lässt das Hebe-Schiebedach im Mittelgang vor der Küche (1.098 Mark) genügend Tageslicht herein.

Sehr zufrieden sind wir mit den Fahrleistungen des Schwabenmobils. Der 80 kW (109 PS) starke Turbodiesel unseres Testwagens (3.946 Mark) zieht gut und ermöglicht uns eine Reisegeschwindigkeit von 140 km/h. Zur Fahrsicherheit tragen Fahrer-airbag (804 Mark), ABS und EDS (1.940 Mark) sowie elektrisch verstell- und beheizbare Außenspiegel (400 Mark) bei. Den Fahrkomfort erhöhen Isringhausen-Schwingsitze (je 534 Mark) mit Armlehne, Tempomat (852 Mark) und eine Klimaanlage mit Pollenfilter (2.542 Mark).

In Ordnung geht der Verbrauch unseres Test-Santaras: Trotz strammer Fahrweise begnügt er sich mit 11,2 Litern Diesel pro hundert Kilometer. Ordentlich sieht es auch mit der Zuladung des 3,5-Tonners aus: Nach Norm EN 1646-2 können zwei Reisende 304 Kilogramm einpacken, bei vier Personen sind es 134 Kilogramm. Wer mehr braucht, sollte den Santara für 3.900 Mark Aufpreis als 3,85-Tonner ordern.

Daniel und ich sind uns einig: Der Santara von Schwabenmobil ist bedingt alltags-tauglich, ein komfortabler Camper – und ein hervorragender Reisewagen für kleine und große Entdeckungstouren.

Juan J. Gamero

MODELLE 2001

Auf dem Düsseldorfer Caravan Salon stellt die Reisemobilbranche ihre Neuheiten für die Saison 2001 vor. Wir haben uns vorab bei den Herstellern umgeschaut und zeigen Ihnen in Teil 3 unserer Neuheitenshow die zukünftigen Modelle von:

| | |
|---------------|-------|
| ■ T.E.C. | S. 75 |
| ■ Carthago | S. 76 |
| ■ Eura Mobil | S. 78 |
| ■ Adria | S. 80 |
| ■ Alpha & Car | S. 82 |
| ■ Pössl | S. 84 |
| ■ Autostar | S. 85 |
| ■ Ahorn | S. 86 |
| ■ Elnagh | S. 87 |
| ■ VW | S. 89 |
| ■ RMB | S. 90 |



T.E.C.

Westfalen-Quartett

Mit neuen Modellen und vielen Veränderungen an der bisherigen Reisemobil-Palette startet T.E.C. in die kommende Saison.

Auf zukünftig zwölf Modelle erweitert T.E.C. seine Reisemobil-Palette. Der Kürzeste von vier Neuen ist der knapp 79.000 Mark teure und exakt sechs Meter lange Teilintegrierte 5850 Ti. Er ist gekennzeichnet durch ein Doppelbett quer über einem geräumigen Stauraum im Heck. Die Sitzgruppe bezieht die gedrehten Fahrerhaus-Komfortsitze mit ein. Eine ausdrehbare Tischplatte ermöglicht vier Personen bequemes Klönen und Essen.

Wie alle anderen zukünftigen T.E.C.-Modelle zeigt sich auch der 5850 Ti mit einem neugestalteten Heckteil in Glattblechoptik, gerundeten Kantenleisten, geänderten Heckleuchenträgern, Seitenschürzen aus

vakuumverformtem GfK und den der Hymer-Familie gemeinsamen Einfüllstutzen und Dachhauben außen.

Innen gibt es neue Designerecken an den Möbeln, neue Dekors an Tisch- und Arbeitsplatten, neue Polster- und Gardinstoffe sowie geschwun-

gene Handtuchhalter an den Küchenfronten. Bei den Alkoven-Modellen entfällt das Fenster in der Front.

Neu im T.E.C.-Programm sind auch die beiden Alkoven-Modelle 595 K – 6,05 Meter lang und 71.140 Mark teuer – sowie 590 K – 6,10 Meter lang und 72.140 Mark teuer. Beim 590 K schließt sich ein Etagenbett an die links vorn platzierte Vierer-Sitzgruppe an. Kleiderschrank und Küche stehen der

Sitzgruppe gegenüber. Die Nasszelle mit getrennter Dusche macht sich im Heck hinter dem Einstieg breit.

Anders der 595 K, bei dem sich die Kompakt-Nasszelle und das Etagenbett quer im Heck an die Vierer-Sitzgruppe anschließen. Dem ganz vorn platzierten Einstieg folgen Küchenblock und Kleiderschrank auf der rechten Seite.

Die vierte Neuheit von T.E.C. ist der 6,27 Meter lange und 73.640 Mark teure 620 R, dessen Hauptmerkmal eine geräumige Rundsitzecke im Heck ist. Außerdem bietet er drehbare Pilotensitze im Fahrerhaus, durch die sich eine gemütliche Klöneckche für vier im Bug ergibt. Frank Böttger



Erweiterbare Tischplatte vorn und Doppelbett hinten quer im 5850 Ti.



Etagenbett quer im Heck beim 595 A.

Fotos: Böttger



Carthago

Auf neuer Basis

Deutliche Detailverbesserungen und drei neue Modelle bestimmen den Reisemobil-Jahrgang 2001 von Carthago.

Seine im Laufe der letzten Jahre kontinuierlich ausgebauten Flotte von Alkovenmobilen und Integrierten ändert Carthago für die nächste Saison in wesentlichen Punkten. So bieten die Oberschwaben einen Großteil der Palette auf dem neuen 6- oder 6,5-Tonnen-Chassis des Iveco Daily samt dem brandneuen 107 kW-(146 PS)-Turbomotor an; auf Wunsch ab Werk mit luftgefedelter Hinterachse.

Komplett geändert hat Carthago den Wohnaufbau. Die Hartschaum-Isolierung ist zukünftig 40 statt 35 Millimeter dick, wodurch die Wandstärke auf 45 Millimeter anwächst. Den Boden schließt nach unten eine zwei Millimeter dicke, fugenlose GfK-Platte ab. Außerdem hat Carthago die Alkoven auf eine Bautiefe von 160 Zentimeter vergrößert, legt Matratzen in Mikrofeder-Ausführung ein, die 73 Zentimeter freie Höhe bis

zum Dach ergeben, und verwendet Seitz-S5-Fenster.

Die Türen und Klappen der Möbel zieren massive Holzleisten, verstärkte Scharniere und Schwenklifte, die Spots über der Sitzgruppen sitzen zum Teil in Baldachinen. Es gibt zudem neue Küchen und Waschräume, 145-Ah-Gelbatterien und grundsätzlich zwei 16-Ah-Ladegeräte für mehr elektrische Leistung.

Außer diesen Änderungen hat Carthago aber auch seine Modellpalette für die kommende Saison erweitert; um zwei Alkovenmobile und einen Integrierten. Neuheit Nummer eins ist das 7,10 Meter lange und rund 150.000 Mark teure Alkovenmobil Mondial 45 R auf 4,6-Tonnen-Sprinter-Chassis, das durch eine wirklich runde Sitzgruppe im Heck charakterisiert ist. Mit der Heckablenkung und die auf ein Podest gestellte Sitzrunde schafft es Carthago, im Heck eine minde-



Abgesenkt: Sogar unter der Rundsitzecke im Heck des Mondial 45 R ist Platz für eine Fahrradgarage.

tens zwei Fahrräder aufnehmende Garage zu installieren.

Das zweite neue Alkovenmobil ist der 8,25 Meter lange und 165.000 Mark teure Mondial 57. Er ist auf dem brandneuen Iveco-Daily-Chassis mit der Bezeichnung 60/65C15 aufgebaut, wahlweise aber auch auf dem zukünftigen Sechsstonnen-Sprinterchassis

erhältlich. Bei diesem Modell lässt sich die vordere Viererdinette durch Einlegepolster mit der gegenüber stehenden Längscouch zur Rundsitzecke erweitern. Mittig stehen links die Küche, der ausgelagerte 135-Liter-Kühl- und der Kleiderschrank, gegenüber die Nasszelle mit der separaten Dusche sowie ein zweiter Klei-



Erweitert: Durch eingebaute Polster Elemente bekommt der Mondial 57 eine Rundsitzecke vorn (ganz oben), der neue Wasorraum mit Hochglanz-Waschbecken und separater Dusche findet sich in vielen Modellen (oben).

derschrank. Hinten quer ruht das Doppelbett auf einer Heckgarage.

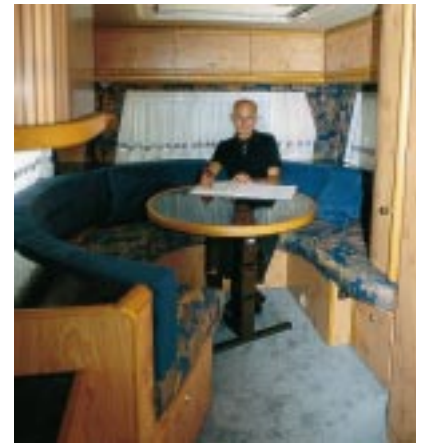
Abgedeckt mit einer schwarz marmorierten Arbeitsplatte zeigt sich das winklige Küchenmöbel mit versenktem Cramer-Kocher und Spüle sowie nach links in einen Kombischrank ausgelagerten 135-Liter-Kühlschrank samt unter ihm eingebautem Backofen. Durch die Verlagerung des Kühlschranks bietet das Küchenmöbel jede Menge Stauraum, den Carthago auf sechs schienengelagerte, große Schubladen verteilt. Über der Küche saugt der neue Electrolux-Dunstabzug Kochdämpfe ab, rechts finden sich ein Gewürzkarussell und ein halbrunder Dachschrang.

Gegenüber der Küche steht der Hygienebereich mit separater Duschkabine, der sich – wie die neue Winkelküche auch – in vielen Model-

len wiederfindet. Gekennzeichnet ist der Wasorraum durch ein hochglänzendes Nirosta-Waschbecken, in dessen Unterschrank sich ein Schmutzwäschekorb befindet. Über dem Waschbecken sitzen große Spiegel über Eck, hinter denen sich mustergültig viele und geschickt unterteilte Fächer zum Verstauen der Hygieneartikel verbergen.

Das dritte neue Modell ist der M-Liner 57, den Carthago in den Varianten W mit einer Winkel- und B mit einer Barsitzgruppe vorn ausstattet. Im Heck unterscheiden sich die beiden, um die 240.000 Mark teuren Modelle ebenfalls. Schräg im Heckabteil des 57 W steht – umgeben von drei Kleiderschränken – ein von beiden Seiten zugängliches Queensbett. Im 57 B belegt das am Fußende abgerundete, längs eingebaute Doppelbett die rechte Ecke. Frank Böttger

Aufgeteilt: Die neu gestalteten Küchen (unten und rechts) zeigen sich dank ausgelagerter Kühlschränke mit immens viel Staukapazität in Schubladen und Überbauten.



Abgerundet: Hecksitzgruppe im 45 R (oben), Baldachin mit Spotleuchten (links).



Markant: neues Gesicht für den M-Liner auf Iveco Daily 60/65C15, Winkel-Sitzgruppe im M-Liner 57 W.



MODELLE
2001



Eura Mobil

Jung und frisch

Mit einer neuen Integra-Integrierten-Familie und einem neuen Innenraum-Konzept seiner Sport-Baureihe geht Eura Mobil in die kommende Saison.

Als wichtigste Neuerung bringt Eura Mobil eine kräftig überarbeitete Integra-Familie für die kommende Reisesaison (siehe REISEMOBIL INTERNATIONAL 07 und 09/2000). Aber auch sonst sind die Rheinessen aus Sprendlingen bei Bad Kreuznach nicht untätig geblieben. Außen bekommen alle Eura-Modelle eine neue, etwas gelblichere Außenfarbe, neue Serviceklappen und Trittstufen. Einige Modelle erhalten ein anderes Außendekor, und die Alkovenmobile bekommen größere Alkovenfenster.

Die Eura-Mobile rollen auf Fiat-Ducato- oder Mercedes-Sprinter-Chassis, die grundsätzlich mit Common-Rail-Motoren (siehe Seite 150) und, ab 3.500

Kilogramm zulässiger Gesamtmasse serienmäßig, mit ABS ausgeliefert werden.

Ein Sonder-Ausstattungs-Bonbon bietet Eura Mobil für die Modelle auf Al-Ko-Chassis an: luftgefederte Al-Ko-Hinterachsen mit Niveaulift (siehe Seite 130).

Innen erhalten alle Modelle eine neuentwickelte Elektroanlage, leichter laufende Küchenauszüge, 105-Liter-Kühlschränke der neuen Generation, Latenrost-Auszüge an den Längsbänken mit über 1,50 Metern Länge, Tischverlängerungen, L-Bänke mit zwei Dreipunktgurten und herausnehmbaren Einlegebrettern, um zwei Passagieren sinnvolle Sitzplätze zu gewähren, sowie härtere Pols-



Fotos: Böttger

ter und Toilettenräume in Granit und Fernblau.

Alle Modelle mit Doppelboden stattet Eura Mobil darüber hinaus mit einer Serviceklappe unter der Sitzgruppe aus, um ein Durchladen zu ermöglichen. Außerdem bauen die Sprendlinger geänderte Frischwasser-

Neues Innenleben der Sport-Palette.

tanks ein, setzen den Abwassertank für besseren Auslauf leicht schräg und montieren Zurrseilen in die Heckgaragen.

Mit einem grundlegend geänderten Innenraum-Konzept wartet die Sport genannte Einsteiger-Baureihe auf. Außer mit neuen Polstern zeigen sich die Sport-Modelle mit einem frischen, ungewöhnlichen Leuchtenkonzept, Alu-Applikationen an den Möbeln, einem neuen Dekor der Arbeits- und Tischplatten, einer zweiten Besteck-



Neue Elektrik, Luftfeder-Hinterachse gegen Aufpreis.

schublade unter der Spüle sowie Decken-Baldachinen.

Als neuen Grundriss präsentiert Eura Mobil den Sport 665 mit separater Dusche.

Alle Sport-Modelle, deren Preise zwischen knapp 70.000 und rund 92.000 Mark liegen, haben doppelte Böden, GfK-Seitenwände, einteilige Aufbau-türen mit heruntergesetzten Griffen und PU-Rahmenfenstern. Teilweise rollen sie auf Al-Ko-amc-Chassis.

Sehen lassen kann sich die Ausstattung der Sport-Modelle: Die Tanks fassen 150 Liter Frisch- und 120 Liter Abwasser, die Kühlschränke haben ein Volumen von 105 Liter, die Bordbatterien eine Kapazität von 105 Ah, und die Druckwasser-Anlagen verfügen über Einhand-Armaturen.

Gewissermaßen als Sondermodell bietet Eura Mobil den knapp 62.000 Mark teuren Start 515 an. Er hat den gleichen Grundriss wie der Sport 515, ist im Gegensatz zu ihm aber mit dem 1,9-Liter-Turbo-Dieselmotor im 10-er Ducato ausgestattet. Seine Außenhaut ist aus Hammerschlag-Alu, und er kommt durch eine Goldschmitt-Zusatzfeder auf eine zulässige Gesamtmasse von 3.200 Kilogramm. Frank Böttger

MODELLE
2001



Adria

Modische Details

*Adria bringt
neue Modelle
und jede Menge
Detailverbesserungen zur
neuen Saison.*



Durchblick: Die
Adriatik-Einrichtung
wirkt elegant und
zeitgemäß.



Einblicke: Der teilintegrierte
Adriatik S 640 DS besitzt eine offene Raumaufteilung
mit Vierersitzgruppe im Bug und längs eingebautem Heckbett.



Ausblicke: Die Längsküche des Adriatik S 640 DS ist ordentlich
dimensioniert und komplett eingerichtet. Zur Serienausstattung
des Teilintegrierten gehört auch ein Fernsehfach.



Trittsstufen, Vorzelt- und dritte Bremsleuchte auf den Weg. Im Inneren bekommt die neue Modellgeneration elegantere Möbel, einen neuen Bodenbelag, größere Toilettenräume, modernere Kühlschränke, größere Dinettenbetten, beleuchtete Kleiderschränke und neue Vorhangschienen.

Neu im Adriatik-Programm ist der 5,78 Meter lange und ab knapp 60.000 Mark teure A 570 auf Fiat Ducato 14. Die Raumaufteilung ist familienfreundlich und besteht aus längs im Heck eingebauten Stockbetten und einem daneben platzierten Heckbad mit drehbarer Cassettoilette, Eckwaschbecken und Dusche. Den Rest der Einrichtung machen eine Längsküche mit Dreiflammkocher und Rundspüle im Bug sowie eine gegenüber gelagerte Mittelsitzgruppe aus.

Ebenfalls neu ist der 6,33 Meter lange und 77.990 Mark

Im Blickfeld: Der Adriatik
A 570 mit voluminöser
Alkovenbeule.



teure Teilintegrierte Adriatik S 640 DS auf Fiat Ducato 14. Hier setzt sich die Raumaufteilung aus einem längs eingebauten Heckbett mit daneben platziertem, lang gestrecktem

Bad inklusive drehbarer Cassettoilette, Eckwaschbecken und separater Dusche zusammen. Daran schließt sich auf der Beifahrerseite eine Längsküche mit Dreiflammkocher

und Spüle an. Außerdem gehören eine Vierersitzgruppe im Bug und ein gegenüber positionierter Kleiderschrank zur recht eleganten Einrichtung.

Juan J. Camero

Im slowenischen Novo Mesto geht man mit der Zeit. Reisemobilhersteller Adria stellt seine Adriatik-Flotte auf glattwandige GfK-Kabinen mit GfK-Rundprofilen und Aluminium-

Schürzen um und gibt ihnen eine neue dreiteilige Heckleuchteinheit, größere Alkovenfenster, einen neuen Eingangstürrahmen mit innenliegenden Schrauben, elektrische

MODELLE
2001



Alpha & Car

Mit Herz und Verstand

Alpha & Car baut ein Rolli-Mobil der Extraklasse und stellt es in den Dienst der Allgemeinheit.

Am Anfang stand die Idee, ein hochwertig ausgerüstetes, fast schon luxuriös eingerichtete Rolli-Mobil zu bauen, um einer großen Zahl von Behinderten das mobile Reisen näher zu bringen. Dann besann sich Alpha-Chef Gerhard Barth auf seine langjährige Freundschaft mit dem sozial engagierten Prinzen Leopold von Bayern, der sich sofort dazu bereit erklärte, die Schirmherrschaft über das neue Projekt zu übernehmen. Schließlich ging es darum, erst mal Sponsoren zu finden, die den Bau eines behindertengerecht ausgebauten Reisemobils mitfinanzieren wollten. Später soll das Projekt Rolli-Mobil sozialen und karitativen Einrichtungen als Mietmobil zur Verfügung gestellt werden. Im Idealfall können Unternehmen gegen

eine von der Steuer absetzbare Spendenquittung das Rolli-Mobil für Behinderten-Organisationen anmieten.

Bald hatte Barth seine Sponsoren-Gelder – auch die von REISEMOBIL INTERNATIONAL – zusammen und konnte mit der Verwirklichung seines Projektes beginnen. Dazu nahmen die im rheinhessischen Pfaffen-Schwabenheim ansässigen Alpha-Werker einen Iveco Daily 59/12 als Basis und montierten ihre bewährte, glattwandige GfK-Alkovenkabine mit doppeltem Boden inklusive beheizbaren 500-Liter-Frischwasser-, 260-Liter-Abwasser- und 210-Liter-Fäkalien-

tanks darauf. Dazu nimmt der doppelte Boden die Bordelektrik samt vier insgesamt 880 Ampérestunden leistenden Bordbatterien und einen Stromgenerator auf. Außerdem gibt es eine Warmwasser-Fußbodenheizung, Rückfahrkamera, Navigationssystem, Sat-TV-Anlage, zwei Audioanlagen mit CD-Wechsler, elektrische Dachlüfter und eine Sonnenmarkise. Dazu installieren die Rheinhessen auf der Beifahrerseite einen Rollstuhl-
im



Edel, elegant und behindertengerecht: Die Einrichtung des Rolli-Mobils umfasst eine Längsküche und ein großes Heckbad mit eingelassener Duschasse und Eckwaschbecken mit Spiegelschrank.



Fotos: Camero



Großzügig dimensioniert und gut durchdacht: Im Bug des Rolli-Mobils stehen der Bordcrew eine gemütliche Mittelsitzgruppe und zwei längs im Alkoven eingebaute Betten zur Verfügung. Die Bordelektronik sitzt in einem Extra-Servicefach.



Mittelgang des Fahrzeugs ein Liftsystem an der Decke sowie ein Rückhaltesystem für den Rollstuhl im Boden.

Die Einrichtung des Rolli-Mobils besteht aus massiven Echtholzmöbeln und sieht eine Raumaufteilung mit großer Längsküche inklusive Keramik-Rundspüle und Abtropfbecken, Dreiflammkocher und Metallarmaturen auf der Beifahrerseite vor. Gegenüber sitzen eine klassische Viererdinette und eine sich nach hinten anschließende

Zweierdinette, die sich beide zu Betten umbauen lassen. Im Heck des Rolli-Mobils baut Alpha & Car ein riesiges Bad mit versenkter Duschasse, Eckwaschbecken und Festtoilette ein.

Im Alkoven stehen zusätzlich zwei Längsbetten zur Verfügung. Juan J. Camero

MODELLE
2001



Fotos: Paul

Pössl

Platz für vier

Der neue Pössl bietet seiner Bordcrew zwei Sitzgruppen und vier Schlafplätze.

Mit dem neuen Super-Hochdach von Fiat ist der neue Pössl 4family inklusive Dachfenster 292 Zentimeter hoch. Obwohl die Einrichtung des neuen Modells auf einem doppelten Boden steht, kommt durch das neue Dach ein großzügiges Raumgefühl im Innern auf. Das Untergeschoss bietet zum einen Stauraum, zum anderen nimmt es einen Teil der Bordtechnik auf.

Fahrer- und Beifahrersitz sind drehbar und komplettieren die Sitzbank zur Vierer-Sitzgruppe. Ausgezogen ergibt sie ein 187 x 140 Zentimeter großes Bett. In das 5,51 Meter lange Reisemobil mit dem Radstand von 3,70 Metern und einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen ist hinter der Dinette die kompakte Nasszelle eingebaut. Gegenüber befindet sich die Küchenzeile, in deren Arbeitsplatte eine Kombination

aus zweiflammigem Kocher und Spüle eingelassen ist.

Im Heck stehen sich quer zwei Einzelsitze gegenüber. Zwischen ihnen ist ein kleiner, schwenkbarer Tisch platziert, der abgesenkt zusammen mit den zwei Einzelsitzen ein 187 x 77 Zentimeter großes Bett quer im Heck ergibt. Das Bett darüber ist 170 x 68 Zentimeter groß und aus dem Hängeschrank herauszuklappen. Zusätzliche Aluminium-Traversen, die eingeklinkt werden müssen, versteifen das Bett, das damit einen sehr stabilen Eindruck macht.

Unter den beiden Einzelsitzen im Heck befinden sich Stauräume. Einer ist durch die Trumatic C 3402 Heizung-Boiler-Kombination belegt, der andere durch zwei 11-Kilo-Gasflaschen. Der doppelte Boden ist ebenfalls vom Heck aus zugänglich.



Gut durchdacht: Die Einrichtung des Pössl 4family ist pfiffig und ideenreich konzipiert.

Neben einem Fach für Schuhe, das direkt vor dem Küchenblock im doppelten Boden sitzt, nimmt dieser noch den 115-Liter-Frischwassertank auf. Der 65 Liter große Abwassertank liegt unter dem Boden des 4family, der im übrigen noch eine 75-Ah-Aufbaubatterie aufnimmt. Die Anordnung der Einzelsitze im Heck sowie der Küchenzeile und der Nasszelle machen im Wohnraum ein Durchladen von längeren Gegenständen, wie etwa Surfbretter, möglich. Von Pössl wird ein Leergewicht von 2,5 Tonnen angegeben, somit bleibt für die Beladung auch ei-



ne ansehnliche Zuladungsreserve.

Gebaut wird das Modell 4family wie alle Pössl-Mobile bei Adria in Slowenien. Sein Grundpreis liegt, bei Motorisierung mit dem neuen 2,8-Liter-Turbodiesel-Commonrail-Motor, bei 55.000 Mark. Heiko Paul

Die Bretonen überarbeiten ihre schicken Integrierten und stellen eine neue Alkoven-Baureihe vor.

Autostar

Form und Funktion

Auf Design und ein hohes Maß an Funktionalität legt der französische Produzent Autostar viel Wert. Zur kommenden Saison präsentieren die Bretonen ihre schicken und elegan-

ten Aryal-Integrierten mit neuer GfK-Frontpartie und modernem, zeitgemäßem Außendesign. Außerdem kommen sie mit der neuen Alkoven-Baureihe Anthea nach Deutschland.

Wie die Aryal-Modelle, besitzen auch alle Anthea-Modelle serienmäßig eine hochwertige Alde-Warmwasserheizung sowie isolierte und beheizte Versorgungstanks. Zur Auswahl

stehen vier Modelle auf Fiat Ducato und Ford Transit mit Aufbauängen zwischen 6,49 und sieben Metern sowie Preisen zwischen 99.500 und 109.900 Mark.

Fotos: Werk



Schöne Schnauze: Die Integriertenflotte Aryal rollt mit neuer GfK-Front und aufgepepptem Außendesign vom Band.

MODELLE
2001



Ahorn

Italienische Offensive

Die preisgünstige Ahorn Camp-Familie bekommt Zuwachs. Zu den Einstiegermodellen gesellt sich jetzt die Mittelklasse.

Anfang des Jahres sorgte Ahorn-Mobil mit Sitz im Odenwald für Aufsehen. Zum Einheitspreis von 55.300 Mark brachte das Unternehmen drei komplett ausgestattete Alkovenmodelle mit Namen Camp 610, 611 und 612 aus Italien nach Deutschland.

Jetzt rollt die Ahorn Camp-Mittelklasse zu uns über die Alpen. Der 6,77 Meter lange und 69.500 Mark teure Ahorn Camp auf Fiat Ducato 14 besitzt eine familienfreundliche Raumaufteilung mit Stockbetten längs im Heck und ein großes Heckbad mit Cassetten-

toilette, Eckwaschbecken und separater Duschkabine. Gleich rechts vom Eingang bringen die Italiener eine L-Küche mit Dreiflammkocher und Rundspüle unter, gegenüber steht der mannshohe Kühlschrank mit Fernsehfach.

Der 6,97 Meter lange und 73.800 Mark teure Ahorn Camp 690 verfügt über eine Heckrundsitzgruppe und ein sich auf der Fahrerseite anschließendes, großes Bad mit separater Dusche.

Der Rest der Einrichtung setzt sich aus einer Längsküche rechts neben dem



Gekonnt:
Das große Bad bietet reichlich Bewegungsfreiheit.

Eingang und einer Mittelsitzgruppe im Bug des Alkovenmobils zusammen.

Neu im Ahorn-Programm ist auch der 69.900 Mark teure Teilintegrierte Camp 660 auf Ducato-14-Basis. Er besitzt ein längs eingebautes Heckbett, Heckbad, Längsküche und eine Viererdinette im Bug.

Juan J. Camero



Praxisgerecht:
Die Längsküche und die Stockbetten sind ausreichend dimensioniert.

Elnagh

Frischer Wind



Der Mailänder Reisemobilhersteller startet mit zahlreichen Neuheiten in die kommende Saison.

Ab 111.200 Mark bietet Elnagh sein neues Alkoven-Topmodell Atmos an. Auf Mercedes Sprinter 313 und 316 CDI erhältlich, bietet es einen familienfreundlichen Grundriss, der sich aus zwei längs im Heck eingebauten Stockbetten und einem großen Heckbad mit separater Dusche zusammensetzt. Daran schließt sich auf der Beifahrerseite eine Längsküche an. Im Bug des Atmos stehen der Bordcrew je eine Vierer- und Zweierdinette zur Verfügung.

Ebenfalls neu ist der 85.800 Mark teure Doral 161 auf Ford Transit 350. Er besitzt ebenfalls längs im Heck eingebaute Stockbetten. Daran schließen sich ein quer im Heck montierter Kleiderschrank und ein auf der Fahrerseite im Heck angekoppeltes Bad mit separater Dusche an. Gegenüber vom Ein-

gang bauen die Italiener eine Mittelsitzgruppe ein. Taufersch ist auch der 64.000 Mark teure Teilintegrierte Marlin Slim 2 auf Fiat Ducato 14. Er ist ein klassischer Vertreter seiner Gattung und besitzt neben einem Längsdoppelbett im Heck ein ebenfalls längs im Heck auf der Beifahrerseite eingebautes Bad, an das sich ein Kleiderschrank anschließt. Im vorderen Wagentrakt sitzen eine Längsküche mit Dreiflammkocher und Spüle sowie eine Vierersitzgruppe.

Juan J. Camero



Fotos: Camero

Großküche:
Die Längskombüse des Doral 161 bietet Komfort wie zu Hause.



Salonwagen:
Die Mittelsitzgruppe des Doral 161 lädt zum gemütlichen Klönen ein.



Bademeister:
Die Elnagh-Sanitärräume sind großzügig geschnitten.

MODELLE
2001



Volkswagen

Jubiläums- California Gene- ration zum 50. Bulli-Geburtstag. Ausgabe



**Nützliche Details: Die vielen
Ausstattungs-Extras machen
das Sondermodell attraktiver.**



**Prak-
tisch:
kom-
paktes
Küchen-
teil**



Pünktlich zum runden Geburtstag des Bulli stellen die Wolfsburger eine Jubiläums-Edition aus ihrer Reisemobil-Palette vor. Außer mit speziellen Polsterstoffen mit eingesticktem Schriftzug trumpft das Sondermodell mit besonders vielen Ausstattungsdetails auf. So sorgen eine Spülchüssel, eine Einlage für die Besteckschublade, ein Hängekorb in der Kühlbox und ein Stofftaschen-System an der Front und der hinteren Seite des Kleiderschranks sowie ein herausnehmbarer Teppich für mehr Wohnlichkeit. Zur Serienausstattung gehören außerdem Standheizung, beheizbare Fahrerhaussitze, Klimaanlage und ein Heckträger für vier Fahrräder. Zur Wahl steht der California Generation mit Aufstelldach, mit Compactdach (885 Mark Aufpreis) oder mit Hochdach (5.320 Mark Aufpreis). Das Sondermodell ist nur mit TDI-Motor zu haben. Die Leistungsspanne reicht von 65 kW (88 PS) bis 111 kW (150 PS). Die Preise bewegen sich zwischen 71.050 und 78.930 Mark.



ENTWICKLUNG

RMB 1100 VO

Silver Star

Für den Bau des knapp 1,4 Millionen Mark teuren Silver Star 1100 VO versicherte sich RMB kompetenter Unterstützung.



Im Team zum Traummobil

Edelmobilbauer RMB aus Wolfegg macht jeden mobilen Kundenwunsch möglich. Als neuestes Beispiel ihrer Mobilbaukunst präsentieren die Oberschwaben in Düsseldorf den für einen Kunden angefertigten, elf Meter langen, 18 Tonnen schweren und knapp 1,4 Millionen Mark teuren 1100 VO Silver Star. Dessen zukünftiger Besitzer wollte den Fahrkomfort eines Überlandbusses – seine Wahl fiel auf den Volvo B 10 M – mit den Vorzügen einer Doppelbodenkonstruktion und einer großen Heckgarage kombinieren.

Bevor die RMB-Macher selbst handwerklich tätig werden, schalten sie nach Kauf und Lieferung des Chassis zur Unterstützung bei diesem aufwändigen Unterfangen als erstes den traditionsreichen Rahmen-Spezialisten Schüler in Heilbronn ein. Der verpasst dem Original-Busunterbau einen Gitterrohr-Zusatzrahmen mitsamt Heckabsenkung zur Aufnahme der Garage und der Anhängerkupplung. Außerdem baut er das Fahrwerk auf Voll-Luftfederung mit automatischer Niveauregulierung um; vorn mit zwei, hinten mit vier



Fotos: Camero, Stallmann

Rollbälgen. Zuletzt verpasst er dem Fahrgestell des zukünftigen Silver Stars einen Original-Bus-Frontrahmen zur Aufnahme der Frontbox, ein Spezialträgersystem für hydraulische Schwerlast-Hubstützen und eine Generatorkapsel.

Als Nächstes ist die ebenfalls in Heilbronn beheimatete deutsche Volvo-Vertretung an der Reihe. Sie lackiert den Zusatzrahmen und baut die Original-Volvo-Frontbox mit Klimaanlage samt elektronischer Steuerung, das Webasto-Busheizgerät, das original Busarmaturenbrett samt

Kühlbox sowie das lederbezogene Überland-Luxusbus-Lenkrad ein.

Jetzt endlich kann RMB loslegen. Die Wolfegger setzen ihre – an Wand und Dach 50 sowie am Boden 80 Millimeter dicke – GfK-Kabine auf das modifizierte Bus-Fahrgestell und ergänzen sie durch beheizbare Unterflurtafächer zwischen den Achsen. Die Kabine erhält eine verbreiterte Eingangstür in Alu-Waben-Sandwichbauweise mit zusätzlichem Sicherheitsschloss, Busspiegel mit integrierten Weitwinkel-Applikationen, Rampenspiegel ►



Baumaßnahmen (v.o.n.u.): Das Volvo-Chassis bekommt einen Zwischenrahmen mit Heckabsenkung, die Hubstützen werden angebracht, der Zwischenrahmen wird anschließend lackiert und die Volvo-Frontbox eingebaut.



ENTWICKLUNG

RMB 1100 VO

Silver Star

rechts, eine Motorroller-Halterung und eine 12-Volt-Winde in der Garage, einen elektrisch bedienbaren Rollladen vor der Frontscheibe sowie eine 5,50 Meter lange Markise.

Innen baut RMB hinter dem Beifahrersitz längs eine U-Sitzgruppe mit Rohrtischfuß und ein gegenüber gelagertes Sideboard mit elektrisch ausfahrbarem TV-Hubschrank ein. Im Anschluss an die U-Sitzgruppe platzieren die Oberschwaben eine große L-Küche mit Granit-Arbeitsplatte, Doppelspüle,

Dreiflammkocher, Mikrowelle, Müllauszug mit zwei Eimern, Küchenablageboard und Dachschränken. Außerdem bekommt die Küche ein Gewürzboard mit Holzblende statt eines Rohres. Den gesamten Möbelbau fertigt RMB aus kanadischem Ahorn mit Perlmut-Hochglanzeffekt. Links neben dem Eingang sieht RMB ein 20 Zentimeter schmales Sideboard vor, an das sich ein Hochschrank mit zwei übereinander eingebauten 103-Liter-Kühlschränken anschließt; einer für Lebensmittel, einer für Getränke.

An den Hochschrank schließt sich nach hinten der Waschaum an, in den man durch eine Schiebetür mit BKS-Schloss gelangt. Im Sanitärtrakt ist auf der Fahrerseite der Waschtisch mit Spiegelschrank, ausziehbaren Handtuchrocknern und ausklappbarem Schmutzwäschefach platziert, der rechts und links von je einem Hochschrank flankiert wird. Gegenüber steht die großzügig dimensionierte, halbrunde Dusche mit Resopal-Wand- und Deckenverkleidung und eine daneben installierte Festtoilette mit darüber montiertem, halbhohem Sideboard inklusive Radiofach, an das sich ein raumhoher Kleiderschrank anschließt. Das im Heck platzierte Schlafzimmer betritt man durch elegante Schiebetüren. Im Schlafrum steht dem Eigentümerpaar ein 200 x 150 Zentimeter großes Queensbett mit rechts und links eingebauten Eckschränken inklusive Fernseher- und Videofach sowie eine Holzdeckenverkleidung über

dem Bett mit integrierten 12-Volt-Spots zur Verfügung.

Zur umfangreichen Ausstattung des RMB Silver Star gehören unter anderem ein Heizsystem aus Webasto-Bus- und Alde-Warmwasser-Heizung mit 17-kW-Wärmetauscher und zusätzlichen Heizschleifen in der Eingangsstufe, im Fahrerhaus und unter der Duschwanne. Dazu kommen eine Dachklimaanlage im Wohnraum, eine Unterflur-Klimaanlage im Schlafraum, 600-Ampère-Batterieanlage, Generator, 6 x 80 Watt-Solaranlage, zwei 100-Liter-Gastanks, zusätzlicher Gasflaschenkasten mit zwei Elf-Kilo-Gasflaschen, 610-Liter-Frischwasser- und 520-Liter-Abwasser-Tanks, zwei separate Druckwasseranlagen, 320-Liter-Fäkalientank und zwei Tresore.

Fürwahr ein Traumobil, das RMB dem Besitzer-Ehepaar in Teamwork gebaut hat und das die Wolfegger auf dem Caravan Salon in Düsseldorf präsentieren. *Juan J. Gamero*



Großzügig:
Die Küche bietet reichlich Platz für Geschirr, die Heckgarage für Sportgerät.



Luxuriös:
Das Bad und der Toiletten- und Duschaum besitzen Hotelcharakter. Hier fehlt es an nichts.

Messe Katalog 2000



● HALLENPLAN

● NEUE FAHRZEUGE

● NEUES ZUBEHÖR

● WOHIN IN DÜSSELDORF

**REISE
MOBIL**
INTERNATIONAL
Halle 11
Stand 11A19

Neues Konzept im jungen Jahrtausend

Die weltgrößte Messe der mobilen Freizeit präsentiert eine bunte Erlebniswelt.

Vollere Auftragsbücher sind selbst für Optimisten der Caravabranche kaum vorstellbar: Allein in Deutschland beträgt der Zuwachs bei neu zugelassenen Reisemobilen heuer 17,3 Prozent (siehe Seite 18).

Weit über deutsche Grenzen hinaus erfreut sich die mobile Freizeit großer Beliebtheit, und in ganz Europa sind mehr als fünf Millionen Freizeitfahrzeuge registriert. Stetig steigt die Zahl ihrer Fans, und die internationale Caravan-Industrie spricht von einer positiven Auftragslage: Insgesamt dürften im Jahr 2000 europaweit 50.000 Reisemobile und 110.000 Caravans neu zugelassen werden.

Dieser positive Trend beflügelt auch den 39. Internationalen Caravan Salon: 160.000 Besucher aus dem In- und Ausland erwarten der Veranstalter, die Messe Düsseldorf, und der Träger, der Herstellerverband VDWH, zur weltgrößten Schau mobiler Freizeit vom 30. September bis zum 8. Oktober 2000.

Dabei präsentieren sich in Düsseldorf alle international renommierten Reisemobil-, Wohnwagen- und Zubehörhersteller. Nahezu ein Drittel der über 500 Teilnehmer an der weltweit größten Erlebniswelt der Branche stammen aus dem Ausland, mit 340 stellen aber deutsche Aussteller die weitaus größte Gruppe.

Mehr als 1.500 Fahrzeuge stehen auf einer Fläche von 175.000 Quadratmetern in den Hallen und auf dem Freigelände bereit. Die Bereiche Tourismus, Dienstleistung und Beratung runden das Angebot ab – das Motto „Freizeit nach Lust und Laune“ kommt voll zum Tragen.

Dazu gehören auch Mietangebote sowie eine Probefahrt mit einigen Reisemobilen direkt auf dem Messegelände. Wegen des erfolgreichen Auftritts im Vorjahr gibt es auch heuer wieder den Markt „Second Hand Online“. Unter der Internet-Homepage des Caravan Salons sind dabei über 700 Reisemobile und mehr als 600 Caravans sowie Zubehör aus zweiter Hand an verschiedenen Terminals zu finden.

Neues Gewicht verleiht die weltgrößte Messe für die mobile Freizeit dem Thema Camping. Der Tatsache, dass vielen Ausstellern in diesem Bereich die personelle Kapazität für einen neuntägigen Messeauftritt fehlt, kommt die Messe mit Package-Angeboten inklusive Standbau und Personal entgegen. Somit präsentieren sich die Bereiche Freizeit und Tourismus in Halle 15 größer als bisher: Campingplätze, Stellplatzanbieter und Urlaubsorte zeigen ihr familienfreundliches Angebot.

Über den reinen Stellplatz hinaus offerieren sie ein buntes Programm von der Kinderbetreuung über sportliche Aktivitäten bis hin zu kulinarischen Höhepunkten. Dazu kommen Streichelzoo, Ponyreiten, Minigolf, Kinderschminken, aber auch Internet-Arena und Ruhezonen für gestresste Eltern. Alles wartet die Campinghalle zur bunten Erlebniswelt auf.

Und auf dem Freigelände tritt Johann Traber, Chef der weltberühmten Traber-Truppe, zu einem Weltrekord an: In 25 Meter Höhe will der Artist im Wohnwagen-Gespann ohne Netz-Ab-sicherung auf zwei Schrägseilen fahren. Schafft er das, ist ihm der Eintrag ins Guinnessbuch der Rekorde sicher.

In Halle 15 präsentiert sich das Partnerland Italien mit seinen bekannten und noch unentdeckten touristischen Regionen. Die Italiener informieren über die schönsten Reiserouten, Sehenswürdigkeiten und geben Tipps zur Anreise und dem Aufenthalt in ihrem Land. Übrigens stellt Italien mit 50 Teilnehmern den größten Anteil ausländischer Aussteller auf der Messe.

Übernachten auf dem Caravan Center Düsseldorf

Mit 648 elektrisch versorgten und 2.500 unversorgten Stellplätzen ist das Caravan Center Düsseldorf der ideale Standort für alle, die im Mobil zum Caravan Salon reisen. Der große Übernachtungsplatz, unmittelbar vor den Toren im Norden der Messe gelegen, ist direkt über die Autobahn 44 anzufahren. Der unversorgte Stellplatz kostet 25 Mark am Tag, mit Strom 35 Mark.

Preise beim Caravan Salon Düsseldorf

Öffnungszeiten:
30. September bis
8. Oktober 2000, täglich
von 10.00 bis 18.00 Uhr.

Eintrittspreise:
Erwachsene 16 Mark
Clubmitglieder 12 Mark
Schüler, Studenten,
Auszubildende 10 Mark
Clubmitglieder 6 Mark
Kinder
6 bis 12 Jahre 4 Mark
Zwei-Tages-Karte 28 Mark
Clubmitglieder 20 Mark

Willkommen im Club – Vorteile inklusive

Was ist wo?

- Hallen 9 bis 12 sowie 15 und 16: Reisemobile, Caravans
- Halle 11: Caravaning-Multivisions-Show
- Halle 13: technisches Zubehör
- Halle 14: Zelte, Klappcaravans, Camping- und Outdoor-Ausstattung
- Halle 15: Freizeitfahrzeuge, Caravaning-Touristik, Partnerland Italien, Erlebniswelt
- Freigelände: Mobilheime, Action-Center



Speziell für die weltgrößte Messe der mobilen Freizeit ist der Caravan Salon Club ins Leben gerufen worden, erster Mitgliederclub einer Messe. Für Mitglieder kosten der Eintritt zum Caravan Salon (25 Prozent) und die Übernachtungen im Caravan Center deutlich weniger.

Außerdem erhalten alle Mitglieder neben weiteren Vergünstigungen eine Clubzeitung, welche sie mit aktuellen Informationen rund um Camping und Caravaning versorgt. Der Clou jedoch ist ein Riesenfest: Die Messe organisiert auf dem Caravan Salon 2000 eine große Party mit Sonderpreisen exklusiv für Clubmitglieder. Sie steigt am 6. Oktober 2000 ab 19 Uhr im Restaurant „Alt Berlin“ in Halle 9. Eintritt ist frei, Nichtmitglieder haben keinen Zutritt.

Die Mitgliedschaft im Caravan Salon Club ist kostenlos. Wer noch schnell dazugehören will, ruft an: 0211/4560-445 oder meldet sich via E-Mail im Internet an: www.caravan-salon-club.de oder direkt an der Kasse.

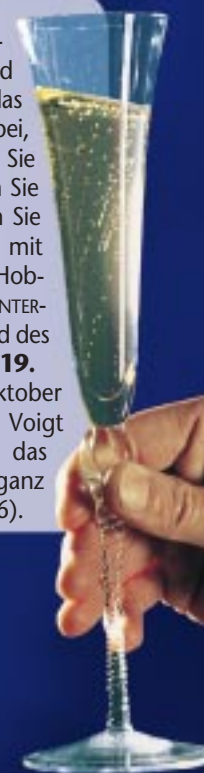
Hier stellen Verbände und Vereine aus:

VDWH: Eingang Nord, Halle 8, EN 01
DCHV: Halle 9, A 26
Reisemobil Union: Halle 15, D 52
Deutscher Camping-Club: Halle 15, D 57, Halle 9, A 38
ADAC: Halle 9, A 22
EMHC: Halle 15, C 39

Auf Ihr Wohl!



Liebe Leserin, lieber Leser, wir freuen uns auf Ihren Besuch an unserem Messestand und laden Sie zu einem Glas Sekt ein. Kommen Sie vorbei, plaudern und fachsimpeln Sie mit uns, loben und kritisieren Sie uns, informieren und erholen Sie sich. Vor allem: Stoßen Sie mit uns an auf ein wunderbares Hobby. Die Redaktion REISEMOBIL INTERNATIONAL erwartet Sie am Stand des CDS Verlags, **Halle 11, 11A19**. Bitte vormerken: Am 3. Oktober signieren Cartoonist Aurel Voigt und Autor Axel H. Lockau das neue Cartoon-Buch „Der ganz normale Carawahn“ (Seite 16).



Österreichs Spezialist in Sachen Expeditionsmobilbau präsentiert den 11,40 Meter langen 1,1 Millionen Mark teuren Globecruiser 6x6 auf MAN-Chassis mit drei angetriebenen Achsen, einer zulässigen Gesamtmasse von 27 Tonnen, 338 kW (460 PS) Leistung und 1.000-Liter-Dieseltank. Die Reifen des Luxusgefährts messen über einen Meter im Durchmesser, und in der Heckgarage befindet sich ein allradgetriebenes Quad. Im Innern sorgen ein echtholzgetäfeltes Schlafzimmer, ein getrennter Sanitär- und Duschaum, ein großer Küchenbereich mit Corian-Arbeitsplatte, der Sitz- und Schlafbereich für sechs bis acht Personen im Bug sowie eine große Dachterrasse für hohen Wohnkomfort.

Die in Italien gefertigte Ahorn-Modellpalette präsentiert sich mit den drei 55.300 Mark teuren, familienfreundlichen Einstiegermodellen Camp 610, 611 und 612. Dazu gesellen sich der 57.000 Mark teure Camp 620 mit Zweierdinette im Heck und Heckbad sowie der 69.500 Mark teure Camp 680 mit

Das Rolli-Mobil von Alpha & Car ist behindertengerecht ausgebaut und elegant eingerichtet.

**Eine gute Figur macht der La Strada
Ecco beim Campen und bewährt sich im
Alltagseinsatz.**

Der Individualausbauer aus Erlangen-Tennenlohe lockt mit dem neun Meter langen und 450.000 Mark teuren Powerliner 900 AG auf MAN-Basis. Unter dem großen Heckbett schlummert eine vollwertige Pkw-Garage. Im Innenraum gibt es eine Kombüse mit 1,2 Quadratmeter großer Arbeitsplatte, ein Elektro-Hubbett, eine Isolierklappe innen



BAWEMO
Der Powerliner lässt fast keine Wünsche offen. Selbst der Pkw findet in der Heckgarage Platz.

vor der Windschutzscheibe, Sat-Anlage, Auto-Klimaanlage, 600 Liter Frischwasser und ein frostsicheres Drei-Tank-Abwassersystem mit insgesamt 550 Litern Kapazität.

BEISL Halle 9/
Stand B 60

Der bayerische Reisemobil- und Wohnwagenbauer präsentiert seine bewährte Alkovenbaureihe. Zu sehen sind das 6,60 Meter lange und 112.000 Mark teure Beisl-Mobil 6300 M mit Längssitzbänken im Bug, Längsküche und -bad mit separater Dusche sowie der 7,20 Meter lange, 119.000 Mark teure 7000 G mit Heckrundsitzgruppe und dahinter quer eingebautem Einzelbett. Ebenfalls mit von der Partie: der 122.000 Mark teure 7000 M mit quer eingebautem Heckbad und der gleich teure 7000 ME.

BENIMAR Halle 16/
Stand A 39

Die Spanier greifen auf Bewährtes zurück: Sie sind in Düsseldorf mit ihren Alkoven- und Teilintegriertenbaureihen Antus und Europa präsent.

BIMOBIL Halle 12/
Stand B 22

Der Pick-up-Spezialist zeigt seine Kabinen Husky 230 und 240 für Mitsubishi L 200 Club Cab

und Nissan King-Cab mit Heckbad und -küche, zwei Längssitzbänken mit Tisch und 195 x 160 Zentimeter großem Alkovenbett. Ebenfalls zu sehen ist die Bimobil-Kabine VD 280 für VW T4 Doppelkabiner und das 135.000 Mark teure Bimobil HD 370 auf Mercedes-Benz Sprinter mit Vierersitzgruppe, Längsbad und -küche sowie quer eingebautem Einzelheckbett.

BRESLER Halle 12/
Stand C 36

Der sächsische Reisemobilhändler und Kastenwagenausbauer hat einen neuen Ausbau auf Fiat Ducato 18 mit Serienhochdach ausgeknobelt: 67.000 Mark teuer ist das Bresler-Mobil. Dazu gehört eine Heckrundsitzgruppe, Längsbad und -küche.

BUROW Halle 12/
Stand A 49

Mit seiner VIP-Baureihe auf Peugeot Boxer kommt Burow nach Düsseldorf. Sie zeichnet sich durch viele praktische Detaillösungen aus.

BÜRSTNER Halle 10/
Stand C 43

Das deutsch-französische Unternehmen zeigt das 60.990 Mark teure Alkovenmodell A 536, das in der Doppelboden-Version ab 66.250 Mark kostet. Zu sehen sind auch der neue, 82.730 Mark teure A 576-2 mit variabler Etagenbettgruppe und Option auf eine Heckgarage. Außerdem lockt Bürstner mit dem 7,50 Meter langen, 111.900 Mark teuren Alkoven-Flaggschiff A 747-2: Al-Ko-Tandemachse unter dem Tiefrahmenchassis, Mittelsitzgruppe,



BÜRSTNER
Auf Al-Ko-Tiefrahmenchassis mit Tandemachse baut Bürstner sein neues Alkoven-Flaggschiff A 747-2.

Längssofa, große L-Küche, Bad mit separater Dusche und quer eingebautes Heckbett. Neu im Programm ist auch der 5,60 Meter lange Integrierte I 542 für 92.000 Mark sowie die 91.490 Mark teuren Teilintegrierten T 617 mit Längssitzgruppe im Heck, T 618 mit Querbett im Heck und T 620 mit Längsbett im Heck. Auf Fiat-Ducato-Flachboden-Fahrgestellen baut Bürstner zwei weitere neue Teilintegrierte auf. Der 5,99 Meter lange und 71.990 Mark teure T 595 ist mit Vierersitzgruppe und Längs-Doppelbett im Heck ausgerüstet. Der 41 Zentimeter längere und 76.210 Mark teure T 603 ist ähnlich ausgestattet.

CAMPLINER Halle 15/
Stand E 60

Erstmals auf dem Caravan Salon: Campliner wirbt mit seinem 43.000 Mark teuren und 5,85 Meter langen Streetliner auf Kia K 2700. Die Raumaufteilung des Alkovenmobils besteht aus einer Zweierdinette im Bug, Längsküche und -bad sowie Heckrundsitzgruppe.

CAMPMOBIL Halle 12/
Stand C 22

Kastenwagenausbauer Campmobil bringt den kleinen, 29.000 Mark teuren Tramp auf Citroën Berlingo samt Längssitzbank und -möbelzeile nach Düsseldorf. Mit dabei ist der ab 58.000 Mark teure HK 4.8 auf VW T4 mit Aufstell- oder Hochdach, Heckküche und Sitzbank sowie der ab 65.000 Mark teure HK 4.7 auf MB Vito mit identischem Grundriss.



CAMPMOBIL
Das Campmobil HK 4.8 auf VW T4 gibt es wahlweise mit Aufstell- oder Hochdach.



CARTHAGO

Halle 16/
Stand C 22

Neu im Programm von Carthago: das 7,10 Meter lange und ab 140.000 Mark teure Alkovenmodell Mondial 45 R auf Sprinter 416 CDI mit runder Hecksitzgruppe, Längsküche und -bad, Funktionsschrank mit 135-Liter-Kühlschrank. Außerdem steht hier der 8,25 Meter lange und ab 160.000 Mark teure Mondial 57 auf Iveco 50 C 13 mit Viersitzgruppe, Längssitzbank, L-Küche mit Gasbackofen, Längsbad und Heckdoppelbett. Ebenfalls neu ist der vollintegrierte, 8,20 Meter lange und ab 230.000 Mark teure Liner 57 B auf Iveco 60 C 15 mit Barsitzzecke, L-Küche, Längsbad, Funktionsschrank mit integriertem Kühlschrank, französischem Heckbett sowie dessen Grundrissvariante 57 W mit Rundsitzgruppe im Bug und rundum begehbares Queensbett im Heck.



CARTHAGO

Der Ravensburger Reisemobilhersteller ist bekannt für solide gefertigte Freizeitfahrzeuge.

CHALLENGER

Halle 12/
Stand A 52

Die Franzosen stellen das neue, 5,73 Meter lange und knapp 59.900 Mark teure Alkovenmodell 131 mit Heckbad und -küche, Vierter- und Zweierdinette im Bug vor. Ebenfalls neu: der 5,99 Meter lange und 79.900 Mark teure Teilintegrierte Challenger 302 auf Fiat Ducato 14 mit Längsbett, Heckbad, Längsküche und Mittelsitzgruppe sowie der identisch aufgeteilte, aber 6,39 Meter lange Challenger 304. Mit quer ein-

gebautem Heckbett und Heckgarage, Längsbad und -küche sowie Mittelsitzgruppe trumpft der 5,99 Meter lange und 65.900 Mark teure Teilintegrierte 103 auf.

CHAUSSON

Halle 12/
Stand C 74

Die Südfranzosen wecken Interesse mit den von 73.900 bis 78.300 Mark kostenden familienfreundlichen Alkovenmobilen Welcome 26 und 28 auf Ford Transit 350. Neu im Programm ist auch der 6,85 Meter lange und ab 72.900 Mark teure Welcome 6 auf Fiat Ducato 18, zu haben mit verschiede-



CHAUSSON

Die Welcome-Alkovenbaureihe von Chausson zeichnet sich durch familienfreundliche Grundrisse aus.

nen Grundrissen. Den sechs Meter lange und ab 59.900 Mark teure Welcome 7 auf Ducato 14 bietet Chausson in der DD-Version mit Vierter- und Zweierdinette, Heckküche und -bad sowie in der BL-Version mit Längssitzbank anstelle der Zweierdinette an. Ebenfalls in Düsseldorf: der kompakte, ab 72.000 Mark teure teilintegrierte Odyssee 71 auf Ducato 14 mit Viersitzgruppe, Längsküche, Heckbett und -bad sowie der 6,40 Meter lange, 76.900 und 83.900 Mark teure Odyssee 81 mit nahezu identischem, aber seitenverkehrt aufgeteiltem Raum.

C. I.

Halle 15/
Stand F 06

Caravans International aus Barberino Val d'Elsa in der Toskana zeigt seine neuen Modelle auf Iveco. Etwa das 6,60 Meter lange und 83.900 Mark teure Alkovenmobil Mizar 401 mit quer eingebautem Heckbad inklusive separater Dusche, Längsküche, Fernsehkommode mit integriertem Grillbackofen, Mittelsitzgruppe und Längssitzbank. Ebenfalls mit dabei: der 77.900 Mark teure Teilintegrierte Corfu 245 samt Längsheckbett, -bad und -küche sowie Viererdinette.



C.I.

Mit moderner Basis und schicker Kabine präsentieren die Italiener ihre neuen Alkoven- und Teilintegriertenmodelle.

CONCORDE

Halle 16/
Stand A 59

Mit neuem Flaggschiff kommt Concorde auf den Caravan Salon. Auf Basis des MAN 8.224 mit 6,9 Liter-Sechszylinder-Reihenmotor und 162 kW (220 PS) bauen die Franken ein ab 250.000 Mark teures Alkovenmobil in drei Grundrissvarianten. Die Aufbau ist 2,49 Meter breit. Die Sitzanlage lässt sich als Dinette oder C-Couch ordern. Die Bordküche ist serienmäßig mit einer neu gestalteten Corian-Arbeitsplatte ausgestattet. Die Bordbatterie hat eine Kapazität von 220 Amperestunden. Durch das niedrigere Heck ist die Garage um 26 Zentimeter abgesenkt. Zusätzlich steht eine ausziehbare, bis maximal 150 Kilogramm belastbare Heckstoßstange zur Verfügung.



CONCORDE

Alkovenmobile auf Mercedes Sprinter zeigt der fränkische Hersteller Concorde.

CRISTALL

Halle 9/
Stand A 59

Das Allgäuer Unternehmen präsentiert die neue Top-Baureihe Select auf Ducato-Basis. Mit glattwandiger GfK-Kabine, Al-Ko-Tiefrahmenchassis und Doppelbodenkonstruktion ausgestattet, stehen der 98.000 Mark teure A 595 mit Viersitzgruppe, Längssofa, Heckbad und -küche sowie der 115.000 Mark teure A 695 zur Auswahl. Die Einsteigerklasse Bianca zeigt sich mit dem neuen, 63.900 Mark teuren Alkovenmodell A 571. Die Mittelklasse-Modellreihe Luxus stellt sich mit dem 85.900 Mark teuren A 582 auf Iveco-Basis, dem 88.900 Mark teuren A 672 auf Ducato 18 sowie dem 84.500 Mark teuren Teilintegrierten H 600 auf Iveco vor.



CRISTALL

Mit doppeltem Boden und glattwandiger GfK-Kabine rollt die Select-Baureihe vom Band.

CS-REISEMOBILE

Halle 12/
Stand B 21

Die Hamburger stellen einen 78.000 Mark teuren Ausbau auf Ford Transit mittlerer Radstand mit Sitzbank, Tisch und drehbaren Frontsitzen im Bug sowie erhöht eingebautem Hecktrakt mit Längsküche und Bad samt separater Dusche aus. Ebenfalls zu sehen: die CS-Sprinter-Kastenwagenmodelle Corona, Duo, Amigo und Korsika.



CS-REISEMOBILE

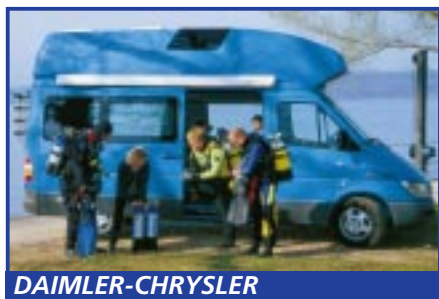
Für seine gut durchdachten und soliden Kastenwagenausbauten auf Mercedes Sprinter ist CS-Reisemobile bekannt.

DAIMLER-CHRYSLER

Halle 16/
Stand C 58

Die Stuttgarter zeigen ihren Klassiker James Cook auf Mercedes-Benz Sprinter mit den neuen CDI-Motoren und Sprint shift-Getriebe zu Grundpreisen zwischen 89.800 und 92.300 Mark. Die bewährte Raumaufteilung mit großem, quer eingebauten Heckbad, L-Küche, Sitzbank mit





DAIMLER-CHRYSLER

Der James Cook ist der Klassiker im Modell-Programm der Schwaben. Das Mobil auf Sprinter-Basis ist nach wie vor heiß begehrt.

Tisch und drehbaren Frontsitzen behalten die Schwaben bei. Ebenfalls zu sehen: die Vito-Ausbauten Marco Polo und Vito F.

DAMON

Halle 16/
Stand A 73

Die US-Marke schmückt sich mit dem 9,90 Meter langen und 230.000 Mark teuren Challenger 310 auf P-32 Europafahrgestell mit Turbodieselmaschine, 6,5 Litern Hubraum und 129 kW (175 PS). Der Raum umfasst einen Wohntrakt im Bug mit Längssofa und Pilotensessel, eine Mittelsitzgruppe und eine gegenüber gelagerte Längsküche schließen sich an. Ein Toilettenraum mit gegenüber positioniertem Bad inklusive Waschbecken und Sitzbadewanne finden sich im Anschluss. Im Heck prangt ein Queensbett mit darunter liegender Garage. Zur umfangreichen Serienausstattung des 310 gehören ein Farbfernseher mit Fernbedienung, Generator, Klimaanlage, Mikrowelle, Warmwasserzentralheizung und Navigationssystem.

DANERS-ESKEN

Halle 15/
Stand 49

Premiere feiert die neue Marke mit dem 4,85 Meter kurzen und knapp 75.000 Mark teuren Pluto auf Peugeot Boxer mit kurzem Radstand. In die von Mabu gefertigte Alu-Sandwichkabine baut Daners-Esken statt eines Alkovens im Bug ein Hubbett ein.



DANERS-ESKEN

Kompakt und mit praktischen Detaillösungen gespickt präsentiert sich der Pluto auf Peugeot Boxer.

Der Rest der Einrichtung besteht aus einer kompakten Längsküche sowie einer Sitzgruppe quer im Heck. Hinter dem Fahrersitz befindet sich ein Bad mit Cassettentoilette, Klappwaschbecken und Dusche.

DETHLEFFS

Halle 11/
Stand A 25

Neu im Programm der Allgäuer ist die Einsteiger-Baureihe Advantage. Sieben zwischen 54.000 und 75.000 Mark teure Alkovenmodelle und zwei Teilintegrierte zu Preisen von 68.000 und 70.000 Mark stehen zur Auswahl. Die Advantage-Modelle besitzen einen kantigen Wohnaufbau mit Hamerschlagoptik und einfacher Ausstattung. Mit abgesenkter Außenform, runden Kanten, Glatblech-Außenhaut, geänderten Toiletten, eingelassenen Kochern und Spülen sowie neuen Gemüsfächern in den Türen der 102-Liter-Kühlschränke präsentiert sich die aktuelle Esprit-Baureihe. Die Integrierten besitzen eine neu gestaltete Fahrertür, die Alkoven einen vergrößerten Schlaferker. Mit automotivem Design, tiefer gezogenen Schürzen, neuer Lackierung und neuem Heckleuchenträger zeigen sich die Dethleffs-Bus-Modelle. Die Aufsehen erregende Premium-Class wird ebenfalls zu sehen sein.



DETHLEFFS

Für Einsteiger konzipiert: Die neue Advantage-Serie des Allgäuer Herstellers Dethleffs.

DOPFER

Halle 16/
Stand B 19

Der Ausbauer stellt neben seinem Individual 550 A auf VW LT mit Nachlaufachse ein weiteres Alkovenmobil aus, den Individual 460 A auf Mercedes-Benz Sprinter 416 CDI mit Heckbett, Heckgarage und separatem Duschaum. Neu ist das teilintegrierte Rollstuhl mobil Individual 470 TIR auf Citroën Jumper mit Al-Ko-Tiefrahmenchassis und Breitspurfahrgestell sowie das Pick-up-Mobil Individual 240 P auf Toyota-Fahrgestell. Dazu kommt der Kastenwagenausbau Individual 332 K auf Sprinter 316 CDI mit SCA-Sonderhochdach und doppeltem Boden.



DOPFER

Abseits geteuerter Straßen zeigt der Dopfer Individual 240 P auf Toyota-Geländewagen, was er drauf hat.

DUE ERRE

Halle 15/
Stand E 25

Die Schwesterfirma von Rimator betreibt Modellpflege und optimiert die Bereiche Gas, Elektrik und Möbelverarbeitung. Dazu gesellt sich der neue Ford Transit 350 L als Basisfahrzeug. Die Italiener bieten weiterhin ihre familienfreundliche Alkovenmobilpalette mit den Modellen Start 470 und 528 an. Dazu gibt es den Teilintegrierten Caiman 470 mit Heckbett und -bad, Längsküche und Mittelsitzgruppe.

EIFELLAND

Halle 12/
Stand B 36

Die Knaus-Tochter zeigt zwei neue Teilintegrierte auf Ducato-Basis mit Al-Ko-Chassis, Glatblech-Außenhaut und 60 Millimeter dickem Thermoboden. Innen zeichnen sie sich durch elegante Möbel in Birkeoptik mit abgerundeten Klappen aus. Der 83.550 Mark teure TI 600 wie der TI 700 für 92.000 Mark präsentieren sich mit Festbett im Heck. Das größere Modell besitzt jedoch einen großzügiger gestalteten Hygienebereich mit offener Waschecke und Dusche samt Toilette neben dem Bett im Heck.



EIFELLAND

Die neuen Teilintegrierten von Eifelland zeichnen sich durch Glatblech-Kabinen und elegante Möbel aus.

ELNAGH

Halle 15/
Stand D 05

Die Mailänder stellen ihr neues, 7,09 Meter langes und ab 111.200 Mark teures Top-Alkovenmodell Atmos vor. Es läuft auf Mercedes-



ELNAGH

Auf dem neuen Ford Transit und mit familienfreundlichem Grundriss rollt der 85.800 Mark teure Doral 161 vom Band.

Benz Sprinter 313 und 316 CDI mit Vier- und Zweierdinette im Bug, Längsetagenbetten und -küche sowie Heckbad mit separater Dusche. Ebenfalls mit dabei ist der 85.800 Mark teure Doral 161 auf Ford Transit mit Vierersitzgruppe, Längsküche, -bad und -Etagenbetten im Heck sowie der neue, ab 64.000 Mark teure Teilintegrierte Slim 2 mit Viererdinette, Längsküche, -bad und -Heckbett.

ESTEREL

Halle 12/
Stand C 51

Die französische Edelmarke spendiert ihren Sprinter-Integrierten eine neue Front. Außerdem zeigen sie den 6,5 Meter langen und rund 150.000 Mark teuren Esterel 21 LB auf Mercedes Benz Sprinter 316 CDI. Er ist mit zwei halbrunden Sitzbänken und einem kreisrunden Tisch im Bug, Längsküche mit gegenüber eingebautem 135 Liter-Kühlschrank, Längsbad mit separater Dusche und Längsbett im Heck ausgestattet.

EURA MOBIL

Halle 10/
Stand A 05

Mit stark überarbeiteter Integra-Familie präsentiert sich Eura Mobil auf dem Salon. Dazu gibt es viele Neuerungen bei allen anderen Baureihen. Außerdem zeigt der Hersteller den Sport 665 mit separater Dusche. Als Sondermodell ist der kompakte, knapp 62.000 Mark teure Start 515 auf Ducato 10 mit Goldschmitt-Feder und einer zulässigen Gesamtmasse von 3.200 Kilogramm zu sehen.



EURA MOBIL

Die elegante Integrierten-Baureihe Integra wurde stark überarbeitet.

EURO-LINER

Halle 16/
Stand N. N.

Elegante Ami-Integrierte zeigt Euro-Liner in Düsseldorf. Der 9,50 Meter lange und 270.000 Mark teure Euro-Liner 301 auf Chevy-Basis ist mit einem Slideout im Wohnraum ausgestattet, in dem sich ein Längssofa und die Küche befinden. Dazu gibt es ein Heckbett mit darunter platzierter Garage. Der ebenfalls 9,50 Meter lange, aber 325.000 Mark teure Euro-Liner 333 wird mit einem Smart in der Heckgarage ausgeliefert. Die restliche Raumaufteilung ist identisch mit der des Euro-Liner 301.

FERBER

Halle 16/
Stand B 20

Der Kastenwagen-Ausbauer aus Hamburg stellt ei-





nen Duett mit Hecksitzgruppe auf Mercedes-Benz Sprinter 313 CDI zum Preis von 89.550 Mark nach Düsseldorf. Zu sehen ist der Duett auch auf Fiat Ducato. Dann kostet er 72.830 Mark. Ebenfalls dabei ist der 76.360 Mark teure Pilgrim mit Etagenbetten auf Ducato-Basis. Der Golden Gate auf Sprinter 313 CDI für 96.600 Mark wurde überarbeitet und besitzt jetzt ein quer eingebautes Bad im Heck mit separater Dusche, L-Küche, Sitzbank mit Tisch und drehbare Frontsitze.

FISCHER Halle 12/Stand C 06

Die Schwaben zeigen ihren neuen LT-Ausbau namens Maximo mit Original-Hochdach. Ebenfalls zu sehen ist neben dem ab 73.500 Mark teuren Magnum auf VW T4 und ein Vito-Ausbau mit Hochdach.



FISCHER

Komfortabel: Der Fischer Magnum auf VW T4 ist ein ideales Reisefahrzeug und alltagstauglich.

FLEETWOOD Halle 16/Stand B 22

US-Marktführer Fleetwood lockt mit dem 9,60 Meter langen und 258.000 Mark teuren Integrierten Flair 30 auf Chevy-Basis nach Düsseldorf. Die Raumaufteilung besteht aus einem Heckbett, Mittelsitzgruppe, Längssofa und großem Bad in der Fahrzeugmitte.

FORTUNA Halle 16/Stand B 21

Kastenwagenspezialist Fortuna bringt einen neuen, knapp 60.000 Mark teuren und auf den Namen Pago getauften Ausbau auf Mercedes-Benz Sprinter mit mittlerem Radstand mit Heckbett und Zweiersitzgruppe im Bug. Außerdem von der Partie: die knapp 50.000 Mark teuren Preisbrecher Cheyenne und Sioux auf VW T4 mit Aufstelldach sowie die knapp 49.000 Mark teuren Ducato-Ausbauten Duo-Line und Junior.



FORTUNA

Schick und günstig: Der knapp 50.000 Mark teure Cheyenne auf VW T4 ist komplett ausgestattet.

FRANKIA Halle 11/Stand A 06

Unter anderem stellen die Franken ihre in 15 Modellen realisierte Vario-Space-Neuheit vor. Dabei handelt es sich, wie am Beispiel des A 700 FD-VS zu sehen, um einen ausziehbaren Erker, der im Bereich der Hinterachse 55 Zentimeter mehr Platz schafft. Ebenfalls neu sind der 650 B mit elektrisch anhebbarer unterem Kinderbett hinten quer, der 650 R mit Heckrundsitzgruppe und der 650 FD mit französischem Bett.



FRANKIA

Ausgefahren: Der Frankia A 700 FD-VS besitzt einen ausziehbaren Erker.

GEORGIE BOY Halle 16/Stand B 59

Die US-Marke präsentiert sich mit dem 10,75 Meter langen und 358.500 Mark teuren Cruise Master 3816 QB/SO mit Cummins 170 kW (230 PS) starkem Heckdiesel, Allison-Auto-



GEORGIE BOY

Typisch amerikanisch: Die Georgie Boy-Mobile bieten reichlich Komfort und Ausstattung für unterwegs.

matikgetriebe, Vollluftfederung, Wohnraum-erker, USA-Freightliner-Chassis, Warmwasserheizung, vollautomatischer Sat-Antenne, Markise, Hubstützen, Ledersessel und Massivholzmöbeln. Ebenfalls zu sehen ist der neun Meter lange und 217.600 Mark teure Landau 2905 EB mit Einzelbetten im Heck, Doppel-Kleiderschrank, L-Küche und Sofa/Dinette im Wohnraum. Dazu kommt der 9,27 Meter lange und 207.500 Mark teure Pursuit 2905 QB/SO mit Wohnraum-erker und großem Doppelbett, L-Küche, Bad/WC, GM-P30-Chassis mit Automatikgetriebe, 129 kW (175 PS) Leistung, Dieselheizung, Doppelboden und Klimadach.

HEHN Halle 12/Stand A 22

Die Duisburger stellen ihre Ford-Modellpalette auf den neuen Transit um und geben ihr neue Grundrisse mit separater Dusche auf den Weg. Außerdem zeigt Hehn neue Modelle



HEHN

Umgestellt: Hehn baut seine Modelle auf Ford jetzt auf dem neuen Transit auf.

mit Heckpodest, die einen besonders geräumigen Stauraum unter der Rundsitzgruppe bieten. Neu ist auch die Modellreihe Styling mit glattwandiger Alukabine und GfK-Kantenleisten für die Teilintegrierten Topstar auf MB Sprinter und Rheinstar auf Ford Transit.

HEKU Halle 12/Stand C 66

Neben seiner bewährten, durch Facelift aufgewerteten Modellpalette bringt Heku einen kompakten Integrierten auf Fiat Ducato 14. Er soll eine neue Grundrissvariante des Heku I 531 darstellen.

HOBBY Halle 9/Stand B 05

Die Norddeutschen präsentieren ihre überarbeitete, zwischen 78.400 und 86.000 Mark teure Alkovenmodellpalette sowie die opti-



HOBBY

Überarbeitet: Hobby zeigt seine modernisierte und verbesserte Alkovenmodellpalette.

mierte, von 87.400 bis 104.800 Mark kostende 600er-Teilintegrierten-Baureihe. Die Modellpflegemaßnahmen umfassen neben neuen Polster auch Gardinen, Einlege Teppiche, neue Küchen sowie fünffach verstellbare Gurtböcke an den Sitzbänken in Fahrtrichtung.

H. R. Z. Halle 12/Stand B 07

Mit dem leicht modifizierten Holiday-Dream tritt Kastenwagenspezialist H. R. Z. in Düsseldorf auf. Für knapp 107.000 Mark bietet der Dream quer eingebautes Heckbad, Längsküche sowie Sitzbank mit Tisch und drehbaren Frontsitzen. Ebenfalls zu sehen sind die Modelle Holiday-Star, Holiday-Travel und Holiday-Trend.

HYMER Halle 10/Stand C 05 Halle 15/Stand A 38

Der Marktführer aus Bad Waldsee zeigt seine neuen S- und B-Klasse-Modelle auf Mercedes-Benz Sprinter. Die 5,76 Meter langen Vollintegrierten B 510 und B 550 sind für das komfortbewusste, alleinreisende Paar konzipiert und kosten ab 109.900 Mark. Während der B 510 mit einer Barsitzgruppe und gegenüber stehendem Längssofa sowie Heckbad und -küche ausgestattet ist, trumpft der B 550 mit einer Heckrund-

sitzgruppe, Längsbad und -küche auf. Die brandneue, luxuriöse S-Klasse mit Funktionszwischenboden, Fußbodenheizung, neuem Design, neuer Einrichtung und Preisen ab knapp 190.000 Mark ist ebenfalls zu sehen. Auf Mercedes-Benz Sprinter aufbauend, stehen der S 650, der S 740 (198.500 Mark) und der S 820 (212.500 Mark) zur Wahl.



HYMER

Für komfortbewusste, alleinreisende Paare konzipiert Hymer seine neuen B-Klasse-Modelle auf Mercedes Sprinter.

ISATA Halle 16/Stand B 22

Die US-Marke stellt den 6,71 Meter langen und 249.000 Mark teuren Teilintegrierten Isata 22 auf Chevy-Basis mit elektrischem Sofa-bett, Mittelsitzgruppe und Heckbad vor. Ebenfalls mit dabei ist der 7,37 Meter lange und 259.000 Mark teure Teilintegrierte Isata 24 mit Heckbett und -bad sowie einer Mittelsitzgruppe.





ISLÄNDER

Halle 16/
Stand A 38

Die Kanadier präsentieren sich mit ihren drei 6,04 Meter langen und ab 155.400 Mark teuren Isländern mit glatter und robuster Fiberglaskabine. Zur Wahl stehen das Modell Side-Dinette mit Vierersitzgruppe, Längsküche und Heckbad, die Version Rear Bed mit Heckrundsitzgruppe, Längsküche und Längsbad sowie die Variante Twin Bed mit Längssitzbänken im Heck, Längsküche und -bad. Ein 162 kW (220 PS) starker Achtzylinder-Benzinmotor treibt die Fahrzeuge an. Dazu gibt es ein Automatikgetriebe, Tempomat und Klimaanlage.



ISLÄNDER

Aufsehenerregend: Der Isländer fällt durch sein bulliges Auftreten und die glatte Fiberglaskabine auf.

KARMANN

Halle 12/
Stand A 36

Die jetzt zur Eura-Gruppe gehörende Firma Karmann stellt jeweils vier überarbeitete Modelle auf VW T4 und LT aus.

KEPPLER

Halle 15/
Stand F 41

Auf dem Messestand von Keppler ist ein 6,50 Meter langer Vollintegrierter auf Mercedes-Benz Sprinter 316 CDI für 165.000 Mark zu sehen. Die Raumaufteilung umfasst ein Heckbett mit darunter liegendem Stau-

raum, Hubbett, Längsküche und -bad sowie Sitzgruppe im Bug. Außerdem zeigt Keppler einen 7,20 Meter langen und 120.000 Mark teuren Wohn-Trailer.



KEPPLER

Spektakulär: Der 7,20 Meter lange Sattelaufleger von Keppler wird auf der Messe für Aufsehen sorgen.

KNAUS

Halle 10/
Stand A 43

Für den Modelljahrgang 2001 unterteilt Knaus seine Integrierten und Alkovenmobile in drei Klassen. Die drei zwischen 114.500 und 134.000 Mark teuren Top-Integrierten behalten ihre Bezeichnung Travel-Liner. Die vier Alkovenmodelle zwischen 83.800 und 105.000 Mark heißen Traveller. Die Mobile der Mittelklasse bekommen den Zusatz Sun. Die Einsteigerklasse nennt Knaus künftig Sport. Sie umfasst sieben, zwischen 62.000 und 89.650 Mark teure Alkovenmobile sowie zwei Integrierte zu Preisen von 97.000 und 101.630 Mark. Dazu gibt es mehrere Ausstattungspakete. Die gesamte Reisemobilflotte von Knaus zeigt sich zukünftig in Glattblechoptik und modernen Leuchenträgern am markanten Heck.



KNAUS

In der Einsteigerklasse Sport wählt der Kunde in Zukunft zwischen zwei integrierten-Modellen.

LAIKA

Halle 15/
Stand E 26

Der italienische Hersteller präsentiert den 6,92 Meter langen und 93.960 Mark teuren Teilintegrierten Ecovip EV 7rg auf Ducato 18 mit Heckbett und Heckgarage sowie das 6,83 Meter lange und 89.900 Mark teure Alkovenmobil Ecovip EV 5Lg mit Heckgarage. Ebenfalls zu sehen sind die Teilintegrierten Kreos 3007 und 3010 auf Ducato 18 von 95.120 bis 99.760 Mark.

LMC

Halle 11/
Stand C 59

Neu im Programm von LMC sind der 66.740 Mark teure Liberty 580 und der Liberty 595 für 67.740 Mark. Der 580er ist mit Kinder-Etagenbetten hinten quer ausge-



LMC

Neuheiten: Die Liberty-Alkovenmodellpalette von LMC bekommt Zuwachs.

stattet, beim Liberty 595 sitzen die hinten längs. Dazu gibt es eine Vierersitzgruppe, Längsküche und -bad. Der 87.000 Mark teure Liberty 5950 besitzt eine Mitteldinette mit gegenüber eingebauter Längscouch, -bad und -küche.

MAESSS

Halle 15/
Stand E 41

Der belgische Reisemobilhersteller bietet seine Integriertenbaureihe Evolution mit GfK-Komplettkabinen nun auch auf Sprinter-Basis an. Außerdem erweitert Maesss das Modellangebot auf Fahrzeuge bis zu 7,50 Metern Gesamtlänge. Die Preise bewegen sich zwischen 120.000 und 160.000 Mark.

MIRAGE

Halle 16/
Stand B 05

Die Italiener zeigen den sieben Meter langen und 116.400 Mark teuren Vollintegrierten Mirage 2000 auf Fiat Ducato 18. Er hat ge-

genüber eingebaute Längssitzbänke im Bug, Längsbad mit separater Dusche, Längsküche und Heckbett mit darunter liegender Garage. Ebenfalls zu sehen ist der 132.000 Mark teure Giubileo auf Sprinter-Chassis.

MOBILVETTA DESIGN

Halle 15/
Stand E 06

Die Italiener zeigen neben ihrem Flaggschiff, dem 8,60 Meter langen und 165.000 Mark teuren Vollintegrierten Orsa Maggiore auf Iveco 50 C 13, den kleineren Bruder Orsa Minore. Der besitzt eine L-Sitzbank mit gegenüber eingebauter Längssitzbank im Bug, ein Heckbad mit separater Dusche und eine Heckküche. Ebenfalls zu sehen sind die bewährten und umfangreichen Modellpaletten der Alkoven- und Teilintegrierten sowie ein neues Euroyacht-Modell auf Iveco-Basis.



MOBILVETTA DESIGN

Italienisches Design: Der Orsa Maggiore fällt durch seine außergewöhnliche Farb- und Formgebung auf.

MONACO

Halle 16/
Stand A 19

Die Edel-Amerikaner glänzen auf den Caravan Salon mit dem ab 320.000 Mark teuren La Palma 34 F mit Slideout, Längsofa, Pilotensessel, Längsküche, Viererdinette, Längsbad mit Sitzbadewanne und quer eingebautem Heckbett. Außerdem stellen sie den ab 500.000 Mark teuren Windsor 36 WBS aus. Er besitzt ebenfalls einen Slideout, ein Längsofa, zwei gegenüber eingebaute Sessel, Längsküche und -bad sowie Queensbett im Heck. Ab 600.000 Mark ist der Dynasty 38 Suite Slide FD mit Slideout zu haben. Dessen Raum ist ähnlich aufgeteilt wie der des Windsor.

MONCAYO

Halle 16/
Stand A 21

Die Spanier kommen mit einer Oberklassen-Reihe namens Nova nach Düsseldorf. Deren Alkoven und Teilintegrierten besitzen eine glattwandige Polyester-Kabine, rollen auf Fiat Ducato vom Band und sind in verschiedenen Aufbaulängen zwischen 5,20 und 6,80 Meter erhältlich.

NIESMANN + BISCHOFF

Halle 11/
Stand A 59

Die Flair-Baureihe ruht auf neuem Tiefrahmenfahrgestell, hat ein aufgewertetes Bad mit deutlich mehr Holzanteil, eine optimierte Küche und überarbeitete Möbel mit designerisch angepas-

ten Klappen und Schranktüren. Dazu gibt es ein Raffrollosystem statt der bisherigen Fenster-Stores und einen Isolier-Rolladen zwischen Cockpit und Wohnkabine. Die integrierten Flair-Modelle 7100 i und 8000 i sind alternativ zum Ducato auf dem neuen Iveco 60 C 15 lieferbar. Den Flair 8000 i bietet Niesmann + Bischoff jetzt auch mit Bargrundriss an. Die Preise für die Flair-Integrierten liegen zwischen 132.500 und 195.620 Mark.



NIESMANN + BISCHOFF

Alternative: Die Flair-Integrierten 7000 i und 8000 i gibt es jetzt auch auf Fiat-Ducato- und Iveco-Basis.

NORDSTAR

Halle 15/
Stand E 57

Pick-up-Spezialist Nordstar betreibt Modellpflege und bietet die Kabinenmodelle Eco 200, Camp 6L und 8L jetzt mit 198 x 162 Zentimeter großem Bett an. Dazu gibt es ein geänder-





ORMOCAR

Halle 15/
Stand F 55

tes Kontrollpaneel mit zusätzlicher 12-Volt-Steckdose und Radiovorbereitung, leistungsfähigere Bordbatterien und zusätzliche Polsterstoffvarianten.

Der Individualausbauer und Hersteller von Leerkabinen hat diesmal ein Alkovenmobil auf Sprinter-Basis mit dabei. Zum Ormocar-Mobil gehören eine Mittelsitzgruppe, Längsküche und -bad mit separater Dusche sowie ein quer eingebautes Heckbett mit darunter liegender Motorradgarage.

PHOENIX

Halle 16/
Stand C 20

Neben ihrer bewährten Modellpalette stellen die Franken einen acht Meter langen, ab 300.000 Mark teuren Integrierten auf Mercedes-Benz Vario auf die Räder. Er ist mit zwei Längssitzbänken im Bug, Heckbett mit Garage, Längsküche und -bad ausgestattet.



PHOENIX

Bullige Erscheinung: Der neue Phoenix-Integrierte basiert auf Mercedes-Benz Vario.

PILOTE

Halle 11/
Stand A 06

Der bretonische Hersteller stellt seine elegante wie hochwertige Alkoven-, Teil- und Vollintegrierten-Modellpalette aus.

PLEITNER

Halle 12/
Stand C 05

Neu im Programm ist eine Grundrissvariante des vollintegrierten Athano auf VW LT. Für 98.850 Mark gibt es ihn jetzt auch mit L-Sitzgruppe und gegenüber eingebauter Längssitzbank im Bug, drehbaren Frontsitzen, Heckbad und L-Küche.

PÖSSL

Halle 16/
Stand A 42

Der österreichische Konstrukteur präsentiert seine bei Adria gebauten Kastenwagen zu Preisen um die 50.000 Mark. Auf Euro-Chassis aufbauend stehen der fünf Meter kurze Duett und der 5,50 Meter lange Duett L mit Heckrundsitzgruppe, Längsküche und



PÖSSL

Günstig: Zum Preis von knapp 50.000 Mark bietet der Pössl Duett ordentlichen Reise- und Wohnkomfort.

-bad zur Wahl. Zu sehen sind auch der Duo 2000 sowie der 5,50 Meter lange 4-Family auf Peugeot Boxer mit Super-Hochdach.

RAPIDO

Halle 12/
Stand B 52

Die Franzosen kommen mit zwei Vollintegrierten auf Sprinter 316 CDI nach Düsseldorf. Der 5,99 Meter lange Randonneur 922 M für 121.300 Mark hat Sitzbank, Tisch, drehbare Frontsitzen und Längssitzbank im Bug,

Längsbad mit separater Dusche und großer L-Küche über das Heck des Fahrzeugs. Der 6,75 Meter lange, 128.700 Mark teure Randonneur 962 M besitzt eine Sitzbank mit Tisch und drehbare Frontsitze sowie ein Längsbad mit separater Dusche, Längsküche und ein quer eingebautes Heckbett.

REIMO

Halle 12/
Stand B 20
Halle 12/
Stand C 19

Die Hessen stellen das 64.900 Mark teure Einsteigermodell Bel-Ami auf VW T4 mit Aufstelldach, fest eingebauter Sitzbank und Kühlbox aus. Ebenfalls zu sehen: eine große Zubehörpalette, der Reimo Lugano auf VW LT mit großer Heckrundsitzgruppe, Längsküche und -bad sowie der Touch auf T4 mit kurzem Radstand, der Memphis auf T4 mit langem Radstand und der Reimo City Van sowie der Vento auf Mercedes-Benz Vito.



REIMO

Einsteiger: Mit Aufstelldach, fest eingebauter Sitzbank und Kühlbox präsentiert sich der Reimo Bel-Ami.

RENAULT

Halle 16/
Stand B 41

Das französische Unternehmen präsentiert den nur knapp vier Meter langen Kangoo von Bavaria-Camp mit Multibox. Sie steht hinter der Rücksitzbank des Kangoo im Stauraum. Die Rollenauszüge der Box nehmen





wurde in den Bereichen Gas, Elektrik und Möbelverarbeitung optimiert. Als Basisfahrzeuge stehen der Ford Transit 350 L sowie Mercedes-Benz Sprinter 313, 316 und 416 CDI zur Verfügung. Ebenfalls zu sehen sind die vier Modelle umfassende Teilintegriertenflotte Sailer auf Ducato und Sprinter. Die Preise liegen zwischen 77.600 und 98.750 Mark.



RENAULT

Angebaut: Den Renault Kangoo gibt es jetzt auch mit Schlafdach und Vorzelt.

Gepäck oder eine auf Wunsch lieferbare kleine Küche auf. Im Alltag passen in die Auszüge die Einkäufe. Die Rücksitzbank lässt sich zum 190 x 110 Zentimeter großen Bett umlegen. Für den Kangoo konzipiert die Reutlinger Firma Easy Top zusätzlich eine Dachschlafbox mit 200 x 130 Zentimeter großer Liegefläche. Sie wird per Handkurbel oder Knopfdruck und mit Hilfe eines Elektromotors aufgeklappt.

RIMOR

Halle 15/
Stand E 25

Der toskanische Reisemobilhersteller verabschiedet sich von der Europeo-Serie und begrüßt die Einsteigerreihe Spin zu Preisen zwischen 55.950 und 63.800 Mark. Als Basis dienen Fiat Ducato und Ford Transit 350 L. Alle Rimor-Modelle sind serienmäßig mit Sicherheitsgurten entgegen der Fahrtrichtung ausgerüstet. Die Mittelklasse Brig



RIMOR

Italiener mit Stern: Rimor bietet seine Alkovenklasse Brig auch auf Mercedes Sprinter an.

RMB

Halle 16/
Stand C 56

Die Edelmobil-Schmiede aus Wolfegg im Allgäu zeigt ihr neues Flaggschiff, den 11,50 Meter langen und 1,4 Millionen Mark teuren RMB 1100 Volvo auf Volvo B 10 M-Fahrgestell mit Original-Busrahmen. Für den Vortrieb der rollenden Dreizimmerwohnung sorgt ein 9,6-Liter-Turbodieselmotor mit 265 kW (360 PS) Leistung. Die Kraftübertragung übernimmt ein ZF-Automatikgetriebe mit Intarder.



RMB

Traumobil: Der RMB 1100 auf Volvo-Omnibus-Fahrgestell lässt keine Wünsche offen.

ROADTREK

Halle 16/
Stand B 22

Die Kanadier zeigen ihren 6,25 Meter langen und 175.000 Mark teuren teilintegrierten Roadtrek 200 P auf Chevy-Basis mit Einzelbetten im Heck, einem Kinderbett vorn und einem Bad in Fahrzeugmitte.

ROBEL MOBIL

Halle 16/
Stand D 50

Neu im Programm ist das 6,30 Meter lange und ab 127.000 Mark teure Alkovenmobil Megaron 630 FB auf VW LT: Längsheckbett und -bad, L-Küche, zwei gegenüber im Bug platzierte Sesseln mit Tisch und drehbare Frontsitze. Ebenfalls vor Ort ist der 7,6 Meter lange Megaron 760 R auf Sprinter 416 CDI für 152.000 Mark. Das Alkovenmobil



ROBEL MOBIL

Die Megaron-Baureihe von Robel besitzt eine gehobene Ausstattung und ist solide gefertigt.

besitzt ein quer eingebautes Heckbett mit davor längs installierten Einzelbetten, Längsküche und eine Rundsitzgruppe im Bug.

ROCKWOOD

Halle 16/
Stand B 59

TSL in Swisttal-Heimerzheim baut die Rockwood-Modelle nach Kundenwunsch auf Ford, GM/Workhorse, MAN, MB, Volvo und Renault. Neu im Programm ist der elf Meter lange und 698.800 Mark teure Classic Star 360 QB auf Volvo B 10 M mit 265 kW (360 PS) starkem Mittelmotor, Vollluftfederung und Automatikgetriebe. Zulässige Gesamtmasse: 18 Tonnen. Zur Ausstattung des Luxus-Mobils gehört ein ausfahrbarer Erker im Wohnraum, eine Heckgarage für den Renault Twingo und eine darüber eingebaute großzügige Schlaflandschaft. Ebenfalls neu ist der 357.700 Mark teure Regent 310 EB auf MAN-Chassis mit 162 kW (220 PS) Leistung, Telma Retarder, Vollluftfederung, erhöhter Fahrerhausplattform und einer zulässigen Gesamtmasse von zehn Tonnen. Eine Doppelbodenkonstruktion, Warmwasserheizung und Massivholzmöbel gehören hier zur Serie. Weiterhin ist der neue, 7,85 Meter lange und 278.000 Mark teure Regent 260 EB auf GM-P30-Chassis mit zwei Einzel- und Etagenbetten im Heck, zweifacher Barversion im Bug, Doppelboden, Warmwasserheizung und Massivholzmöbeln zu sehen.



ROCKWOOD

Mit Fernweh-Garantie: Rockwood-Mobihomes ermöglichen den american way of drive.

Der überarbeitete 7,05 Meter lange und 186.600 Mark teure Business 230 DB rundet das Angebot ab.

SCHWABENMOBIL

Halle 12/
Stand B 06

Der Hersteller aus Dettingen/Teck stellt seinen 98.500 Mark teuren LT-Kastenwagenausbau Santara vor. Der Grundriss hat eine Sitzbank, Tisch und drehbare Frontsitze im Bug, Hubbett und einen erhöht eingebauten Hecktrakt mit Längsküche, Anrichte und



SCHWABENMOBIL

Kurz und bündig: Der Santara bietet viel Komfort auf kleinem Raum.

Schrankzeile sowie Heckbad. Zu sehen sind weiterhin drei neue Alkovenmodelle: Der 5,80 Meter lange und ab 128.500 Mark teure Santara A 500 M auf VW T4 besitzt eine Mittelsitzgruppe, Längsküche und Längsbett. Der A 600 H auf VW LT für 143.900 Mark ist mit einer Heckrundsitzgruppe, Längsküche und -bad ausgestattet, der gleich teure A 700 DB besitzt ein erhöht eingebautes Heckbett mit darunter liegender Garage, Mittelsitzgruppe, Längsküche und -bad.

STAUBER

Halle 16/
Stand A 22

Staubert baut seine Actro-Liner-Serie auf Mercedes-Benz Actros auf und zeigt in Düsseldorf den neuen, 8,70 Meter langen Liner 870. Im Bug steht der Bordcrew ein Wohntrakt mit L-Sitzbank und drehbaren Frontsitzen zur Verfügung. Daran schließt sich auf der Fahrerseite ein großes Bad mit separater Dusche an. Gegenüber stehen eine Längsküche und eine Schrankzeile, an die sich im Heck ein erhöht eingebauter Schlaftrakt

mit zwei längs installierten Einzelbetten anschließt. Darunter befindet sich eine Garage mit Heckeinfahrt für Kleinwagen.

T. E. C.

Halle 10/
Stand A 23

Neu im Programm der Westfalen ist der knapp 79.000 Mark teure Teilintegrierte 5850 Ti mit Heckbett, Längsbett und -küche sowie Sitzbank mit Tisch und drehbaren Frontsitzen.



T. E. C.

Familien-Zuwachs: Der T.E.C. 5850 Ti ergänzt das Modellangebot der westfälischen Reisemobilmarke.





zen im Bug. Dazu gibt es ein neu gestaltetes Heckteil mit Glattblech, gerundete Kantenleisten, geänderte Heckleuchenträger und Seitenschürzen aus vakuumverformten GfK. Premiere haben auch das 6,05 Meter langen Alkovenmodell 595 K für 71.140 Mark und der 6,10 Meter lange, 72.140 Mark teure 590 K. Letzteres besitzt Etagenbetten, Heckbad, Mittelsitzgruppe und Längsküche. Die vierte Messeneuheit von T. E. C. ist der 6,27 Meter lange, 73.640 Mark teure 620 R mit Heckrundsitzgruppe.

TISCHER

Halle 15/
Stand F 58

Der Pick-up-Spezialist aus Kreuzwertheim stellt eine für japanische Doppelkabiner nutzbare Absetzkabine zu Preisen zwischen 30.000 bis 35.000 Mark vor. Außerdem zeigt Tischler seine Modellpalette für verschiedene Basisfahrzeuge. Angefangen von der Trail 200-Kabine über die Modelle 230 für Ford Ranger, die 260er-Baureihe für japanische und amerikanische Trucks bis hin zur 280er Serie für VW T4 und das Modell 290 CS für Amerikaner.

VARIO MOBIL

Halle 16/
Stand A 41

Edelmobil-Hersteller Vario aus Bohmte im Münsterland baut seinen 9,50 Meter langen 950 SH auf einem MAN-Frontmotor-Fahrgestell mit Vollluftfederung auf, das ein 206 kW



VARIO MOBIL

Rollende Luxusherberge: Das Vario-Mobil 950 SH gleicht einer edlen Hotelsuite auf Rädern.

(280 PS) starker Sechszylinder-Turbodiesel antreibt. Dazu gibt es eine ledergepolsterte Sitzgruppe in Barversion mit gegenüber positioniertem Längssofa, eine große Küche mit Corian-Abdeckplatte, Gas-Ceran-Kochfeld und Gasbackofen, Geschirrspüler und 225-Liter-Kühlschrank. Das Bad hat Keramik-Wasserspültoilette, Corian-Waschtisch und separate Dusche. Im Heck ruht ein längs eingebautes Doppelbett, unter dem sich eine große Garage inklusive Smart und Elektro-Auszug befindet. Ebenfalls neu ist der Vario Star 700 auf Mercedes-Benz Sprinter 416 CDI.

VOLKNER

Halle 15/
Stand E 42

Der Wuppertaler Spezialist für Luxus-Mobile und Auf- lieger der Extraklasse, präsentiert vier zwischen 8,20 und 10,50 Meter lange Mobile auf Mercedes Atego und Volvo B 10 M zu Preisen zwischen 450.000 und 1,2 Millionen Mark.

VOLKSWAGEN

Halle 16/
Stand D 40

Pünktlich zum 50. Geburtstag des Transporters präsentiert Volkswagen das Sondermodell Multivan Generation. Spezielle Polster mit eingesticktem Schriftzug, Lederlenkrad



VOLKSWAGEN

Jubiläumsausgabe: Zum runden Geburtstag schenkt sich Volkswagen ein Sondermodell.

und lederbezogene Schaltmanschetten gehören genauso zur Serie wie ESP Climatronik, Radio, Bordcomputer, ein tiefer gelegtes Fahrwerk, BBS-Aluräder, dunkel eingefärbte Fenster im Fahrgastraum, beheizbare Frontsitze und ein zusätzlicher, verschieb- und herausnehmbarer Drehsitz hinter dem Beifahrersitz. Zur Wahl stehen Versionen mit dem neuen V6-Benzinmotor mit 150 kW (204 PS) für 86.000 Mark sowie zwei TDI-Motoren mit 75 kW (102 PS) (74.500 Mark) und 111 kW (150 PS) (77.200 Mark) Leistung. Die 75 kW-(102 PS) Version kostet 71.150 Mark.

WANNER

Halle 15/
Stand D 59

Auf seinem Stand zeigt der schwäbische Reisemobil-Händler ein neues, 4,98 Meter kurzes Alkovenmobil auf Kia-Basis. Für 45.000 Mark bietet es seiner Bordcrew quer im Heck eingebaute Etagenbetten, Längsküche und -bad sowie eine klassische Viererdinette im Bug.

WEINSBERG

Halle 11/
Stand C 25

Mit im Detail verbesserten Meteor-Alkoven- und Komet-Integrierten-Baureihen kommt Weinsberg nach Düsseldorf. Alle Modelle bremsen serienmäßig mit ABS. Die Alkovenbau- reihe bekommt elektrisch verstellbare Außenspiegel und Fensterheber sowie eine verbreiterte Hinterachsspur des Ducato-



WEINSBERG

Verbessert: Die Weinsberg-Alkovenbau- reihe Meteor wird sich auf der Messe stark überarbeitet zeigen.

Chassis. Dazu gibt es neue Heckleitern und Spoiler, Seitz-Hekis für Licht und Luft, andere Toilettenräume, frisch wirkende Polster, Fernsehächer sowie größere Kühlschränke. Die Komet-Integrierten erhalten zusätzlich neue Deckenleuchten, Gardinen und Komfortsitze von Isringhausen mit integrierten Sicherheitsgurten. Das Alkovenmodell Meteor 640 MST wartet mit einer Grundrissänderung auf: Die sieht eine variable Heckgarage vor, indem das untere Etagenbett nach oben klappt.

WEIPPERT

Halle 9/
Stand C 60

Den zusammen mit einem Aufbauhersteller gefertigten Prototypen eines neuen Vollintegrierten der gehobenen Kategorie auf Mercedes-Benz Sprinter stellt Weippert vor.

WINNEBAGO

Halle 16/
Stand B 20

American way of drive verspricht der elf Meter lange und ab 650.000 Mark teure Winnebago Advantage mit Slideout im Heck- und Wohnbereich. Der Raum beherbergt zwei Längssofas im Bug, Längsküche, großes Bad, Essecke und Queensbett im Heck mit darunter liegender Garage.



WINNEBAGO

Flaggschiff: Der luxuriös eingerichtete Winnebago Advantage besitzt gleich zwei Slideouts.

WINGAMM

Halle 15/
Stand F 42

Modelle der Baureihe Ibis, Oasi und Performer sind auf dem Wingamm-Stand zu finden. Die Wohnkabinen der schnittigen Teilintegrierten bestehen aus doppelwandigen GfK- oder Kohlefaserschalen. Der Ibis 500 auf VW T4-Basis ist ab 81.950 Mark zu haben. Er hat vier Schlafplätze. Zwei davon befinden sich in einem Hubbett unter dem Dach. Dazu kommt eine komplette Nasszelle. Der Aufbau des Performer 510 besteht überwiegend aus Kohlefaser und kostet ab 87.450 Mark. Der Oasi hat ein Fiat Ducato-Fahrgestell. Ihn gibt es in verschiedenen Grundrissvarianten. Die Länge reicht von 5,40 bis 6,40 Metern. Bei allen Modellen sind die Möbel vollflächig auf der Kabinenwand verklebt.



Wingamm

Elegante Form: Wingamm hat seinen Teilintegrierten einen windschnittigen Aufbau verpasst.

WOCHNER

Halle 11/
Stand C 55

Die Mannen vom Bodensee zeigen ihren 7,50 Meter langen, 142.590 Mark teuren Fact Four MB 51 B auf Mercedes-Benz Sprinter 413 CDI: Vierersitzgruppe, gegenüber platzierte Längssitzbank, L-Küche, Längsbad mit getrennter Dusche und Heckgarage.



AL-KO Halle 13/ Stand C 13

Die neuesten AMC-Chassis: Leichtbau spart bis zu 100 Kilogramm Gewicht, die Luftfederung schafft Komfort.



Al-Ko
Die Luftfederung im AMC-Chassis.

ANTENNEN- WELT Halle 13/ Stand B 25

Klimaanlagen und Dieselagregate.

ARDELT ELECTRONIC Halle 14/ Stand F 18

Digitale Satelliten-Empfangssysteme und Breitreifen für US-Mobile.

ASU Halle 13/ Stand E 59

Antennensysteme und -standfüße.

AUTOCAMP Halle 14/ Stand A 38

Autodachzelte für Personenwagen, Vans und Transporter.

AUTOCLIMA Halle 13/ Stand C 57

Dachklimaanlagen für Reisemobile. Dual Power für Motorantrieb und 230-Volt-Betrieb kommt mit Modifikationen.

BARWIG WASSER- VERSORGUNG Halle 13/ Stand F 35

Pumpen und Armaturen für die mobile Wasserversorgung.

SIEGFRIED BEISEL Halle 14/ Stand E 22

Camping-Freizeit-Schutzdachbau. Schutzdächer für Reisemobile und hagelfeste Abdeckungen für Dachluken.

FRITZ BERGER Halle 14/ Stand C 38

Zubehör, Freizeitartikel und -Bekleidung.

BOLON Halle 14/ Stand C 29

Kunststoffbodenbeläge für den Einsatz vor dem Mobil.

BRUTSAERT Halle 13/ Stand C 56

Markisen, Fahrradträger und Transportboxen.

BUTTNER ELEKTRONIK Halle 14/ Stand F 07

Neue Laderegler und TÜV-geprüfte Montage-Sets für den Selbsteinbau von Solaranlagen.

CALIRA Halle 13/ Stand E 35

Ladegeräte und -regler, Bedienpanels.

CATE Halle 14/ Stand D 70

Rollerbefestigung Robe für Cate-Lastenträger.

CERTISIL Halle 14/ Stand D 04

Wasserentkeimung und -filter, Fahrzeugpflegemittel.



Certisil
Komplettes Wasch- und Pflegeprogramm für das Mobil.

COMET Halle 13/ Stand B 13

Mischarmaturen, Pumpen.

CRAMER Halle 13/ Stand A 35

Gaskocher und -grills, Einbauspülen.

CRYSTOP Halle 13/ Stand E 49

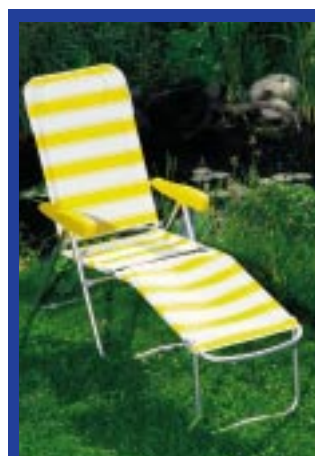
Zwei TFT-Flachbildschirme mit integriertem TV-Tuner, Antenne Autosat 2S.

DETA Halle 13/ Stand F 24

Öko-Solar-Batterie mit 105 Ah Kapazität, Gehäuse zum großen Teil aus recyceltem Kunststoff. Die Funline 75 Ah gibt es trotz gesenkter Preise mit 80 Ah.

EA METALL- BAU Halle 13/ Stand C 49

Freizeitmöbel-Serie namens Premium line.



EA Metall-Bau
Die Premium line bietet die Topmodelle im Möbelprogramm bei EA Metallbau.



Crystop
Der 17-Zoll-TFT-Monitor mit integriertem TV-Tuner für terrestrischen Empfang.

ELECTROLUX Halle 13/ Stand A 35

Power Fridge heißt die Serie von Absorberkühlschränken mit vereinfachter Bedienung und besserer Raumaussnutzung. Zwölf Modelle bieten Inhalte von 80 bis 105 Liter. Tragbarer Absorberkühlschrank RC 1180 mit 30 Liter Inhalt und 16 Liter Zweiterne-Tiefkühlung. Blizzard-Klimaanlage B 1900 mit 1,8 KW Kühlleistung.



Electrolux
Der Absorberkühlschrank RC 1180 ist immer dabei.

ELGENA Halle 14/ Stand E 11

230-Volt-Warmwasserbereiter

ELIXIR Halle 13/ Stand E 11

Rutschfeste Streich- und rollbare Alkydharzbeschichtung für Aluminium und GfK.

F.A.S.P. Halle 13/ Stand D 69

Sitze und Sitzbänke für Reisemobile.

FAWO Halle 13/ Stand A 52

Möbelbeschläge, Leuchten und Zubehör.

F.B. PULVER- BESCHICH- TUNGS-GMBH Halle 13/ Stand F 26

Motor- und Fahrrad-Montagesysteme für Heckgaragen, absenkbarer Heckträger.

FIAMMA Halle 14/ Stand D 05

Markisen, Heckträger, Dachlüfter und Elektrozubehör.

FRANKANA Halle 13/ Stand A 38

Zubehör, unter anderem ein Campingofen, der mit Solarenergie kocht.

FREIKO Halle 13/ Stand A 38

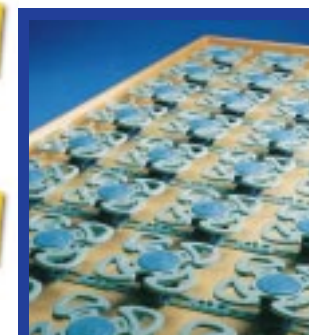
Zeigt US-amerikanische Schneeketten, die auch Fahrten auf trockener Straße unbeschadet überstehen sollen.

FRENSCH Halle 13/ Stand D 59

Kompaktleuchten und Leuchtmittel.

FROLI Halle 14/ Stand F 02

Bettensysteme, nachrüstbare Ablagekonsolen für die Armaturenbretter in den Basisfahrzeugen Iveco Daily und MB Sprinter.



Froli
Bettensysteme können herkömmliche Matratzen ersetzen.

GOK Halle 13/ Stand E 23

Alles rund ums Gas: Armaturen, Regler, Gasleuchten.

GOLDSCHMITT FAHRZEUG- TECHNIK Halle 13/ Stand C 05

Zubehör von der Anhängerkupplung bis zur Zusatzfederung.



**GRADE**Halle 11/
Stand C 24

Exklusive Fernsehantennen für den mobilen Einsatz.

GUGHalle 13/
Stand D 52

Tanks und Geräte für Flüssiggas.

H.A.B.A.Halle 13/
Stand F 49

Einbauteile und Zubehörartikel für Reisemobile.

HELLAHalle 13/
Stand A 51

Außenlicht rund ums Mobil.

HERZOGHalle 14/
Stand A 67

Busvorzelte, Planen und Zelte.

HOHNENHalle 14/
Stand B 52

Vorzelte und Schutzdächer für Caravans und Reisemobile.

HYMER**LEICHT-
METALLBAU**Halle 13/
Stand B 35

Heckträger, Leitern und Transportsysteme.

ICEMASTERHalle 14/
Stand F 13

Stromgeneratoren, Umformer, Batterien und Kältespeicher.

KATHREINHalle 13/
Stand D 49

Alles rund um den Satelliten-Empfang. Receiver der 500er Serie mit elektrischem Datenstrom-Ausgang.

DR. KEDDOHalle 14/
Stand C 56

Chemie rund ums Mobil: Wasserentkeimung, Reiniger für jeden Zweck, Sanitärzusätze und Scheibenent-eiser.



Dr. Keddo
Acrylglas-
reiniger für
empfindliche
Fenster.

KILLIANHalle 13/
Stand F 27

Tanks für Frischwasser, Abwasser und Kraftstoff.

KLOFTHalle 14/
Stand B 36

Retarder-Bremsen für Transporter und Lastwagen.

KLSHalle 14/
Stand E 06

Neue Tuning-Kits für MB Sprinter 416 D und MB Vario 815 D, 16-Zoll-Räder für die Hymer S-Klasse, auch mit Luftdrucküberwachung.

**KUHN AUTO-
TECHNIK**Halle 12/
Stand F 18

Plattform für Heckträger, Aluminiumfelge für Ducato 10 bis 14, unterdruckgesteuerte Motorbremse.

*Kuhn Auto-
technik*
Die unter-
druckgesteu-
te Motor-
bremse für
frontgetriebe-
ne Mobile.

**MKM KINDER-
MANN**Halle 13/
Stand A 12

Zubehör und Sanitärausstattung.

LALLEMANDHalle 14/
Stand F 36

Campingliegen-, tische und -stühle.

LILIEHalle 13/
Stand B 51

Reisemobiltechnik und Zubehör für die Strom- und Wasserversorgung an Bord.

LINNEPEHalle 13/
Stand B 06

Heckträger komplett aus Aluminium. Gaswarner Soporalarm mit erweiterten Funktionen.

**MAD VER-
TRIEB BENSE**Halle 13/
Stand B 07

Niveaufedern, die bei erhöhter Zuladung die Serienfederung unterstützen.

MAXVIEWHalle 13/
Stand B 23

Satellitenempfangstechnik.

OBERHOLZHalle 13/
Stand A 69

Schlösser und Beschläge für Reisemobile.

PAPMAHLHalle 14/
Stand E 10

Leistungssteigerung für Dieselmotoren gängiger Basisfahrzeuge.

PAROLIHalle 14/
Stand D 26

Heizfolien als Wand- oder Bodenheizung für 230 und 12 Volt.

PIEPERHalle 14/
Stand E 18

Freizeitartikel und -zubehör.

PRIMUSHalle 13/
Stand B 49

Warmwasserheizungen für den Betrieb mit 12 und/ oder 230 Volt, sowie mit Gas.

REICHHalle 13/
Stand B 52

Alles rund um die Wasserversorgung.

REIMOHalle 12/
Stand B 20

Zubehör für Selbstausbauer.

**FREIZEIT
REISCH**Halle 13/
Stand A 14

Leuchten, Heizungen, Kocher und anderes Einbauszubehör für Reisemobile.

RENSCHHalle 13/
Stand D 59

Lampen und Leuchtsysteme für Reisemobile.

REUSOLARHalle 13/
Stand E 38

Automatische Nachführanlage Sunseeker für Solarmodule.



Reusolar
Sunseeker richtet Solar-
panels auf die Sonne aus.

SAWIKOHalle 13/
Stand C 05

Neue Motorradwanne mit Auffahrhilfe, Kipp- rahmenanhänger für den Auto-Transport und neue Anhängerkupplungen.



Sawiko
Motorradwanne mit Auf-
fahrhilfe.





SCHAUDT Halle 13/
Stand C 14

Elektronikbauteile,
Ladegeräte und Bedienpanels.

SEEHASE Halle 14/
Stand D 55

Reifendruck-Über-
wachungssystem Smart Tyre

Seehase
Reifendruck-Überwachung
Smart Tyre.



mit neuen Funktionen und ver-
einfachter Bedienung.

SEITZ Halle 13/
Stand A 35

Fenster und Rollos
für Reisemobile. Heki 2 als Lu-
xus-Version.

SHAPEG Halle 13/
Stand D 49

Satellitenantennen
und Zubehör.

SILVICAMP Halle 14/
Stand E 12

Praktisches US-Zu-
behör für Reisemobile.

SMV-METALL Halle 13/
Stand E 37

Trägersysteme, Bo-
xen und Anhängerkupplungen für
Kastenwagen. Neue Zweirad-
Halterungen für die Heckgarage.

SOG Halle 14/
Stand D 14

Sog Tankentlüftung
mit verbessertem Abluft-An-



SOG
SOG hat den Abluftanschluss
optimiert.

schluss für Fäkal- und Abwas-
sertanks.

SOLARA Halle 14/
Stand E 05

Sonnen- und Wind-
energie.

SPORTSCRAFT Halle 13/
Stand A 28

Sitze, Sitzkonsolen
und der Safe für die Konsole.

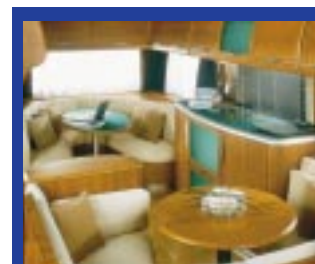
TALLERES Halle 14/
Stand C 54

**MICRO-
MECANIC**

Nachrüst-Retarder für Nutzfahr-
zeuge mit Hinterrad-Antrieb.

TECNOFORM Halle 13/
Stand A 37

Tecnodesign Aurea:
Möbel-Linie für Reisemobile, ge-
fertigt aus natürlichen, wieder
verwertbaren und möglichst um-
weltverträglichen Materialien.



Tecnoform
Möbel aus möglichst um-
weltgerechter Produktion.

TELMA Halle 14/
Stand A 30

Wirbelstrom-Retar-
der zum Einbau in Transporter
mit Hinterrad-Antrieb.

TEN HAAFT Halle 13/
Stand A 65

Satelliten-Systeme
für digitalen und analogen
Empfang.

THETFORD Halle 13/
Stand B 05

Reisemobiltoiletten
und eine neue Außen-Entlüftung.



Thetford
Die Außenentlüftung für
den Selbsteinbau.

TRUMA Halle 13/
Stand C 37

Warmluft-Heizun-
gen, Frostair-Klimaanlagen
und Inhaltsmesser für Gas-
flaschen.

WAECO Halle 13/
Stand A 49

1.500-Watt-Wech-
selrichter für 230 Volt an Bord
mit stabiler reiner Sinusspan-
nung. 12-Volt-Kompressor für
den 12- und 24-Voltbetrieb.
Wasserkocher und Mikrowelle.
Erweitertes Programm bei Frei-
sprecheinrichtungen.



Waeco
Jede Menge Zubehör für die
mobile Freizeit.

WYNEN Halle 13/
Stand B 58

Ein Gastank mit 200
Liter (entspricht 65 Kilo-
gramm Gas), weitere Gastanks,
-armaturen und -regler.



Wynen
Ein Gastank für 200 Liter.

YACHTICON Halle 13/
Stand F 31

Das Unternehmen
präsentiert auf der Messe ein
neues Hartwachs für Reisemo-
bile.

Wohin in Düsseldorf?



Foto: U. Otte / Werbeamt Düsseldorf

Tagsüber Caravan Salon, abends ab in die Altstadt.
Wir verraten Ihnen, was der Messeplatz Düsseldorf seinen Gästen zu bieten hat.

Düsseldorf ohne Alt ist wie ein Urlaub ohne Reisemobil – be-
haupten jedenfalls die Kenner
beider Szenen. Nirgendwo sonst aber
liegen beide so dicht nebeneinander
wie während des Caravan Salons.

Wer erst einmal im großen Fest-
zelt auf dem Caravan-Center das
leckere, in 0,2-Liter-Gläsern gezapfte
dunkle Altbier probiert, kommt
schnell auf den Geschmack. Am
nächsten Abend schon zuckelt er mit
dem kostenlosen Shuttle-Bus vom
Stellplatz in die Altstadt. Es empfiehlt
sich, an einem Abend einer der
traditionellen Hausbrauereien einen
Besuch abzustatten: Im
Füchsen, Uerigen oder bei
Schumacher genießt der
reisemobile Gast die rheini-
sche Gemütlichkeit pur.

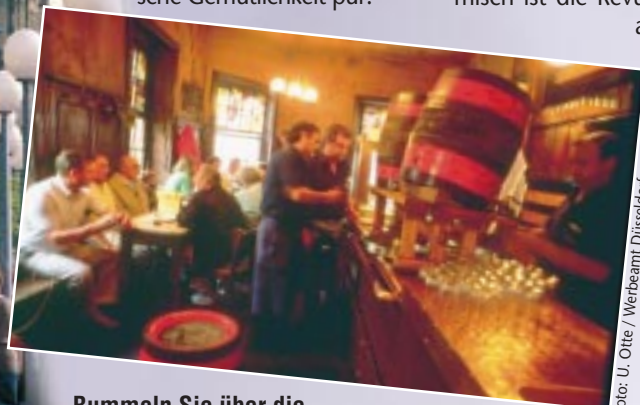


Foto: U. Otte / Werbeamt Düsseldorf

**Bummeln Sie über die
Rheinufersperrade oder durch die Altstadt
von Brauhaus zu Brauhaus.**

Altstadtherbst

Nicht nur des köstlichen Altbie-
res wegen lohnt es sich, ein paar Ta-
ge für Düsseldorf einzuplanen und
vielleicht schon vor Eröffnung des
Caravan Salons anzureisen: Von
Mitte September bis zum 1. Okto-
ber 2000 lädt das Kulturfestival
Düsseldorfer Altstadtherbst zum
Bummeln und Genießen ein. Dieses
Fest ist eine bunte Mischung aus
Clownerie, moderner Musik, Chor-
und Orchesterkonzerten, experi-
mentellen Tanzperformances und li-
terarischen Lesungen. Der schwedi-
sche Avantgarde-Zirkus „Circus Cir-
kör“ bezaubert gleichermaßen Jung
und Alt mit wundersamen Figuren
und bizarren Szenen. Bitterböse ko-
misch ist die Revue Frankenstein –
aus dem Leben

der Angestell-
ten in der
Zollhalle
Schirmer-
straße.

Festival-
Schauplätze
zwischen Hein-
rich-Heine-Allee
und Rheinufers-
promenade sind
das Konzertzelt,



Foto: Altstadtherbst

**Veranstaltungen für jedermann gibt es beim
Altstadtherbst im ISIS Theater- und Zirkuszelt.**

Kirchen, Kneipen, das Düsseldorfer
Amtsgericht, die alte Zollhalle sowie
Galerien und kleine Theater. Karten
von sieben Mark (Schüler) bis 49
Mark gibt's bei der Ticket-Hotline,
Tel.: 0211/322323 oder per Inter-
net: www.altstadtherbst.de.

Führungen

Wie wäre es, Düsseldorf einmal
vom Fahrrad aus zu entdecken? Der
Kunst Service Düsseldorf lädt zu



Foto: Wirtschaftsförderung Düsseldorf

**Modernste Architektur bietet
die so genannte Medienmeile
am Hafen.**

einer geführten Radtour durch den
Hafen ein. Treffpunkt am 30.
September um 14.30 Uhr ist der
Schlossturm am Burgplatz. Die Tour
umfasst ein zweieinhalbstündiges
Kontrastprogramm: entlang der
Medienmeile mit ihrer Aufsehen
erregenden Architektur wie dem
Neuen Stadttor, danach zum alten
Industriehafen. Anmeldung erbe-
ten, Tel.: 0211/6799695.

Wer lieber zu Fuß geht, schließt
sich am selben Tag um 17 Uhr der
Grusel-Tour mit Anke Pfennig an.
Die anderthalbstündige Führung,
beginnend bei der Oper, kostet 12
Mark. Dafür erzählt Anke Pfennig
historische Geschichten, die einem
Schauer über den Rücken schicken:
etwa vom Vampir im Hofgarten, der
anno 1931 als Massenmörder ent-
tarnt und geköpft wurde. Info-Tel.:
0211/635259.

Brauereitour



Traditions-
bewusst geht es
zu bei der Rund-
fahrt mit histo-
rischer Straßen-
bahn vom Jan-
Wellem-Platz

zu Schloßer, einer der sieben Tradi-
tionsbrauereien Düsseldorfs. Dort
gibt es eine Einführung in die Brau-
kunst und zur Stärkung einen Im-
biss. Die außergewöhnliche, zwei-
einhalb Stunden dauernde Fahrt am
4. Oktober ab 17 Uhr kostet 18
Mark – inklusive Freibier. Tel.:
0211/89-93827/07.

Jazz/Pop

Swingender Dixieland-Sound
bringt in der Hausbrauerei Uerige in
der Bergerstraße tolle Stimmung.
Am 8. Oktober tritt dort das Jolly
Jazz Orchester mit der Düsseldorfer
Jazzsängerin Ingrid Schubert auf.
Der Rhythmus kommt aus New
Orleans, das Liedgut aus dem Herzen
der Altstadt. Zu klassischen Brauch-
tumsfetzern wie „Freunde der
Nacht“ und dem „Altbierlied“ swingt
das ganze Lokal beim leckeren
Droppke. Tel.: 0211/86699-0.



**Mit Entertainment, Evergreens und Klamauk
sorgt das Jolly Jazz Orchestra für Stimmung.**

Jugendliche wie Erwachsene
treffen sich am 30. September im
Bürgerhaus Reisholz zum poppigen
Club Bizarre mit Dan Dimmer. Der
Eintritt kostet 10 Mark, Tel.:
0211/746695.

Variété

Einen Abstecher wert ist das
Traditionsvariété Apollo unter der
Rheinkniebrücke. Roncalli-Direktor
Bernhard Paul hat faszinierende
Shows zusammengestellt: Otto
Wessely, der Komikzauberer,
schluckt meterweise Rasierklingen
oder haut sich ein riesiges Beil in
den Kopf. Schade nur, dass ihm sei-
ne makabren Kunststücke allzuoft



Foto: Apollo Variété

**Scheinbar schwere-
los turnt Alla
Bogino am Vertikal-
seil, der Komiker
Peter Shub er-
findet spannende
Geschichten aus
dem Nichts.**

misslingen – aber keine Bange – das
alles ist Kalkül. Das Artistenduo Pe-
res Brothers, ein Direktimport aus
dem Pariser Moulin Rouge, fasziniert
mit seinen dynamischen Kör-
per-Kunstwerken.

Besonders Jugendliche begei-
stern sich für die energiegeladene
Gruppe Enemy Squad: Fünf ungari-
sche Break-Dancer wirbeln in einer
Mischung aus Tanz und Akrobatik
über die Bühne. Die Eintrittskarten
kosten zwischen 32 und 86 Mark,
Tel.: 0211/8289090.



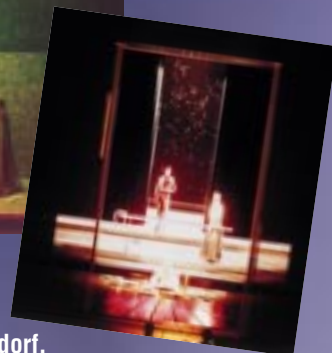


Alles Theater

Foto: Düsseldorfer Schauspielhaus



Von der Klassik zur Moderne – Theater vom Feinsten zeigt das Schauspielhaus Düsseldorf.



Die volle Bandbreite Klassischen und Modernen Theaters bieten die Bühnen Düsseldorfs. Das Große Haus im Schauspielhaus zeigt während des Caravan Salons gleich drei Klassiker: Heinrich von Kleists Käthchen von Heilbronn (1. Oktober), Bert Brechts Leben des Galilei (2. Oktober) sowie William Shakespeares Was Ihr wollt (3. Oktober). Die Karten kosten zwischen 20 und 61 Mark. Das Kleine Haus hingegen präsentiert moderne Stücke wie Top Dogs von Urs Widmer (1. und 4. Oktober) oder Thomas Bernhards Die Macht der Gewohnheit (2. und 5. Oktober). Info-Tel.: 0211/ 369911.

Kabarett

Leicht frivol geht es zu vom 5. bis 7. Oktober beim Kabarett im Forum Freies Theater in der Kasernenstraße: Das Duo Infernale, Ruth Schiffer und Barbara Beckmann, geben unter dem Motto Oben ohne schmierige Schlager, opulente Opern, aber auch Blues- und Jazz-Einlagen zum Besten. Info-Tel.: 0211/8549987.



Oper



Wer nach dem ersten Messe-Tag, dem 30. September, einen krönenden Abschluss sucht, genießt in der Deutschen Oper einen Abend mit Aida, der gigantisch-mitreibenden Oper von Verdi. Karten gibt es von 18 bis 102 Mark, Tel.: 0211/8908-0.

Am 5. und 8. Oktober steht Lu-lu auf dem Programm, eine Oper von Alban Berg. Ballett-Freunde kommen bei Tschaikowskys Dornröschen am 1., 6. und 7. Oktober auf ihre Kosten. Wer es moderner mag, besucht am 2. und 4. Oktober die Aufführung New British Dance mit fetzigen Showeinlagen, unter anderem mit Musik der Rolling Stones.

Ausstellungen

Kunstliebhaber sollten sich die Ausstellung Unser 20. Jahrhundert – Meisterwerke von Picasso bis Beuys in der Kunstsammlung Nordrhein-Westfalen am Grabbeplatz 5 nicht entgehen lassen. Neben 88 Arbeiten von Paul Klee können die Besucher etwa das „Rote Interieur“ von



Fotos: Kunstsammlung Nordrhein-Westfalen

Schätze der Kunstsammlung: Ernst Ludwig Kirchners Negertanz und Pablo Picassos Frau im Lehnstuhl.



Foto: Werbeamt Düsseldorf

Henri Matisse oder die „Zwei Sitzenden Frauen“ von Pablo Picasso bewundern. Salvador Dalis Skulptur „Die Venus von Milo mit Schubladen“ repräsentiert die Klassische Moderne. Einen Akzent zeitgenössischer Kunst setzen Joseph Beuys „Palazzo Regale“ sowie Werke von Jackson Pollock und Robert Rauschenberger. Das Museum ist Dienstag bis Sonntag von 10 bis 19 Uhr geöffnet (freitags bis 20 Uhr), der Eintritt kostet fünf Mark für Erwachsene, Tel.: 0211/8381-0.

Trödelmärkte

Am 7. und 8. Oktober kommen Freunde des Nippes auf ihre Kosten: Ein großer Trödelmarkt auf dem Schützenplatz in Düsseldorf-Benrath lockt mit Antiquitäten, Kitsch und Tand. Auf dem Gelände findet gleichzeitig ein Kramer-Markt statt mit duftenden Kräuterbonbons, bunten Besen und kleinen nützlichen Dingen für den Haushalt.



Sport



Foto: C.-J. Tuchel

Spannendes Finale auf der Rennbahn Grafenberg beim Großen Preis von Düsseldorf.

Freunde des Pferdesports treffen sich am 8. Oktober ab 13 Uhr auf der Rennbahn Grafenberg. Dreijährige und ältere Pferde starten zum Galopprennen der Gruppe III über 1.700 Meter zum Großen Preis von Düsseldorf. Info-Tel.: 0211/363466.

Eishockeyfans freuen sich, dass die Düsseldorfer EG wieder in der Top-Liga DEL spielt. Wer mal ein Heimspiel an der Brehmstraße miterleben will, hat dazu Gelegenheit am 3. (gegen München) und 8. Oktober (gegen Iserlohn). Info-Tel.: 0211/622193.

Nicht nur für Geschäftsleute: der Prospekt „Düsseldorf live for Business People“. Kostenlos anfordern, Tel.: 0211/ 4560-900. Weitere aktuelle Infos über Veranstaltungen gibt es im Internet www.duesseldorf.de (Rubrik Aktuelles – Veranstaltungskalender).



Foto: U. Otte / Werbeamt Düsseldorf

Foto: U. Otte / Werbeamt Düsseldorf



Fotos: Böttger



Ausgedruckt: Chassis-Konstrukteur Bernhard Kania, 34, erläutert den Aufbau und die Funktionsweise der neuen Luftfederung am Plotterausdruck.

Komplette Lösungen

Mit ihren maßgeschneiderten Fahrgestellen ist die Alois Kober GmbH aus dem bayerischen Kötz zu einer unverzichtbaren Größe in der Reisemobil-Branche geworden.

Der Global Player

Al-Ko, das sind nicht nur Wohnwagen- und Reisemobil-Chassis. Vielmehr gliedert sich die Al-Ko Kober AG in die drei Unternehmensbereiche Fahrzeugtechnik, Garten und Hobby sowie Lufttechnik auf. Alle zusammen haben im letzten Jahr einen Umsatz von 1,034 Milliarden Mark gemacht, beschäftigten knapp 4.000 Mitarbeiter in mehr als 40 Gesellschaften und produzieren rund um den Globus in Europa, Nordamerika, Australien, Südafrika und China.

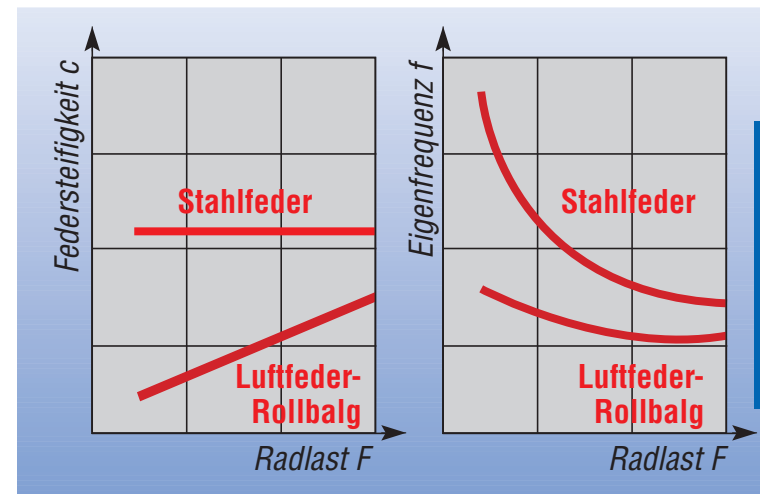
Wenn ein Unternehmen sich den Titel Systemlieferant in der Reisemobil-Branche verdient hat, dann ist es die Alois Kober GmbH im bayerischen Kötz. Nicht, weil man deren Produkte – wie etwa von Electrolux oder Thetford – in fast jedem Reisemobil antrifft. Ihr gebührt dieser Rang, weil sich das Unternehmen in enger Abstimmung mit dem jeweiligen Reisemobil-Hersteller und in einem ganz frühen Stadium in die Entwicklung neuer Modelle einschaltet. Mit dem Ziel, die optimal zu den Wohnkabinen passenden Unterbauten zu liefern; angeflanscht an frontgetriebene Transporter wie den Fiat Duca-

to und seine französischen Halbbrüder, den VW T4 oder den Renault Master und den baugleichen Opel Movano.

Denn, was viele nicht wissen, Al-Ko-amc-Chassis sind nicht einfach auf bestimmte Längen zugeschnittene Rahmen samt montierter Achsen, welche die Bayern in Fließband-Produktion an Fiat-Ducato-Triebköpfe anflanschen. Das Ganze ist eher ein komplettes System aus Konstruktionsdaten und Bauteilen, das sich aus einer Vielzahl von Komponenten wie Rahmenlängs- und -querträgern, Fahrgestell-Verlängerungen und -Absenkungen, seitlichen Auslegern sowie Drehstabfe-

Schwergewichtig:

Erstmals zeigt Al-Ko auf der diesjährigen Nutzfahrzeug-IAA einen Auflieger zum Aufsatteln auf Transporter. Er hat eine zulässige Gesamtmasse von 5.000 Kilogramm, ist aus Bauteilen von amc-Chassis zusammengesetzt, hat gummigefederte Achsen aus dem Wohnwagen-Programm und wird über die Druckluft-Bremse des Zugwagens gebremst. Bei möglichen Baulängen von 6,5 bis 8,5 Metern kostet der Auflieger um die 11.000 Mark.



Aufgezeichnet: Die Vorteile der Luftfederung im Bild: mit der Radlast steigende Federsteifigkeit (ganz links), niedrige Eigenfrequenz (links).

Eingebaut: Luftfeder-Hinterachse mit sensorgesteuerter Niveauregulierung an einem Eura Mobil.



der-Achsen und deren Aufhängungsteilen zusammensetzt; ergänzt durch spezielles, zum System passendes Zubehör wie Gurtsysteme, Anhänger-Vorrichtungen und Lastenträger.

Aus diesem Baukasten-System stellen die Al-Ko-Konstrukteure gemeinsam mit den verantwortlichen Technikern des Reisemobil-Bauers das für dessen ganz spezifische Anforderungen am besten geeignete Chassis zusammen. Deshalb sieht zum Beispiel ein 3,4-Tonnen-Chassis für die Marke A im Regelfall ganz anders aus als für die Marke B. Denn erstens bietet Al-Ko den Herstellern die Möglichkeit, aus einer Vielzahl angebotener Rahmenbreiten, Spurweiten, Radständen und Überhängen auszuwählen. Zum anderen haben die Mobile verschiedener Hersteller unterschiedliche Böden, ihre Einbauten sitzen an anderen Plätzen, und sie benötigen andere

Fixpunkte zum Befestigen der Sitzbänke samt deren Sicherheitsgurten. Um nur einige der Parameter zu nennen, die den Chassis-Aufbau beeinflussen.

Seit rund eineinhalb Jahren fertigen die Rahmenbauer in Kötz aus Feinkornstahl QStE 380 TM ihre feuerverzinkten amc-Chassis der zweiten Generation. Die zeigen sich gegenüber ihren Vorgängern mit geänderter Anbindung an den Fiat-Triebkopf und geringerer Materialstärke der Holme, was rund 90 Kilogramm Gewicht einspart.

Ganz neu in den amc-Chassis ist ein geänderter Stoßdämpfer. In dessen Innerem sorgt ab sofort ein progressiv ansprechendes Celastohartgummi-Element, das Al-Ko anstelle des harten Endanschlags einbaut, für bessere Federungs- und Fahreigenschaften.

Drei Grundtypen von amc-Chassis – vorzugsweise in der ►

Verlängert: Al-Ko fertigt nicht nur amc-Chassis zum Anflanschen an Fiat-Triebköpfe, sondern verlängert – etwa für die Hymer-S-Klasse – auch Sprinter-Chassis samt deren Antriebswellen.



Spurweite von 186 Zentimetern – haben sich in den letzten Jahren durch die Zusammenarbeit mit den Reisemobil-Herstellern herausgebildet. Das wichtigste Modell ist nach wie vor das Standard-Modell, das eine Absenkung von 14 Zentimetern gegenüber dem Original-Fiat-Ducato-Hinterbau erreicht.

Noch tiefer liegt eine Ausführung, die Al-Ko gemeinsam mit Frankia entwickelt hat, die inzwischen aber für jeden Interessenten lieferbar ist. Sie senkt das Bodenniveau um 19,5 Zentimeter ab. Noch weiter hinunter geht es mit dem neuen, gemeinsam mit und exklusiv für Hymer entwickelten, Tiefstrahlen-Chassis für die B-Klasse, das eine Bodenabsenkung von 22 Zentimetern ermöglicht.

Alle diese Varianten bietet Al-Ko sowohl als Chassis mit Einfach- wie auch mit Tandem-Hinterachse und – ab dem diesjährigen Caravan Salon – auch mit luftgefederten Hinterachsen an. Ganz neu ist Luftfederung an amc-Chassis zwar nicht – schon vor einigen Jahren baute sie die Firma Zeppelin bereits in Notarzt- und Rettungswagen ein. Neu ist sie aber in der aktuellen Ausführung, die über eine sensorgesteuerte Niveauregulierung verfügt.

Technische Unterstützung bei der Realisierung der Luftfederung haben sich die Bayern beim Spezialisten Wabco geholt, der auch an der Luftfederung für den Iveco Daily mitgewirkt hat. Er zeichnet für die ECAS (Electronically-Controlled-Air-Suspension) genannte elektronische

Steuerung, die induktiven Niveausensoren und die speziellen Rollbälle mit taillierten Abrollkolben verantwortlich. Lieferbar ist die vollautomatische Luftfederung, die bereits bei den Firmen Beisl, Eura Mobil, Hymer und Niesmann +

Produziert: Stationen der Chassisfertigung vom Bearbeiten der angelieferten Fiat-Triebköpfe bis zur Prüfstands-Kontrolle des fertigen Reise-mobil-Unterbaus.



Bischoff als Sonderausstattung fest eingeplant ist, für 2- und für 3-Achs-Chassis. Die Mehrpreise für die Luftfederung werden sich für das 2-Achs- bei etwa 4.000 Mark und für das 3-Achs-Chassis bei 5.500 bis 6.000 Mark bewegen. Ihr Mehrgewicht beläuft sich auf 38 für das 2-Achs- sowie 55 Kilogramm für das 3-Achs-Fahrgestell.

Als Ergänzung bietet Al-Ko für die Luftfeder-Chassis, deren Vorteile hauptsächlich in der mit der Radlast ansteigenden Federsteifigkeit sowie einer gegenüber der Stahlfeder niedrigeren Eigenfrequenz liegen, eine Heben-Senken-Funktion an. Mit ihr lässt sich das Heck zur Veränderung der Bodenfreiheit – zum Beispiel beim Auffahren auf Fähren – um circa neun Zentimeter gegenüber der Normallage anheben und um rund zwölf Zentimeter absenken. Die Extrakosten der Hebe-Senk-Einrichtung, die das Mobil ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h automatisch in die Normallage zurückfährt, belaufen sich auf etwa 700 Mark.

Im Lieferumfang der mit einem Balgdruck von 8,5 bar arbeitenden Luftfederung ist die Parametrierung und Kalibrierung durch Al-Ko enthalten, durch die sich das jeweilige Chassis auf seine ganz speziellen Besonderheiten hin abstimmen lässt.

Gelöst hat Al-Ko inzwischen auch das Thema ABS im Fiat-Triebkopf für seine amc-Chassis. Seit Juli gibt es einen neuen Kooperationsvertrag mit den Italienern, nach dem Fiat nun auch die jeweils im Doppelpack an Al-Ko gelieferten Triebköpfe und nicht nur die Komplett-Fahrgestelle mit ABS ausrüstet. Al-Ko koppelt seine Hinterrad-ABS-Sensoren direkt an das Fiat-Vierkanal-ABS an. Bei Tandem-Hinterachsen sitzen die Sensoren an der letzten Achse.

So komplettiert hat Al-Ko jetzt sein amc-Chassis-Programm eigentlich rund. Aber einen Systemlieferanten zeichnet aus, dass er stets im Vorfeld an neuen Ideen mitentwickelt. Mal sehen, was die Chassis-Spezialisten als Nächstes bringen.

Frank Böttger

Erfolgreich: Stolz präsentiert der Vorstandsvorsitzende der Al-Ko Kober AG, Kurt Kober, 63, die Anfang August erteilte EG-Mehrstufen-Typgenehmigung für seine amc-Chassis. Sie schafft die Grundlage dafür, dass die Reisemobil-Hersteller auf diesen Chassis aufgebaute Mobile über eine nationale Zulassung EU-weit homologieren lassen können.



Laden nach Norm

Seit der Ausgabe 05/99 erstellt REISEMOBIL INTERNATIONAL die Ladetipps aller Tests nach Norm EN 1646-2. Was verbirgt sich hinter den Begriffen und Zahlenangaben?

Die Mehrheit der deutschen Reisemobil-Hersteller wird ihre Modelle ab dem Jahr 2001 nach der Beladungsnorm 1646-2 zulassen. Das bedeutet, dass bereits auf dem diesjährigen Caravan Salon in Düsseldorf Reisemobile stehen werden, die nach dieser Norm klassifiziert sind.

Wir haben in REISEMOBIL INTERNATIONAL schon mit der Ausgabe 5/99 auf die Beladungsnorm 1646-2 umgestellt, das heißt: Gliederung und Inhalt der Ladetipps in unseren Tests sind nach der neuen Norm ausgerichtet. Zwar basieren diese Tipps immer noch auf der seit Jahren von uns praktizierten Methode, mit der wir zusätzlich zur Gesamtmasse auch die beiden Achslasten bestimmen: Wiegen, Messen, Rechnen nach dem Momentensatz. Die Inhalte der Zeilen und damit auch die Werte in den Spalten richten sich allerdings seit der Umstellung nach anderen Kriterien.

Das Wichtigste vorab: Wir sprechen nicht mehr vom Leergewicht und vom zulässigen Gesamtgewicht, sondern – physikalisch und technisch korrekt – von der „Masse des Fahrzeugs mit Aufbau im fahrbereiten Zustand“ und von der „zulässigen Gesamtmasse“.

Vorsicht Falle:
Sonderausstattungen gehören nach der Norm EN 1646-2 zur Zuladung.



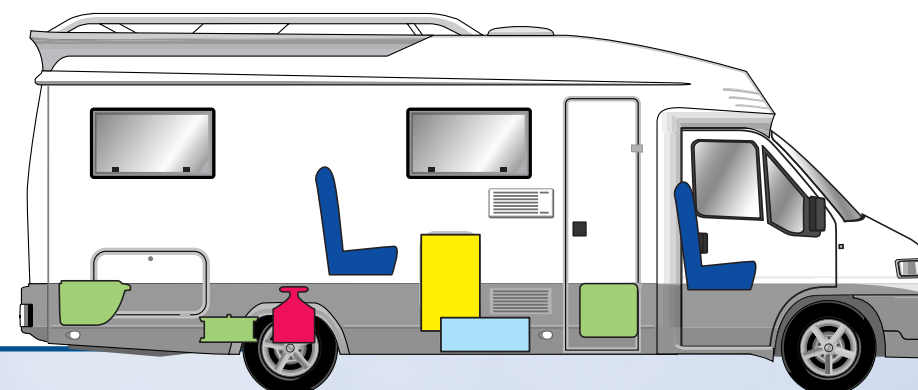
Im Detail hat sich die Anzahl der Zeilen in den RM-Ladetipps erhöht, weil die Norm nunmehr, zusätzlich zu der von uns schon immer vorgesehenen Zuladung – wie Personen, Frischwasser- und Gasvorrat – noch weitere Dinge fest schreibt, die sie unter „Grundausstattung“ und „persönliche Ausrüstung“ auflistet.

Entgegen der Norm rechnen wir die „Zusetausstattung“ aber nicht der Zuladung zu, sondern betrachten solche im Testwagen verbauten Geräte als Teil der „Masse mit Aufbau im fahrbereiten Zustand“ (Zeile 2). Es ist zwar nachvollziehbar, dass die Hersteller nicht jedes speziell ausgestattete Reisemobil einzeln abnehmen lassen und seine individuelle „Masse mit Aufbau im fahrbereiten Zustand“ im Fahrzeugschein dokumentieren können. Andererseits ist es praxisfremd, etwa beim Kauf eines Gebrauchten zuerst alle zusätzli-

„Technisch zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand“ und Achslasten. Nach Angaben des Herstellers. Werte nach Fahrzeugschein (Ziffer 15 und 16).

„Grundausstattung“
Enthalten sind: 90 % des Frischwasser- und des Gasvorrats. Dazu kommen: 100%-Füllung von Wasserheizungs-System, Boiler und Toiletten-Spültank sowie eine 4 kg schwere „Abschlussleitung für Niederspannung“ (Kabeltrommel).

„Persönliche Ausrüstung“
für alle Benutzer. Enthält die Reiseutensilien wie Geschirr, Besteck, Küchenutensilien, Lebensmittel, Bekleidung, Bettzeug, Hygieneartikel, Fahrräder, Motorroller, Sportgeräte, Kameras, Bücher, Landkarten oder Fernseher. Pauschal werden 10 kg pro Passagier (einschließlich Fahrer) und 10 kg pro Meter Reisemobil-Gesamtlänge (gemäß Maßangabe im Fahrzeugschein Ziffer 13) angesetzt.



| RM-Ladetipps | Gesamtgewicht | Vorderachse* | Hinterachse* |
|----------------------------|---------------|--------------|--------------|
| zulässige Gesamtmasse | 3.400 kg | 1.690 kg | 1.900 kg |
| Masse fahrbereiter Zustand | 2.950 kg | 1.520 kg | 1.430 kg |
| + Beifahrer | 75 kg | 56 kg | 19 kg |
| + 2 Passagiere | 150 kg | 20 kg | 130 kg |
| + Frischwasser (110 l) | 80 kg | 36 kg | 64 kg |
| + Gas (2 x 11 kg) | 44 kg | 10 kg | 34 kg |
| + Boiler/Toilette/E-Kabel | 32 kg | 1 kg | 31 kg |
| + 10 kg/Person (2/4 Pers.) | 20/40 kg | 0 kg | 20/40 kg |
| + 10 kg/Meter Länge | 68 kg | 0 kg | 68 kg |
| Norm Masse (2 Pers.) | 3.289 kg | 1.623 kg | 1.666 kg |
| Rest-Zuladung (2 Pers.) | 111 kg | 67 kg | 234 kg |
| Norm-Masse (4 Pers.) | 3.459 kg | 1.643 kg | 1.816 kg |
| Rest-Zuladung (4 Pers.) | -59 kg | 47 kg | 84 kg |

nach EN 1646-2/* anteilige Achslasten errechnen sich nach dem Momentenschlüssel (Achslast = Einzelmasse x Hebelarm : Radstand)

„Norm-Masse des reisefertigen Mobils“
(nur mit Fahrer und Beifahrer/mit weiteren Passagieren besetzt). Errechnet als Summe aus „Masse des Fahrzeugs mit Aufbau im fahrbereiten Zustand“ (Zeile 2), „konventioneller Belastung“ (Zeilen 3 und 4), „Grundausstattung“ (Zeilen 5 bis 7) und „persönlicher Ausrüstung“ (Zeilen 8 und 9).

„Verbleibende Zuladungsreserve“
(nur mit Fahrer und Beifahrer/mit weiteren Passagieren besetzt). Die Norm EN 1646-2 ist erfüllt, wenn dieser Wert gleich null ist. Für diesen Fall ist das reisefertige Mobil exakt so schwer, wie es die „Technisch zulässige Gesamtmasse“ erlaubt. Je höher dieser Wert über null hinausgeht, umso mehr besteht die Chance, auch schwereres Zubehör oder Sportgerät, etwa Boote und Motorroller oder mehrere Fahrräder, mitzunehmen. Denn dafür reichen die geforderten 10 kg pro Person und Meter Reisemobillänge in der Regel nicht aus.

„Masse des Fahrzeugs mit Aufbau im fahrbereiten Zustand“ (landläufig: Leergewicht). Enthält Kraftstoff, Öl, Kühlmittel, Werkzeug, Ersatzrad und Fahrer (75 kg).

„Masse der konventionellen Belastung“
(Wert für den Beifahrer und weitere Passagiere; ohne Fahrer). Pro zugelassenen Sitzplatz werden 75 kg in Ansatz gebracht.

chen An- und Einbauten zu demontieren, um die nach Norm festgelegte Masse im fahrbereiten Zustand zu ermitteln. Deswegen schlagen wir mit dem Test-Reisemobil fest verschraubte Solar- und Sat-Anlagen, Fahrradträger, Markisen, Zusatz-Batterien und Klimaanlage oder zusätzliche Fenster

und Dachhauben und ähnliches der Fahrzeugmasse zu. In der oben stehenden Grafik stellen wir anhand der neu gestalteten RM-Ladetipps noch einmal die Definitionen vor und erklären, was wir in den einzelnen Zeilen aufrechnen, um die Zuladung nach der neuen Norm zu bestimmen. Frank Böttger



Immer wieder beschwerten sich Reisemobilisten über unzulängliche Betriebsanleitungen. Sind sie wirklich so schlecht? REISEMOBIL INTERNATIONAL nahm 15 Exemplare unter die Lupe.

Bedienung bitte

Der Regen geht langsam in Schnee über. Die drei Wanderer sind patschnass, als sie von ihrer Tour ans Reisemobil zurückkommen – sie wünschen sich nichts sehnlicher als trockene Klamotten und ein warmes Plätzchen im Mobil. Während sich der erste Wunsch noch schnell verwirklichen lässt, steht dem zweiten die nicht funktionierende Heizung entgegen. Gnadenlos weist die rote Kontrollleuchte im Truma-Bedienteil darauf hin, dass die Heizung nicht anspringt. Und die Stimmungslage der drei Frierenden hat sich mittlerweile den Temperaturen angepasst: Sie ist frostig.

Wohl dem, der in solcher Lage kühlen Kopf bewahrt und dank Fachwissen und Reisemobilerfahrung systematisch auf Fehlersuche geht. Helfen kann dabei eine Bedienungsanleitung, vorausgesetzt sie passt zum Fahrzeug und dessen Ausstattung, ist vollständig und nimmt sich des Problems auch an.

Ob dies so ist, und wie verschiedene Hersteller ihre Bedienungsanleitungen auslegen, hat REISEMOBIL INTERNATIONAL in einem großen Vergleich untersucht.

Was haben unsere Redakteure und Tester nicht schon alles erlebt: In einem Integrierten auf Mercedes-Sprinter-Basis findet sich die Bedienungsanleitung eines Alkovenmobils auf Fiat-Ducato. Oder es liegt eine Bedienungsanleitung für eine Truma-Heizung bei, obwohl eine Al-

de-Warmwasserheizung eingebaut ist. Oder: Eine sich selbst schärfende, defekte Alarmanlage, die ein weiteres Vorankommen verhindert – und ein Hinweis, wie die Anlage außer Betrieb zu nehmen ist, findet sich natürlich nirgends.

Dabei werden Bedienungsanleitungen im kommenden Jahr sogar noch wichtiger, als sie es heute schon sind. Dann treten zum einen neue, umfassendere Garantiebestimmungen in Kraft, zum anderen haben sich die deutschen Hersteller verpflichtet, die Norm EN 1646-2 umzusetzen, die vorschreibt, für jedes einzelne Reisemobil einen Beladungsvorschlag mitzuliefern.

Während sich organisatorische Pannen schnell und problemlos ausmerzen lassen müssten, ist das Erstellen einer Bedienungsanleitung eine Kunst, wie sich zeigen soll.

Die Auswahl, die REISEMOBIL INTERNATIONAL traf, war zufälliger Natur. Einziges Kriterium: Die Redaktion wollte Bedienungsanleitungen für ausgebaute Kastenwagen, für Alkoven und Integrierte. Die Hersteller schlagen verschiedene Wege ein. Das zeigen die untersuchten Exemplare. Denn die reichen vom absoluten Minimum, etwa bei Baumgartner oder LMC, die überwiegend auf die originalen Bedienungsanleitungen der eingebauten Geräte verweisen, bis hin zum Maximum: Jedes eingebaute Gerät und auch Sonderzubehör wird in die Bedienungsanleitung aufgenommen und mit eigenen Worten im Kontext zur übrigen Einrichtung erläutert. DaimlerChrysler ist hier mit dem James Cook

ein lobenswertes Beispiel, Bürstner, Hehn, Niesmann + Bischoff oder Hymer machen es ebenfalls gut. Vorbildlich hierfür ist auch die Erklärung der komplizierten Alde-Warmwasserheizung, die sich in der Concorde-Bedienungsanleitung befindet.



Vorbildlich: Fotos oder Skizzen erleichtern die Verständlichkeit. Dazu ist aber eine exakte Bezeichnung der Hebel oder Symbole notwendig.

Format

Interessant sind zunächst einmal die Formate: Neun Hersteller geben DIN A4 den Vorzug, sechs begnügen sich mit DIN A5 – wobei dies noch kein Qualitätskriterium ist. Viel entscheidender als die Größe sind Bindung und Papierqualität, schließlich muss eine Bedienungsanleitung auch harten Einsatz überstehen, notfalls im Regen. Eine Lose-Blatt-Sammlung wie etwa bei Carthago ist sicherlich nicht das Gelbe vom Ei, aber auch renommierte Firmen wie DaimlerChrysler tun sich hier schwer: Die DIN A5 große Bedienungsanleitung des James Cook löst sich schnell in Einzelblätter auf, die Bindung entspricht nicht dem gewohnten Mercedes-Standard. Vorbildlich erscheint hier das Bordbuch von Niesmann + Bischoff. Ein stabiler DIN-A5-Ordner und plastifiziertes hochwertiges Papier – diese Bedienungsanleitung wird auch noch nach Jahren ansehnlich sein.

Inhaltsverzeichnis

Weil Bedienungsanleitungen nicht wie ein Buch von vorn nach hinten gelesen werden, ist es besonders wichtig, gezielt auf die gewünschten Informationen zugreifen zu können. Unerlässlich ist deshalb ein übersichtliches Inhaltsverzeichnis mit aussagekräftigen Überschriften – eine Forderung, der die 15 von REISEMOBIL INTERNATIONAL untersuchten Bedienungsanleitungen allesamt genügen.



Die Geister scheiden sich hingegen schon, sollen sie ein Stichwortverzeichnis bereitstellen – Bürstner, Carthago, DaimlerChrysler, Dethleffs, Eura Mobil, Hehn, Hobby und Hymer bieten diesen verbraucherfreundlichen Service.

Illustration

Sinnvoll ist natürlich, Bedienungsanleitungen mit Fotos und Skizzen zu versehen. Bis auf LMC nutzen alle Hersteller diese Möglichkeit, ihren Kunden schwierige Sachverhalte zu verdeutlichen. Doch die Unterschiede in der Bebilderung sind gravierend: Während Baumgartner mit wenigen Skizzen auskommt, sind Anleitungen wie von Bürstner, Concorde, DaimlerChrysler oder Hymer Vorbildlich. Bei Bürstner beispielsweise wechseln sich Fotos und Zeichnungen ab, einzelne Elemente aus den Darstellungen sind mit Nummern versehen und im Text erklärt.

Fehlersuche

Wer auf Fehlersuche geht, ist natürlich froh, hierfür eigenständige Kapitel oder separate Abschnitte ►

Bedienungsanleitung

vorzufinden, die verschiedene Situationen beschreiben und Ratschläge zur Abhilfe geben. Bürstner, Carthago, Concorde, DaimlerChrysler, Dethleffs, Eura, Frankia, Hehn, Hymer, Knaus, Niesmann + Bischoff sowie Phoenix gehen diesen Weg, teilweise sehr detailliert. Für den Kunden ein deutliches Plus.

Bei Knaus etwa reicht die Palette bei einer nicht arbeitenden Heizung von banalen, aber hilfreichen Hinweisen wie „Batterie Hauptschalter einschalten“ bis hin zu exakten Diagnosen, etwa wenn die rote Kontrolllampe „Störung“ am Trumatic-Beidteil ein oder auch zwei Mal pro Sekunde blinkt. Bei einem Blinklicht pro Sekunde ist demnach die Betriebsspannung zu gering, bei zwei Blitzen hingegen zu hoch. Zur Beschreibung technischer Probleme gibt es dann die jeweils passenden Lösungsvorschläge – wirklich gelungen und ein Helfer in der Not.



Sicher: Richtiges Beladen erfordert Sachverstand oder eine detaillierte Beschreibung.

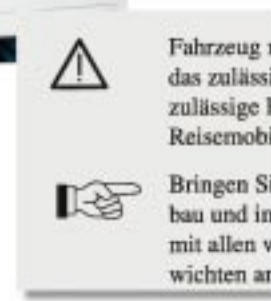
| Störung | Abhilfe |
|---|--|
| Stromschaltung arbeitet nicht | 1. Ladekontakt der Zusatzbatterie prüfen (siehe Seite 16). 2. Sicherung der Batterie prüfen (siehe Seite 16). 3. Sicherung der Zusatzbatterie prüfen (siehe Seite 16). 4. Sicherung der Zusatzbatterie prüfen (siehe Seite 16). |
| Im Display der Zusatzbatterie erscheint folgende Fehlermeldung: F11, F12, F13, F14, F15, F16, F17, F18, F19, F20, F21, F22, F23, F24, F25, F26, F27, F28, F29, F30, F31, F32, F33, F34, F35, F36, F37, F38, F39, F40, F41, F42, F43, F44, F45, F46, F47, F48, F49, F50, F51, F52, F53, F54, F55, F56, F57, F58, F59, F60, F61, F62, F63, F64, F65, F66, F67, F68, F69, F70, F71, F72, F73, F74, F75, F76, F77, F78, F79, F80, F81, F82, F83, F84, F85, F86, F87, F88, F89, F90, F91, F92, F93, F94, F95, F96, F97, F98, F99, F100 | 1. Heizung anschauen. Ladekontakt prüfen (siehe Seite 16). 2. Sicherung der Zusatzbatterie prüfen (siehe Seite 16). 3. Sicherung der Zusatzbatterie prüfen (siehe Seite 16). 4. Sicherung der Zusatzbatterie prüfen (siehe Seite 16). |

Gestört: Funktioniert ein Element nicht, ist es wichtig, klare Hinweise zur Beseitigung des Fehlers zu erhalten.

| Störung | Abhilfe |
|------------------------|--|
| Heizung arbeitet nicht | 1. Heizung anschauen. Ladekontakt prüfen (siehe Seite 16). 2. Sicherung der Zusatzbatterie prüfen (siehe Seite 16). 3. Sicherung der Zusatzbatterie prüfen (siehe Seite 16). 4. Sicherung der Zusatzbatterie prüfen (siehe Seite 16). |



Deutlich: Piktogramme helfen, besonders wichtige Punkte einer Bedienungsanleitung herauszuheben



Reisemobilisten umweltbewusstes Verhalten ans Herz legt.

Wichtiger Bestandteil des Themas Sicherheit ist das richtige Beladen des Reisemobils. Bei Concorde, Eura Mobil, Frankia und Hobby fin-

den sich zwar Passagen, die sich dem Thema widmen, doch sie sind nur allgemeiner Natur. Sie verlangen zum Beispiel, dass Achslasten und zulässige Gesamtmasse nicht überschritten werden dürfen. Weiter gibt es Ratschläge zur Beladung wie „schwere oder sperrige Gegenstände gehören in die unteren Staukästen“.

Ladetabellen hingegen, bezogen auf das konkrete Modell, wie sie REISEMOBIL INTERNATIONAL auf Basis der Norm EN1646-2 veröffentlicht, finden sich noch in keiner Bedienungsanleitung.

Baumgartner, LMC und Phoenix nehmen sich dieses

Themas gar nicht erst an. Dabei birgt ein falsch be- oder gar überladenes Reisemobil erhebliche Gefahren in sich. Nahezu alle von REISEMOBIL INTERNATIONAL begutachteten Bedienungsanleitungen sind in diesem Punkt überarbeitungsbedürftig. Hy-



mer geht hier zwar den richtigen Weg, beschreibt detailliert die DIN-Werte und listet in einer umfangreichen Sammlung sogar die Zusatzgewichte verschiedener Sonderausstattungen auf. Knaus gibt ebenfalls umfangreiche Rechenhilfen, und auch bei Bürstner findet sich eine Tabelle mit Gewichten für Zubehör. Der Reisemobilist muss aber in jedem Fall selbst zum Taschenrechner greifen, um die individuellen Werte seines Mobils zu bestimmen. Da ist für die Hersteller bis zum nächsten Jahr noch eine Menge Arbeit zu leisten.

Auf einen Blick

| | Inhaltsverzeichnis | Stichwortverzeichnis | Grundriss | Notrufnummern | Fotos/Skizzen | Fehlersuche | Winterbetrieb | Sicherheitshinweise | Ladetabelle-Hinweis | Stromlaufplan | Heizungsplan | Format |
|------------------|--------------------|----------------------|-----------|---------------|---------------|-------------|---------------|---------------------|---------------------|---------------|--------------|--------|
| Baumgartner | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | A4 |
| Bürstner | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | A4 |
| Carthago | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | A4 |
| Concorde | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | A4 |
| Daimler Chrysler | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | A5 |
| Dethleffs | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | A5 |
| Eura | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | A5 |
| Frankia | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | A4 |
| Hehn | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | A4 |
| Hobby | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | A4 |
| Hymer | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | A4 |
| Knaus | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | A5 |
| LMC | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | A5 |
| N+B | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | A5 |
| Phoenix | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | A4 |

Erläuterungen: + gut, o vorhanden, – nicht vorhanden

Sicherheit

Mehr als die Hälfte der untersuchten Bedienungsanleitungen verwendet bei Hinweisen zur Sicherheit Piktogramme in Form von ausgestreckten mahnenden Zeigefingern oder Warningschildern – ein positiver Trend. So wird dem Leser auf einen Blick klar, was sicherheitsrelevant ist.

Mehrere Hersteller wie Hymer, Niesmann + Bischoff und Bürstner haben das System weiter verfeinert und arbeiten mit verschiedenen Piktogrammen. Ein Warningschild mit Ausrufezeichen bedeutet bei Hymer, dass bei Nichtbeachten Personen gefährdet sind. Ein mahnender Zeigefinger macht auf die Gefahr von Schäden in und am Fahrzeug aufmerksam, ein großes „I“ weist auf Empfehlungen und Besonderheiten hin. Weiter gibt es bei Hymer einen stilisierten Baum, der dem

Planwerk

Wer Stromlaufpläne sucht, findet diese bei Bürstner, Concorde, Dethleffs, Eura Mobil, Frankia, Hehn, Hobby, Knaus und Phoenix. Dürftig hingegen sieht es bei Plänen für die Heizung oder Wasserleitungen aus. Allein Concorde, Hobby (nur Wasserleitung), Niesmann + Bischoff und Phoenix bieten diesen Service.

Spezielle Hinweise für den Winterbetrieb finden sich in nahezu allen Bedienungsanleitungen, einzig Baumgartner gibt hier keine Tipps.

Notrufnummer

Von den Herstellern verlassen ist derjenige, der trotz intensiver Fehlersuche außerhalb der Geschäftszeiten mit seinem Problem nicht klarkommt. Einzig Niesmann + Bischoff bietet eine Notrufnummer an, unter der es bei Problemen mit dem Aufbau Rat gibt. Eura Mobil und LMC weisen wenigstens direkt in ihren Anleitungen auf die Notrufnummern der Hersteller des

Basisfahrzeugs hin. Dem James Cook, dessen Bedienungsanleitung ohnehin als Zusatzanleitung bezeichnet wird, liegt noch das DaimlerChrysler-Sprinter-Handbuch bei mit den entsprechenden Notrufnummern. Hymer hat eine ausführliche Liste mit Notrufnummern europäischer Länder wie der Deutschen Vertretung in der Landeshauptstadt, der Rettung, der Polizei sowie Pannenhilfe – keine schlechte Idee.

Unverständlich ist aber, dass verschiedene Leistungen im Pannfall, die einige Hersteller direkt oder über Clubs bieten, nicht in die Bedienungsanleitung aufgenommen sind.

Fazit

Der Vergleich zeigt, dass sich eine ganze Reihe von Herstellern mittlerweile große Mühe gibt, die Bedienungsanleitungen ihrer Mobile gut und verständlich zu illustrieren – es hat sich also in den letzten Jahren viel getan. Denn die geprüften Bedienungsanleitungen sind

heute überwiegend deutlich mehr als die früher üblichen Plastiktüten mit Einbaurichtlinien und Prospekten der Gerätehersteller.

Den teilweise ansprechenden Ergebnissen stehen Ausreißer gegenüber, die sich einzig und allein auf die Bedienungsanleitungen der Hersteller der eingebauten Geräte verlassen und auch bei der Beschreibung der Funktion ihrer eigenen Produkte wenig sorgfältig vorgehen.

Wie sonst ließe sich erklären, dass sich in einer Anleitung unter dem Stichwort „Abwasser“ der Satz findet: „Das Entleeren des Tanks erfolgt durch Öffnen des Absperrhahnes an der Fahrzeugaußenseite oder in einem Staukasten“, weitergehende Hinweise aber vollständig fehlen.

Defizite haben, wie hervorgehoben, alle Bedienungsanleitungen im Bereich der Ladekapazität des Mobils. Ursache dafür ist sicherlich auch das Zusammenfassen ganzer Fahrzeuggruppen in einer Betriebsanleitung. Dies führt unweigerlich zu einem aufgeblähten Blätterwerk: Schließlich müssen viele Baugruppen und Details beschrieben wer-



den, die im vorhandenen Fahrzeug gar nicht eingebaut sind. Im Idealfall müsste eine Bedienungsanleitung exakt das Fahrzeug dokumentieren, mit dem sie ausgeliefert wird, inklusive aller Extras.

Haben die wandernden Reisemobilisten Glück und liegt ihrem Mobil die passende Bedienungsanleitung bei, dürfte es für sie kein Problem darstellen, die Ursache des Fehlers zu beheben: Oft haben kleine Ursachen, etwa ein noch abgedeckter Abgaskamin, eine große Wirkung. Und dann hilft dem Unwissenden eben am besten eine detaillierte Bedienungsanleitung.

Heiko Paul



Hilfreich: Die Tipps für Verbraucher hält die tekomp, Telefon 0711/65704-21, bereit.

Betriebsanleitungen stärken Marktposition



Die tekomp ist der deutsche Fachverband für technische Kommunikation und Dokumentation mit Sitz in Stuttgart. Rund 3.500 Technische Redakteure, deren Hauptaufgabe die Erstellung von Betriebs- und Gebrauchsanleitungen ist, haben eine tekomp-Mitgliedschaft. Claus Noack (Foto) ist Vorsitzender des Verbandes und seit 25 Jahren in dieser Branche tätig.

? Herr Noack, Sie sind Vorsitzender eines Fachverbandes, der sich bessere Betriebsanleitungen zum Ziel gesetzt hat. Was macht aus Ihrer Sicht eine gute Betriebsanleitung aus?

► Ganz einfach, sie muss klar und verständlich einem Anwender den kompletten Nutzen eines technischen Geräts oder eines Fahrzeugs erschließen.

? Welche Faktoren spielen dabei eine Rolle?

► Neben der Verständlichkeit sollte sie übersichtlich strukturiert sein, damit der Anwender

in jeder Situation damit zurecht kommt. Nicht jeder beginnt am Anfang zu lesen, wenn er die Betriebsanleitung in die Hand nimmt. Der Anwender muss jedoch zu jedem Zeitpunkt wissen, an welcher Stelle er sich befindet. Eine hervorgehobene Rubrizierung, die sich im Inhaltsverzeichnis wieder findet, und ein ausführlicher Index tun ein Übriges, damit Informationen schnell gefunden werden.

? Ist das alles?

► Nein, natürlich nicht. Die Gestaltung von Illustrationen und die logische Abfolge von

Bedienschriften sind ebenso wichtig.

? Und was schreibt der Gesetzgeber vor?

► Das Nötigste, zumindest bei Gütern für Endverbraucher. Dazu zählen auch Fahrzeuge wie Reisemobile. Die Gestaltung und Platzierung von Sicherheitshinweisen ist beispielsweise gesetzlich geregelt. Die europäischen Institutionen haben die Betriebsanleitung aber ins Visier genommen, um den Verbraucherschutz innerhalb der EU zu verbessern. Es dürfte nur noch eine Frage der

Zeit sein, bis erste Gesetzesvorhaben anlaufen. Empfehlungen des EU-Ministerrates gibt es schon.

? Was würden Sie den Herstellern raten?

► Wer sich auf dem europäischen Markt behaupten will, muss eine anwenderfreundliche Betriebsanleitung forcieren, nicht zuletzt auch aus marketingstrategischen Gesichtspunkten.

? Betriebsanleitungen als Marketinginstrument?

► Genau. Schließlich erreicht ein Hersteller eine ideale Zielgruppe – Verbraucher, die sich für sein Produkt entschieden haben und nicht erst dafür gewonnen werden müssen. Gibt

es eine bessere Möglichkeit ohne Streuungsverluste zu werben? Abgesehen davon lassen sich Kosten beim Support einsparen, wenn sich der Anwender zu helfen weiß.

? Was soll der Verbraucher tun, wenn er ein Reisemobil kauft?

► Er sollte sich die Betriebsanleitung zeigen lassen und einmal prüfen, ob er damit klar kommt. Falls nicht, kann er eine Nachbesserung verlangen – auch nach dem Kauf, entsprechend den vorgeschriebenen Garantiefrieten.

Karten-Zwerg

Satellitenorientiertes Navigieren stützt sich auf digitale Karten. Welche der kleinen Alleskönner ist die richtige für Reisemobilisten?

Fotos: Hüh

Stets genau wissen, wo man ist? Das gesamte Straßennetz auswendig kennen? Moderne Technik macht's möglich: GPS-Display oder Notebook zeigen die Straßenkarte, markieren die aktuelle Position, die Route und den Weg zum Ziel. Die Karte verschiebt sich automatisch, so dass sie stets den richtigen Ausschnitt zeigt.

Neben fest eingebauten gibt es jetzt auch weit preisgünstigere mobile Systeme, die sich problemlos vom Auto im Reisemobil mitnehmen lassen, auf Radtouren oder bei Wanderungen. Obwohl mobile Systeme noch sehr jung sind, ist eine Fülle im Angebot, und die Entwicklung schreitet in atemberaubendem Tempo voran. Seit die US-amerikanische Regierung die Verfälschung der Satellitensignale (SA) im Mai 2000 abgeschaltet hat, sind diese Systeme mit einem Fehler von nur

maximal 20 Metern fast so genau wie die fest eingebauten.

Grundlage für die modernen Wegweiser sind in jedem Fall digitale Karten. Deren einfachste Art ist ein schlichter Scan: eine Rasterkarte (DRG = Digital Raster Graphics), die auf dem Bildschirm von PC oder Notebook zu betrachten, für die GPS-Navigation aber nicht zu nutzen ist. Solche Karten lassen sich mit einem Scanner problemlos selbst erzeugen. Der zerlegt sie in einzelne Bildpunkte (Pixel) und speichert sie als Bitmap-, JPG oder TIF-Dateien ab.

Einzelne Objekte wie Straßen oder Orte kann der Computer bei solchen Karten nicht unterscheiden, der Informationsgehalt der Karte selbst lässt sich nicht verändern, und bei Vergrößerungen oder Verkleinerungen leidet die Bildqualität. Dafür ist das Kartenbild von dem einer Papierkarte kaum zu unterscheiden. Das Interessante: Mit entspre-

chender Software lassen sie sich problemlos weiter bearbeiten (kalibrieren) und für die Navigation verwenden.

Vektorkarten sind weit aufwändiger herzustellen, da jede einzelne Objektart separat erfasst werden muss. Dafür können einzelne Objekte wie Tankstellen oder Restaurants in einer Datenbank gespeichert und mit beliebigen Zusatzinfos – Öffnungszeiten, Adresse – versehen sein. Berührt der Mauszeiger einen Punkt, öffnet sich sofort eine Sprechblase, und die intelligente Karte verrät ihr Wissen für diesen Punkt.

Weiterhin bestehen Vektorkarten aus mehreren Schichten (Layers) unterschiedlicher Objektarten. Durch Ein- und Ausblenden einzelner Schichten und Bearbeiten der Objekte lässt sich der Informationsgehalt der Karte den individuellen Bedürfnissen anpassen. Der Maßstab ist nahezu beliebig veränderbar, ohne dass die Qualität der Darstellung leidet. Außerdem erfordern Vektordaten weniger Speicherplatz als Rasterdaten, so dass auf einer einzigen CD-ROM eine unfassliche Fülle von Informationen Platz findet.

Nachteil: Das schematisierte Kartenbild entspricht nicht der gewohnten Darstellung. Inzwischen gibt es aber digitale Karten, die Raster- und Vektordaten kombinieren.

Hinter der kompliziert klingenden Bezeichnung Geo-referenzierte Karte verbirgt sich eine ebenso einfache wie nützliche Zusatzfunktion: Eine Software kalibriert die gescannte Karte. Dazu rechnet sie die einzelnen Bildpunkte (Pixel) in Koordinaten um und ordnet sie jedem Bildpunkt zu. Der Vorteil ist enorm: Die Koordinaten für einzelne Punkte müssen nicht mehr mühsam aus der Karte herausgemessen und von Hand in das GPS-Gerät eingegeben werden. Sie lassen sich für jede Mausposition am Bildschirm ablesen. Mit einem Verbindungskabel lassen sich sogar Wegpunkte und Routen am PC per Mausklick erzeugen und direkt auf den GPS-Empfänger übertragen.

Tipps für den Kartenkauf

1. Welche Art von Karten brauchen Sie (Straßenkarte, Topo)?
2. Soll die Karte nur für die Offline- oder auch für die Online-Arbeit dienen (GPS-Schnittstelle)?
3. Soll mit dem GPS-Gerät allein navigiert werden (Map Source) oder mit Notebook und GPS?
4. Kann Ihr GPS-Empfänger die Karten laden/nutzen (Handbuch zum Gerät)?
5. Sind die Karten mit Ihrer Betrachtersoftware/Ihrem GPS-Empfänger kompatibel?
6. Wollen Sie auch selbst gescannte Karten verwenden (FUGAWI)?
7. Soll die Kartensoftware auch einen Routenplaner/Reiseführer enthalten?
8. Welche Maßstäbe, Skalierungen, Koordinatensysteme, Bezugssysteme stehen zur Verfügung?
9. Können Ausschnitte problemlos selektiert, gespeichert und ausgedruckt werden?
10. Kann die Karte individuell bearbeitet werden?

Umgekehrt sind Kursaufzeichnungen (Tracks) vom GPS-Gerät auf den PC zu überspielen, auf der Karte darzustellen, zu bearbeiten und zu speichern. Diese Möglichkeiten fasst der Begriff „GPS-Offline“ zusammen.

Die meisten Karten auf CD-ROM sind bereits geo-referenziert, etwa die Top 50 Karten 1:50.000, die es für alle Bundesländer gibt außer fürs Saarland. Sie alle sind für die Offline-Arbeit verwendbar.

Online-Navigation hingegen bedeutet, dass GPS-Empfänger und Notebook miteinander verbunden sind. Dadurch wird die aktuelle Position oder zurückgelegte Route (Track) in Echtzeit auf der Karte dargestellt. Die Karte zeigt, wo sich der GPS-Anwender befindet, weist den Weg zu einem eingegebenen Zielpunkt durch Markierung auf der Karte und/oder als Routenplan. Außerdem verschiebt sich die Karte während der Fahrt auf dem Bildschirm, so dass sie ständig den aktuellen Ausschnitt zeigt.

Die Software mancher digitaler Straßenkarten enthält einen Routenplaner. Per simplem Mausklick oder Orts- und Straßennamen berechnet er Start-, Ziel- und Wegpunkte, die schnellste oder kürzeste Route. Die wird auf der Karte und/oder als Wegbeschreibung dargestellt, gespeichert und bei Bedarf ausgedruckt.

Die bisher beschriebenen Karten enthalten Symbole für Tankstellen, Raststätten, Parkplätze und Points of Interest (POI) wie Restaurants, Gaststätten, Sehenswürdigkeiten. Einen wesentlichen Schritt weiter gehen digitale Karten mit elektronischem Reiseführer, bei denen sich diese Symbole anklicken lassen, um ein Fenster mit Informationen wie Adresse, Öffnungszeiten, Preisen, Beschreibungen zu öffnen.

Die eierlegende Wollmilchsau gibt es unter den digitalen Karten nicht. Jede hat ihre spezifischen Vorzüge und Schwächen, so dass der Reisemobilist bei der Auswahl zunächst entscheiden muss, welche



Eigenschaften und Funktionen er braucht. Genügen Straßennetz und Orte? Sind Stadtpläne nötig? Tankstellen, Raststätten? Touristische Informationen oder Wanderwege? Vektorkarten bieten nahezu endlose Möglichkeiten, das Kartenbild und den Informationsgehalt den individuellen Bedürfnissen anzupassen.

Für einige Rasterkarten gibt es ein Overlay. Das gestattet, beliebige Punkte mit Symbolen, eigenen Informationen und Einträgen zu versehen, die dann zusammen mit der Karte unter einem eigenen Namen gespeichert werden. Einige Karten bieten die Option, einzelne Kartenblätter oder Tiles per Mausklick zu

markieren und im Zwischenspeicher zu sammeln, um sie auf das GPS-Gerät zu übertragen.

Was braucht der Reisende außer der digitalen Karte noch für die elektronische Navigation?

- Ein geeignetes GPS-Gerät (REISEMOBIL INTERNATIONAL 12/99),
- eine dafür geeignete Navigations-Software (s.u.),
- eine Außenantenne für den Betrieb im Fahrzeug
- ein Adapterkabel, welches das GPS-Gerät am Zigarettenanzünder mit Strom versorgt,
- ein Datenkabel, um Daten zwischen CD-ROM und GPS-Gerät zu übertragen oder um das GPS-Gerät unterwegs mit einem Notebook zu kombinieren.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, mit digitalen Karten zu navigieren. Die Darstellung der Karte auf dem PC-/Notebook-Bildschirm erfordert eine Betrachter-Software, welche die meisten CD-ROM mit der digitalen Karte gleich mitliefern. Achtung: Viele digitale Karten sind nur mit einer darauf spezialisierten Software zu lesen und stellen daher Insellösungen dar. Ein weltweit relativ weit verbreiteter Standard liegt den BSB-Karten zugrunde, die GPS-kompatibel sind und von einer Vielzahl unterschiedlicher Navigationsprogramme wie Fugawi, Quo Vadis, MapTech, gelesen werden können. Erst diese Navigations-Software macht aus der digitalen Karte ein hochwertiges Navigationssystem.

Viele GPS-Geräte, zum Beispiel alle Garmin Straßen navigationsgeräte, enthalten im internen Datenspeicher (meist 1 bis 3 MB) bereits eine Basiskarte, die etwa ganz Europa mit Überlandstrecken, Landesgrenzen, Städten, Wasserwegen, Flughäfen, Eisenbahnlinien etc. enthält und für die Überland-Navigation ausreicht. Diese Karte ist von der Europa-Über-

sicht bis zu 35 Kilometer auf der Displaybreite zoombar. Sie zeigt stets die aktuelle Position und verschiebt sich während der Fahrt. Zudem umfasst sie eine Datenbank aller mittlerer und größerer Städte, die sich per Namenseingabe suchen und dann als Ziel ansteuern lassen.

Weitere Basiskarten anderer Kontinente können von einer CD-ROM in den GPS-Empfänger geladen werden. Darüber hinaus gibt es für einzelne Zielgebiete weitaus genauere Feinkarten, die das gesamte Straßennetz einer Region umfassen und bis in die Stadtpläne hineinreichen (Map Source Road & Recreation) oder sogar als elektronische Reiseführer eine Fülle zusätzlicher Infos bieten (Map Source Metro Guide).

Um größere Kartenausschnitte laden zu können, benötigt man einsteckbare Datenkarten (G-Charts), die kaum größer als eine Briefmarke sind. Über ein mitgeliefertes Datenkabel werden die Kartenausschnitte am PC auf diese G-Charts geladen und in den Empfänger gesteckt, so dass man unterwegs ohne CD-ROM navigieren kann.

Die Kombination GPS und Notebook erschließt eine Fülle zusätzlicher Möglichkeiten, die das GPS-Gerät allein nicht bieten kann. Zum einen verfügt der Reisemobilist auch unterwegs über einen großen Farbbildschirm, der das beste GPS-Display um ein Vielfaches übertrifft. Zum anderen liefern die Geräte Zusatzfunktionen wie detaillierte Routenplanung, Suchfunktionen, individuelle Filter, Datenbanken mit Tausenden von Points of Interest bis hin zur Navigation per eingeblendetem Richtungspfeil oder sogar per Sprachausgabe.

Was aber hat der Urlauber von dem elektronischen System, und wie kann er was am besten anwenden? Beispiel Routenplanung: Um den gewünschten Zielort rasch auf der Karte zu finden, gibt er den Namen ein, lässt das Programm den Ort suchen und anzeigen. Karten mit Stadtplänen suchen innerhalb der Stadt nach einer bestimmten Straße oder nach Einrichtungen wie Bahnhof, Ämter, etc. Start und Ziel werden per Mausklick markiert, ebenso beliebige Zwischenziele.

| KARTE | Road Map Car Navigation | Map Source Road&Recreation | Map Source MetroGuide | Road SCOUT 2000plus | 7-Länder SCOUT | TopTours |
|-----------------------------------|----------------------------|-------------------------------|----------------------------|---|-----------------------------|--------------------------|
| Gebiet/Land | D, A, CH, NL, B, L, DK | 3 CDs: D, UK, I | 4 CDs: D, UK, F, Benelux* | 1 CD: D, A, CH, DK, Benelux | 1 CD: D, A, CH, DK, Benelux | Bayerische Alpen |
| Graphik | Vektor | Vektor | Vektor | Vektor | Vektor | Raster&Vektor |
| Sprache | Deutsch | Englisch | Englisch | Deutsch/Englisch | Deutsch | Deutsch |
| Maßstäbe | 1:7.000 – 1:2.500.000 | weitgehend beliebig | weitgehend beliebig | weitgehend beliebig | weitgehend beliebig | 1:8.500 – 1:100.000 |
| Skalierungsstufen | Variabel zoombar | 28 (springen mögl.) | 28 (springen mögl.) | k.A. | k.A. | 4 |
| Koordinatensysteme | 2; geogr., UTM | 11 | 11 | Gauß-Krüger, UTM | Gauß-Krüger, UTM | WGS84 |
| Karte editierbar | ja | nein | nein | ja | ja | nein |
| Nutzung | | | | | | |
| auf GPS-Datenkarte ladbar | nein | ja | ja | nein | nein | ja |
| mit Notebook | ja | ja | ja | ja | nein | alle Garmin |
| Geo-referenziert | ja | ja | ja | ja | nein | ja |
| GPS-Schnittstelle | ja | ja | ja | ja | nein | ja |
| Anzeige | | | | | | |
| Koordinaten an Mausposition | ja | ja | ja | ja | ja | nein |
| Höhe ü.d.M. an Mausposition | nein | nein | nein | nein | nein | UTM |
| Stadtpläne | 15.000 | ja | ja | 12.500 | 12.500 | ja, ohne |
| Straßendaten | ja (alle größeren Orte) | | | | | |
| Overlay | ja | nein | nein | ja | ja | nein |
| Text/Graphik einfügen | ja/ja | nein/ja | nein/ja | nein/ja | nein/ja | nein/ja |
| Messen | | | | | | |
| Entfernungen | ja | ja | ja | ja | ja | nein |
| Flächen | nein | nein | nein | nein | nein | nein |
| Kurswinkel und Entfernung | ja | ja | ja | nein | nein | nein |
| Zoom in/out | | | | | | |
| Zoom-Stufen | Maus, Tool frei wählbar | Maus, Tool frei wählbar | Maus, Tool frei wählbar | Maus, Tool frei wählbar | Maus, Tool frei wählbar | Maus schrittweise (4) |
| Suchfunktionen | | | | | | |
| Ort | ja | ja | ja | ja | ja | ja |
| PLZ | ja | nein | nein | ja | ja | nein |
| Straße | ja | nein | nein | ja | ja | nein |
| Einrichtung | ja | nein | nein | ja | ja | ja, Objekte |
| Koordinaten | nein | nein | nein | nein | nein | nein |
| Speichern | | | | | | |
| bearbeitete Karte | ja | ja | ja | ja | ja | eigene Touren |
| Kartenausschnitt | ja | k.A. | k.A. | ja | ja | nein |
| Map-Set | ja | ja | ja | ja | ja | nein |
| Route auf Karte markiert | | | | | | |
| Wegbeschreibung/ druckbar | ja/ja | nein/nein | nein/nein | ja/ja | ja/ja | ja |
| Straßenbezeichnungen | ja | - | - | ja | ja | nein |
| Abzweigungen mit Richtung | ja | - | - | ja | ja | nein |
| Länge der Einzeletappen | ja | - | - | ja | ja | nein |
| Gesamstrecke | ja | - | - | ja | ja | nein |
| Fahrdauer | ja | - | - | ja | ja | nein |
| Kostenberechnung | ja | - | - | ja | ja | nein |
| Restriktionen wählbar | ja | nein | nein | ja | ja | |
| GPS-Arbeit | | | | | | |
| Offline | ja | ja | ja | ja | nein | |
| Online | ja | nein | nein | ja | nein | |
| Navigation | | | | | | |
| Anzeige der Position | ja | auf GPS-Display | auf GPS-Display | ja | nein | ja |
| Anzeige von Route/Track | ja/ja | Wegpunkte | Wegpunkte | ja/ja | nein/nein | ja |
| Anzeige Kurswinkel/ Entfernung | ja | ja | ja | nein/ja | nein/nein | nein |
| Richtungspfeile | ja | nein | nein | ja | nein | ja |
| Sprachausgabe | ja | nein | nein | ja | nein | nein |
| Hersteller | Wenninger | Garmin | Garmin | Scout Systems GmbH | Scout Systems GmbH | Huber Kartographie |
| Preis | ab DM 590,- | je DM 299,- | je DM 349,- | DM 549,- ohne GPS-Gerät / 959,- mit Garmin 35 PC | DM 49,95 | DM 49,95 |

Ein weiterer Mausklick, und das Programm berechnet die gewünschte Route – optional entweder die kürzeste, die schnellste oder auch die landschaftlich schönste. Sie wird farbig auf der Karte dargestellt, zugleich listet ein Kasten jeden einzelnen Abschnitt mit Straßenbezeichnung, Abzweigung, Länge und Fahrzeit auf. Die fertige Route kann der Reisemobilist mit Anmerkungen versehen und abspeichern. Bei Map Source Karten kann er außerdem die Kartenausschnitte auf Datenkarten abspeichern, sie direkt ins GPS-Gerät stecken, um unterwegs mit dem GPS-Gerät allein zu navigieren.

Bei der Navigation auf der Fahrt zeigt das GPS-Gerät und Notebook auf dem Bildschirm jederzeit die aktuelle Position. Ein Pfeil weist nun vor jeder Abzweigung in die richtige Richtung. Wird einmal falsch abgebogen, macht das gar nichts: Das Programm errechnet sofort und automatisch die optimale Strecke zur ursprünglichen Route und lotst den Fahrer dorthin. Die gesamte Fahrtstrecke wird mit zahlreichen Zusatzinformationen automatisch aufgezeichnet und lässt sich später mit eigenen Anmerkungen versehen und archivieren. So findet sich auch das verschwiegene Eckchen wieder.

Rainer Höh

GLOSSAR

- Basemap** – fest in allen Garmin-Straßennavigationsgeräten gespeicherte, zoombare Karte von Europa und Mittlerem Osten mit Überlandstrecken, Städten, Flughäfen, Grenzen, Wasserwegen etc.
- BSB-Karten** – GPS-kompatible, digitale Karten, die von vielen Navigationsprogrammen (FUGAWI, Quo Vadis, MapTech) gelesen, aber nicht in GPS-Empfänger geladen werden können
- Control Points** – Punkte auf der Karte, deren Koordinaten bekannt sind; drei Kontrollpunkte, die nicht auf einer geraden Linie liegen, ermöglichen es, die Karte zu geo-referenzieren
- Datenkarten** – etwa briefmarkengroße Steckkarten (8 oder 16 MB), auf die Kartenausschnitte von CD-ROMs geladen und durch Einstecken in das GPS-Gerät übertragen werden
- DRG** – Digital Raster Graphic – siehe „Raster“
- G-Chart** – siehe „Datenkarten“
- geodätisches Gitter** – rechtwinkliges Kartengitter (am verbreitetsten ist das UTM-Gitter; daneben gibt es viele weitere geodätische Gitter)
- geographisches Gitter** – nicht rechtwinkliges Kartengitter aus Längen- und Breitengraden, unterteilt in Minuten und Sekunden
- Geo-referenzieren** – Prozess, der den Bildpunkten (einer gescannten Karte) spezifische Koordinatenpaare zuweist, so dass an jeder Mausposition die Koordinaten abgelesen werden können
- GIS (= Geographisches Informationssystem)** – digitale Karte kombiniert mit zusätzlichen Informationen verschiedenster Art
- GPS-Offline** – Nutzung digitaler Karten ohne aktiven GPS-Empfänger zur Routenplanung, -bearbeitung und -übertragung zu Hause am PC
- GPS-Online** – Nutzung digitaler Karten mit aktivem GPS-Empfänger zur Orientierung und Navigation unterwegs
- Header File** – Zusätzliche Datei zur eigentlichen Karte mit den Informationen, die den Bildpunkten/Vektoren spezifische Koordinaten zuweist
- Kartenbezugsysteme (= Map Datum)** – definieren die Erdoberfläche für die Kartendarstellung (z.B. „Europäisches Datum“, „Potsdam Datum“ oder „WGS84“); GPS-Geräte und einige digitale Karten können zwischen verschiedenen Systemen umrechnen
- Kartengitter (Koordinatensysteme)** – Gitternetz auf der Landkarte (z.B. Längen-/Breitengrade, UTM etc.), die es ermöglichen, die Lage jedes Punktes durch zwei Ziffernfolgen exakt zu definieren
- Map Datum** – siehe „Kartenbezugsysteme“
- Map Set** – vom Benutzer ausgewählte Kartenausschnitte (Tiles), die separat gespeichert und auf GPS-Empfänger übertragen werden können
- MapSource** – Feinkarten von Ländern und Großstädten auf CD-ROM, die es ermöglichen, mit dem GPS-Gerät bis in die Wohnstraßen zu navigieren
- MetroGuide** – CD-ROM auf MapSource-Basis, die zusätzlich Tausende von Informationen zu einzelnen Objekten enthalten (z.B. Adressen von Restaurants, Hotels, Sehenswürdigkeiten, etc.); Daten können z.B. in Datenkarten für Garmin StreetPilot GPS und eMAP GPS geladen werden
- Mosaic** – das Zusammenfügen einzelner Karten oder Tiles zu einer nahtlosen Karte
- Moving Map** – GPS-kompatible digitale Karte, die in Verbindung mit GPS stets auf die aktuelle Position zentriert wird
- Points of Interest (POI)** – Einzelobjekte (z.B. Tankstellen, Hotels, Restaurants, Camping etc.), die nur als Symbole dargestellt oder mit Infos (Adresse, Telefon, Preise etc.) verbunden sein können
- Rasterdaten** – Darstellung durch Bildpunkte (Pixel); die Auflösung wird in dpi (dots per inch) angegeben – je höher die Zahl, desto klarer das Bild. Objekte sind nicht mit Informationen verbunden
- Route** – Abfolge von Wegpunkten (Waypoints, WPT), die man auf dem PC per Mausklick erzeugen und zur Navigation ins GPS-Gerät übertragen kann
- Seamless Map** – einzelne Rasterkarten, die nahtlos zu einer Gesamtkarte verbunden werden
- Tiles (Kacheln)** – Segmente nahtloser Karten (z.B. 2500 x 2500 Pixel = 3,1 MB), die man separat oder zu Map Sets kombiniert auf GPS-Empfänger übertragen kann; Tiles entsprechen nicht den ursprünglichen Einzelkarten
- Track** – vom aktiven GPS-Gerät unterwegs aufgezeichnete Strecke
- Vektordaten** – Graphik aus Linien, Punkten, Flächen und Schrift, die es erlaubt, einzelne Objekte mit Zusatzinfos (z.B. Höhe, Namen, Adressen etc.) zu versehen und das Kartenbild beliebig zu bearbeiten

Bezugsadressen digitaler Navigationstechnik

- GPS GmbH, 82166 Gräfelfing, Lochhamer Schlag 5a, Tel. 089/858364-0, Fax: -44, Internet: www.garmin.de, www.gps-nav.de, www.strassennavigation.de.
- Wenninger Geodatenzentrum AG, Schatzbogen 58, 81829 München, Tel. 089/427422-0, Fax: -90, Internet: www.scout-systems.de.
- Touratech, Auf dem Zimmermann 7-9, 78078 Niedereschach, Postfach 1082, Tel. 07728/9297-0, Fax: -29, Internet: www.touratech.de
- Vista Point Verlag, Händelstr. 25-29, 50674 Köln, Tel. 0221/921613-0, Fax: -14, Internet: www.vistapoint.de
- Magellan, Ferropilot GmbH, Siemensstraße 35, 25462 Rellingen, Tel. 04101/301-01, Fax: -333, Internet: www.magellangps.com.

Karten im Internet:

- GPSy: www.gpsy.com/maps/index.html.
- Die Welt der Karten: www.ethbib.ethz.ch/ks/karten.html.
- Mapquest: www.mapquest.com.
- Teleatlas: www.teleatlas.com.
- Online-Routenplaner: Map&Guide RoutenService: www.reiseplanung.de



Wer hat die Nase vorn? Ein Überblick über die modernsten und kräftigsten Motoren für Reisemobile.



Common Rail gegen Pumpe-Düse

Mercedes Sprinter, Ford Transit und Iveco Daily sind neu oder zumindest kräftig überarbeitet. Außerdem haben Fiat, Iveco und Volkswagen gerade stärkere Motoren in ihr Lieferprogramm für Reisemobile aufgenommen. Da stellt sich die Frage: Wer hat die kräftigsten und modernsten Motoren?

Die Kriterien zur Beurteilung von Motoren sind vielfältig und recht unterschiedlich. Außer den nackten Werten für die höchste Leistung und das maximale Drehmoment lassen sich noch detailliertere Parameter zu Rate ziehen. Einer von ihnen ist die spezifische Leistung. Sie stellt, ausgedrückt in Kilowatt pro Liter Hubraum, die Nennleistung in Beziehung zum Hubraum (siehe Tabelle S.153). Erkennbarer Trend bei die-

sem Wert: Immer kleinere Motoren werden auf immer höhere Leistungsausbeute getrimmt. Die neuen Motoren, Spitzenreiter ist hier der 111-kW-(150-PS)-TDI-Motor, den Volkswagen seit kurzem auch für den California Coach anbietet, strafen das alte Sprichwort Lügen, das behauptete: „Hubraum ist durch nichts zu ersetzen.“

In der Praxis schätzt man außer dem knauserigen Umgang mit dem Sprit vor allem die Elastizität des Dieselmotors. Das heißt, seine Kraft von unten heraus, die Kraftstoff sparende und geräuscharme Drehzahlen und schaltfaules Fahren ermöglicht. Um eine Aussage für diesen Bereich treffen zu können, bietet sich an, die Leistungsentfaltung von Motoren bei bestimmten Betriebspunkten zu ermitteln. Die Leis-

tungsabgabe bei halber Nenndrehzahl (P50 %) ist so ein Punkt, der Aussagen darüber erteilt, wie stark ein Motor „untenherum“ ist. Wie der Vergleich zweier in etwa gleichstarker Motoren – Mercedes 90 kW (122 PS)-CDI und Ford 88 kW (120 PS)-Duratorq – zeigt, gibt der Mercedes-Motor bei halber Nenndrehzahl elf kW oder 15 PS mehr unter Vollast ab als der Ford-Motor. Das ist ein beträchtlicher Unterschied, der dem Mercedes-Motor eine ungleich höhere Elastizität bescheinigt.

Der Bereich um 80 Prozent der Nenndrehzahl (P80%) ist deshalb ein wichtiger Betriebspunkt, weil hier – freilich abhängig von der Übersetzung – im Bereich der Reisegeschwindigkeit zwischen 100 und 120 km/h gefahren wird. Deswegen



spricht man auch von der Schnellfahr-Elastizität. Obwohl P80% schon recht nahe an der Nennleistung liegt, ergeben sich doch auch in diesem Punkt deutliche Unterschiede in der Leistungsabgabe unserer beiden Vergleichstypen. Erneut liegt der Mercedes-CDI vorne, der hier immer noch acht kW oder elf PS mehr in die Waagschale werfen kann, wenn erforderlich. Und das ist dann der Fall, wenn eine Steigung oder strammer Gegenwind der Fahrt entgegenwirken. Die Mehrleistung in dieser Höhe reicht unter Umständen, um die Geschwindigkeit zu halten oder einen Schaltvorgang einzusparen. Wer öfter einen Anhänger zieht, wird genau dieses Potential um P80% schätzen lernen. Spitzenreiter ist hier der neue 2,7-Liter-CDI-Fünfzylinder von Mercedes.

Unter Berücksichtigung aller dieser Daten führen die neuen Mercedes-Motoren das Feld an. Die drei Vierzylinder-Dieselmotoren mit Common-Rail-Einspritzung, in der Basis schon vom Kleintransporter Vito her bekannt, zeigen sich in den



Bei den neuen 2,4-Liter-Duratorq-Motoren setzt Ford noch auf herkömmliche Einspritztechnik (ganz links).



Mit Common-Rail-, Vierventil- und VTG-Ladertechnik sind die aktuellen Mercedes-Motoren ausgestattet. Auffallend: der umlaufende Riemmentrieb für alle Nebenaggregate (links und oben).

Ausführungen 60 kW (82 PS), 80 kW (109 PS) sowie 95 kW (129 PS) in ihrem Drehmomentverlauf hin zu niedrigeren Drehzahlen optimiert. Das Sahnestück aus der Reihe ist jedoch der nagelneue 2,7-Liter-Fünfzylinder. Mit 115 kW (156 PS) Nennleistung ist diese Maschine momentan das stärkste Transporter-Triebwerk am Markt. Man bedenke: Der Vorgänger mit 2,9 Liter Hubraum – ebenfalls ein Fünfzylinder – brachte es in seiner letzten Entwicklungsstufe auf nur 90 kW (122 PS) – die liefert jetzt mit weit besseren Elastizitätswerten bereits der stärkste Vierzylinder im Sprinter mit seinen 95 kW (129 PS).

Damit hat Mercedes in Sachen Transporter-Motoren Volkswagen den Rang abgelaufen. Den Wolfsburgern gebührt nichts desto weniger die Ehre für früh bewiesenen Mut: VW entwickelte die Direktein-

Diese Motoren sind obenrum am kräftigsten

Top-Ten nach P80

| | Hersteller | Motor für | Hubraum [ccm] | Leistung [kW(PS)/Drehzahl] | P80 [kW] |
|-----|---------------|------------------|---------------|----------------------------|----------|
| 1. | Mercedes-Benz | Sprinter 316 CDI | 2686 | 115(156)/3800 | 99 |
| 2. | Volkswagen | 2,5 TDI | 2459 | 111(150)/3600 | 98 |
| 3. | Iveco | Daily 2,8 Turbo | 2798 | 108(146)/3600 | 95 |
| 4. | Volkswagen | 2,8 LT TDI | 2798 | 96 (130)/3500 | 88 |
| 5. | Mercedes-Benz | Sprinter 213 CDI | 2151 | 95(129)/3800 | 88 |
| 6. | Fiat | Ducato TDI neu | 2800 | 94 (128)/3600 | 86 |
| 7. | Mercedes-Benz | Vito 112 CDI | 2151 | 90(122)/3800 | 85 |
| 8. | Iveco | Daily 2,8 Turbol | 2798 | 92 (125)/3600 | 83 |
| 9. | Volkswagen | 1,9 TDI | 1896 | 85 (115)/4000 | 80 |
| 10. | Ford | Duratorq | 2402 | 88(120)/4000 | 77 |

Die 150-PS-Topdiesel führen diese Liste natürlich an: „Mit vollen Hosen ist gut stinken...“ Interessanter ist da der 5. Platz: Hier findet sich der stärkste der Mercedes-CDI-Diesel für den Sprinter (auf Platz 7 in der Einstellungs für den Vito). Mit nur vier Zylindern und 2,2 Litern Hubraum liefert dieser vergleichsweise leichte Motor Schnellfahrleistung, wie man sie bislang von den großen 2,8-Liter-TDIs gewohnt war.

Top-Ten nach P50

Diese Motoren sind untenrum am kräftigsten

| | Hersteller | Motor für | Hubraum [ccm] | Leistung [kW(PS)/Drehzahl] | P50 [kW] |
|-----|---------------|--------------------|---------------|----------------------------|----------|
| 1. | Mercedes-Benz | Sprinter 316 CDI | 2686 | 115(156)/3800 | 66 |
| 2. | Volkswagen | 2,5 TDI | 2459 | 111(150)/3600 | 61 |
| 3. | Iveco | Daily Turbo-Diesel | 2798 | 108(146)/3600 | 60 |
| 4. | Mercedes-Benz | Sprinter 213 CDI | 2151 | 95(129)/3800 | 60 |
| 5. | Volkswagen | 1,9 TDI | 1896 | 85 (115)/4000 | 60 |
| 6. | Fiat | Ducato TDI neu | 2800 | 94 (128)/3600 | 57 |
| 7. | Volkswagen | 2,8 TDI LT | 2798 | 96 (130)/3500 | 55 |
| 8. | Mercedes-Benz | Sprinter 211 CDI | 2151 | 80(109)/3800 | 54 |
| 9. | Fiat | Scudo 2,0 JTD | 1997 | 80(109)/4000 | 52 |
| 10. | Mercedes-Benz | Vito 110 CDI | 2151 | 75(102)/3800 | 50 |

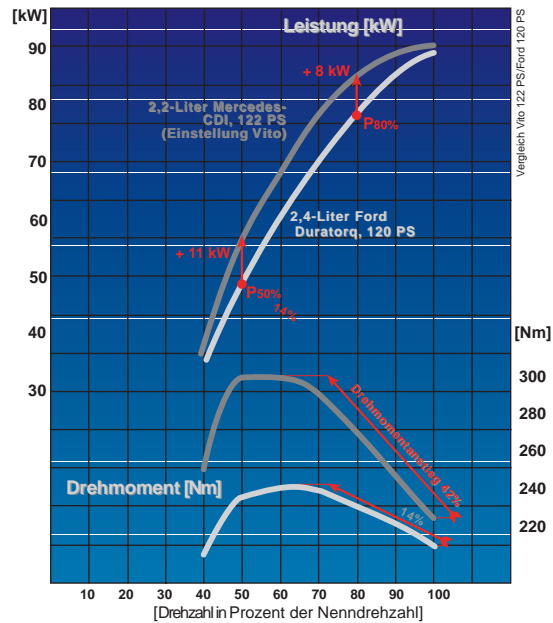
Dass die beiden Top-Motoren von Mercedes und VW hier die ersten beiden Plätze belegen, erstaunt nicht. Doch schon auf Nummer vier und fünf finden wir gleichauf den nur 2,2 Liter großen Mercedes-CDI und den nur 1,9 Liter großen Pumpe-Düse-TDI von VW. In einem Bereich, der nach landläufiger Meinung den 2,5- bis 2,8-Liter-Motoren vorbehalten scheint.

spritzer im Transporter zu Höchstleistung, nicht Ford. Die Engländer waren zwar die Ersten, die im Transit den 2,5 Liter großen Vierzylinder-TDI auf den Weg brachten. Doch den Direkteinspritzer-Motor in Sachen Geräusch, Vibration und Verbrauch zu disziplinieren, gelang früher und besser im VW-T4-Transporter als im Transit.

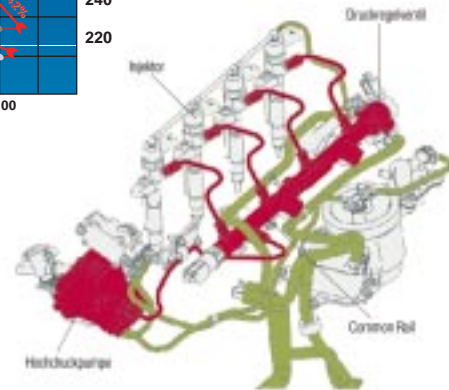
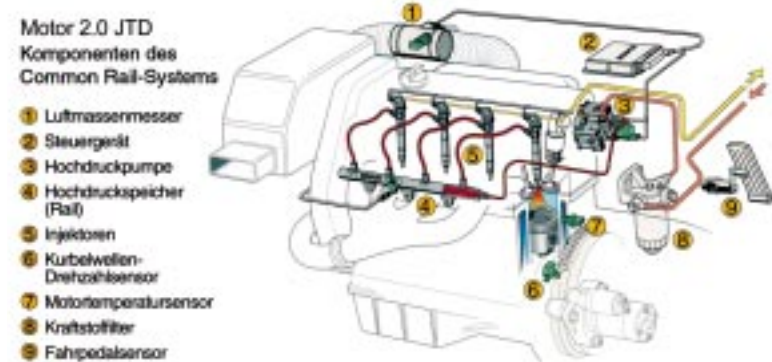
Volkswagens Bestseller ist der 2,5 Liter große Fünfzylinder-TDI. Es gibt ihn mit 65 kW (88 PS), 75 kW (102 PS) und 111 kW (150 PS), wobei die stärkste Variante mittlerweile auch im California Coach angeboten wird. Wenig Freude kommt auf, wenn man bei Volkswagen ei- ►

nen kleineren Motor mit vernünftigen Leistungsdaten sucht. Hier tummelt sich einsam und verloren der uralte 1,9-l-Turbodiesel-Motor, noch mit Vorkammer-Einspritzung, der gerade mal 50 kW (68 PS) leistet. Warum VW hier nicht die auf der Höhe der Zeit befindlichen 1,9-Liter-Direkteinspritzer aus den Pkw einsetzt, wissen nur die dafür Verantwortlichen. Im Lieferwagen Caddy zum Beispiel findet der 1,9-Liter-Motor als TDI mit 66 kW (90 PS) durchaus Verwendung.

Der entwicklungstechnisch schon etwas angegraute 2,8-Liter für den VW LT (von MWM in Brasilien gebaut, 96 kW (130 PS) kann beiden Konkurrenten nicht das Wasser reichen und trägt bei den



Gleiche Nennleistung und doch unterschiedliche Charakteristik: Der 122-PS-CDI des Vito liefert bei 50 und 80 Prozent der Nenndrehzahl elf beziehungsweise acht kW mehr Leistung als der neue Ford Duratorq-TDI des Transits. Der Drehmomentanstieg des Mercedes-CDI ist deutlich ausgeprägter und erzeugt eine schön bucklige Leistungskurve.



Zweimal Common-Rail: links am 2-Liter-JTD-Motor von Fiat, rechts beim Motor OM 611, den DaimlerChrysler im Sprinter und Vito einsetzt.

Der Druck ist entscheidend

Common-Rail oder Pumpe-Düse – beide Systeme verfolgen das gleiche Ziel: möglichst viel Kraftstoff in kürzester Zeit optimal zerstäubt in den Brennraum zu transportieren.

Bei der Common Rail – zu Deutsch: gemeinsamen Leitung – wird über eine Hochdruckpumpe ein gleichbleibender Einspritzdruck von 1300 - 1400 bar erzeugt, der an allen Einspritzdüsen ständig anliegt. Wann und wie lange Kraftstoff eingespritzt wird, regelt die Einspritzelektronik über Magnetventile, die direkt an den Düsen sitzen.

Beim Pumpe-Düse-System sind Einspritzdüse und Pumpenelement eine Einheit, die, von einer Nockenwelle angetrieben, den nötigen Einspritzdruck erzeugt. Der liegt mit gut 2000 bar deutlich höher als bei den derzeitigen Common-Rail-Systemen. Das ist

günstig, weil damit die Düsenlöcher noch kleiner sein können und eine noch feinere Zerstäubung des Kraftstoffs erreicht wird. Ungünstig ist dagegen der relativ aufwändige Antrieb der oben liegenden Nockenwellen per Stirnradsatz. Hohe Präzision in der Fertigung ist hier erforderlich. Ein anderer Nachteil ist die Lärmentwicklung, die so viele bewegte Teile im Kopfbereich des Motors verursachen. Die Vorteile der Pumpe-Düse-Einspritzung sind also der höhere Druck und die geringere Verlustleistung bei der Erzeugung desselben. Durch die feine Zerstäubung werden gerade im Teillastbereich höhere Mitteldrücke (ist entscheidend für das Drehmoment!) bei minimaler Stickoxidbildung möglich. Das erklärt den bulligen Anzug aus niedrigen Drehzahlen.

VW als Anwender kann dadurch bei gestiegenen Fahrleistungen und gleichzeitig weiter gesenktem Verbrauch auf die aufwändige und teure Vierventiltechnik – noch – verzichten. Im Zylinderkopfbereich ist das Platzangebot durch das zentral angeordnete Pumpe-Düse-Element ohnehin schon ziemlich eingeschränkt. Rund um das Einspritzelement vier statt zwei Ventile unterzubringen, ist eine anspruchsvolle Ingenieuraufgabe.

Die Common-Rail-Technik, nach Expertenmeinung noch lange nicht am Ende ihrer Entwicklung, bietet die günstigeren Bauteile. Dadurch, dass die Einspritzdüse im Kopf schlanker ausfällt, ergeben sich im Zylinderkopf ausreichende Platzverhältnisse für vier Ventile, die ab mittleren Drehzahlen den Gaswechsel entscheidend verbessern. Der Kopf baut außer-

dem nicht so hoch wie bei Pumpe-Düse. Das verursacht weniger Platzprobleme in den stets engen Motorräumen. Aber: Die konstante Vorhaltung des hohen Drucks in der Rail kostet Leistung, die letztlich wieder am thermodynamischen Wirkungsgrad knappt – die Verbrauchsvorteile der direkten Einspritzung werden hier nicht so deutlich wie bei Pumpe-Düse. Beide Systeme sind noch nicht ausgereizt. Die nächste Entwicklungsstufe sind noch höhere Drücke und Einspritzdüsen, die anstatt mit relativ trägen Magnetventilen mit Piezo-Elementen arbeiten. Mit Hilfe noch weiter entwickelter Elektronik sind zum Beispiel mehrere Einspritzvorgänge im Abstand von Millisekunden realisierbar, die eine noch weichere Verbrennung, einen kontrollierteren Druckaufbau und noch bessere Abgaswerte erlauben.

2,8-Liter-Motoren, was die Elastizitätswerte angeht, die rote Laterne.

Vermutlich wartet VW auf die nächste Entwicklungsstufe, nämlich die Motoren mit Pumpe-Düse-Einspritzung. Anders als die Common-Rail-Fraktion mit DaimlerChrysler, Iveco, Fiat und Renault setzt Volkswagen für die Zukunft auf Pumpe-Düse-Systeme (siehe Kasten). Einen Vertreter dieser Technik gibt es schon: den 1,9-Liter-TDI im Passat und Golf. Dort leistet das Triebwerk 85 kW (115 PS), mit beeindruckender Leistungsentfaltung im mittleren Drehzahlbereich – also da, wo's drauf ankommt. Wenn die kommenden Transporter-Motoren mit ähnlich bulliger Charakteristik daherkommen, dürften sie die neuen Mercedes-Motoren an Charakter und Elastizität einholen oder sogar übertreffen.

Aktuell, aber wenig sensationell sind die neuen Motoren für den Ford Transit. Aus dem 2,4 Liter großen, Duratorq genannten, Triebwerk entstehen je nach Einstellung 55 kW (75 PS), 66 kW (90 PS)

Top-Ten nach spezifischer Leistung

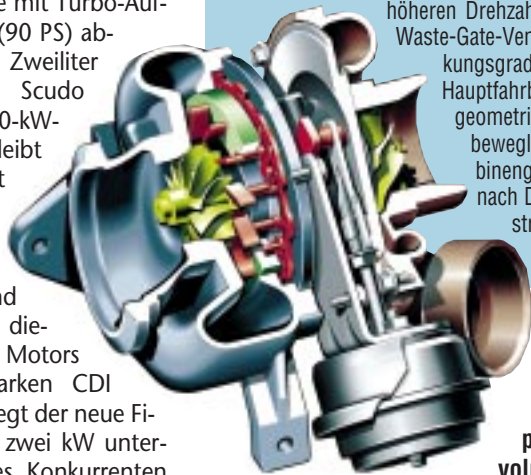
| Hersteller | Motor für | Hubraum [ccm] | Leistung [kW(PS)/Drehzahl] | P80 [kW] |
|------------------|------------------------|---------------|----------------------------|----------|
| 1. Volkswagen | T4 2,5 TDI | 2459 | 111(150)/3600 | 45,1 |
| 2. Mercedes-Benz | Sprinter 213 CDI | 2151 | 95(129)/3800 | 44,2 |
| 3. Mercedes-Benz | Sprinter 316 CDI | 2686 | 115(156)/3800 | 42,8 |
| 4. Mercedes-Benz | Vito 112 CDI | 2151 | 90(122)/3800 | 41,8 |
| 5. Fiat | Scudo 2,0 JTD | 1997 | 80(109)/4000 | 40,1 |
| 6. Iveco | Daily Turbo-Diesel neu | 2798 | 108(146)/3600 | 38,6 |
| 7. Mercedes-Benz | Sprinter 211 CDI | 2151 | 80(109)/3800 | 37,2 |
| 8. Ford | Duratorq | 2402 | 88(120)/4000 | 36,6 |
| 9. Mercedes-Benz | Vito 110 CDI | 2151 | 75(102)/3800 | 34,9 |
| 10. Fiat/Peugeot | Ducato/Boxer 1,9 TD | 1905 | 66 (90)/4000 | 34,6 |

Leistung pro Liter Hubraum: der einfachste Faktor, um den Entwicklungsstand eines Motors zu vergleichen. Der Trend in der Motorenentwicklung heißt seit jeher: Immer kleinere Motoren mit immer mehr Leistung. Wie das geht? Eigentlich ganz einfach. Da Leistung das Produkt aus Drehzahl und Drehmoment ist, kann man entweder die Drehzahl erhöhen oder das Drehmoment über den Mitteldruck. Letzteres ist die elegantere Methode und wurde sowohl bei den neuesten VW-Motoren wie auch bei den neuen Mercedes-CDIs konsequent, zum Beispiel mit variabler Turbinengeometrie, angewandt. Aufgrund ihrer großen Hubräume erscheinen die 2,8-Liter-Motoren von Fiat Ducato – 94 kW (128 PS) – und VW-LT – 96 kW (130 PS) nicht unter den Top-Ten. Aber: Ein großer Hubraum bei noch nicht maximal ausgereizter Leistung kann ein Indiz für lange Lebensdauer sein.

oder 88 kW (120 PS). Die Einspritztechnik ist konventionell: Die Bosch-Verteilerpumpe mit Zweistufen-Einspritzung über senkrecht angeordnete Düsen erzeugt sauberes Abgas und wenig Geräusch. Deshalb bieten die Ford-Motoren in erster Linie viel Fahrkomfort. Mit kurz übersetztem Antriebsstrang zeigen sich die

Duratorq-Vierventiler elastisch und hinreichend durchzugstark. Im Vergleich zu den Vorgängermotoren hat das Leistungsangebot im mittleren Drehzahlbereich bei den Duratorq-Motoren etwas abgenommen. Die alten Motoren waren nicht nur knurriger im Sound, sondern auch bissiger am Berg. ▶

Bei den Motoren der Importeure bis 2,0 Liter Hubraum gibt Fiat den Ton an. Die neueste Entwicklung ist ein 2,0-Liter-Vierzylinder-Direkteinspritzer mit Common-Rail-Einspritzung und zwei Leistungseinstellungen. Mit 69 kW (94 PS) und 80 kW (109 PS) löst dieser Zweiliter teilweise die 1,9-Liter-Wirbelkammermotoren ab, die mit Turbo-Aufladung nur 66 kW (90 PS) abgaben. Der neue Zweiliter kommt zuerst im Scudo zum Einsatz. Die 80-kW-(109 PS)-Variante bleibt hier den Kombis mit Pkw-Zulassung vorbehalten. Vergleicht man die Charakteristik und die Leistungsdaten dieses JTD genannten Motors mit dem gleichstarken CDI von Mercedes, so liegt der neue Fiat-Motor nur rund zwei kW unterhalb der Kurve des Konkurrenten aus Stuttgart und steht damit sehr gut im Futter. Für die Zukunft heißt das, dass auch für die weitge- ►



Luft nach Maß

Eine große Rolle in den neuen Motoren spielen die Turbolader, denn sie sorgen bereits bei mittleren Drehzahlen für ansprechende Leistungsentfaltung. Und seit Turbolader mit variabler Turbinengeometrie – so genannte VTG-Lader – zum Einsatz kommen, gelten hier neue Maßstäbe. Speziell Daimler-Chrysler setzt auf diese Turbolader. Bis auf die 82-PS-Version des 2,2-Liter-CDI werden alle Mercedes-CDI-Motoren von VTG-Ladern aufgeblasen. Die erzeugen viel Schub von unten raus, weil bereits eine geringe Abgasmenge im künstlich verengten Gehäuse die Turbine richtig zum Sausen bringt. Früher wurde lediglich zügiges Ansprechen mit relativ kleinen Ladern erreicht. Ihr Nachteil: Bei höheren Drehzahlen musste viel Arbeitsdruck ungenutzt über ein Waste-Gate-Ventil abgeblasen werden. Eine Schmälerung des Wirkungsgrades ging damit einher – und das auch noch im Hauptfahrbereich. Durch die Lader mit variabler Turbinengeometrie ist dieses Problem elegant gelöst: Eine Vielzahl beweglicher Leitschaufeln verengt oder erweitert das Turbinengehäuse in seiner strömungswirksamen Form – je nach Drehzahl und des zur Verfügung stehenden Abgasstromes. Der VTG-Lader arbeitet so in jedem Drehzahlbereich optimal abgestimmt.

Die verstellbare Turbinengeometrie im VTG-Lader passt das Turbinenvolumen dem Abgasangebot an. Damit erzeugt der Lader bereits bei niedrigen Drehzahlen ordentlich Ladedruck.

Top-Transporter-Motoren um 100 PS

| Motor | Fiat 2,0 JTD | Fiat 1,9 TD | Ford 2,4 TDE Duratorq | Iveco 2,8 TDI | Mercedes-Benz 2,2 CDI | Volkswagen 2,5 TDI |
|-------------------------------------|--|--|---|--|--|--|
| verbaut in: | vorerst nur Scudo1 | Scudo/Ducato | Ford Transit FT350 | Iveco Daily | Sprinter/Vito | T4, LT |
| Einspritzsystem | Common Rail | mech. Verteilerpumpe VER 547 | elektr. geregelte Verteilerpumpe VP44 | mech. Verteilerpumpe Bosch | Common Rail | elektr. geregelte Verteilerpumpe |
| Zylinderzahl/Ventile pro Zylinder | 4/2 | 4/2 | 4/4 | 4/2 | 4/4 | 5/2 |
| Hubraum [ccm] | 1997 | 1905 | 2402 | 2798 | 2151 | 2459 |
| spezifische Leistung [kW/Liter] | 40,1 | 34,6 | 27,5 | 27,9 | 37,2 | 30,5 |
| Bohrung x Hub [mm] | 85 x 88 | 83 x 88 | 89,9 x 94,6 | 94,4 x 100 | 88 x 88,4 | 81 x 95,5 |
| Max. Leistung [kW(PS)/Drehzahl] | 80(109)/4000 | 66(90)/4000 | 66(90)/4000 | 78(105)/3600 | 80(109)/3800 | 75(102)/3500 |
| Max. Drehmoment [Nm/Drehzahl] | 250/1750 | 196/2250 | 200/1800 | 250/1800 | 270/1400-2000 | 250/1900-/2000 |
| Drehmomentanstieg² [%] | 31 | 24 | 27 | 28 | 34,2 | 22 |
| Leistung bei 50%³ Nenndrehzahl [kW] | 57 | 39 | 42 | 47 | 54 | 44 |
| Leistung bei 80%⁴ Nenndrehzahl [kW] | 80 | 62 | 64 | 70 | 76 | 69 |
| Bemerkungen | Ganz neuer Motor, der den 1,9-Liter-Wirbelkammer-Turbo im Scudo und später wohl auch im Ducato ablösen wird. Sehr elastisch! | Einst ein Bestseller bei den Handwerker-Autos - mittlerweile nicht mehr auf Höhe der Zeit. | Wesentlich leiser als Vorgänger, liegt in der Leistungsentfaltung in etwa beim Vorgänger-Motor. | Die mittlere Version der Daily-Motorisierung ist noch nicht auf Common Rail umgestellt. Trotzdem ein kräftiger Motor mit viel Elastizität. | Enorme Leistungsausbeute, Bestwerte in Sachen Elastizität. Fülligere Leistungskurve als der neue Fiat-Motor. | Der meistverkaufte Motor im VW T4. Brauchbare Elastizität, geringer Verbrauch, angenehmer Sound. |

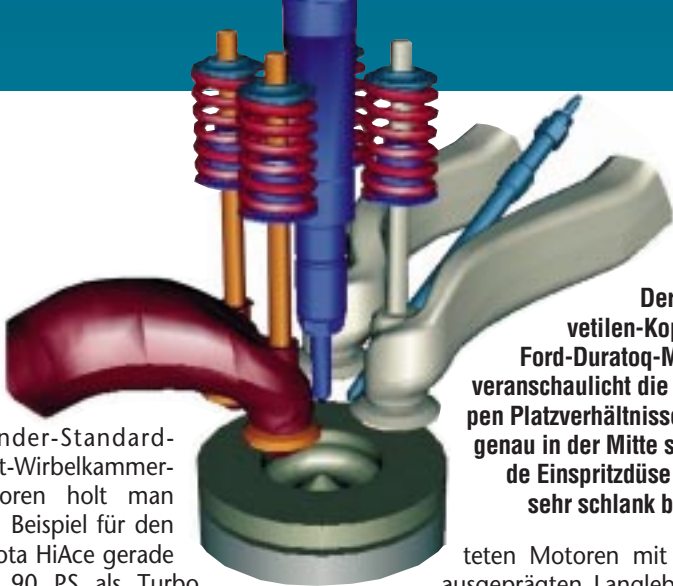
1 gleicher Motor verbaut in Renault Master und Opel Movano; 2 Grad des ansteigenden Drehmoments bei fallender Drehzahl, Maß für Standfestigkeit am Berg; 3 Leistungsangebot bei halber Nenndrehzahl unter Volllast - Maß für Elastizität bei niedriger Drehzahl; 4 Leistungsangebot bei 80 Prozent der Nenndrehzahl - Maß für Standfestigkeit im Hochgeschwindigkeitsbereich

hend baugleichen Transporter Fiat Ducato, Citroën Jumper und Peugeot Boxer wieder leistungsstarke und moderne Triebwerke im Bereich um zwei Liter Hubraum zu erwarten sind.

Im Bereich darüber ist eindeutig der 2,8-Liter-Sofim-Vierzylinder der Platzhirsch. Er wird im Iveco Daily, Fiat Ducato, Opel Movano, Renault Master und Renault Mascot verbaut. Als freisaugender Wirbelkammermotor leistet er 62 kW (85 PS), als Turbo-Direkteinspritzer 78 kW (105 PS), in seiner bisherigen Spitzenversion mit Common-Rail-Einspritzung 92 kW (125 PS) und – ganz neu und derzeit nur im Iveco Daily – mit variabler Ladergeometrie und Euro-3-Einstufung 108 kW (146 PS).

Der Leistungsstand fernöstlicher Transporter-Motoren ist dagegen wenig aufregend: Aus vergleichsweise riesigen 2,4-Liter-Vier-

zylinder-Standard-Uralt-Wirbelkammermotoren holt man zum Beispiel für den Toyota HiAce gerade mal 90 PS als Turbo und 75 PS als Saugmotor. Das ist schon verbrauchstechnisch nicht konkurrenzfähig und in Sachen Gewicht auch nicht. Aber: Sowohl als Sauger als auch als Turbo verfügt der Toyota-2,4-Liter über einen ansehnlichen Drehmomentanstieg, der viel Biss und wenig Schaltarbeit am Berg garantiert. Und: Man kann sicher sein, dass diese wenig belas-



Der Vier-ventilen-Kopf des Ford-Duratoq-Motors veranschaulicht die knappen Platzverhältnisse. Die genau in der Mitte sitzende Einspritzdüse muss sehr schlank bauen.

teten Motoren mit einer ausgeprägten Langlebigkeit gesegnet sind.

Fazit: Bei den aktuellen Motoren hat DaimlerChrysler praktisch über die ganze Bandbreite zwischen 80 und 150 PS das modernste Konzept: Die CDI-Motoren der Stuttgarter bieten das Maximum an Leistungsentfaltung im Hauptfahrbereich und die größte Literleistung in der Konkurrenz. Robert Domina

Top-Transporter-Motoren um 120 PS

| Motor | Fiat 2,8 JTD | Fiat 2,4 TDE Duratorq | Iveco 2,8 TDI C13 | Iveco 2,8 TDI C15 | Mercedes-Benz 2,7 CDI | Mercedes-Benz 2,2 TDI | Renault 2,8 TDI | Volkswagen 2,8 TDI |
|---|---|--|--|---|---|---|--|---|
| verbaut in: | Ducato 2,8 JTD | Ford Transit FT350 | Iveco Daily C13 | Iveco Daily C15 | Vito, Sprinter | Vito, Sprinter | Renault Master Opel Movano | LT |
| Einspritzsystem | Common Rail | elektr. geregelte Verteilerpumpe VP 44 | Common Rail | Common Rail | Common Rail | Common Rail | mech. geregelte Verteilerpumpe | elektr. geregelte Verteilerpumpe Bosch |
| Zylinderzahl/Ventile pro Zylinder | 4/2 | 4/4 | 4/2 | 4/2 | 5/4 | 4/4 | 4/2 | 4/3 |
| Hubraum [ccm] | 2800 | 2402 | 2798 | 2798 | 2686 | 2151 | 2799 | 2789 |
| spezifische Leistung [kW/Liter] | 33,6 | 36,6 | 32,9 | 38,6 | 42,8 | 44,2 | 30 | 34,3 |
| Bohrung x Hub [mm] | 85 x 88 | 83 x 88 | 89,9 x 94,6 | 94,4 x 100 | 88 x 88,4 | 81 x 95,5 | | |
| Max. Leistung [kW(PS)/Drehzahl] | 94(128)/3600 | 88(120)/4000 | 92(125)/3600 | 108(146)/3600 | 115(156)/3800 | 95(129)/3800 | 84(115)/3600 | 96(130)/3500 |
| Max. Drehmoment [Nm/Drehzahl] | 300/1800 | 240/2300 | 290/1800 | 320/1500 | 330/1400-2000 | 300/1600-2000 | 260/1800 | 300/2000-2500 |
| Drehmomentanstieg ² [%] | 20,3 | 14,2 | 19 | 11,7 | 14,2 | 25,7 | 17 | 14,5 |
| Leistung bei 50% ³ Nenndrehzahl [kW] | 57 | 49 | 55 | 60 | 66 | 60 | 49 | 55 |
| Leistung bei 80% ⁴ Nenndrehzahl [kW] | 86 | 88 | 83 | 95 | 99 | 88 | 75 | 88 |
| Bemerkungen | Motor ist weitgehend baugleich mit dem Iveco-2,8-Liter. Geänderte Peripherie-Aggregate für Quereinbau im Fiat Ducato. | Vier Ventile und wesentlich langhubiger als der Vorgänger. Der war untenrum aber besser! | Deutlich kräftiger im mittleren Drehzahlbereich und auch leiser als Vorgänger. | Stärkste Version des Sofim-TDIs, mit variablem (VTG-) Lader, Euro-3. Ab 2001 auch im Kastenwagen. | Stärkstes Transporter-Triebwerk auf dem Markt, die 50- und 80%-Werte sprechen für sich. | Das ist messbarer Fortschritt: Mehr Power in jeder Situation als der alte 2,9-Liter-Fünfzylinder. | Noch ältere Version des 2,8-Liter-Sofim-DI. Die neueste Entwicklungsstufe mit Common Rail bleibt offenbar vorerst Iveco für den Daily und Fiat für den Ducato vorbehalten. | VW bezieht diesen Motor von den Mannheimer Motorenwerken (MWM) in Brasilien. Erst kürzlich in Laufruhe und Leistung spürbar verbessert. |

1 gleicher Motor verbaut in Renault Master und Opel Movano; 2 Grad des ansteigenden Drehmoments bei fallender Drehzahl, Maß für Standfestigkeit am Berg; 3 Leistungsangebot bei halber Nenndrehzahl unter Volllast - Maß für Elastizität bei niedriger Drehzahl; 4 Leistungsangebot bei 80 Prozent der Nenndrehzahl - Maß für Standfestigkeit im Hochgeschwindigkeitsbereich

Sprintshift- Getriebe

Die Sprintshift-Bedienung erfolgt über den in der Instrumententafel angeordneten Wählhebel, der mit der **Fahrstellung (O)**, der **Neutralstellung (N)** und dem **Rückwärtsgang (R)** drei stabile Positionen hat. Zusätzlich verfügt er über instabile Tipp-Positionen für das **Hoch- (+)**, das **Zurückschalten (-)** sowie den **Automatikmodus (A)**. Das Star-

In der Fahrstellung ist zunächst immer der **Automatikmodus** aktiv. Ein Wechsel in den **Manuellmodus** ist aber jederzeit möglich. Im Fahrbetrieb wird durch einmaliges Tippen von "+" oder "-" aus dem **Automatikmodus** in den **Manuellmodus** gewechselt und gleichzeitig um einen Gang geschaltet, sofern dies technisch zulässig ist. Dazu prüft die Steuereinheit den Schaltwunsch. Würde der Gangwechsel die Motordrehzahl in unerlaubte Bereiche treiben, schaltet sie nicht. Sinkt die Drehzahl im **Manuellmodus** auf die Leerlaufdrehzahl ab, so schaltet das Getriebe automatisch in den passenden Gang zurück. Die Getriebebeschaltung verbleibt aber im **Manuellmodus**. Der Wechsel zurück in den **Automatikmodus** ist durch Tippen des Wählhebels in Richtung "A" jederzeit möglich.

Völlig neu ist der als Funktion im **ABS-Steuergerät** integrierte **Anfahrassistent (AAS)**, der das Anfahren an Steigungen ohne Verwendung der Feststellbremse möglich macht. Er hält bei betätigtem Bremspedal und stehendem Fahrzeug den Bremsdruck nach dem Loslassen des Pedals für zirka eine Sekunde aufrecht und verhindert so das An- oder Zurückrollen des Fahrzeugs. Denn der Fahrer kann in dieser Zeit bequem mit dem Fuß vom Brems- zum Gaspedal wechseln und ruckfrei anfahren.

Auch das Anschleppen ist mit dem **Sprintshift-Getriebe** möglich. Voraussetzung sind nur eine vorschriftsmäßig be-

festigte Abschleppstange und eine ausreichend geladene Fahrzeugbatterie. Zum Anschleppen muss man die Zündung einzuschalten und den **Wählhebel** in Neutralstellung bringen. Rollt das Reisemobil, muss der Wählhebel in Grundstellung gebracht werden. Dadurch legt das **Steuerggerät** einen passenden Gang ein und startet durch geregeltes Einkuppeln den Motor. Springt der Motor an, muss der Fahrer

Das **Sprintshift-Getriebe** verbindet, obwohl es ohne Drehmomentwandler auskommt, die Vorteile eines automatischen mit denen eines Schaltgetriebes, bleibt aber beim Kraftstoff-Verbrauch auch im **Automatikmodus** sparsam wie ein Schaltgetriebe.

Wechsel- Automat

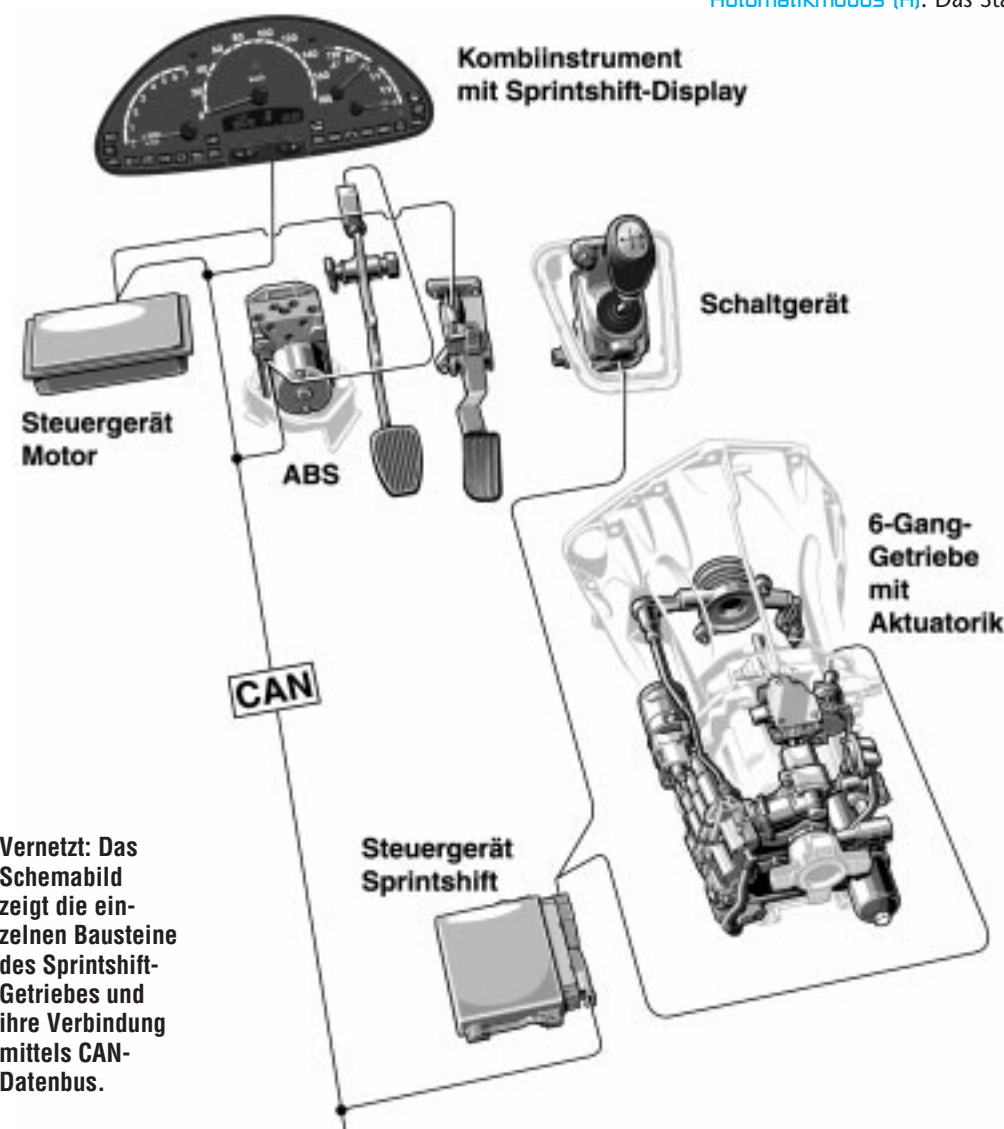
*Auf Wunsch über-
trägt im Mercedes
Sprinter ein auto-*

**Auf Wunsch überträgt im Mercedes Sprinter ein automatisiertes Schaltgetriebe die Motor-
kraft auf die Hinter-
achse.**

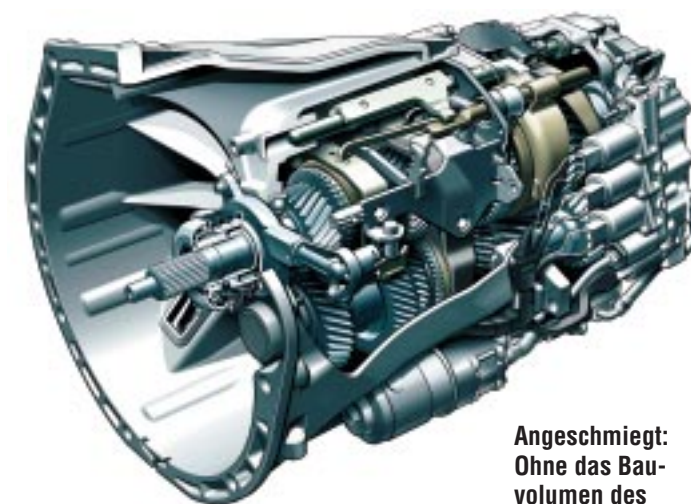
das zusätzlich über eine **Hydraulikeinheit** mit vier **Schaltzylindern** zum Betätigen der Kupplung und Einlegen der Gänge, ein Steuergerät sowie einen Wählhebel für den Fahrer verfügt. Über einen **CAN-Datenbus** ist das **Getriebe-Steuergerät** mit der **Motorelektronik**, dem **ABS/ASR** und dem Kombiinstrument im Armaturenräger vernetzt.

Im Betrieb nutzt die Elektronik die im Fahrzeug abgegriffenen Signale, wie etwa das Motordrehmoment, die Motor- und die Raddrehzahl. Andere relevante Größen errechnet es. Das **Steuergerät** wertet diese Daten aus, überwacht mit ihrer Hilfe die Betriebszustände und steuert die Funktionen des Getriebes.

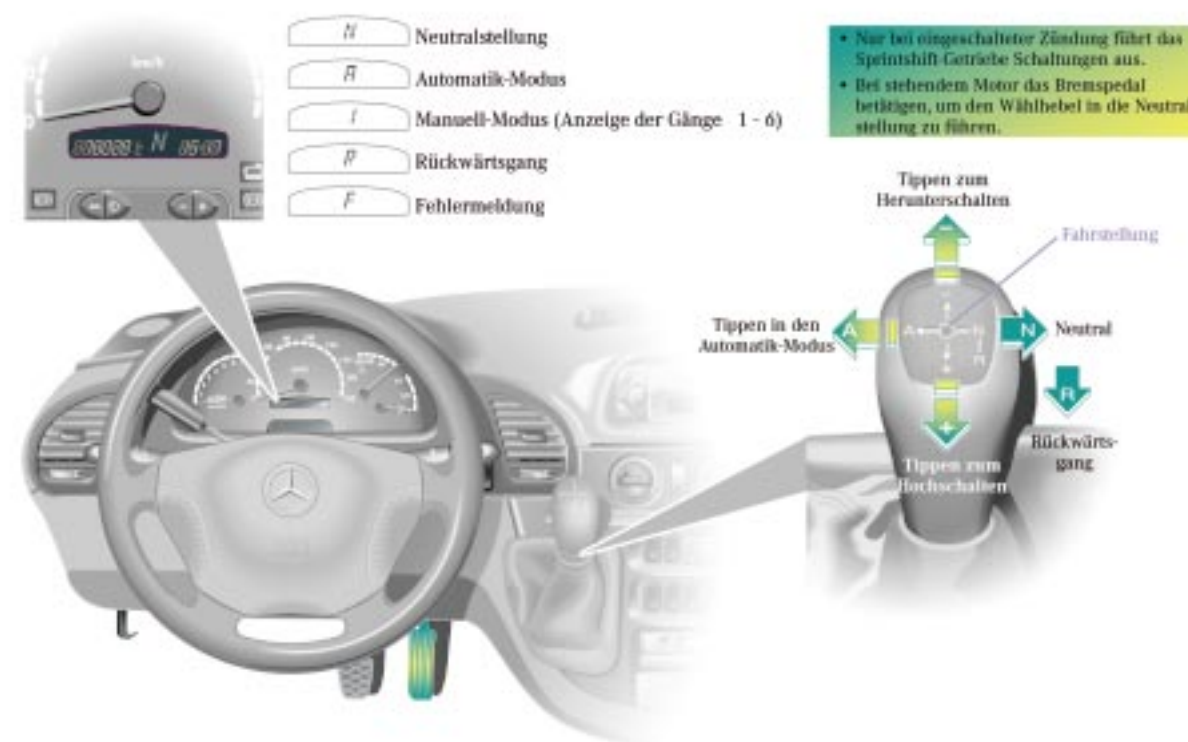
Die im **Automatikmodus** verwendete Schaltlogik basiert auf einem so genannten Grundsaltprogramm, das



Vernetzt: Das Schemabild zeigt die einzelnen Bausteine des Sprintshift-Getriebes und ihre Verbindung mittels CAN-Datenbus.



Angeschmiegt: Ohne das Bauvolumen des Getriebes zu sehr zu vergrößern, sind rundum die Schaltelemente platziert.



Übersichtlich:
Logisch gegliedert und leicht verständlich zeigen sich dem Fahrer die Symbole auf Display und Wählhebel.

2.8 JTD

Kräftig und kultiviert

In einem Ducato-Kastenwagen fahren wir den neuen 2,8-Liter-Turbo-Dieselmotor von Fiat mit Common-Rail-Einspritzung.

Die neuen Sprinter-Motoren, allen voran das Top-Aggregat mit seinen 115 kW (156 PS), haben für hektische Aktivitäten in der Transporter-Branche gesorgt. So hat Iveco die auf 103 kW (140 PS) veranschlagte Top-Motorisierung für den Daily kurzfristig auf 107 kW (146 PS) anheben lassen. Und auch Fiat hat ein paar Scheite nachgelegt. Allerdings kam es den Turinern beim Ducato in erster Linie nicht auf eine deutliche

Anhebung der Spitzenleistung, sondern auf eine Verbesserung der Laufkultur an.

Freilich: Eine massive Leistungssteigerung wäre auch nicht so ohne weiteres möglich. Einerseits setzt der Triebstrang – Kupplung, Getriebe, Differenzial und Antriebswellen – der Übertragung von zu viel Power Grenzen. Zum anderen hat der Ducato vor allem bei schweren Aufbauten mit Tandem-Hinterachse in ungünstigen Beladungs-Situationen und Straßenverhältnissen schon jetzt Traktionsprobleme an der angetriebenen Vorderachse. Folgerichtig hat Fiat aus dem bekannten,

von der italienischen Firma Sofim gefertigten und nun auf Common-Rail-Einspritzung umgestellten 2,8-Liter-Turbo-Dieselmotor, der auch im Daily zum Einsatz kommt, nicht die höchstmögliche Leistung herausgekitzelt. Die Turiner verzichten auf Lader mit variabler Turbinengeometrie und begnügen sich mit einer Leistung von 94 kW (127 PS) bei 3.600 U/min und einem maximalen Drehmoment von 300 Nm bei 1.800 U/min. Dafür setzen sie auf Einhaltung der Euro-3-Norm für Nutzfahrzeuge, auf geringeres Geräuschniveau und mehr Zugkraft von unten heraus.

Wie dieser Motor im Fahrbetrieb zur Sache geht, bewies er in einem Großraum-Transporter. Schon beim Anlassen wird deutlich, dass er durch die dank Common-Rail-Einspritzung weichere Verbrennung merklich ruhiger läuft. Vor allem das bisherige Nageln im Leerlauf, das besonders bei kaltem Motor unüberhörbar war, ist verschwunden. Auch im kalten Zustand springt der Motor spontan an und läuft mit ungewohnter Ruhe und Geschmeidigkeit im Leerlauf.

Fast noch auffälliger ist die Änderung, die der neue Motor am Gasfuß vermittelt. Weil dessen Befehle nicht über Gestänge oder Bowdenzug, sondern über ein so genanntes elektrisches Gaspedal – Potentiometer und elektrisches Stellglied – an den Motor weitergegeben werden, spricht dieser fast ohne Verzögerung auf das Gaspedal an. Populär ausgedrückt: Er hängt unglaublich am Gas.

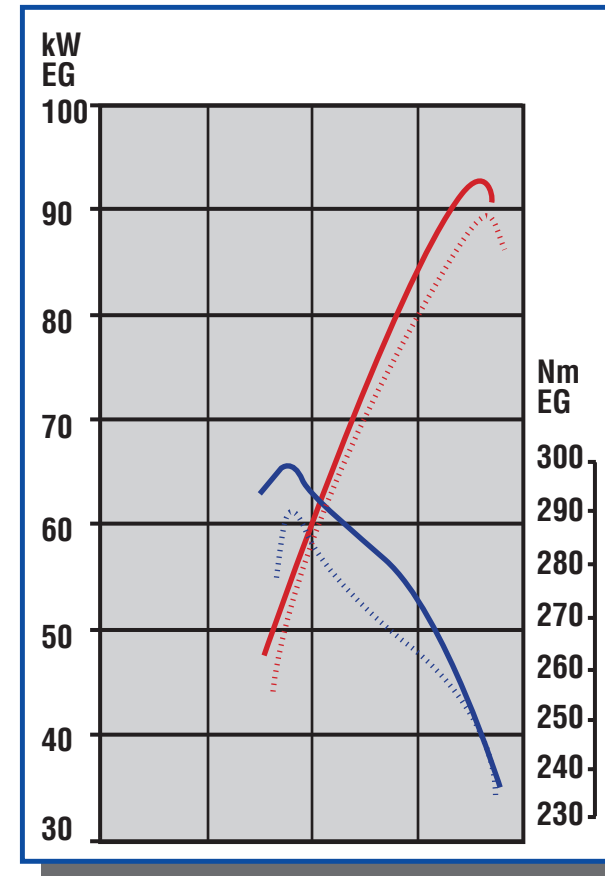
Beeindruckend ist auch, wie der neue Motor seine Kraft entfaltet.

Druckfest: Bei abgenommener Abdeckung wird das Sammelrohr der Common-Rail-Einspritzung sichtbar.

Fotos: Böttger



Versetzt: Der Behälter für das Scheibenwaschwasser musste Platz machen für die Steuerelektronik.

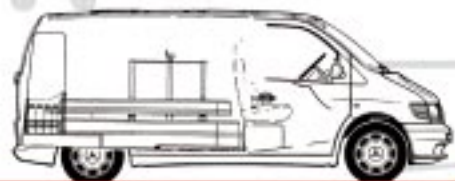


Schon bei etwa 1.500 U/min setzt deutlicher Schub ein; um einiges früher als bei den bisherigen Motoren. Den Sprint von 50 auf 80 km/h schaffte der – allerdings leere – Großraum-Kastenwagen im vierten Gang in knapp sechs Sekunden. Und von 80 auf 100 km/h spurtete er im fünften Gang in 6,6 Sekunden. Beste Voraussetzungen, um Lastwagen zügig überholen zu können.

Angenehm auch, dass der neue Motor über den gesamten Drehzahlbereich subjektiv merklich leiser als sein Vorgänger zu Werke geht. Gut verpackt in komfortablen Reise-mobilen markiert er damit auch in diesem Punkt einen deutlichen Fortschritt.

Frank Böttger

Aufgesattelt: Deutlich liegen die Leistungskurven des neuen (durchgezogen) unter denen des bisherigen Motors (gestrichelt).



Lesermobil

Weniger ist mehr

Als Basisfahrzeug für sein selbst ausgebauten Wunschmobil wollte Harald Reinhardt partout kein Nutzfahrzeug akzeptieren.



Konstruiert: Bis ins kleinste Detail entwickelt der frühere Chefkonstrukteur sein Mobil auf dem Computer.

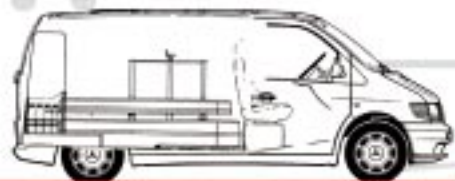


Als früherer Chefkonstrukteur im Sonderfahrzeugbau hat Harald Reinhardt, 67, nicht nur einen klaren Blick für das Wesentliche, sondern auch den Mut, eigene Ideen ohne Rücksicht auf Konventionen umzusetzen.

Ganz Profi folgt er beim Bau seines persönlichen Wunschmobils nicht irgendwelchen Emotionen, sondern einem klar strukturierten Strategiepapier, in dem er die Funktionen Reisen, Wohnen, Essen, Schlafen und Hygiene nach den eigenen Gewohnheiten analysiert und in ein Lastenheft münden lässt. Fahreigenschaften wie ein Personenwagen soll das Mobil bieten und als Familienfahrzeug vielseitig nutzbar, tiefgaragen- und alltagstauglich sein. Mit einfachen Mitteln muss es sich in möglichst kurzer Zeit von nur einer Person zum Reisemobil für Fahrten in den sommerlichen Süden umbauen lassen. Weder für unterwegs noch vor Ort – das Ehepaar Reinhardt sucht in seiner Freizeit grundsätzlich nur Komfort-Campingplätze auf – muss es Wasch- oder Kochgelegenheit und Zusatzheizung bieten. Das Mobil soll also auf Gas- und Wasserinstallation verzichten, die Elektrik sich auf ein getaktetes IU-Ladegerät für die Fahrzeugbatterie beschränken.

Lastenheft als Konstruktions-Basis

Diese eher ungewöhnliche Auffassung in Sachen Reisemobil hat sich für den Diplom-Ingenieur und freien Sachverständiger im Laufe vieler Jahre festgesetzt. Schon vor 25 Jahren sammelte er erste Reisemobil-Erfahrungen mit einem James Cook auf Spanien- und Portugaltour, später mit einem Sven Hedin auf Reisen nach Italien. Schon damals ließ ihn die Idee nicht los, ein Reisemobil der anderen Art zu bauen. Nach rund zwanzig Jahren Urlaub in der eigenen Finca auf La Palma versuchen die beiden Reinhardts im Mai 1999 auf einer Kunst- und Kulturreise durch Norditalien – Ehefrau Gerda ist eine ►



Lesermobil

erfolgreiche Kunstmalerin – erneut Campingurlaub. Diesmal mit einem Marco Polo. Obwohl Ehemann Harald auch an diesem Mobil einiges nach seinen Vorstellungen verändert hat, stören ihn an diesem Mobil die vielen Kompromisse, die er eingehen muss; etwa bei der Bettengröße und –qualität oder bei der Stehhöhe unter dem Aufstelldach. Sein Entschluss steht fest: Wir bauen uns unser ganz spezielles, auf das Allernotwendigste reduzierte Wunschmobil.

Möbelbau in der eigenen Versuchs-Werkstatt

Das Basisfahrzeug ist schnell ausgewählt: ein Mercedes V 220 CDI. „Der bietet uns, begründet Reinhardt diesen Entschluss, „einen sparsamen, leisen und modernen Motor, Automatikgetriebe, Klimaanlage, Luftfederung an der Hinterachse, freien Durchgang zwischen den Vordersitzen, ausbaubare Rücksitze und ausreichend Befestigungspunkte für Möbelkomponenten.“

Klar, dass Reinhardt als leidenschaftlicher Techniker nicht einfach drauflos bastelt, sondern den Ausbau seines Mobils in wochenlanger Arbeit bis zur letzten Schraube am Computer durchkonstruiert. Nicht, ohne vorher penibel genau alle Maße des Innenraums seiner V-Klasse mit Bandmaß und Schablonen abgenommen zu haben.

Schließlich ist die letzte Zeichnung fertig und Reinhardt kann mit dem Bau der Einrichtung in seiner Versuchs-Werkstatt beginnen. Die Möblierung – sie lässt sich in etwa einer Stunde aus- und in knapp vier Stun-

Ausgestreckt:
Das obere Bett ist 180,
das untere 190 Zentimeter lang.



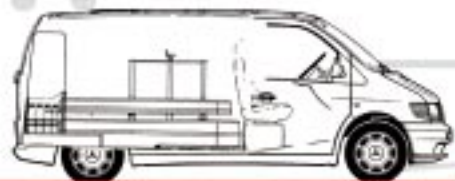
Abgesenkt: Zum Sitzen beim Frühstück oder in Fahrtpausen dienen die beiden übereinander liegenden Betten.



Gekurbelt: Mittels Handkurbel oder Akkuschraube lässt sich das obere Bett anheben oder absenken.



Aufgerollt: Die beiden hinten quer angeordneten Rollladenschränke nehmen die Reiseutensilien in mehreren Fächern sowie, das herausziehbare Porta Potti auf.



Lesermobil

den einbauen – besteht aus einem längs hinter dem Fahrersitz im Boden verankerten Zwischenrahmen, der die Stockbetten trägt. Beide Betten, das untere misst 190 mal 80, das obere 180 mal 80 Zentimeter – lassen sich mittels einer Handkurbel einzeln in der Höhe verstellen. Das bietet einerseits die Möglichkeit, den Stauraum unter dem unteren Bett zu beladen. Andererseits lassen sich damit die Betten so weit absenken, dass sie als Sitzbank zum Frühstück dienen, das die Reinhardtts nebeneinander sitzend an dem 72 Zentimeter breiten und bis zu 35 Zentimeter tiefen Tisch zu sich nehmen können, der sich an den Einstieg anschließt. Hinten quer stehen zwei 1,10 Meter hohe und 60 Zentimeter breite Rollladenschränke mit insgesamt sechs Staufächern und einem Auszug für das Porta-Potti 335. Die Schränke geben zwei von außen durch die hochgeklappte Hecktür beladbare Schubladen sowie unten quer ein Staufach für Campingtisch und -stühle frei. Im Innenraum vervollständigen eine 18 Liter fassende Kompressor-Kühlbox hinter dem Beifahrersitz, ein Elektrokocher fürs Kaffeewasser sowie diverse Kleiderhaken das Inventar des V-Klasse-Reisemobils.

Ohne Zweifel, Harald Reinhardt hat sein Wunschmobil konsequent nach seinen ganz speziellen Vorstellungen auf das Wesentliche reduziert.

Frank Böttger



Ausgezogen: Zwei Schubladen und ein Staufach unter den Schränken bieten Stauraum von außen.



Weggerollt: Die einzelnen Elemente des Ausbaus lassen sich auf einer Transportachse von einer Person aus dem Mobil ziehen.

TECHNISCHE DATEN*

Basisfahrzeug:

Fahrwerk:
Mercedes V 220 CDI mit Vierzylinder-Turbodieselmotor, 90 kW (122 PS), Viergang-Automatik-Getriebe auf Vorderachse.

Maße und Massen:
Zul. Gesamtmasse: 2.790 kg, Leermasse im fahrbereiten Zustand: 2.011 kg, Außenmaße (LxBxH): 466 x 188 x 184 cm, Radstand: 300 cm.

Füllmengen:
Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 0 l, Abwasser: 0 l, Gasvorrat: 0 kg.

Wohnkabine:

Innenmaße:
(L x B x H): 230 x 163 x 140 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 2/0, davon mit Dreipunktgurt: 2.

Bettenmaße:
Unteres Bett: 190 x 80 cm,
Oberes Bett: 180 x 80 cm.

Ausstattung:
Heizung: ohne, Herd: ohne, Kühlbox: 18 l, Zusatzbatterien: ohne.

Preis: keine Angabe.

* Alle Angaben laut Ausbauer

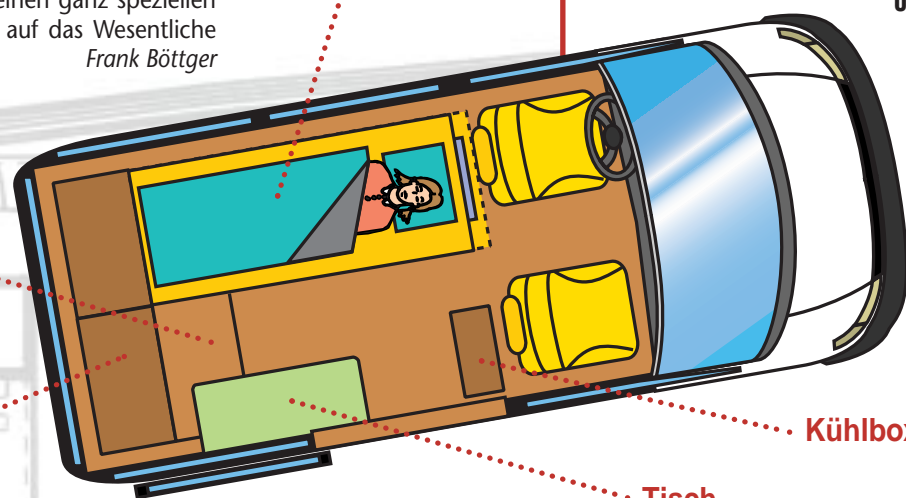
Etagenbett

WC-Podest

Rollladenschränke

Kühlbox

Tisch



Zweitwagen

Flotter Flitzer



Das Scootcar wirkt wie ein wahr gewordener Traum aus Kindertagen: eine Mischung aus Gokart und Motorroller, allerdings deutlich größer als das Kinderspielzeug, und ohne Führerschein der Klasse B darf man es auch nicht fahren. Dafür haben zwei Erwachsene Platz in dem offenen Spaß-Vehikel, sogar ordnungsgemäß mit Dreipunktgurten gesichert. Und die Heckgaragen vieler Reisemobile verkraften das 209 Kilogramm schwere Scootcar durchaus. Mit seinen Maßen von 2,05 x 1,09 x 1,47 Meter braucht es dort aber mehr Platz als ein Roller. Zu Preisen zwischen 12.500 Mark für die offene Version und 13.900 Mark inklusive Türen, Dach und Heizung gibt es den Flitzer bei EMC in Freiburg, Tel: 0761/515540.

Brandrup

Warm gepolstert

Isolite heißt eine Fahrerhausisolierung von VW-Zubehör-Spezialist Brandrup, Tel.: 089/2355880. Die dreiteiligen Luftpolstermatten passen in den Basisfahrzeugen VW T4 und LT hinter die Windschutzscheibe und die vorderen Seitenscheiben. Die Befestigung ist denkbar einfach: Vorn klemmt die Isolite hinter den Sonnenblenden und am Scheibenrahmen fest, in den Türen fixieren Klettbandstreifen die mit Kunstleder eingefasste Isolierung. Diese deckt dabei nicht nur die Scheiben ab, sie liegt auch auf den Fensterrahmen auf.

Die Alubeschichtung der Isolite lässt sich sowohl zur Scheibe als auch zum Wohnraum hin aufhängen. Im Winter wird die isolierende Polyester-Luftpolstermatte zur Scheibe hin montiert, die Alubeschichtung reflektiert dann die Wärme in den Wohnraum. Ein Satz Isolite kostet für den VW T4 150 Mark und für den VW LT II (ab Bj. 1996) 170 Mark.

**Kuschelig:
Fahrerhaus-
isolierung
für VW.**



Luftentfeuchter

In trockenen Tüchern

Einen regenerierbaren Luftentfeuchter namens Multidry bietet die Firma Thomar an, Tel.: 04153/520533. Der Beutel enthält ein Kilogramm Granulat, das laut Hersteller bis zu 600 Gramm Wasser aufnehmen kann. In einem 35 Kubikmeter großen Raum soll der Multidry zwei bis vier Monate wirken. Ist er vollgesogen, lässt er sich im Backofen oder auf der Heizung trocknen und dann wieder verwenden. Der Multidry kostet knapp 30 Mark.

**Saugstark:
Multidry
von Thomar.**



Geruchverschluss

Dufter Dreh

In vielen Mobilien macht sich der Abwassertank besonders während der Fahrt mit schlechtem Geruch bemerkbar. Dieses Ärgernis will Hans-Werner Quabeck, Tel.: 02601/3546, mit einem speziell entwickelten Geruchverschluss namens IDA beseitigen.

**Verschlusssache:
automatischer
Kugelhahn
für den
Abwassertank.**



Ein Kugelventil vor dem Abwassertank schließt dessen Zulauf dicht ab. Ein Stellmotor, in den Stromkreis der Wasserpumpe integriert, öffnet dieses Ventil, wenn die Pumpe anläuft. So kann ablaufendes Wasser ungehindert in den Abwassertank fließen. Schaltet die Pumpe ab, schließt das Kugelventil

nach einer programmierten Zeit wieder und hält so den Geruch im Abwassertank. Das System soll ab Oktober lieferbar sein und etwa 450 Mark kosten.

Außenentlüftung

Kein Geruch

Speziell für die schwenkbare Toilette C 200 hat Thetford, eine Außenentlüftung entwickelt. Sie soll verhindern, dass sich unangenehme Gerüche im Reisemobil ausbreiten. Aufbau und Nachrüstung sind denkbar einfach: Es muss nur das vorhandene Entlüftungsventil durch ein neues ersetzt werden. Dies leitet den Mief über einen Schlauch nach draußen, für dessen Außenanschluss ein Loch in die Original-Thetford-Klappe zu bohren ist. Das System kostet im Fachhandel 50 Mark und lässt sich ohne weiteres selbst einbauen.

**Selbst montiert:
Außenentlüftung
von Thetford.**



Electrolux

Kalt gemacht

Die Generation 2000 des Mobil-Kühlschranks von Electrolux birgt einige Neuerungen. Äußerlich geändert sind Türrahmen samt Verschluss und die Bedienelemente in der Frontblende. Per Klemmbügel ist die Tür leicht zu öffnen und zu sichern. Allerdings gibt es keine Lüftungsstellung mehr. Die Betriebsart lässt sich per Drehknopf wählen, ebenso die Temperatur. Allerdings fehlt eine Kontrollleuchte, die signalisiert, ob der Kühlschrank arbeitet oder nicht.

Innen ist der Raum besser genutzt: Blaue Deckel über den Türablagen schützen das Kühlgut und ermöglichen auch im unteren Bereich das Beladen, da der Behälter mit der Tür hinaus-schwingt. Unverändert bleiben Isolation und Inhalte. Nach- oder Umrüster müssen etwas tiefer in die Tasche greifen, dafür lässt sich das neue Modell schneller einbauen. Die Preise liegen zwischen 900 und 1.500 Mark.

**Kühlraum: Electrolux-
Kühlschränke mit neuen
Staumöglichkeiten.**



Leichtlauf-Roller City Fun

Dauerläufer

Er war der Renner der Saison und überall ausverkauft – der Skatescooter City Fun von Micro. Dirk Ruhe von Caravanhändler Waru jedoch hat noch einen Sonderposten auf Lager. Der superschnelle und federleichte Roller weckt Erinnerungen und macht Spaß – nicht nur auf dem Campingplatz. Mit wenigen Handgriffen ist der 2,7 Kilogramm schwere Roller zusammengeklappt und in einer Tasche (60x10x16 cm) zu verstauen. Die 100 Millimeter messenden Leichtlaufrollen à la Rollerskate sind schnell getauscht. Der Roller kann unter Tel.:04363/901557 für 199 Mark bestellt werden.

Auf der Rolle: City Fun von Micro.



Grillaufsatz

Tropfenfänger

Grillvergnügen ohne schädliche Rauchwolken über der Kohle verspricht der Protector von Grill'N'Cook. Liegt der Edelstahlrost über dem Originalrost, können Fett und Bratensaft nicht mehr auf die Kohle tropfen. Zum größten Teil verdampfen sie. Überschüssige Flüssigkeit landet in der Außenrinne am Rost. Dessen V-förmige Stege leiten laut Hersteller die Hitze von der Glut wie durch Düsen direkt an das Grillgut, das dadurch besonders knusprig werden soll. Der Protector passt auf die meisten Holz- und Gasgrills, und lässt sich in der Spülmaschine bequem reinigen. Für 50 Mark gibt es den Schutzrost in Globusmärkten oder bei Camp & Grill im Versand, Tel.: 06055/900214.

**Feuerwehr:
Mit dem
Protector
auf dem
Grill ver-
brennt kein
Fett in
der Glut.**





Fotos: privat (4), Baldus (1)

„Exklusiver Kreis“

Intercaravaning (IC) ist ein Verbund von Caravaning-Händlern mit inzwischen 23 Mitgliedern. Redakteurin Claudine Baldus sprach in der Geschäftsstelle in Koblenz mit Vorstand Carl-Heinz Niesmann, 47, und Geschäftsführer Patrick Mader, 30.

? Intercaravaning wurde am 1. Januar 1998 gegründet. Warum?

! Niesmann: Wir verstehen uns als Dienstleister für den Caravaning-handel. Unser Unternehmensziel ist, die Ertragskraft von Caravaning-Fachbetrieben zu stärken. Als Initialzündung

diente uns der Gedanke, gemeinsam in der überregionalen Fachpresse zu werben: Tun sich mehrere Händler zusammen, können sie bundesweit besser auftreten und haben gleichzeitig die Möglichkeit, das eigene Unternehmen in ihrer jeweiligen Region hervorzuheben.

? Mit gemeinsamer Werbung fing es an. Was tut Intercaravaning außerdem?

! Niesmann: Die vier Vorstandsmitglieder kümmern sich um die Unternehmensstrategie und um Kontakte, etwa zu Händlern, Kunden und Lieferanten. Außer mir selbst gehören noch die IC-Händler Bernd Baltrusch, Uli Thoma und Carsten Thrun dem Vorstand an.

Mader: Ich als Geschäftsführer bin zuständig für die regelmäßige Information unserer Mitglieder, für Koordination und fürs operative Geschäft. Grundsätzlich findet aber eine enge Zusammenarbeit zwischen mir und dem Vorstand statt.

? Welchen Nutzen hat ein Händler, der Mitglied bei Intercaravaning wird?

! Niesmann: Der erste und vielleicht wichtigste Nutzen ist der Informationsaustausch. Da unsere Partnerhändler nicht im regionalen Wettbewerb miteinander stehen, sind sie eher bereit, miteinander zu sprechen, als Händler, die in unmittelbarer Konkurrenz zueinander stehen. Durch diesen Austausch entsteht ein Lernprozess, ergeben sich qualitative Verbesserungen. Es gibt nicht den Superhändler, der immer alles richtig macht. Man kann voneinander lernen, auch wenn nicht alles eins zu eins übernehmbar ist.

Mader: Natürlich erbringen wir für unsere Mitglieder ganz konkrete Dienstleistungen: Allein schon die gute Rückmeldung auf den gemeinsamen Anzeigenauftritt macht den Monatsbeitrag für den Einzelnen wett. Neben der Gemeinschaftswerbung bieten wir individuelle ▶



Camping Nordsee in Itzehoe, auf der Karte der Punkt mit der Nummer 3, ist der nördlichste Intercaravaning-Händler. Eine komplette IC-Partnerliste steht auf Seite 176.



Camping & Freizeit Kuhn, auf der Karte die Nummer 16, hat seinen Firmensitz im badischen Offenburg.



Wohnwagen Wanner, auf der Karte die Nummer 14, befindet sich nahe Stuttgart im schwäbischen Dusslingen.



Das Caravan-Center Burmeister, auf der Karte die Nummer 17, liegt am nördlichsten Zipfel des Bodensees in Bodman-Ludwigshafen.



22 Wien ▶

Händlerporträt

Werbekampagnen für unsere Partnerhändler an...

Niesmann: ...oder Prospekte für die Mietfahrzeuge sowie einen Internet-Auftritt.

Mader: Das ist ein wichtiges Stichwort: Nicht jeder Händler hat Kapazitäten und Know-how, sich adäquat im Internet zu präsentieren. Diese Dienstleistung übernehmen wir auf Wunsch für unsere Partner. Auch die Website von Intercaravanning selbst ist mit den individuellen Händler-Websites verknüpft. Hier sehen wir in der nächsten Zukunft einen unserer Schwerpunkte.

Weiterhin wollen wir professionelle Leistungen kostengünstig zur Verfügung stellen. Etwa haben wir einen Juristen beauf-

tragt, Mietbedingungen auf der Grundlage aktueller Rechtsprechung zu erstellen, die dann jedem unserer Mitglieder zugänglich sind.

Niesmann: So sparen unsere Mitglieder Kosten, da sie nur anteilig belastet werden. Außerdem bieten wir exklusiv bestimmte Produkte an, im Moment eine Satellitenantenne aus Amerika, die über Dänemark importiert wird. Für die haben wir den alleinigen Vertrieb in Deutschland.

? *Das mag für manche ein Grund sein, den Händler um die Ecke links liegen zu lassen und hundert Kilometer zum nächsten Intercaravanning-Händler zu fahren. Allerdings: Was bringt der weite Weg?*

! **Niesmann:** Es gibt in den alten Bundesländern bereits 22 Partnerhändler, wir verfügen also über eine gewisse Flächen-

deckung. Ein weiterer Ausbau des Netzes ist im Gange.

Mader: Alle IC-Mitglieder betreiben qualifizierte Full-Service-Unternehmen. Neben den Fahrzeugen bieten sie grundsätzlich einen gut sortierten Zubehörshop mit Fachberatung sowie eine Meisterwerkstatt.

? *All das könnte ein Händler in nächster Nähe des Kunden auch vorweisen.*

! **Niesmann:** Klar, wir erheben keinen Ausschlussan-spruch. Es gibt auch andere Händler, die fantastische Betriebe führen. Aber wir können unseren Kunden sagen: Wenn Ihr zu einem IC-Händler geht, habt Ihr unter Garantie dieses hohe Niveau. Gleichzeitig betreuen wir unsere Partner, organisieren Schulungen und gewährleisten so kontinuierlich die hohe Servicequalität.

Mader: Daneben offerieren die Intercaravanning-Händler tatsächlich Dienstleistungen, welche Kunden nirgends sonst erhalten. Außer Produkten wie der erwähnten Satellitenanlage, die Fernsehempfang auch während der Fahrt ermöglicht, ist die Intercaravanning-Service-card zu nennen.

? *Was bietet die IC-Servicecard ihrem Besitzer?*

! **Niesmann:** Sie ermöglicht das bargeldlose Bezahlen und stellt gleichzeitig eine bequeme Finanzierungsmöglichkeit

nach Art einer Kreditkarte dar. Mit der Servicecard kann der Kunde nicht nur bei seinem lokalen IC-Händler einkaufen,



sondern bei jedem unserer Partnerbetriebe.

Mader: Nicht zu vergessen der VIP-Effekt. Natürlich bieten alle IC-Betriebe ihren Service auch für Fahrzeuge, die nicht bei ihnen gekauft wurden. Aber gerade zu Stoßzeiten während der Saison, wenn die Nachfrage nach Dienstleistungen viel größer ist als die sofortige Machbarkeit, müssen eigene Kunden als VIP-Kunden gelten. Und Kunden, die bei einem anderen IC-Partner gekauft haben, gelten bei jedem unserer Mitglieder quasi als eigene Kunden. Sie werden bei Notfall-Reparaturen bevorzugt und ohne lange Wartezeit versorgt.

? *Welche Bedingungen muss ein Händler erfüllen, um IC-Mitglied werden zu können?*

! **Niesmann:** Er muss die angesprochenen Produkt- und Dienstleistungsbereiche vorweisen und

obendrein trotz harten Wettbewerbs auf dem Markt in sein Unternehmen investieren. Der Händler soll nicht bloß auf kurzfristigen Profit aus sein, wir suchen perspektivisch Denkende und Handelnde.

? *Intercaravanning garantiert seinen Partnerhändlern Gebietsschutz, also keine Konkurrenz aus den eigenen Reihen in nächster Umgebung. Wie groß ist der Sperrbezirk?*

! **Mader:** Das ist nicht nach Kilometern definiert. Bewirbt sich ein Händler, der sich in räumlicher Nähe zu einem IC-Händler befindet, würde der Vorstand vor seiner Entscheidung bei eben jenem IC-Händler nachfragen, ob es zu Problemen kommen könnte.

? *Bestehen Interessenkonflikte zwischen dem Händlerverband DCHV und der Intercaravanning?* ►

IC auf dem Caravan Salon

Auf dem Caravan Salon 2000 in Düsseldorf fährt Intercaravanning ganz groß vor: Vom 30. September bis zum 8. Oktober parkt auf dem IC-Stand in Halle 11 C 60 ein 16 Meter langer echter Truck. In seinen Auflieger ist auch eine acht Meter breite Klappbühne integriert. Dort können sich Inhaber der IC-Servicecard sowie IC-Partner in Bistro-Atmosphäre bei einer Erfrischung vom Messestress erholen.

Im Truck selbst sowie auf der Freifläche wartet auf alle Interessierten die Präsentation von Zubehör-Artikeln, die sich in fünf Themenbereiche gliedern: Multimedia, Sicherheit, Klimatechnik, Energiequellen sowie Spiel, Sport, Hobby. In der Multimedia-Abteilung etwa gibt es Navigationssysteme, Sat-Anlagen sowie Angebote aus TV, Video und Radio. Zu jedem ausgestellten Artikel sind detaillierte Informationen erhältlich.

Action live findet außerdem täglich von 12 bis 16 Uhr statt. Ein professioneller Moderator präsentiert Produkte, leitet Diskussions- oder Fragerunden. Natürlich stellen sich auf dem Stand auch alle IC-Partnerhändler samt ihrer Produktpalette dem Publikum vor.

Händlerporträt

! **Niesmann:** Überhaupt nicht. Der DCHV ist die allgemeine Vertretung der Caravaning-Händler in Deutschland. Jeder kann dort Mitglied werden. Intercaravaning dagegen ist ein exklusiver Händlerkreis. Wir können nicht alle Händler aufnehmen – bedingt schon durch das Kriterium der regionalen Verträglichkeit zwischen unseren Partnerbetrieben.

Mader: Im Übrigen gibt es keine Berührungängste zwischen beiden Organisationen. Teilweise tauschen wir uns sogar aus. Alle IC-Partner sind auch Mitglied im DCHV. Und drei von fünf Vorstandsmitgliedern des DCHV gehören auch Intercaravaning an.

? *Gibt es bei Intercaravaning Bestrebungen, auch in die politische Lobbyarbeit einzusteigen?*

! **Niesmann:** Wir können die Branche nicht vertreten, das muss der DCHV machen. Wir vertreten ausschließlich die Interessen unserer Mitglieder.

? *Also ganz klar keine Politik?*

! **Niesmann:** Nein, keine Politik.

Mader: Politik machen der DCHV und der VDPWH.

? *Intercaravaning hat jetzt 22 Mitglieder in Deutschland und eines in Österreich. Ihre Prognose: Wie viele IC-Partner sind es in fünf Jahren?*

! **Niesmann:** Wir setzen die Obergrenze bei 50 Händlern in den deutschsprachigen Ländern. Ich schätze, im Endeffekt werden wir bundesweit 30 bis 40 Partner haben, dazu kommen weitere in

Österreich und der Schweiz.
Mader: Allerdings äußern unsere Kunden schon jetzt den Wunsch, unsere Dienstleistungen gerade auch im Urlaub im nicht deutschsprachigen Raum beanspruchen zu können. Wir sondieren also Kooperationsmöglichkeiten mit ähnlichen Händlergemeinschaften wie der Intercaravaning, etwa in Holland, Frankreich oder Italien. Da sind wir dran.

InterCaravaning, Kurfürstenstraße 37 in 56068 Koblenz. Tel.: 0261/10054-54, Fax: -55, Internet: www.Intercaravaning.de.

| | Firma | Straße | PLZ,Ort | Telefon | Telefax | Internet | E-Mail-Adresse | Marken |
|----|----------------------------|-------------------------|---------------------------|-----------------|-----------------|-----------------------------|------------------------------|---|
| 1 | Caravan Company Berlin | Heinrichstr. 7 | 12207 Berlin | 030/7720480 | 030 /772048-88 | | | Dethleffs, Arto, Flair, Clou |
| 2 | Ebel GmbH | Unner de Bult 10 | 21210 Maschen | 04105/80041 | 04105/84604 | www.ebel-reisemobile.de | info@ebel-reisemobile.de | Bürostner, Eura Flair, Arto |
| 3 | Camping Nordsee | Lise-Meitner-Str. 5 | 25524 Itzehoe | 04821/737324 | | www.camping-nordsee.de | info@camping-nordsee.de | Hobby, Fendt, Tabbert, La Strada, Flair, Arto, Weinsberg |
| 4 | Eubo Caravan Tirge | Am Walde 2 | 30916 Hannover | 0511/611787 | 0511/611877 | www.tirge.de | info@tirge.de | Flair, Arto, Dethleffs, Weippert, Frankia |
| 5 | Becker GmbH | Dörnbergstr. 15 | 34233 Fuldatal | 0561/981670 | 0561/98167-24 | www.wohnwagen-becker.de | wohnwagen-becker@t-online.de | Hobby, Knaus, Tabbert |
| 6 | Auto Spürkel GmbH & Co. KG | Poststr. 20-28 | 44809 Bochum | 0234/9043238 | 0234/9043230 | www.bootsmarkt.de | spuerkel@kamp.net | Knaus, Eifelland, Tabbert, Sealine, Bayliner |
| 7 | WVG Thrun GmbH | Kölner Str. 232-234 | 45481 Mülheim | 0208/485081 | 0208/460139 | www.Caravan-Park-Thrun.de | info@Caravan-Park-Thrun.de | Knaus, Dethleffs, Arto, Flair, Eifelland, T.E.C., Clou, Hobby, Tabbert, Weinsberg, Concorde |
| 8 | Ardelt | Dieselweg 1 | 48493 Wettringen | 02557/98780 | | www.ardelt.de | info@ardelt.de | LMC, Concorde, Carthago, Esterel, Winnebago, Euro-Liner, Bürostner |
| 9 | Rentmobil GmbH | Herseler Str. 14 | 50389 Wesseling | 02236/944900 | 02236/94490-9 | www.rentmobil.de | info@rentmobil.de | Bürostner, Knaus, Karmann,Eifelland, Flair, Arto, Phoenix, T.E.C. |
| 10 | Camping Center Vöpel | Am Flurgraben 42-44 | 65462 Gustavsburg | 06134/757480 | 06134/757477 | www.camping-voepel.de | campingcenterVoepel@gmx.de | Hobby, Fendt, Elnagh |
| 11 | Niesmann Caravaning | Kehrstr. 51 | 56751 Polch | 02654/940900 | 02654/940940 | www.niesmann.de | info@niesmann.de | Fendt, Hobby, Bürostner |
| 12 | Rutenkolk Caravaning | Friedberger Landstr. 43 | 60389 Frankfurt | 069/9474090 | 069/94740969 | www.rutenkolk.de | info@rutenkolk.de | Hobby, Hymer |
| 13 | Wenk Wohnwagen | Carl-Benz-Str. 4-6 | 69115 Heidelberg | 06221/60700 | 06221/6070-70 | www.wenk-wohnwagen.de | wenk-wohnwagen@t-online.de | Knaus, Tabbert, Eifelland, Wilk |
| 14 | Wohnwagen Wanner | Tübinger Str. 28 | 72144 Dusslingen | 07072/2038 | 07072/8600 | www.wohnwagen-wanner.de | info@wohnwagen-wanner.de | Fendt, Knaus, Winner, Pössl |
| 15 | Herzog GmbH & Co. KG | Im Industriegebiet | 74366 Kirchheim | 07143/894424 | 07143/92950 | www.herzog-freizeit.de | info@herzog-freizeit.de | Dethleffs, Knaus, Fendt |
| 16 | Camping & Freizeit Kuhn | Im Drachenacker 4 | 77656 Offenburg | 0781/95950 | 0781/9595-90 | www.camping-kuhn.de | info@camping-kuhn.de | Bürostner, Knaus, Tabbert |
| 17 | Burmeister Caravan-Center | Holderweg 2 | 78351 Bodman-Ludwigshafen | 07773/932900 | 07773/5907 | www.caravan-center.de | info@caravan-center.de | Knaus, Eifelland |
| 18 | WVD Südcaravan GmbH | Hanferstr. 30 | 79108 Freiburg | 0761/1524051 | 0761/15240-99 | www.wvd.com | uweBoch@t-online.de | Flair, Arto, Dethleffs, Eura, Pilote |
| 19 | Glück Freizeitmarkt | Bodenseestr. 165 | 81243 München | 089/8970300 | 089/897030-15 | www.glueck-freizeitmarkt.de | info@glueck-freizeitmarkt.de | Concorde, Phoenix, FFB, Pössl, Dethleffs, Tabbert |
| 20 | Servo Reise-mobil Center | Hans-Urmiller-Ring 50 | 82515 Wolfrats-hausen | 08171/48310 | 08171/4831-44 | www.servo-reisemobile.com | info@servo-reisemobile.com | Flair, Arto, Clou, Mobilvetta |
| 21 | Freizeitcenter Dietz GmbH | Bahnhofstr. 39 | 96106 Ebern | 09531/62718 | 09531/6385 | www.autohaus-dietz.de | info@autohaus-dietz.de | Concorde, Dethleffs, Arto, Flair, Fiat Nutzfahrzeuge |
| 22 | Rolling Homes Neugebauer | Neunkirchner Str. 46 | A-2700 Wiener Neustadt | 0043/2622/20331 | 0043/2622/20330 | www.rolling-homes.at | info@rolling-homes.at | Flair, Arto |
| 23 | Caravan-Center Moormerland | Wankelstr. 14 | 26802 Moormerland | 04954/6888 | 04954/6808 | www.caravan-moormerland.de | info@caravan-moormerland.de | Bürostner, Flair, Arto |

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



Adriatik
Magistratweg 132-134
13591 Berlin
Tel.: 030/366-9012,
Fax: -2574
www.adria-mobil.si

Ahorn Wohnmobile
Hof Hoffeld
97953 Königheim-Pülfringen
Tel.: 09340/9201-0,
Fax: /1366
www.ahorn-wohnmobile.de

Alko
Ichenhauser Straße 14
D-89359 Kötz
Tel.: 08221/97-239,
Fax: -459
www.al-ko.de

Alpha & Car
Gewerbestraße 30
55546 Pfaffen-Schwabenheim
Tel.: 06701/8258 + 8254,
Fax: /8253
www.alpha-by-barth.de

Baumgartner-Reisemobile GmbH
Am Sauerborn 19
(Gewerbegebiet)
61209 Echzell
Tel.: 06008/9111-0,
Fax: -20
www.la-strada.de

Brandrup
Postfach 330105
80061 München
Tel.: 089/235588-0,
Fax: -70

Bürstner GmbH
Weststraße 33
77694 Kehl
Tel.: 07851/85-0,
Fax: -201
www.buerstner.com

Carthago Reisemobilbau
Gewerbegebiet 3
88213 Ravensburg Schmalegg
Tel.: 0751/79121-0,
Fax: /94543

Concorde
SKW Fahrzeugbau GmbH
Concordestraße 2-4
96132 Aschbach
Tel.: 09555/9225-0,
Fax: -44
www.concorde-tourentips.de

DaimlerChrysler AG
Vertrieb Deutschland HPC V300
10878 Berlin
Tel.: 030/2694-3000
www.mercedes-benz.com

Dethleffs GmbH
Rangenbergweg
88316 Isny im Allgäu
Tel.: 07562/987-0,
Fax: -101
www.dethleffs.de

Electrolux Siegen GmbH
In der Steinwiese 16
57074 Siegen
Tel.: 0271/692-0,
Fax: -300
www.electrolux.de

Elnagh
Hof Hoffeld
97953 Königheim-Pülfringen
Tel.: 09340/92010,
Fax: /1366
www.elnagh.it

EMC AG
Hans-Bunte-Straße 9
79108 Freiburg
Tel.: 0761/51554-0,
Fax: -20

Eura Mobil GmbH
Kreuznacher Straße 78
55576 Sprendlingen
Tel.: 06701/203-0,
Fax: -10
www.euramobil.de

Fiat Automobil AG
Hahnstraße 41
60528 Frankfurt/Main
Tel.: 069/66988-0,
Fax: -922
www.fiat-transporter.de

Ford Werke AG
Henry-Ford-Straße 1
50735 Köln
Tel.: 0221/90-0,
Fax: -12984
www.ford.de/home.html

Frankia Fahrzeugbau
Pilote GmbH
Bernecker Straße 12
95509 Marktschorgast
Tel.: 09227/738-0,
Fax: -33

Grill'n'Cook GmbH & Co KG
Hauptstraße 134
63579 Freigericht
Tel.: 06055/900493,
Fax: /901157
www.grill-n-cook.com

Hans-Werner Quabeck
Heideweg 19
56237 Naurot
Tel.: 02601/3546

Hehn Reisemobile
Schauenstraße 30
47228 Duisburg
Tel.: 02065/77160,
Fax: /66402
www.hehnmobil.de

Hobby Wohnwagenwerk
Ing. H. Striewski GmbH
Schafredder 28
24787 Fockbek
Tel.: 04331/606-0,
Fax: -19
www.hobby-caravan.de

Hymer AG
Holzstraße 19
88339 Bad Waldsee
Tel.: 07524/999-0,
Fax: -220
www.hymer.com

Iveco Magirus AG
Robert-Schumann-Straße 1
85716 Unterschleißheim
Tel.: 089/31771-0,
Fax: -452
www.iveco.com

Knaus Caravan GmbH
Helmut-Knaus-Straße 1
94118 Jandelsbrunn
Tel.: 08583/21-0,
Fax: -387
www.knaus.de

LMC Caravan GmbH
Rudolf-Diesel-Straße 4
48336 Sassenberg
Tel.: 02583/27-0,
Fax: -138
www.lmc-caravan.de

Messe Düsseldorf
Stockumer Kirchstraße 61
40474 Düsseldorf
Tel.: 0211/4560-01,
Fax: -668
www.messe-duesseldorf.de

Niesmann + Bischoff
Cloustraße 1
56751 Polch
Tel.: 02654/933-0,
Fax: -100
www.niesmann-bischoff.com

Phoenix Reisemobile
Schell Fahrzeugbau KG
Sandweg 1
96132 Schlüsselfeld-Aschbach
Tel.: 09555/9229-0,
Fax: -29
www.phoenix-reisemobile.de

Pössl Sport & Freizeit
Allyear
Gewerbestraße 5
84416 Innig am Holz
Tel.: 08084/3404,
Fax: /3523

RMB-Reisemobilbau GmbH
Grimmenstein 13
88364 Wolfegg/Allgäu
Tel.: 07527/9690,
Fax: /5347
www.rmb-reisemobile.de

Schwabenmobil
Kirchheimer Straße 170
73265 Dettingen/Teck
Tel.: 07021/98005-0,
Fax: -29
www.netit.de/schwabenmobil

T.E.C. Caravan GmbH
Rudolf-Diesel-Straße 4
48336 Sassenberg
Tel.: 02583/9306-0,
Fax: -99
www.tec-caravan.de

Thetford GmbH
Schallbruch 14
42781 Haan
Tel.: 02129/94250,
Fax: /942525
www.thetford-europe.com

ThoMar OHG
Alte Salzstraße 20
21483 Lüttau
Tel.: 04153/5205-33,
Fax: -45
www.thomar.de

**Volkswagen
Nutzfahrzeuge AG**
Mecklenheidestraße 74
30419 Hannover
Tel.: 0511/798-0
www.vw-nutzfahrzeuge.de

**Waru – Ihr Camping-Ostsee-
Partner**
Herrn Dirk Ruhe
Zum Windpark 10
23738 Lensahn
Tel.: 04363/9015-57,
Fax: -59

treffpunkt

Meinungen, Tipps, 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.

Wer trifft sich?

Reisemobilfreunde im Bayerischen Wald gesucht

Seit einigen Jahren sind wir überzeugte Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL. Wir möchten Ihnen ein Lob zu dieser Zeitschrift aussprechen.

Nun würden wir gern Kontakt zu anderen Reisemobilisten im Bayerischen Wald aufnehmen und dachten an einen Freundeskreis oder Stammtisch. Das erste zwanglose Treffen findet am Freitag, dem 29. September 2000, statt, im Café Köck in Zwiesel. Infos bei Reinhold und Alexandra Fürst, Tel.: 09922/60875.

Reinhold Fürst,
Zwiesel

Knack die Nuss

Originelle Lösung des Rätsels,
REISEMOBIL INTERNATIONAL 8/2000

Als Bilderrätsel hat Leser Heinrich Demel aus Hockenheim die Lösung des Preisrätsels in REISEMOBIL INTERNATIONAL 8/2000 eingeschickt. Hätten Sie's gewusst?

Motor lief nicht mehr. Also musste ich allein zu Fuß Hilfe holen. Meine Frau hütete derweil das Fahrzeug. Nach längerem Suchen und Fragen kam ich zu einem Campingplatz und erzählte dort meine Situation. Die Leute telefonierten zu einer Werkstatt, von der aber niemand zu Hilfe kam.

Kurz entschlossen kam der Platzwart mit einem Motorroller zurück zum Pannenfahrzeug. Bei größter Hitze reparierten wir gemeinsam die Spritleitung, und nach einer Stunde lief der Motor wieder. Zur Sicherheit machte ich auf dem Campingplatz Halt für eine Nacht. Mehrere Male probierte ich, den Motor zu starten, und jedesmal funktionierte er bestens. Am Abend kam der Campingwart im 500er Mercedes zu mir und fragte, ob alles okay sei.

Den Platz kann ich nur allen bestens empfehlen: Camping Kalamitsi, Chalkidiki/Sithonia, GR-63072. Dem Campingwart gebührt ein großes Lob für seine Hilfsbereitschaft.

Kurt Rufer,
CH-3006 Bern, Schweiz

Prima Stellplätze

Eindrücke auf verschiedenen Plätzen

Wir haben den Stellplatz-Atlas 2000 von REISEMOBIL INTERNATIONAL und sind begeistert. In Bodmann am Bodensee haben wir am Ortseingang einen Parkplatz gefunden, wo Reisemobile maximal drei Tage bleiben dürfen, pro zwölf Stunden für fünf Mark. Ein WC ist vorhanden, leider keine Wasserver- und Entsorgung, auch nicht für Fäkalien.

Angelika Carle
via E-Mail

Am Gardasee hatte ich mir den Stellplatz in Malcesine bei Frau Lombardi ausgesucht. Ein Musterbei-

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

spiel, was uns dort an Freundlichkeit widerfahren ist. Frau Lombardi war, und das trotz laufender Umbauarbeiten, stets bemüht, uns einen über alle normalen Maße hinaus gehenden Service anzubieten. Auch der Preis von 15.000 Lira plus 2.000 Lira (zusammen 17 Mark) für Strom halten wir in dieser Urlaubsregion für mehr als fair.

Wir würden uns freuen, wenn noch mehr Stellplatzbetreiber solch einen Service und, was für uns noch wichtiger ist, solch eine Gastfreundschaft an den Tag legen würden.

Uwe Baumert
via E-Mail

Spät nachts in Genua angekommen und die Stadt Richtung Savona auf der Via Aurelia verlassend, war ich nur froh, etwa einen Kilometer hinter dem Ortschild Genua direkt am Ausgang eines Straßentunnels links einen öffentlichen Parkplatz zu finden. Die Augen fielen mir schon zu, also habe ich mich zu den drei dort bereits stehenden Reisemobilen zugesellt. Die Nacht war trotz naher Straße erstaunlich ruhig, und zu meiner Überraschung fand ich am nächsten Morgen direkt unterhalb des Parkplatzes einen kleinen, steinigen, aber feinen Strand. Treppe runter und Wasser marsch.

Doch Vorsicht: Zumindest samstags ist halb Genua dort, und italienische Rollerfahrer parken gnadenlos. Da ich mir die Mühe nicht machen wollte, zehn Roller vor und hinter dem Reisemobil wegzutragen, musste ich wohl oder übel bis zum späten Nachmittag warten, bevor ich den Platz verlassen konnte. Als Nachtlager aber nach abendlicher Anfahrt und Start für die Küstentour ist dieser Platz nicht die schlechteste Wahl, auch wenn keine Infrastruktur vorhanden ist.

Gerd Kreusch
via E-Mail

Auf der Romantischen Straße erreichten wir Feuchtwangen. Das Hinweisschild zum Landgasthof Walkmühle in Richtung Eichenzell weckte unsere Neugier: Nach 1,5 Kilometern erreichten wir den Gasthof, direkt an der Sulzach gelegen. Von den Besitzern wurden wir wie alte Freunde begrüßt und bekamen leckeres Abendessen, dazu guten fränkischen Wein. Unser Reisemobil konnten wir direkt neben der Mühle parken. Wir können sie bestens empfehlen.

Immo Schulte,
50259 Puhlheim

Steigbügel halten

Editorial Service-Los, REISEMOBIL INTERNATIONAL 8/2000

Die Frage nach einem guten Service betrifft nicht nur die Caravan-Branche. Die Klage über die Servicewüste Deutschland geht quer durch alle Branchen. Soweit ich dies beurteilen kann, wird beim Kauf einer Ware oder Dienstleistung der Preis zu einem immer entscheidenderen Kriterium. Das Internet wird dieses Verhalten noch weiter fördern. Dem Verkäufer fällt es immer schwerer, Beratung oder Service als preiserhöhendes Argument durchzusetzen. Als logische Folge muss der Händler bei den Grundkosten für den Service sparen. Er kann nur noch so viel Dienstleistung vorhalten, wie er auch sicher verkaufen kann.

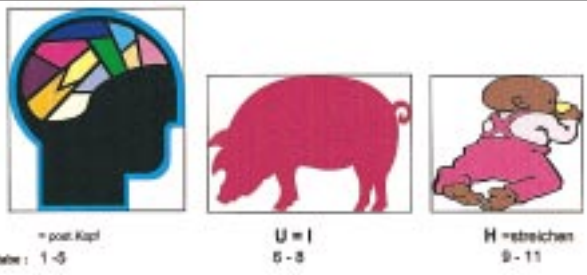
Die lange Jahre übliche Praxis, dass in jeder Ware ein gewisser Prozentsatz für Serviceleistung kalkuliert wurde, also quasi eine Versicherung, die alle Kunden bezahlen, aber nur wenige in Anspruch neh-

men, lässt sich nicht mehr durchsetzen. Leider bedeutet dies auch, dass es in der Hauptsaison eng wird: Der Händler ist kalkulatorisch nicht in der Lage, in der schwachen Jahreszeit überflüssiges Personal vorzuhalten, damit er in der Saison jeden Terminwunsch erfüllen kann.

Daraus resultiert, dass bei der Terminvergabe selektiert werden muss. Und da frage ich ganz ernsthaft: Welchen Kunden würden Sie zuerst bedienen: den, der das Fahrzeug bei Ihnen, oder den, der sein Fahrzeug woanders gekauft hat? Es geht mir hier ausschließlich um die Frage des Termins, nicht um die Frage, ob die Reparatur grundsätzlich ausgeführt wird. Darüber darf es keinen Zweifel geben: Jede Werkstatt muss jeden Reparaturauftrag annehmen, sofern sie in der Lage ist, ihn fachgerecht auszuführen. Egal, wo der Wagen gekauft wurde. Wer bezahlt, wird auch bedient.

Wir Deutsche werden so lang keinen wesentlich besseren Service erhalten, so lang wir nicht bereit sind, dafür angemessen zu bezahlen, und zwar als kalkulatorischen Preisanteil, nicht nur im konkreten Fall der Inanspruchnahme. Ich befürchte, dass wir Deutschen mit unserem überwiegend auf den Preis orientierten Kaufverhalten den Großvertriebsformen massiv die Steigbügel halten. Ob diese die gewonnene Angebots- und Preismacht letztlich auch für besseren Service verwenden, bleibt allerdings offen. Das gilt auch für die Caravan-Branche.

Michael Winkler,
Caravanhändler
70499 Stuttgart-Weilimdorf



Hilfsbereitschaft

Erlebnis während eines Urlaubs
in Griechenland

In Griechenland hatten wir plötzlich eine Panne an unserem Reisemobil – ausgerechnet bei 40 Grad am Samstagnachmittag. Der

MOBIL Reisen

Das Reise-Special: Jeden Monat in REISEMOBIL INTERNATIONAL

UNTERWEGS MEHR ERLEBEN
MIT WOHNMOBIL UND CARAVAN

Umbrien

Trüffeln auf der Spur

Monte Argentario

Silberne Halbinsel

Euganeische Hügel

Ruhe im Thermenland

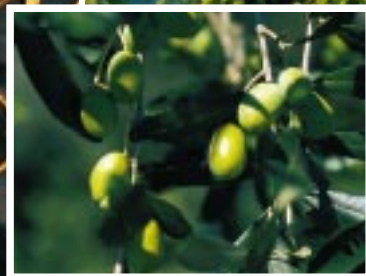
Sardinien

Top-Spots für Surfer

Erleben und genießen

**URLAUBSLAND
ITALIEN**

**Zu gewinnen: Campingferien
im Caravan Park Sexten**



UMBRIEN

Wer Trüffel sucht in Umbrien, findet einen Landstrich erster Güte.

Alle sind hinter ihm her. Sie kriechen in aller Frühe durch den Wald, um ihn zu finden. Suchen unter jedem Busch, neben jeder Wurzel. Werfen gehetzte Blicke über ihre Schultern. Verwischen ihre Spuren, wenn sie erfolgreich waren. Schleichen sich zurück nach Hause, die Hände in den Taschen vergraben. Schließen die Hintertür ab und holen die Briefwaage heraus. Schließlich zählt jedes Gramm.

Wer einen hat, verrät es keinem. Legt ihn in ein Körbchen und versteckt ihn im Keller. Sein Geschmack soll unvergleichlich sein. Würzig, aber nicht aufdringlich. Aromatisch, aber nicht streng. Trüffel. Der Ferrari unter den Pilzen.

AUF SCHATZSUCHE

Italianische Impressionen: Beinahe trutzig überragt der Glockenturm der Kirche San Francesco das weltberühmte Assisi. Lieblich wirken die verschwiegene Tür und das verschnörkelte Gitter im Sonnenlicht.

„Trüffel passen zu allem“, sagt Francesca, die auf dem Campingplatz Montelucos hoch über Spoleto neben uns ihr Zelt aufgeschlagen hat. „Reis mit Trüffeln, Kartoffeln mit Trüffeln, Pasta mit Trüffeln.“ Uns läuft das Wasser im Munde zusammen. Nur – wo kriegen wir ein pfiffiges Schwein her, das bei der Trüffel-Suche hilft? „No, no, no“, lacht Francesca und schüttelt ihre

blonde Mähne. „Schweine helfen gar nicht. Die essen die Trüffel lieber selber.“ Passionierte Trüffelsucher verlassen sich deshalb auf den feinen Geruchssinn ihrer Hunde, um die braunen Pilze im feuchten Waldboden aufzuspüren.

Ziemlich streng röchen frische Trüffel, sagt Francesca und zieht die Nase kraus. Wir sind schon drei Tage in Umbrien und haben



Der Sonne entgegen: Unendliche Sonnenblumenfelder wogen am Tiber. Rast am Lago Trasimeno, fauler Hund in Todis Gassen.



noch keinen gesehen, geschweige denn gerochen. Gut, ein paar vertrocknete Kugeln im Schaufenster der Touristeninformation in Spoleto. Und immer wieder der Hinweis „Tartufi“ auf den Speisekarten der vielen feinen Restaurants. Aber so einen richtigen frischen, faustgroßen Trüffel, an dem noch etwas Erde klebt – Fehlanzeige.

Wir ahnen auch, warum. Als wir abends durch Spoleto streifen, fällt Licht aus hohen Fenstern auf die regenfeuchte Straße. In einem aufwändig restaurierten Palazzo ist ein Fest. Elegante Frauen in Abendroben nippen Prosecco aus hauchdünnen Gläsern, steife Kellner balancieren große Teller durch den stuckverzierten Saal. Da gibt's bestimmt Trüffel satt.

„Diese reichen Leute sind inzwischen ein richtiges Problem für Spoleto“, sagt Francesca. Nicht wegen der Trüffel. Davon hat Umbrien schließlich genug. Sondern weil die schönsten Palazzi Spoletos die meiste Zeit im Jahr leerstehen, immer dann, wenn nicht gerade ein Empfang ist und das Festival „Due Mondi“, zu dem allsommerlich die internationale Kulturschickeria in die Provinzstadt strömt, wieder vorbei ist. Wohlhabende Römer haben Spoleto als Zweitwohnsitz entdeckt und hinter mittelalterlichen Fassaden supermoderne Wohnungen

eingerrichtet. Wenigstens sind die Häuser in ihrer Substanz gerettet.

Wer nach Umbrien reist und eine unberührte Ersatz-Toskana erwartet, wird in Spoleto zum ersten Mal überrascht. Keine Spur toskanischer Lieblichkeit findet sich in den von hohen, grauen Fassaden beschatteten Gassen, die sich den Berg hinaufwinden. Immer wieder öffnen sich große, steingepflasterte Plätze, die beinahe theatralisch wirken. Taubenschwärme flattern kreischend in den Himmel.

Den Atem der Geschichte spüren und dazu den Geist der neuen Zeit – in Umbrien kein Problem. Seit Jahrhunderten unverändert thronen stolze Orte wie Adlernester in den Bergen, doch wer nach Spoleto, Orvieto oder Todi hineinfährt, entdeckt keine Museumsstädte, dafür aber pralles Leben. Hupende Autoschlangen, die sich noch um die schmalsten Kurven winden, volle Wäscheleinen zwischen Renaissance-Fassaden, schnatternde Schulkinder, die ungezogene Hunde necken.

Hinter den rötlichen Mauern des historischen Zentrums von Todi betreiben alteingesessene Familienbetriebe ihr Handwerk, winzige Geschäfte bieten Waren aller Art feil, und die Piazza del Popolo im Herzen der

Stadt ist Festsaal, Nachrichtenbörse und Marktplatz zugleich.

Wem es hier zu eng ist, der nimmt eine der vielen kleinen Straßen, die sich von Todi aus durch das Land schlängeln – vorbei an dunklen Eichenwäldern, den glitzernden Fluss Tiber überquerend, durch wogende Kornfelder und fruchtbare Weinberge. Immer wieder endet eine Straße einfach auf einer Anhöhe mitten in üppiger Natur, vor den schmiedeeisernen Toren eines verlassen Klosterruins oder am Ufer eines trüben Sees. Ein Hauch von Unendlichkeit liegt über den milden Farben und sanften Formen der Landschaft.

Und dann knattert auf einmal eine Vespa über die scheinbar verlassene Staubstraße. Eine mollige Frau klammert sich an den verwegenen Fahrer des antiken Gefährts, und zwischen dem ungleichen Paar flattern die langen Ohren eines Hundes im Wind. Familienausflug auf italienisch.

In Assisi ein déjà vu – ein Paar auf einem Zweirad, diesmal ohne Hund. Nirgendwo gibt es so skurrile Devotionalien wie in den Andenkenläden dieser Pilgerstadt. Da müssen selbst der heilige Franziskus und die heilige Klara als Miniaturen auf einem tönernten Motorrad dafür herhalten, den Umsatz zu steigern. Alle leben in Assisi von ►



Schattiges Plätzchen: Die Piazza Vittorio Emanuele II in Todi gilt als einer der bemerkenswertesten Plätze Umbriens.



Umbrische Lebenslust: Pferde grasen in Ruhe vor den Stadttoren Todis, auf dem Markt steht ein abenteuerlicher Stand.



Franziskus – vom Eisverkäufer bis zum Priester. Wer echte Mystik in dem neben dem Vatikan wichtigsten religiösen Zentrum Italiens erleben will, muss in aller Frühe aufstehen, wenn noch Nebel aus der Ebene steigt.

Assisi hat bei dem großen Erdbeben im Herbst 1997 schwere Zerstörungen erlitten. Auch die Grabkirche San Francesco war stark beschädigt. Noch gibt es keinen Ausblick in Assisi, keinen Schnappschuss von der Stadt, den nicht Baukräne beeinträchtigen. Aber bald sollen die Restaurierungen beendet und die Harmonie der mittelalterlichen Stadtanlage wieder ungetrübt sein.

Neben der strahlenden Toskana wirkt Umbrien fast ein wenig wie die zurückhaltende Stiefschwester, die nicht gewohnt ist, ihre Schönheit selbstbewusst zu präsentieren. Als das grüne Herz Italiens verkauft sich die Region, dabei ist in Umbrien der Sommer gelb, gelb, gelb – wegen der unglaublich vielen Sonnenblumen im Tiber-tal und dem Ginster auf den Hügeln – und die spröde eleganten Städte brauchen sich wirklich nicht hinter Steineichenwäldern und grünen Weinbergen zu verstecken.

Umbrien ist eine Region für Entdecker und Genießer. Jeder wird hier seine Stadt finden, in der er sich am wohlsten fühlt, ob Assisi, Spoleto oder Todi, oder sich in eines der vielen kleinen Dörfer verlieben, die jede Landkarte schlicht vergisst. Und bald die dicken Reiseführer einfach im Reisemobil liegen lassen, weil es egal ist, ob die schlichte Madonnenstatue an der verlassenen

Weggabelung einfach nur wunderschöner Kitsch ist oder ein echtes, wertvolles Kunstwerk. Ein Genuss ist sie so oder so.

Und die Trüffel? Die haben wir auch noch gegessen. Da, wo wir es niemals vermutet hätten. In einer einfachen Pizzeria am Corso in Gubbio, wo drei Fern-seher gleichzeitig liefen und der Pizzabäcker sich beim Teigkneten den Hals verrenkte, um ja nichts zu verpassen. Pizza die tartufi nero, so hieß die heiße Teigplatte, die er vor uns auf den Tisch klatschen ließ. In

einem roten Meer aus Tomatenpurree und zischenden Käsevulkanen ein paar braune Sprengel. Und in der Mitte ein verschrum-pelter, brauner Klumpen. Sah aus, wie eine Mottenkugel. Aber der Geschmack ... Unvergleichlich. Würzig, aber nicht aufdringlich. Aromatisch, aber nicht streng. Und edel. Sehr edel.

Seitdem sind wir wieder hinter ihm her. Kriechen in aller Frühe durch den Wald, um ihn zu finden. Suchen unter jedem Busch, neben jeder Wurzel. Werfen gehetzte Blicke über unsere Schultern. Wenn wir einen haben, verraten wir es keinem. Nicht mal Francesca. Die soll ihre Pasta ruhig ohne Trüffel essen. Schließlich zählt jedes Gramm. *Ina Nottebohm*

Camping kompakt



Stellplätze: In Italien ist das Übernachten an Straßen, Park- oder Rastplätzen für eine Nacht erlaubt. Entsorgungsstationen stehen in Umbrien fast ausschließlich an Campingplätzen. Gut ein Drittel der etwa 40 Campingplätze befindet sich in der Umgebung des Trasimeno-Sees. Hier eine kleine Auswahl:



Camping: Camping Villaggio Italgest, I-06060 Sant'Arcangelo/ Lago di Trasimeno, Tel.: 0039/07584/8238, Fax: /8085. Camping Internazionale Assisi, I-06081 Assisi, Tel.: 0039/07581/3710, Fax: /2335. Camping La Montesca, I-06012 Citta di Castello, Tel.: 0039/0758/558566, Fax: /520786. Camping Monteluco, I-06049 Spoleto, Tel. und Fax: 0039/074/3220358. Camping Orvieto, I-05018 Orvieto, Tel.: 0039/07/44950240, Fax: /530643. Camping Citta di Gubbio, I-06024 Gubbio, Tel.: 0039/ 0759/272037, Fax: /272037. Camping Paradise d'Éte, I-06100 Perugia, Tel.: 0039/ 0757/ 9517, Fax: /172117.



MONTE ARGENTARIO



Die Halbinsel im Tyrrhenischen Meer verwöhnt den reisemobilen Gast mit praller Vielfalt.



Erholsam: Der Strand von Campese spannt sich wie eine weite Sichel. In Porto Santo Stefano sind Reisemobile willkommen. Der Fischmarkt bietet lukullisch Köstliches.



Verträumt: Orte wie Porto Ercole (großes Bild) und Torre Cala Grande (links) sind typisch.

über die Bucht zum Küstenort Talamone an den südlichen Ausläufern der Monti dell' Uccellina im Naturschutzpark der Maremma versperren keine Hotels: Harmonisch reiht sich ein gutes Dutzend Campingplätze unter schattenspendenden Baumkronen dunkelgrüner Pinienhaine.

Am nächsten Tag umrunden wir mit dem Fahrrad den Monte Argentario. Gut 60 Kilometer lang ist die Tour. Bis Porto Santo Stefano radeln wir locker auf dem pottebenen Damm dahin. In dem Fischerort ist die mediterrane Atmosphäre perfekt. Ein sienesischer Turm aus dem 15. Jahrhundert, der Argentiera, überragt das Städtchen. Der Sage nach soll sich im Schutz seiner Mauern eine Henne mit zwölf goldenen Küken versteckt halten.

Im kleineren Porto Vecchio dümpeln bunte Fischerboote unter dem Schein der Vormittagssonne. Hier lässt es sich in einem der vielen hübschen Hafenrestaurants gut sitzen. Freundliche Einwohner sorgen für eine angenehm urbane Atmosphäre. Malerisch schmiegen sich die Häuser der Altstadt mit den verblässenden Farben ihrer abbröckelnden Fassaden in Ocker und Rosé an den Berg, den auch wir hinaufklettern. Oben angekommen begeistert der Blick in die Bucht, die eine alte spanische Burg krönt, genannt Rocca.

Die weiterführende Panoramastraße hat es in sich. Auf- und abwärts schlängelt sie sich in Kurven eng an den Fels, als habe sie Angst, im nächsten Augenblick ins Meer zu stürzen. Knapp 30 Kilometer ►

Wütend hebt der stämmige, kleine Mann die Faust und schickt dem Sportwagenfahrer laute Schimpfworte hinterher. Der Ferrari mit Kennzeichen Roma war Ernestos dreirädrigem Gefährt und zugleich Gemüseverkaufsstand am Wegrand gefährlich nahe gekommen.

Dreiradkarren und Flitzer – einer von vielen Kontrasten, mit denen die Argentarioer seit langem leben: Noch nie hatten die Fischer und Weinbauern ihre Heimat in der südlichen Ecke der Toskana für sich allein. An den Ufern der etruskischen Siedlungen landeten die Vandalen, die Byzantiner, die Sarazenen, die Römer, Franzosen und Spanier, die als Eroberer über die Weltmeere segelten und sich um die besten Stützpunkte schlugen. Heute sind es Schriftsteller, Maler, Komponisten und Bildhauer, die sich hier niederlassen. Auch



die Jet-Setter entdecken den sonnenverwöhnten Felskoloss im Meer als idealen Platz für ihre Villen und Yachten.

Das 62 Quadratkilometer große Kalksteinmassiv des Monte Argentario ist gleichsam der Pfortner zur toskanischen Maremma von der Meereseite. Die Felskulisse der teils versunkenen Tyrrhenis war einmal eine Insel. Höchste Erhebung des markanten, teils bewaldeten Silberbergs ist der 635 Meter hohe Monte Telegrafo, der über drei Küstenstreifen mit dem Festland verbunden ist:

◊ mit dem nördlichen Damm Tombolo della Gianella, einer kilometerlangen Sandsichel mit attraktiven Campingplätzen unter altem Pinienbestand;
◊ mit dem südlichen Damm Tombolo di Feniglia, einem Wander- und Naturschutzgebiet;
◊ dazwischen mit der geschützten Lagune

von Orbetello, auch Venedig der Toskana genannt.

Ein feuerroter Sonnenball verwandelt die Lagune gegen Abend kurzzeitig in ein Glutmeer. Mein Blick schweift über den Schattenriss der Stadtmauern von Orbetello hin zur Silhouette des schlichten gotischen Doms. Das Herz dieser Stadt schlägt in der verkehrsfreien geklinkerten Zone vor dem Rathaus. Kunterbunte Geschäfte und einladende Kneipen verführen zum Verweilen. Bei Dämmerung ist die Zeit des Sehens und Gesehenwerdens. Wo Paare Arm in Arm spazieren, während die Sonne langsam im Meer versinkt, wird Orbetello zur Postkartenidylle – wären da nicht die Mücken, die gnadenlos ihre Rüssel unter die Haut treiben.

Doch was des einen Leid, ist der vielen Vögel Freud. Für sie ist die luftige Tafel bis hin zu ihren nahen Brutstätten am

Schilfsee Lago di Burano im Naturschutzgebiet des WWF-Vogelreservats reichlich gedeckt.

In der südlichsten Ecke der Toskana schwelgt die Kultur. Beim eleganten Ferienort Ansedonia liegt die antike Stadt Cosa. Zu besichtigen sind Abschnitte der Stadtmauer, die Reste des Forums, das Capitols und die Stadtanlage mit gepflasterten Straßen. Am Ufer steht der mittelalterliche Turm, Puccini genannt, weil der Musiker hier Passagen der Tosca komponierte.

An Monte Argentarios Badestränden braucht sich niemand um Liegestühle und Restaurantplätze zu keilen. Einzig im Juli und August wird es eng, wenn die Römer die Halbinsel belagern. Der längste Badestrand und ideales Urlaubsdomizil für Camper liegt an der Tombolo della Gianella im Norden. So weit das Auge reicht, zieht sich die Sandküste hin. Den Blick



MONTE ARGENTARIO

sind es bis zum nächsten Ort Port´ Ercole. Während der Fahrt eröffnen sich ständig spektakuläre Blicke auf die zerklüftete, raue Südwestecke des Argentario bis hinüber zu den Inseln Giglio, Giannutri und Montecristo. Auf vorgelagerten Felsen stehen Wachtürme, notwendig wegen vieler Piratenüberfälle.

Wild und kurvig windet sich die Straße weiter bis Port´ Ercole. Die Burg La Rocca Filippo und das sternenförmige, überdimensionierte Fort Stella beherrschen und beschützen seither den ehemals wichtigen Fischereihafen und heute noblen Badeort. Abgeschirmt hinter den dicken Mauern der Bastionen schaut die High Society, die sich die Festungen zu teuren Wohnungen umgestalten ließ, von den Hügeln über dem Städtchen auf den Yachthafen herunter, wo Fischer ihre Netze flicken.

Sechs Kilometer lang radeln wir weiter auf einer Stichstraße, die vor dem Campingplatz La Feniglia in einem großen Parkplatz endet. Von hier aus dürfen nur noch Fußgänger und Radfahrer in das ursprüngliche, streng abgesperrte Naturschutzgebiet eindringen. In den angrenzenden Pinienwäldern sind mit etwas Glück Hirsche, Rehe, Stachelschweine, Dachse, Füchse, Steinmarder und Fasane zu beobachten. Entlang der Nehrungen haben sich Kormorane, Regenpfeifer, Reiher und Schnepfen eingenistet.

Bei unserer Heimfahrt auf der SS 440 in Richtung Porto S. Stefano – Albinia schwirrt die Hitze des Nachmittags von der Macchia zum Monte Telegrafo hinauf und presst den würzigen Kräuterduft aus den saftig grünen Büschen.

Nicht entgehen lassen wir uns eine Tour zur Isola del Giglio, der zweitgrößten Insel des toskanischen Archipels. Mehrmals täglich verkehren die Fähren von Porto Santo Stefano zur 14 Kilometer entfernten und nur 23 Quadratkilometer großen Insel. Auf der Fähre ragt unser Reisemobil hervor, reserviert schon am Campingplatz Baia del Sole. Nach einer Stunde

Romantisch: Hinterland und Meer bilden die Kulisse für Kleinode wie Cala d’Uomo (oben). Der Campingplatz Campese liegt auf terrassiertem Gelände.

beleckt ist, herrschen hier noch unverfälschte Normalität, protzfreie Schönheit und beschauliches Mittelmeerambiente.

Von der gemütlichen Promenade führt ein Weg zum kleinen Strand in der Sarazenenbucht und zum längeren Strand Cala delle Canelle. Um ihn zu erreichen, sind 20 Minuten Fußmarsch nötig. Kaum jemand begegnet uns auf diesen idyllischen Pfaden zwischen Grillengezirp und Meeresrauschen. Wer es bequemer will, lässt sich vom Busfahrer chauffieren, der jedes ankommende Fährschiff erwartet. Zu den beiden anderen Dörfern der Insel pendeln die Busse im Stundentakt.

Das gesamte Straßennetz der Insel beschränkt sich auf nur zehn Kilometer. Sechs Kilometer lang führt eine gut ausgebaute serpentinenreiche Straße hinauf zum 400 Meter hoch gelegenen Hauptort Giglio Castello, dem die Burg aus dem 14. Jahrhundert den Namen gab. Das mittelalterlich wirkende Nest war früher ständig in Gefahr, von Piraten eingenommen zu werden, heute sind es vor allem italienische Touristen, die durch das verwinkelte Gasenlabyrinth schwärmen.

Über eine steile Straße zum Meer ist der Ferienort Campese erreichbar. Eingebettet inmitten eines lieblichen Golfs finden wir den längsten und schönsten Sandstrand der Insel. Am Ufer dominiert ein Rundturm der Medici aus dem 18. Jahrhundert. In unmittelbarer Nähe direkt am Meer liegt ein kleiner, einfach ausgestatteter Campingplatz, der einzige der Insel.

Vor allem Wanderfreunde schätzen das bergige Giglio. Zwischen Weinstöcken, Heidekraut und Feigenbäumen kreuzen sich ausgetretene Pfade. Das vergnügliche Herumkraxeln macht hungrig. In einer familiären Trattoria am Torre (ohne Speisekarten) werden wir mit heimischer Kost verwöhnt. Mama und Sohn kochen wunderbar: Spinatsuppe mit Bruschetta (geröstetem Knoblauchbrot), Wolfsbarsch mit Rosmarin in Olivenöl geschmort, überbackener Ziegenkäse mit Mandelkruste.

Bei der Überfahrt mit der Fähre zurück zum Monte Argentario taucht die Sonne alles in Silber: die Häuser, die Ufer, das Meer. Von hier aus wirkt der inmitten der grandiosen Landschaft hell glänzende Berg plötzlich wie Silber, das der Halbinsel ihren Namen gab. *Marie Louise Neudert*



Camping kompakt



Camping International Argentario, I-58010 Albinia (Grosseto), Tel.: 0039/0564/870302, Fax: /871380.

Camping il Gabbiano: I-58010 Albinia (Grosseto), Tel.: 0039/0564/870202 und /870068, Fax: /870202.

Camping Village Il Veliero, I-58015 Orbetello (Grosseto), Tel.: 0039/0564/820201, Fax: /821198.

Camping La Feniglia, I-58018 Porto Ercole (Loc. Feniglia), Tel.: 0039/0564/831090, Fax: /867175.

Camping Baia del Sole, I-58012 Campese (Loc. Sparvieri), Tel.: 0039/0564/804036, Fax: /804036.



Informationen: Italienisches Fremdenverkehrsamt ENIT, Kaiserstr. 65, 60329 Frankfurt, Tel.: 069/237410, Fax: /232894.

Überfahrt empfängt der Hafen Giglio Porto seine Besucher mit anheimelnden Häusern, bunten Fischerbooten und familiären Tavernen am Hafenkai, an dem die Fischer jeden Nachmittag ihren Fang anbieten. Obgleich die Insel vom Tourismus

Der Gesundheit auf der Spur:
Im Norden Italiens lassen sich
Kur und Camping miteinander
verbinden – mediterrane
Lebenslust inklusive.

SCHLAMM AM PO

Das soll gesund sein? Der dunkle Schlamm, der gerade noch aus einem verbeulten Bleicheimer sein zart-modriges Aroma verströmt hat, landet mit schmatzendem Geräusch auf meinem Rücken. Feuchte Wärme kriecht mir langsam in die Poren. Die vollassimilierbare Bio-Reizmittelbehandlung, so nennt es der Prospekt des Camping- und Thermalkur-Zentrums, hat begonnen. „Fango, prregio“, gurrnt Angela, die aparte Gesundheitsfee im blauen Kittel, der ihre sadistischen Neigungen auf den ersten Blick gar nicht anzusehen sind.

Entschlossen packt sie eine große Plastikfolie und wickelt meinen widerstrebenden Leib fest darin ein. Noch ein weißes

Tuch drüber, dann kann ich mich gar nicht mehr regen. Muss das denn sein? „Si, si, si“, lacht Angela, und dann höre ich nur noch das Klappern ihrer weißen Sandalen auf dem Flur. Entspannen, so heißt das Zauberwort für Schönheit, die von innen kommt, und eine morgendliche heiße Schlamm-packung gehört bei einer Wellness-Kur im Sporting-Center in Montegrotto-Terme nun mal dazu.

Nun ja, es könnte schlimmer sein. Einmal akzeptiert, dass ich mich von einer selbstbewussten Frau in ein verschnürtes Riesen-Baby verwandelt habe, schließe ich die Augen und träume davon, wie mein zivilisationsmüder, von zuviel Pasta und vino rosso entstellter Körper langsam die For-

men der jungen Sophia Loren annimmt. Als Angela mir zwanzig Minuten später mit kräftigem Wasserstrahl den Schlamm vom Leib spritzt, muss ich einsehen, dass die Verwandlung noch nicht ganz komplett ist – bis auf die Beine vielleicht, aber auf die war ich schon immer stolz.

Also doch keine Chance, den finsternen Gestalten zu entgehen, die im anderen Teil des Kurzentrums auf ihre halbnackten Opfer warten. Ein gedrungener Mann tänzelt mir mit schlenkernden Armen auf dem Flur entgegen, bedeutet mir mit knapper Geste, ihm in eine der kleinen Kabinen zu folgen. Er sieht aus wie einer der Klitschko-Brüder, zum Glück als Miniatur-Ausgabe. Voller Vorfreude auf den ungleichen Kampf knetet er



Schönes Leben: Rund um die Kur findet der Erholungssuchende mediterrane Architektur, Bänke fürs Ruhepäuschen, ein Glas zum Relaxen und angenehmen Service.

sich die Hände, ignoriert meine Versuche, die vorgesehene Massage durch einen Aperitif an der Bar zu ersetzen, und stürzt sich mit finsterner Entschlossenheit auf meine knirschenden Wirbel.

Die melodiose Gesang, der von draußen durch das Fenster dringt, reicht nicht aus, um die lauten Seufzer zu überschallen, die inzwischen aus mehreren Kabinen zu hören sind. Während der unbekümmerte Mann, der auf dem Hof den Fango-Schlamm aus dampfenden Becken in die Eimer schaufelt, wie ein Pavarotti für Arme von Schönheit und Leidenschaft schmettert, fühle ich mich wie im schauerlichen Kellergewölbe des Schlosses von Marquis de Sade gefangen. Jedes Reißen in den Gliedern, jedes Knacken der Gelenke erinnert mich an Sünden der Vergangenheit. Vielleicht sollte ich mein von Winston Churchill abgegucktes Gesundheitsmotto „no sports“ doch mal überdenken?

Ein paar Stunden später, nachdem ich meinen wie ein Schnitzel zartgeklopften Leib mit einem ausgiebigen Bad im heißen Thermalwasser und einem Ruhestündchen neben dem Pool belohnt habe, sind die schrecklich-schönen Qualen des Vormittags vergessen. Die guten Vorsätze natürlich auch. Der kleine Rohkostsalat, mit einem Gläschen stillem Wasser zu Mittag verzehrt, ist längst verdaut. Außerdem – heißt es nicht, dass Olivenöl und Rotwein bei regelmäßigem Genuss ausgesprochen gesund sein sollen? Und was könnte eine Fango-Kur in den Euganeischen Bergen besser ergänzen, als ein

homöopathisch Tröpfchen junger Colli Euganei Rosso, der als würziger junger Wein seine beste Entsprechung in einem leichten Pasta-Gericht findet? Und dann vielleicht ein Tänzchen in einer der Hotel-Lobbys, wo abends tatsächlich pomadisierte, mit aus rosa Hemden quellendem Brusthaar geschmückte Gigolos darauf warten, mit einer gut betuchten, einsamen Dame eine Flasche eisgekühlten Asti Cinzano zu leeren?

„Morgens Fango, abends Tango, das ist hier wirklich unser Motto“, erzählt mir später kichernd Clay, der junge Italiener mit amerikanischem Vater, der deutsche Touristen auf Tagesausflügen durch die Euganeischen Hügel begleitet. Als Wellness-Gebiet (im Italienischen heißt es „Benessere“) sind die Euganeischen Hügel schon seit Jahrtausenden bekannt. Im Zentrum von Montegrotto finden sich noch Reste der aufwändigen Bäder, die sich die Römer hier bauten.

Bis zu 87 Grad ist das Thermalwasser heiß, das aus den Voralpenbecken unterirdisch bis in das Thermengebiet fließt. Eine betriebsame Kurindustrie hat sich hier entwickelt, mit der Besonderheit, dass es keine zentralen Kurzentren in den Orten gibt. Statt dessen verfügt fast jedes Hotel über eigene Thermalquellen, Kurabteilungen und Bäder. Besonders in Abano, das sich gern als bedeutendster Fango-Kurort Europas bezeichnet, treffen sich müde Geschäftsleute und erfolglose Schlagersternchen zu einem unter ärztlicher Aufsicht durchgeführten Auffrischungsprogramm für Leib und Seele. ▶



EUGANEISCHE HÜGEL



Üppiges Land: An den Euganeischen Hügeln reihen sich die Weingüter aneinander. Die Weinlese ist eine der alljährlichen Attraktionen. Gepflegte Anlagen findet der Urlauber überall.



Buxus sempervirens exakt in Form halten musste? Und

wohin verschwinden eigentlich diese lästigen Liebespaare, die sich wie glucksende Kinder im Labyrinth aus Buchs verstecken und suchen und suchen und verstecken, bis aus dem Glucksen verzweifeltes Heulen und aus dem Heulen Wehklagen wird?

Vielleicht geht es Ihnen zumindest besser als der 1191 verschiedenen Beata Beatrice D'Este, deren erstaunlich gut erhaltener Leichnam im Dom der heiligen Tecla hinter Glas aufgebahrt ist. „Verpackt wie Kaffee“ sagt Clay lakonisch, und meint damit ein Verfahren, in dem sämtliche Feuchtigkeit aus dem Körper gezogen wurde. Das Gegenteil von Fango, sozusagen. Arme Beata. Vielleicht findet sie zumindest ein wenig Trost dabei, nur wenige Meter von einem herrlichen Gemälde Tiepolos entfernt zu liegen, in dem ein ganz in lichtem Blau gewandeter, bärtiger Gott Vater der flehenden Tecla Erlösung von Krankheit und Elend verheißt.

Apropos Erlösung: So billig wie mit der Hoffnung auf ein himmlisches Wunder kommen die meisten heilsuchenden Kurgäste in den Euganeischen Hügeln nicht davon. Sie können unter fast 50 verschiedenen Kurprogrammen wählen, von der Diät-Woche bis zum Anti-Streß-Training. Ein Stoßgebet zum Himmel („lieber Gott, lass meine Zellulitis schmelzen“) ist nicht dabei. Alle, die es noch nicht gemerkt haben, mahnt eine Informationsseite über die Euganeischen Hügel im Internet: „die

althergebrachten Kuren gegen Krankheiten sind out. Wellness ist in.“ Und wer will schon zu den Ewiggestrigen gehören?

Ich jedenfalls nicht: Schluss mit der Kultur und zurück ins Thermalgebiet. Schließlich bin ich zum Anti-Zellulitis-Programm angemeldet. Kalte Güsse, Reduktionskost, Gymnastik. Obwohl – das klingt irgendwie nach Stress. Und Stress soll ja gar nicht gesund sein. Da leg ich mich doch lieber wieder bei Angela auf die Bank und lass mich mit Schlamm einschmieren. Dabei lässt sich auch die Pasta besser verdauen. Also – „Fango, prregio“. Ina Nottebohm

Camping kompakt

i Informationen: Staatliches Italienisches Fremdenverkehrsamt (ENIT), Kaiserstraße 65, 60329 Frankfurt, Tel.: 069/237410, Fax /232894.

A Camping: Camping Sporting Center, I-35036 Montegrotto Terme, Tel.: 0039/049/793400, Fax: /98911551. Geöffnet März bis November. Thermalschwimmbad und Kuranwendungen kosten extra. Eine Kur mit zwölf Fangopackungen, Thermalbad und Massagen kostet 740.000 Lire (740 Mark).



Wer wieder mal gesenkten Hauptes an dem Laden mit den Brioni-Anzügen auf der Flaniermeile in Montegrotto vorbei gelaufen ist, muss nicht eines der zahllosen luxuriösen Hotels am Platz wählen, um sich endlich schön und reich zu fühlen. Schließlich gibt es einen Campingplatz wie das Sporting-Center in Montegrotto, der über eine eigene Kurabteilung und bestimmt das längste Thermalschwimmbaden der Gegend verfügt. Und siehe da, im Bademantel sehen alle ziemlich gleich aus.

Außerdem sind die schönsten Vergnügungen ohnehin (fast) umsonst, wie eine Landpartie mit dem hübschen Clay, der sich beim Anblick von Obstplantagen und Olivenhainen, Wäldern und Weinbergen gar nicht beruhigen kann vor lauter Entzücken – „hier ist das Landschaft ganz, ganz super“. Recht hat er. Wie eine Spur aus Hasenkötteln liegt die vulkanische Hügelkette der Colli Euganei einfach auf der Po-Ebene herum. Hinter jedem zweiten Hügel eine verwunschene Villa, nicht weit davon ein weißes Kirchlein auf einem Berg, unzählige Zypressen, die gen Himmel streben – eine Landschaft wie für beschwipste Elfen und Gnome, die sich hier jeden Abend in einem anderen verträumten Garten treffen und necken.

Ihr Lieblingsplatz wäre sicher der Park der Villa Barbarigo in Valsanzibio. Die barocke Anlage, vor 330 Jahren auf Veranlassung des Prokurators Antonio Barbarigo geschaffen, bezaubert mit Wasserspielen und klassisch schönen Statuen. Doch Vorsicht: Riesige, uralte Buchsbaumhecken können bei Hobbygärtnern heftige Albträume auslösen – war Sysiphus nicht der Mann, der mit einer Nagelschere diese unzähligen Hektar

DEN WIND IN DEN HÄNDEN

SARDINIEN

Sardinien ist ein Dorado für Windsurfer.
Vor allem der Norden lockt mit Top-Spots.

Zwei Tage lang hatten wir für Nord-Sardinien untypisches Wetter. Die Windstärken lagen nur zwischen drei und vier Beaufort. Vielen Surfer-Profis war das eindeutig zu wenig, wenngleich sie am späten Nachmittag mit ihren großen Segeln zwischen der Halbinsel Isola dei Gabbiani und dem Festland hin und her düsten, als sei der Teufel hinter ihnen her. Doch heute kachelt es richtig. Windstärken zwischen sechs und sieben, und durch die geschützte Lage des bekannten Surf-Reviere am Mittelmeer eine fast glatte Wasserfläche: Speed ist angesagt.

Surflehrer Martin von der Mistral-Surfschule, direkt am Sandstrand unterhalb des Feriendorfs New Windsurf Village unweit des Campingplatzes Isola dei Gab-

biani gelegen, gibt mir zunächst einmal ein kleineres Segel. Nach ersten vielversprechenden Versuchen kommt der große Frust: Die Kraft macht einfach nicht mehr mit.

Doch statt die Quadratmeterzahl des Segels weiter zu reduzieren, trifft Martin die richtige Entscheidung und bringt ein Trapez. Nach kurzer Einweisung geht es wieder aufs Leihbrett, schnell habe ich den Dreh raus. Einen besseren Platz, um das frisch erworbene Können zu genießen, lässt sich kaum vorstellen, vor allem, wenn die Düse zwischen Sardinien und Korsika aktiv ist.

Diese Düse ist es, die Porto Pollo, zwischen Palau und Santa Teresa di Gallura gelegen, eingerahmt von den Inseln Spargi, Spargiotto und Budelli, eine Spitzenstellung im Rahmen der Top-Spots der Surfer in Europa beschert. „Die beiden großen Mittelmeerinseln Korsika und Sar-

dinien kanalisieren den Wind“, erläutert Thomy, Surf-Experte und Manager des New-Windsurf-Clubs, zu dem auch die Mistral-Surfschule gehört. Somit habe der Norden Sardinien nahezu ganzjährig hervorragenden Wind, konstant aus Ost oder West. Selbst im Sommer, wenn auf ganz Sardinien nur noch ein laues Lüftchen weht, sind die Surfer in Porto Pollo aktiv, wenngleich die Profis das späte Frühjahr, den Frühsommer oder den Herbst der Hochsaison vorziehen.

Ausschlaggebend dafür ist nicht allein der Wind: Schon im Mai haben die Urlauber auf Sardinien stabiles sommerliches Wetter, das bis in den September reicht. Wie Thomy weiter erzählt, weht in Sardinien höchstens an 40 Tagen im Jahr kein Wind. An 160 Tagen, so sagt die Statistik, ist es der Maestrale, in Frankreich als Mistral bekannt, der Nord-West-Wind aus dem Rhône-Tal, der die Surfer frohlocken lässt.

An der Nord-Ost und Ostküste ist es der Levante, der für Abkühlung sorgt. Doch die Konstanz des Maestrale fehlt ihm. Weht dagegen im Süden der Insel der Scirocco, ist es mit der Abkühlung vorbei: Der bläst aus der Sahara.

Neben den konstanten Winden machen die örtlichen Gegebenheiten den Reiz dieses Top-Spots aus. Eine riesige Bucht teilt die Halbinsel Isola dei Gabbiani nahezu in der Mitte, die nur ein sandiger Fahrdamm mit dem Festland verbindet. Somit entstehen zwei halbmondförmige Meeresbuchten, die sich zur Seeseite hin verengen und dem Surfer damit ein Gefühl der Sicherheit geben. Selbst Ungeübte können hier ohne Angst ein längeres Stück aufs Meer hinausurfen.

Sagenhaft schön sind die Strände, an denen wir das Surfbrett zu Wasser lassen. Kilometerlanger, weißer Sand bietet Platz für Sonnenanbeter wie Surfer, und wer nur baden möchte, findet sein Plätzchen. Herrscht voller Surfbetrieb, sollten Schwimmer allerdings Vorsicht walten lassen. Schnell sind 100 oder gar 150 Surfer auf dem Wasser, die mit hohem Tempo ihr Können bis in Strandnähe beweisen.

Der Sandstrand hinter dem Surfrevier, an dem sich gleich vier Surfschulen befinden, hält auch noch andere Geheimnisse parat. So befindet sich hinter dem Strand auf der Westseite eine Lagune, die ebenso

**Rasant: Wer schnell sein will,
benötigt das passende Segel.
Die Auswahl ist groß.**



**Langsam: Ob Surfanfänger oder Schildkröte,
allzu schnell geht es nicht vorwärts.**

geschützt ist wie das angrenzende, mit Schilf und niedrigem Buschwerk bewachsene Gelände. Wer seine Augen offen hält, findet hier Landschildkröten, die in der sardischen Wildnis zu respektabler Größe heranwachsen.

Wer glaubt, mit den Schildkröten eine Rarität entdeckt zu haben, sieht sich spätestens auf dem Campingplatz Isola dei Gabbiani überrascht: Mit etwas Glück finden sich die gepanzerten Gesellen am Stellplatz fürs Reisemobil ein, doch allzu viel Trubel vertragen sie nicht. Nach einigen Streicheleinheiten verschwinden sie schnell wieder im Gebüsch des Platzes, der die gesamte Oberfläche der zerklüfteten Insel einnimmt.

Sandstrand gibt es am Campingplatz nur wenige Meter, aber die absoluten Cracks starten mit ihren Boards auch zwischen den Felsen. Wir schließen uns lieber der Masse an und transportieren unser Equipment mit einem kleinen Wägelchen zum Sandstrand unweit der Surfschulen. Ein paar Tage später geht es weiter zum Golf von Arzachena. Hier liegt ein weiteres, gut geschütztes Surfrevier. Als Übernachtungsquartier bietet sich der Campingplatz Isuledda an, auf einer Felsnase im Golf gelegen. Zum Platz gehört eine Surfschule mit Brettverleih. Uns zieht es noch weiter gen Süden, obwohl zahlreiche Buchten, auch an der Costa Smeralda, mit schönen Stränden und Surfschulen locken. ►



SARDINIEN



Idyllisch: Aus dem Bauch des blauen Wals an einsame Strände.

Erst hinter Olbia, unserem Fährhafen für die An- und Abreise mit der Moby-Line, machen wir wieder Station.

Das Capo Coda-Cavallo mit wunderschönem Sandstrand und toller Aussicht auf die Isola Tavolara und Isola Molana lockt zum Bleiben. Der immer wieder auffrischende Ostwind beschehrt unbeschwertes Surfen, vor allem, weil das nur langsam abfallenden Ufer auch den Kindern ein tolles Badevergnügen bietet. Wer nur eine Nacht bleibt, findet freie Stellplätze, für einen längeren Aufenthalt eignet sich der Campingplatz Cala Cavallo auf der Halbinsel.

Die Strände, an denen es sich lohnt, das Surfbrett vom Dach zu nehmen, reihen sich an der Ostküste auf wie Perlen einer Kette: Budoni, Posada, la Caletta Santa Lucia, Capo Comino, Orosei, und fast überall finden sich Campingplätze, viele mit angeschlossenen Surfschulen, die auch Material ausleihen. Wer auf seiner Fahrt gen Süden etwas Zeit hat, sollte unbedingt in Posada Station machen. Hier thront, mitten in der Mündungsebene des Fiume di Posada die Ruine Castello della Fava.

Mit dem Reisemobil wagen wir uns nicht in das enge Städtchen hinein. Auf halber Höhe finden wir aber einen Parkplatz. Von dort aus haben wir in wenigen Minuten das Castello über einen steilen Fußweg an der Kirche vorbei erklommen. Eine Aussicht auf die Ebene und dem dahinter liegenden Meer entschädigt uns für den Aufstieg.

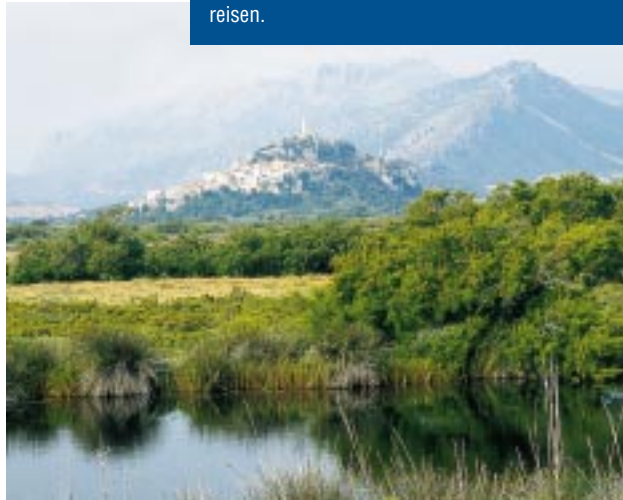
Unser nächstes Ziel galt lange Zeit als Geheimtipp: Der Strand la Berchida. Bei

Kilometerstein 242 an der N 125 führt ein holpriges Sträßchen gen Osten. Nach vier Kilometern, auf denen das Mobil gut durchgeschüttelt wird, erreichen wir einen kilometerlangen, feinkörnigen, weißen Sandstrand. Mit der erhofften Einsamkeit an der Mündung des Rio Berchida ist es freilich nichts. Reisemobile bevölkern die Dünen, und auf einer großen Wiese, die als Parkplatz angelegt ist, stehen reihenweise Autos von Tagesgästen. Das Geheimnis von la Berchida ist also gelüftet, doch deren Schönheit tut dies keinen Abbruch.

Tags darauf gehen die Vorräte zur Neige, in Orosei wollen wir für Nachschub bleiben es nicht: Die sardisch enge Altstadt ist sehenswert. In einer Pizzeria lassen wir den Abend ausklingen und beschließen, uns an der staubigen Straße hinter dem Strand einen Platz fürs Übernachten zu suchen. Unter alten Kiefern richten wir uns ein. Doch die Ruhe, die tagsüber hier herrschte, ist am späten Abend verschwunden: Auto um Auto fährt hier auf und ab, offenbar sind wir mitten im Treff der örtlichen Jugend gelandet.

Von Orosei aus führt die N 125 ins Gebirge. Vorbei an Marmorbrüchen und der gut 8.000 Einwohner großen Stadt Dorgali zieht es uns nach Cala Gonone. Wenige Kilometer südlich zweigt von der

Erhaben: Das Castello della Fava über Posada.



Camping kompakt



Stellplätze: Neben der Saison finden sich in Sardinien, sowohl im Landesinneren als auch an der Küste gute Stellplätze.



Camping: Campingplätze gibt es überwiegend an den Küsten, die Auswahl ist groß. Einige Beispiele:

Camping Isola die Gabbiani
Loc. Porto Pollo
07020 Palau
Tel.: 0039-789/704019

Camping La Lìccia
07028 Santa Teresa die Gallura
Tel.: 0039-789/755190

Camping Isuledda
07021 Arzachena
Tel.: 0039-789/86003

Camping Cala Cavallo
08020 San Teodoro
Tel.: 0039-784/834156

Camping Malamuri
08020 Budoni
Tel.: 0039-784/834156

Camping Cala Ginepro
08028 Orosei
Tel.: 0039-784/919068



Entsorgung: Auf den Campingplätzen, oft nur gegen Gebühr. An Tankstellen gegen Gebühr oder gegen Abnahme von Treibstoff.



Karte: Baedeker Allianz Reisekarte Sardinien 1:200.000
Kümmerly + Frey, Sardinien 1: 200.000



Literatur: Sardinien, Baedeker Allianz Reiseführer;

Mit dem Wohnmobil durch Sardinien, Reinhard Schulz, Womo-Reihe Bd.7;

Sardinien, Jaath, Prager, Höh, Motorbuch Verlag, Wohnmobil kompakt Reisen;

Sardinien entdecken und erleben, abenteuer & reisen.

N 125 eine Stichstraße ab und führt direkt hinter der Kreuzung in einen Tunnel. Wir erschrecken: Drei Meter sind als Durchfahrtshöhe angegeben. Mitsamt Surfbrettern und Dachkoffer sind wir jedoch locker 3,50 Meter hoch. Zu unserem Glück ist das Tunneldach halbrund. In der Mitte der Straße tasten wir uns vorsichtig durch den Berg und erreichen unbeschadet das Freie. Haarnadelkurve um Haarnadelkurve geht es bergab in die Gonone-Bucht.

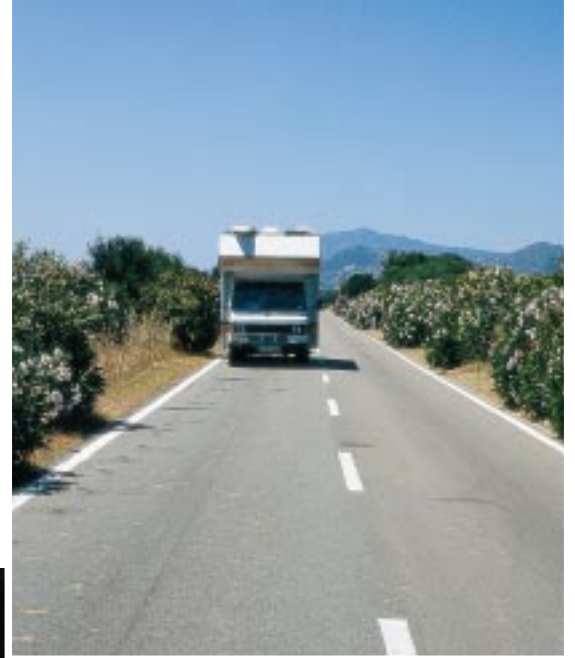
Am Hafen leisten wir uns eine Fahrt mit dem Boot in die Bue Marino, die Mönchsrobbenhöhle, anschließend mit dem Boot zu erreichen. Zum Übernachten steuern wir die Karstquelle Su Cologne an. Quasi auf dem Weg liegt das Nuraghendorf Sierra Orrios, das wir uns nicht entgehen lassen. Nachdem wir unseren Standplatz unter Eukalyptusbäumen und Oleandern gefunden haben, genehmigen wir uns noch ein Bad in der eiskalten Quelle: Su Cologne gilt als ergiebigste Quelle Sardiniens. Glasklares Wasser quillt aus einer Felsspalte hervor.

Auf der Rückfahrt zum Fährhafen in Olbia machen wir noch einmal am Strand von la Berchida Station. Zum letzten Mal laden wir das Surfbrett ab. Der Wind lässt selbst am Abend noch ein paar Wenden und Halsen zu.

Ursula und Heiko Paul



Prächtig: Viele Straßen führen durch ein farbenfrohes Meer von Oleandern. Eiskalt: Ein Bad in Sardiniens berühmter Karstquelle Su Cologne ist nichts für Warmduscher.



TRIEST



PERLE DER VERGANGENHEIT

Übersee-Molen und Hafenpaläste, Kuppelkirchen und Kaffeehäuser: Die einstige Handelsmetropole der Donaumonarchie ist einen Abstecher wert.

Spektakulär versinkt der versteinerte Triestiner Karst an der Riviera im Meer und bildet einen wilden Küstenabschnitt aus Fels und Grotten. Tatsächlich: Die Küstenstraße Strada costiera 14 ist neben der Autobahn nicht nur die wichtigste Zufahrt nach Triest, noch dazu ist sie eine herrliche Panoramastraße. In Barcola mit Badeanstalten erreicht die Küstenstraße Triest. Der marmorweiße

Faro della Vittoria ist ein fast 80 Meter hoher Siegesturm und nach der Freiheitsstatue in New York der größte Leuchtturm der Welt. Die übersichtliche, von großen Handelspalästen aus der k. u. k-Zeit gesäumte Hafenstraße erstreckt sich von der Piazza della Libertà gegenüber dem Bahnhof bis zum großen Jachthafen am Südrand des Hafens. Von dem zwischen dem Bacino San Giorgio und Bacino San Giusto weit ins Meer

ragenden Molo audace stachen einst die ersten Überseeschiffe aus der Mitte Europas in See. Heute legt hier nur regelmäßig das Ausflugsschiff nach Barcola und Miramare ab und an. Die früher so wichtige Stazione Marittima auf dem Molo dei Bersaglieri wurde in ein modernes Kongresszentrum umgewandelt. Die einst in Triest gebauten Passagier- und Frachtschiffe sind nur noch in der Bar D'Ambrosio nahe der Fischhalle zu sehen: auf unzähligen Schwarzweißfotos, welche die Wände der Bar zieren.

Die zum Meer hin offene Piazza della Unità d'Italia, von den Triestineren einfach Piazza grande genannt, ist das Herz Triests. Hier, zwischen den großen neoklassizistischen Stadtpalästen, flanieren die Triestiner, treffen sich oder sitzen beim Kaffee im Café degli Specchi. Auf dem Palazzo del Governo, dem Regierungspalast, begeistern die goldenen Mosaiken. Auch der Palazzo del Municipio, das Rathaus mit Uhrturm an der Stirnseite des Platzes, und das große Lloyd triestino-Gebäude zeugen vom einst rasan-

ten Aufschwung Triests als k.u.k.-Haupthafen und Handelsmetropole.

Triest war zwar schon in der Antike und im Mittelalter ein bedeutender, von verschiedenen Völkern gern besuchter Marktplatz. Aber die wahre Größe begann, als Kaiserin Maria Theresia Ende des 18. Jahrhunderts ein neues Viertel für Freihandel als Konkurrenz zu Venedig vorsah, das heutige, Borgo teresiano genannte Zentrum. Da Triest auf dem Wiener Kongress 1815 offiziell zu Österreich kam, Venedig war von Napoleon niedergeschlagen, stand der rasanten wirtschaftlichen Entwicklung im 19. Jahrhundert nichts im Wege. Der Handel in der Adriastadt blühte auf.

Versicherungen und die Reederei Lloyd austriaco, später in Lloyd triestino umbenannt, wurden gegründet, eine Ölraffinerie, Maschinenfabriken und große Werften gebaut. Stadtplaner, Architekten und Ingenieure, Bankiers und Kaufleute aus ganz Europa ließen sich in Triest nieder.



Facetten einer Stadt: Schloss Miramar, direkt an der Küste; Sonnenuntergang an der Mole (links). Die Piazza San Antonio nuovo (oben), eine von Rollerfahrern frequentierte Einkaufsstraße. Hausaltar auf dem Weg nach San Giusto (rechts)...



An das bis Wien, Prag und Budapest reichende Habsburgerland wurde Triest mit neuen Straßen und Eisenbahn angeschlossen. Der k. u. k.-Welthafen avancierte zu einem der wichtigsten Umschlagplätze im Mittelmeer, profitierte von den Geschäften mit Amerika und war einer der wichtigsten europäischen Häfen für Kaffee. Schweizer und Griechen eröffneten in Triest die ersten Kaffeehäuser.

Um die Wende zum 20. Jahrhundert erhoben sich die antiösterreichischen Stimmen in der weltoffenen Vielvölkerstadt. 1918 war der über 100 Jahre dauernde wirtschaftliche Aufschwung endgültig vorbei. Aus Triest wurde Trieste, das zu einer unbedeutenden Provinzstadt an der Peripherie Italiens verarmte. Das Hinterland und Istrien kamen 1954 zu Jugoslawien, und obwohl die italienisch-jugoslawische Grenze eine der offensten Grenzen in Europa und Triest die Einkaufsstadt der Jugoslawen für Westware wurde, erklärte Rom Triest als perspektivlos.

Noch heute zählt das Café degli Specchi zu den berühmtesten historischen Kaffeehäusern Triests: Rainer Maria Rilke, James Joyce und Italo Svevo verkehrten einst hier. Auch ein Besuch im Café San Marco in der Via Cesare Battisti 18 ist in Triest ein Muss: San Marco ist ein Kaffeehaus im Art-déco-Stil, halb Salon, halb Restaurant, in dem man im Stehen einen Espresso oder Austern mit Champagner genießt, sich Triestiner Damen zum Kaffeekränzchen treffen und Studenten fürs Examen lernen. Das 1825 eröffnete Café Tommaseo an der Piazzetta Tommaseo ist das renommierteste unter den Triestiner Cafés: Hier treffen sich schon seit jeher Kaufleute. ►

TRIEST

...Bacino San Giusto – das Ausflugschiff von Miramare legt an. Hafenpalast im Abendlicht und die Barocktreppe Santa Maria Maggiore oberhalb der Freitreppe.

Fotos: Peitz-Hlebec

Gegessen wird wie zur k. u. k.-Zeit: österreichisch-ungarisch. Im beliebten Buffet da Pepi in der Via Cassa di Risparmio 3 entströmt der unverwechselbare Duft des Gulaschs, der jota, einer Bohnen-Kraut-Suppe, oder des baccalà con polenta schon in den frühen Morgenstunden. Dazu wird immer Bier oder ein Glas des roten Karstwins Terrano getrunken. Die slowenische putiza, Apfelstrudel, und Sachertorte, sind die typischen dolci triestini, die winzige La Bomboniera in der Via XXX Ottobre diesbezüglich die erste Adresse.

Als die schönste Kirche Triests gilt die im neubyzantinischen Stil nahe der katholischen Kirche Sant Antonio Taumaturgo an der Piazza Sant Antonio nuovo erbaute serbisch-orthodoxe Kirche San Spiridone. Große blaue Kuppeln und eine prächtige Innendekoration schmücken sie. Auch andere Völker, die ihre eigene Religion mit nach Triest brachten, bekamen Gotteshäuser: An der Hafenstraße steht die griechisch-orthodoxe Kirche, in der Via San Michele die anglikanische Kirche und auf dem moslemischen Friedhof eine Moschee. Die Israelitische Tempel genannte Kirche in der Via San Francesco d'Assisi zählt zu den größten



Synagogen Europas. Sie ist im syrisch-orientalischen Stil gebaut.

Der Canale grande, die von Palästen gesäumte Wasserstraße vom Hafen bis zur Piazza Sant Antonio nuovo, zählt zu den schönsten Werken klassizistischer Stadtplanung. Die Segelschiffe aus dem Orient legten hier einst an. Auf der anliegenden Piazza Ponte rosso, dem berühmtesten Triestiner Marktplatz, geht es täglich wie auf einem Basar zu. Die meisten

Käufer kommen heutzutage aus den Ländern Osteuropas.

Der Weg auf die Anhöhe San Giusto mit Resten der römischen Stadt, der Altstadt und der gleichnamigen Kathedrale führt über die Freitreppe, die von der Via del teatro romano zur Barockkirche Santa Maria Maggiore hinaufführt. Die benachbarte romanische Kirche San Silvestro ist die älteste Kirche Triests. Über die Freitreppe Scala dei Giganti geht's von San Giusto wieder in die City hinunter, auf die Piazza Goldoni.

Jugendstil-Liebhaber sollten unbedingt einen Spaziergang längs des Corso Italia mit

seinen figurativen Palästen unternehmen, sich den Palast Eden im Viale XX Settembre anschauen oder einen kleinen Abstecher in die Via Commerciale machen.

Die von der Piazza Oberdan nach Opicina fahrende Straßenbahn ist ein technisches Unikum. Sie ist die einzige Standseiltram Europas und lustig zu fahren. Schon nach wenigen Metern rumpelnder Fahrt werden die schweren Straßenbahnwagen von einer kleinen Standseilbahn manövriert und einen steilen Häuserhang hinaufgezogen. Von Scorcola, dem Villenviertel am Karstrand, geht es in vertrauter Fahrt mit herrlichen Ausblicken auf die Stadt, den Golf von Triest und Istrien weiter nach Opicina.

Am Abend zieht es viele Triestiner aufs Meer hinaus, auf die von Schiffen verlassenen Molen. Dann lässt die Abendsonne die imposanten Hafenpaläste so richtig aufglühen. Die leergefegten Straßen versinken in einem zauberhaften Licht: die großzügige, aber auch harte Hafenstadt wirkt für einen Moment wie eine Fata Morgana.

Darja Peitz-Hlebec

Camping kompakt

i Information: APT, Via San Nicolá 20, Tel.: 0039/040/6796-11, Fax: -299, und die Auskunftstelle am Hauptbahnhof an der Piazza della Libertà.

A Camping: Mare Pineta, Duino-Aurisiana, Tel.: 0039/040/299264, an der Küstenstraße oberhalb des Badeorts Sistiana, 15 Kilometer westlich von Triest.

Pian del Grisia, Contovello, Tel.: 040/213142, im Karst an der SS 202, nahe Villa Opicina.

Beide Campingplätze sind vom 1. Mai bis 30. September geöffnet.

Stellplatz: In der Parkzone beim Lloyd Turm südöstlich vom Zentrum dürfen Reisemobile kostenlos 72 Stunden lang stehen.



FÜR BRIEFFREUNDE

In der Triestiner Hauptpost Posta Centrale an der Piazza Vittorio Veneto 1 lädt das „Post- und Telegrafmuseum Mitteleuropas“ ein, das zweite seiner Art in Italien.

Triestiner sind findige Leute, und als Triest anno 1997 das 100-jährige Bestehen seines altherwürdigen Postgebäudes mit einer Ausstellung feierte, hatten die Stadtväter eine Idee: Die Post, so fanden sie, eigne sich vortrefflich für ein Post- und Telegrafmuseum.

Das permanente Museum in den ihrem Zweck auch weiterhin bestens dienenden Posträumen dokumentiert die große Vergangenheit der Triestiner Post und Kommunikation in der vielsprachigen österreichisch-ungarischen Monarchie, in der Triest die Hafen- und Handelsmetropole war. Zusammen mit Kennern der Post in Österreich, Slowenien, Kroatien und der Schweiz, dem Fürsten von Duino, Karl von Thurn und Taxis, wurden alte postalische Gegenstände und Dokumente zusammengetragen.



Triest spielte ab dem zwölften Jahrhundert als Verbindungspunkt eine wichtige Rolle in der Informationsübermittlung zwischen Piemont und Ungarn, Bayern und Dalmatien. Auch die Mitglieder der langobardischen Familie Torre e Tasso waren von Anfang an als Postler dabei. Die von Thurn und Taxis gelten als Begründer des mitteleuropäischen Posttransports und haben über Jahrhunderte mit ihren Postkutschen auch die deutsche Post beherrscht.

Ende des 19. Jahrhunderts beschloss die Wiener Postverwaltung, auch in anderen wichtigen Städten des großen k. u. k.-Reichs ein neues Postgebäude zu bauen, etwa in Graz, Ljubljana und Bregenz. Die Pläne dafür lieferte der Architekt Friedrich Setz (1837 bis 1907), der schon den Postpalast in Wien erbaut hatte.



Post-modern: In Triest zeigt das Post- und Telegrafmuseum Mitteleuropas, mit welchen Mitteln sich die briefliche Kommunikation über die Jahrhunderte entwickelt hat.



Fotos: Peitz-Hlebec

Die Hauptkuppel an der Stirnseite des dreistöckigen, mit vielen Fenstern ausgestatteten Gebäudes in Triest längs der Via Roma prägen sechs lebensgroße Marmorstatuen. Sie symbolisieren die rege Geschäftstätigkeit im 19. Jahrhundert: Schifffahrt, Eisenbahn, Handel, Weinbau, Landwirtschaft und Industrie. Auf dem höchsten Punkt über dem Haupteingang, noch oberhalb des kleinen Uhrturms, thront ein Postillon, der in sein Horn bläst.

Betritt der Besucher zusammen mit vielen, meist mit Handys bewehrten Triestern die Post, führt ihn ein erhabener Treppenaufgang in die Aufenthalts-halle, ähnlich einem großen Lichthof. Diskret werden alle Schalterdienste in den langen seitlichen Wandelgängen getätigt.

Die Allegorie an der Freitreppe, die zu den Wandelgängen im zweiten Stock des



imposanten Foyers führt, stammt von Franz Lefler: die von Engeln mit Briefen und weißen Tauben umgebene üppige Frau stellt die Post dar. Wie die postalischen Gegenstände und Büros für Post und Telegrafendienste im 17. bis 19. Jahrhundert aussahen, zeigen eindrucksvolle Szenerien im Parterre.

Auf welchem Weg die Postverbindungen im 17. Jahrhundert in Italien und den benachbarten Regionen verliefen, verdeutlicht eine Originalkarte, gedruckt anno 1695 in Rom, von Giacomo Contelli da Vignola. Den Besuchern aus Deutschland bereitet es viel Spaß, „Deutschlands Postkarte“ vom Ignaz Heymann aus dem Jahr 1800 zu studieren. Die Briefkästen der italienischen und österreichischen Post sind in seitlichen Vitrinen verstaut. Heute überall üblich, wurden sie erst ab dem 17. Jahrhundert außerhalb der Poststuben aufgestellt.

Die Morse- und Baudotzeichen-Telegraphen, die noch vor Jahrzehnten Nachrichten schnell übermittelten, und andere telegrafische wie telefonische Geräte be-



Museum kompakt

- i Information:** Museo Postale e Telegrafico, Palazzo delle Poste, Piazza Vittorio Veneto 1, Triest, Italien, Tel.: 0039/040/364080.
 - 🕒 Öffnungszeiten:** Montag bis Samstag 9 bis 13 Uhr.
 - 🎫 Eintritt:** 2.000 Lire, etwa zwei Mark. Italienischer Katalog an der Kasse für 15.000 Lire.
 - 🚶 Stellplätze:** Halbtageskarte an der Hafenstraße für 10.000 Lire. Zehn Minuten zu Fuß zur Hauptpost.
 - 🏕 Camping:** **Mare Pineta**, Duino-Aurisiana, Tel.: 0039/040/299264. An der Küstenstraße oberhalb Sistiana, westlich von Triest.
 - 🏠 Pian del Grisia**, Contovello, Tel.: 0039/040/213142. Im Karst nahe Villa Opicina an der SS 202.
- Beide Campingplätze sind vom 1. Mai bis 30. September geöffnet.

geistern vor allem junge Besucher. Auch eine original ausgestattete k. u. k.-Poststube aus Triest mit einem dreisprachigen Postschild am Eingang wird gezeigt.

Das mobile Ufficio postale, ein Holzkoffer auf Beinen mit Stuhl, Stempelkissen und Stempel, Füllfeder, Kerzenlampe und Briefwaage, benutzte das italienische Militär auf seinen Eroberungszügen in Afrika. Zu den wertvollsten Exponaten der Dauerausstellung zählen das zweisprachige Einlagebuch, Libroto di deposito genannte Sparbuch, schöne Jugendstil-Schmuckbriefe und Postkarten sowie die Korrespondenz-Karte, mit der die Fürstin Marie von Thurn und Taxis den berühmten Dichter Rainer Maria Rilke als Gast nach Duino eingeladen hatte.

Eine weitere Kuriosität ist eine aus dem 18. Jahrhundert stammende Dampfmaschine zur Entseuchung von Postsendungen, die aus dem Orient nach Triest verschifft worden waren. Damit die Schwefel- und Chlordämpfe bis in das Innere eines Briefes dringen konnten, wurde der Brief mit dem Messer mehrmals durchgeschnitten. „Dass diese Handhabung wenig Wirkung hatte, merkte man ja später im Lazarett“, weiß Museumführerin Chiara Simon.

Im letzten Raum kommen die Briefmarkenfreunde auf ihre Kosten. Die Kaiserlich-königlichen Briefmarken mit Bildern der herrschenden Habsburger stammen aus privaten philatelistischen Sammlungen.

Darja Peitz-Hlebec

**Zu gewinnen:
14 Tage im Caravan
Park Sexten**


[illegible]

**Lösungs-
wort:**

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|

| | | | | | | | | | |
|--|------------------------|-----------|--------------------------------|------------------------|-------------|-----------------------|------------------------|------------|----------------------|
| der siebente Ton der diaton. Tonleiter | ▼ | ▼ | französisch: Freund | ▼ | Männernamen | Begeisterung, Schwung | selbstloser Mensch | Rennbeginn | ▼ |
| ▼ | | | Einsiedler, Klausner | ▶ | | ▼ | ▼ | ▼ | |
| 14 | | | | | Hindernis | | Sieben-sachen, Plunder | | |
| | | Schwur | Mix-becher Inhaltslosigkeit | ▶ | ▼ | | ▼ | 5 | |
| | | ▼ | ▼ | Abfall, Schmutz | ▶ | | | | |
| Wohn-zins | ▶ | | | | | Zeichen für Aluminium | ▶ | | persönliches Fürwort |
| holländische Stadt | ▶ | | | unentschieden (Schach) | ▶ | | | | ▼ |
| ▼ | Doppelstück, Abschrift | Ansprache | ▶ | | | | italienisch: ja | ▶ | |
| | ▼ | | | | | Frauenname | ▶ | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| früherer Berliner Sender (Abk.) | ▼ | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | Körperteil | | | | | | | | |
| unberührtes Naturgebiet | ▼ | | | | | | | | |

Dolomiten-Gipfel schauen auf die



Der Caravan Park Sexten im Südtiroler Hochpustertal bietet
Natur verbunden mit Komfort und Service auf höchster Ebene

| | | | | | | | | | |
|----|-------------------------|-------------------|---|-------------------------------|------------|-------------|-------------------|---------------------------------|-------------------------|
| ▼ | | Kunststil | ▼ | italien. Hafen an der Riviera | ▼ | Klosterfrau | ▼ | Maßeinheit der elektr. Leistung | bayr. Benediktinerabtei |
| 13 | | | | | | ▼ | | | ▼ |
| | | griechische Insel | | äußerste Armut | ▶ | 10 | | Abschiedsgruß | |
| | Abkürzung für Knock-out | ▼ | 4 | Verbrechen | ▶ | | | ▼ | |
| | Kohlenwasserstoff | ▶ | | | | | hinweisendes Wort | ▶ | |
| | | | | | Ringelwurm | ▶ | | | |

PREISRÄTSEL

LUXUS INKLUSIVE

Auf Ihre Armbanduhr können Sie während Ihrer Ferien auf dem Top-Campingplatz Caravan Park Sexten im Hochpustertal getrost verzichten: Die Tageszeit nämlich lesen Sie viel besser an den diesen Platz umgebenden Dolomiten-Gipfeln ab, die wie eine Sonnenuhr über dem Tal steht. Je nachdem, wann Sie vor die Tür Ihres Caravans oder Reisemobils treten, scheint die Sonne auf Neuner-, Zehner-, Elfer-, Zwölfer- und Einser-Kofel. Zugleich verwöhnt sie die Bewohner des 1.340 Meter hoch gelegenen Dolomitendorfes Sexten und die Gäste des Caravan Parks.

Die Anlage der Familie Happacher zählt mit ihrer erstklassigen Infrastruktur seit Jahren schon zu den besten europäischen Campingplätzen. Attraktionen sind neben dem Restaurant Berg-

hof Patzenfeld das Wellness-Zentrum „Oase Vital“ mit Sauna, Whirlpool, Aromagrotte und der Möglichkeit, in Heublumen zu baden sowie das luxuriös ausgestattete „Waldbad“ mit mietbaren Sanitäreinheiten und Familienbadezimmern.

Außerdem macht die Lage des Caravan Parks im Südtiroler Naturpark Sextener Dolomiten diesen Campingplatz zu einem Ziel, das sich zu jeder Jahreszeit anzusteuern lohnt. Im Sommer ist er vor allem Basislager für Camper, die wandern und klettern wollen, ebenso aber auch für Mountainbiker, die hier Touren zwischen zwölf und 42 Kilometer Länge abfahren können. Und im Winter profitieren die Skifahrer von der Schneesicherheit des Hochpustertals. Bergbahnen, Lifte und Loipen gibt's praktisch vor der Haustür, und für die waghalsigeren Sportlichen sind all die Wanderwege ständig geräumt, die zu den gemütlichen Berghütten führen.

Neugierig geworden? Dann sollten Sie sich an unserem Preisrätsel beteiligen. Mit ein wenig Glück gewinnen Sie einen Urlaub in Sexten. Weitere Informationen können Sie erfragen beim Caravan Park Sexten, Familie Happacher, I-39030 Sexten/Moos, Tel.: 0039/0474/710444, Internet: www.caravanparksexten.it.

Die Lösung des Rätsels in Heft 8/2000 hieß HAUPTSAISON. G. Arkenberg aus 31515 Wunstorf hat zwei Wochen Urlaub für die ganze Familie auf dem Campingplatz Wirthshof am Bodensee gewonnen.

Teilnahmebedingungen

Unter allen Einsendern wird ein zweiwöchiger Aufenthalt für vier Personen mit eigenem Freizeitfahrzeug auf dem Campingplatz Caravan Park Sexten in Südtirol verlost. Die farbigen Felder im Rätsel ergeben das Lösungswort. Schicken Sie dieses bitte auf einer frankierten Postkarte an: CDS Verlag, „Rätsel“, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart, oder per E-Mail an raetsel@cds-verlag.de

Einsendeschluss:
20. Oktober 2000!
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Der Gewinner wird benachrichtigt und der Name im übernächsten Heft veröffentlicht.

VIER-
LÄNDERECK

LAND DER DÖRFER

Das Vierländereck Österreich, Slowenien,
Kroatien, Ungarn gestattet dem Reisemobilisten
Einblicke in seine Traditionen.

*Ruhe strahlt aus: Wegkreuzung
im Vierländereck, dem weiten
Land zwischen Österreich,
Ungarn, Slowenien und Kroatien.*



Gegen die Sonne schweift der Blick. Die sanft gewellte, für süffige Weine und heiße Quellen berühmte Südoststeiermark markiert den Horizont. Dort, im anonymen Herzen Europas, leben Slowenen, Kroaten und Ungarn über Jahrhunderte Tür an Tür. Auf einer Rundreise, die uns zurück zu unserem Ausgangspunkt nach Graz führen soll, wollen wir die benachbarte Regionen entlang der Staatsgrenzen erfahren.

Der Südwestrand Panoniens mit talflachen Ebenen und die Flüsse Mur, Drau und Raba bergen bestimmt einen Reiz für Reisemobilisten, denken wir. Die älteste slowenische Stadt Ptuj, die Heimat der kroatischen Naive, und das ungarische Versailles in Fertöd erscheinen uns als interessante Ziele auf der Karte. Die A9 führt ab Graz schnurgerade in diese Richtung, und wir brechen auf.

Kurz vor Spielfeld fahren wir von der Autobahn runter nach Bad Radkersburg. Der Rundblick auf sandige Felder zwischen Wäldern und Obstwiesen macht Lust aufs Reisen. Schilder preisen selbst hergestellte Produkte an in den herausgeputzten typischen ineinander übergehenden Straßendörfern.

Ehe wir in Mureck auf den Campingplatz gehen, schauen wir uns auf dem Markt um. Was die Bauern an Köstlichem anbieten, ist überwältigend: Kernöl und Sauguat, das heißt auf althergebrachte Weise Geräuchertes bester Bioqualität, Brote, Marmelade und Obstbrände, Frucht- und Kräuterliköre, Tees wechseln rasch die Besitzer. Kürbiskerne in Aromen von Vanille bis Nuss munden gut.

Bad Radkersburg am linken und das slowenische Gornja Radgona am rechten Ufer der Mur verbindet eine Grenzbrücke. Auf eine gut erhaltene, von Weinrebenhängen eingefasste Burg schweift der Blick, während wir am nächsten Morgen auf die Einreise nach Slowenien warten. Der Schweizer Clotar Bouvier begann im 19. Jahrhundert in Radgona, Champagner

VIER-LÄNDERECK

Gefragte Kunst: In der Galerie von Ivan Generalic ist naive Malerei zu sehen, mittlerweile weit über die kroatischen Grenzen hinaus bekannt. Die Lebenslust der Menschen zeigt sich auch in der Szene im Straßencafé.



Gegensätze: Schloss Esterházy, das ungarische Versailles, Straßenverkauf mit traditionellen Waren. Der Park in Koprivnica beherbergt Skulpturen und einen Pavillon. Das Haus in Sopron wirkt eher schmucklos. Störche nisten auf Schornsteinen.



Fotos: Petz-Hlebec





VIER-LÄNDERECK

Wichtige Gebäude:
monumentaler Dom
im ungarischen
Szombathely, Dorf-
kirche im kroati-
schen Peteranec.

herzustellen, Wahrzeichen der auch weinreichen Steiermark südlich der Mur, die ab hier Stajerska heißt.

Radenci ist unser Ziel, das für seine heißen wie kühlen Quellen bekannte Heilbad. Auf dem Parkplatz am Kurpark steht es sich gut im Schatten der Kastanien. Erlebnisbad und Therapiehaus verbergen sich hinter dem Pavillon mit Sprudelsäule. Radenska mit quelleneigener Kohlensäure wird in Radenci abgefüllt und zählt so nicht nur zu den besten, es gehört auch zu den ältesten natürlichen Mineralwassern.

Die weiterführende Straße ist kurvig und furchtbar löchrig. Wir halten an, um das Klappern im Geschirrschrank zu beseitigen. Ein Storch stakst in einem Feld. Der erste Adebar, den wir sehen. Auf hölzernen Strommasten, in den Baumkronen und auf den Schornsteinen bauen sie ihre Nester in Prekmurje, der jenseits der Mur so genannten Auenlandschaft Sloweniens.

Wir passieren Ljutomer, eine für Pferderennen und, wie eine nostalgische Hausfassade verkündet, seine Ofenbauer bekannte Kleinstadt am nordöstlichen Rand der sich von Gornja Radgona bis Ormoz erstreckenden Wein Hügel. Auf der Weinstraße ins 333 Meter über dem Meerespiegel liegende Jeruzalem, wo schon Kreuzritter auf ihrem Weg ins heilige Land hängen blieben und so dem Ort mit der über 900 Jahre währenden Weintradition seinen Namen gaben, geht's durch den Wald steil bergauf.

Was für ein Blick auf die tief in den Senken und Mulden gewundenen Terrassen, auf denen lauter Spitzenweine wie Riesling oder Sauvignon wurzeln. Sie alle kann man in vinotoci kosten, wie die Weinschenken auf Slowenisch heißen. Viele Weinlieder erklingen in Jeruzalem, und dabei werden noch mehr Weingläser geleert.



Wer die älteste Weinrebe der Welt bewundern will, muss nach Maribor in die slowenische steirische Metropole. Dort wächst sie bereits länger als 440 Jahre an einem alten Hafenhaus an der Drau.

In Ptuj, dem von Habsburgern befestigten Knotenpunkt der alten Handelswege südöstlich von Maribor, finden wir am Südufer der Drau einen Stellplatz, gleich bei der Fußgängerbrücke. Fischer versuchen hier ihr Glück.

Beim Bummel durch den von einer imposanten Burganlage überragten Stadtkern ziehen der fünf Meter große Orpheusstein, das Grabmal für den römischen Bürger Ptuj's Marcus Aurelius, und das Rathaus mit der Heiligen-Florian-Säule die Blicke auf sich. Auch in der Burg wird die über zwei Jahrtausende alte Geschichte Ptuj's lebendig, schon wegen der bizarren Masken für die berühmten Kurenti-Umzüge von Ptuj.

Die weitläufigen südlichen Drauwiesen wurden in ein Thermalbad und einen 18-Loch-Platz verwandelt, der zu den attraktivsten acht Golfplätzen Sloweniens zählt. In Vinska klet, dem historischen Weinkeller in der Trstenjakova 6, probieren wir noch ein Gläschen Steirischen.

Am nächsten Morgen überqueren wir die Grenze nach Kroatien. Das 1181 erstmals erwähnte Varazdin war im 18. Jahrhundert zwei Jahrzehnte lang Hauptstadt Kroatiens und ist den Freunden der Operette aus „Gräfin Mariza“ wohl bekannt. In Varazdinske toplice, dem zwölf Kilometer entfernten Bad von Varazdin, vergnügten sich schon die alten Römer.

Mosaikartig reihen sich auf dem Weg nach Hlebine, dem Heimatort der kroatischen Naive zwölf Kilometer östlich Kopriwnica, Wiesen, Felder und Wälder aneinander. Die an der Drau lebenden Kroaten sind seit eh und je Bauern, die ihre Umgebung in den farbenprächtigen, vor allem mit Öl auf Glas gemalten Bildern darstellen. Dörfer zu verschiedenen Jahreszeiten, die Hochzeiten, der Gockel und auch groteske Figuren sind ihre Motive. Ihre Werke verkauften die Hlebiner Maler in der Flowerpowerzeit weltweit an Liebhaber der Naiven Kunst wie an Kunstmuseen.

Wir schauen uns in der Galerie Ivan Generalic in Gajeva 75 um. Fotos, Zeichnungen als unentbehrliche Vorlagen für Hinterglasmalerei, und viele in verschiedenen Techniken gemalte Bilder der drei Generalic – Ivan, Josip und Goran – und anderer Hlebiner sind hier ausgestellt. Josip Generalics größte und berühmteste Öl-Hinterglaswerke wie Sophia Loren mit der Katze unterm Arm, Beatles in Hlebine und Woodstock werden heute auf je 150.000 Mark geschätzt, verrät uns der Meister selbst. Auch die Graphiken und Postkarten gefallen uns. Selbst der Kreuzgang ►

Jesu in der nahen Dorfkirche ist ein Kunstwerk der kroatischen Naive.

Wir überqueren die Drau, hier seit 1918 ein Grenzfluss zwischen Kroatien und Ungarn. „Wohin?“ fragt die ungarische Grenzbeamtin. „Sopron“, fällt mir ein. Die Pässe werden eingescannt, und wir müssen warten, was der Computer sagt zwischen Gola und Brzence, zwei kleinen, sich in vielem ähnelnden pannonischen Dörfern östlich Koprivnica. Alles nur Routine.

Unberührte Wälder und Täler, in denen Pustartender grasen, schmiegen sich an die kleinen westungarischen Landstädte Nagykanizsa und Zalaegerszeg. Die Fahrt führt über breite Dorfstraßen mit ab und zu grau erscheinenden, aber stilechten und auf der Hofseite von fruchtbaren Gärten und weitläufigen Ackerflächen umsäumten Häuserzeilen. Am Anfang oder Ende, seltener in der Mitte, steht immer eine Kirche. Die Nachbarn unterhalten sich am Gartenzaun oder unternehmen gemeinsam Fahrradausflüge. Und noch immer fahren sie Trabis, Wartburgs und Yugos.

In Vasvár, einem Hügelstädtchen mit Capri-Espressobar, erreichen wir die Raba, die vor allem die Kanuten anzieht, und fahren auf der E 66 Richtung Kám. Bald erreichen wir auch Sárvár, den kleinen Erholungsort an der Hauptstrecke Balaton-Sopron. Körbe und Gulaschkessel in allen Größen, Knoblauch- und Paprikazöpfe werden am Straßenrand feilgeboten. In Lövö geht's dann quer hinüber nach Fertőd im Südosten des Fertő, wie der Neusiedler See auf Ungarisch heißt: unser Tagesziel.

Dem hufeisernen Ensemble des pompösen Esterhazy-Schlusses, das sich die reichste ungarische Magnatenfamilie Esterházy Mitte des 18. Jahrhunderts erbauen ließ, hat wohl Versaille als Muster gedient. Es zieht heute Touristenströme an und hat sogar einen kleinen Campingplatz. Joseph Haydn verdingte sich am Hofe des Fürsten Miklós Esterházy und komponierte dort weltberühmte Werke. Die marmor-

ne Sala Terrena, das Haydn-Gedenkzimmer, und den Musiksaal bewundern Touristen im Esterháza. Aus Balf, dem kleinen Kurort am schilfumgürtelten Fertő, vertreiben uns die Stechmücken. Das Wetter schlägt plötzlich um: Es schaut nach Gewitter aus über dem am Horizont kaum zu erkennenden Steppensee. Im verlassenen Steinbruch von Fertőrákos, aus dessen Kalkstein viele Wiener Paläste erbaut sind, finden allsömmerlich die Soproner Festwochen statt.

Sopron, die kleine Provinzmetropole im westlichsten Winkel Ungarns, gilt als die an Denkmälern zweitreichste Stadt Ungarns. Interessant ist vor allem der Hauptplatz mit seinen gotischen und barocken Palästen, dem klassizistisch gebauten Rathaus und einer dreimal gedrehten Dreifaltigkeitssäule in der Mitte. Die aus behauenen Stein erbaute Benediktinerkirche und der 61 Meter hohe Feuerturm schließen das Platzensemble ab.

Die in ein Blumenmeer verwandelten Wiesen, Weinplantagen und rapsgelben Felder fächern sich auf, als wir Kóphazá passieren. Unser Ziel ist das ungarische Szombathely, und wir nehmen die über die ostburgenländischen Dörfer Nikitsch, Kroatisch Minihof und Kroatisch Gerestdorf führende Straße. Stille und eine würzige Landluft umgeben uns, als wir an



Autofreie Altstadt: Sopron lockt Fußgänger und Radler mit seinen schmucken, gemütlichen Gassen. Ein Ofenbaumeister fertigt Schamottsteine.

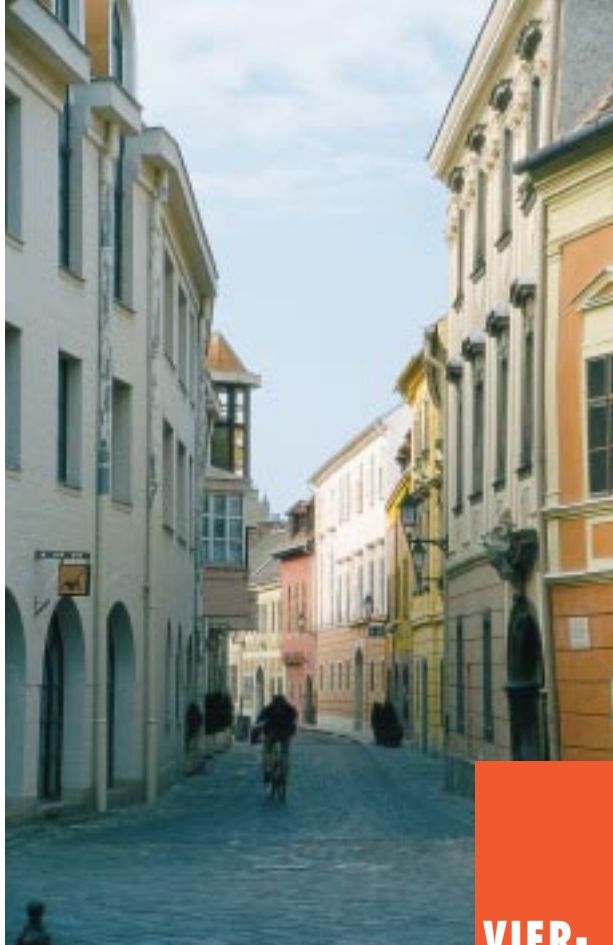
einem Feldweg rasten. Die österreichischen EG-Grenzbeamten, die in einem Jeep vorbeischaun, haben nichts gegen unseren Stopp. Im Heurigen zu zwei Lausern in Lutzmannsburg, einem schmücken Badeort, überzeugen uns Wirtin und Köche, dass es nicht nur in Wien gute Heurigenlokale gibt.

Szombathely, was Samstagsort heißt, besitzt ein kleines Zentrum, eine lebhaft Einkaufsmeile, viele verspielte Jugendstilhäuser und eine monumentale Kathedrale: Die 43 vor Christi vom göttlichen Kaiser Claudius erbaute Savaria wurde im 18. Jahrhundert Bischofssitz. Von der zwei Jahrtausende alten Geschichte Szombathelys zeugen auch der freigelegte Isis-Tempel und die Exponate im größten Museum Westungarns.

Über Schachendorf geht's von Szombathely wieder ins Burgenland hinüber, nach Oberwart. An Stegersbach vorbei, dessen Golfschaukel der größte Golfplatz Europas sein soll, fahren wir Richtung Süden.

Wir, die notorischen Grenzfahrer, beenden unsere Reise mit einem Streifzug durch Graz, wo die Tour begann. Eine Woche waren wir unterwegs, haben 700 Kilometer zurückgelegt und viel gesehen. Und festgestellt: Die Dörfler in der Mitte des europäischen Kontinents leben ein Eigenleben. Ein wenig haben sie uns daran teilhaben lassen. *Darja Peitz-Hlebec*

VIER-LÄNDERECK



Sanitär-Ausstattung: 10 Warmwasser-Duschen, kostenlos.

Stellplätze Caravans: 80 Touristenplätze, inklusive den Stellplätzen auf dem FKK-Gelände, auf Wiese unter hohen Laubbäumen. **Stromanschluss** an allen Stellplätzen, 5 Mark pro Nacht + Anschlussgebühr.

Stellplätze Reisemobile: keine separaten Stellplätze, **Ver- und Entsorgung** möglich.

Preise: Erwachsene bezahlen pro Nacht 18 Mark, Kinder von 4-14 Jahre 11,50 Mark, der Stellplatz ist inklusive.

Gastronomie: Imbiss und Restaurant auf dem Platz.

Einkaufen: Supermarkt 1 Kilometer entfernt.

Tiere: Hunde sind erlaubt, 3,50 Mark pro Nacht.

Baden: Thermalbadanlage mit medizinisch-therapeutischen Anwendungen. Kostenlose Benutzung des beheizten Freibades sowie des Hallenbades auf dem Platz.

Kurcamping Castrum Balf-Sopron
H-9494 Balf bei Sopron, Tel.: 0036-99 / 33 91 24, Fax: 0039-83 / 31 44 22.

Lage: 7 Kilometer südöstlich von Sopron in Richtung Balf. An der Straße 84 beschildert.

Öffnungszeit: ganzjährig geöffnet.

Sanitär-Ausstattung: 7 Warmwasser-Duschen, Benutzung kostenlos.

Stellplätze Caravans: 68 Touristenplätze auf leicht geneigter Wiesenfläche unter Laubbäumen. **Stromanschluss** an allen Stellplätzen, 4 Mark pro Nacht.

Stellplätze Reisemobile: keine separaten Stellplätze, **Ver- und Entsorgung** möglich.

Preise: Der Stellplatz pro Nacht kostet 4-12 Mark, Erwachsene bezahlen 8 Mark, Kinder bis 2 Jahre 3 Mark, bis 10 Jahre 5 Mark.

Gastronomie: Restaurant 250 Meter entfernt.

Einkaufen: Supermarkt 350 Meter außerhalb.

Tiere: Hunde sind erlaubt, 3 Mark.

Baden: Freibad und Thermalbad mit Sauna 250 Meter vorm Platz.

Camping Izletiste
HR-42204 Turcin, Varazdinbreg, Tel.: 00385-42 / 651-366, Fax: 00385-42 / 49-120. 5 Kilometer südlich von Varazdin.

Stellplatz-Tipp:
P.R.C. Koprivnica, ein beliebter Erholungsort im Grünen. Das vielbesuchte Stagelj zählt zu den besten Spezialitäten-restaurants Kroatiens.

Informationen: Österreich Werbung, Mannheimer Straße 15, 60329 Frankfurt/M., Tel.: 069 / 24 24 25-0, Fax: 25 07 41, www.austria-info.at
Slowenisches Fremdenverkehrsamt, Maximiliansplatz 12a, 80333 München, Tel.: 089 / 29-16 12-0, Fax: 29 16 12-73.
Kroatische Zentrale für Tourismus, Kaiserstraße 23, 60311 Frankfurt/M. Tel.: 069 / 25 20 45, Fax: 25 20 54.
Ungarisches Tourismusamt, Berliner Straße 72, 60311 Frankfurt/M., Tel.: 069 / 92 91 19-0, Fax: 92 91 19-18.

Camping im Vierländereck

Freie Stellplätze für Reisemobile
In Slowenien, Kroatien und Ungarn ist, wie auch in Österreich, freies Campen und Übernachten im Reisemobil außerhalb von Campinganlagen nicht zulässig. Doch meist sind an Gaststätten und Restaurants große Parkplätze, auf denen der Wirt seinen Gästen die Übernachtung gestattet. Auch an Tankstellen erhält man oft Tipps zu Übernachtungsplätzen.

Familiencamping Mureck
A-8480 Mureck, Austraße 9, Tel.: 0043-3472 / 21 05 12, Fax: 21 05 37.
Lage: kommunaler Platz an einem Wäldchen in zentraler Lage an der Bundesstraße 69, 6 Kilometer von der A9, Ausfahrt Gersdorf, entfernt.

Öffnungszeit: 1. April bis 31. Oktober.
Ruhezeiten: Mittagsruhe 12-15 Uhr.

Sanitär-Ausstattung: 6 Warmwasser-Duschen, Benutzung 5 ÖS.



Grüne Plätze: Urlauber fühlen sich wohl, hier das Familien-camping Mureck.

Stellplätze Caravans: 57 Touristenplätze auf ebener Wiese mit hohen Laubbäumen. **Stromanschluss** an allen Stellplätzen, Gebühr 26 ÖS pro Nacht.

Stellplätze Reisemobile: keine separaten Stellplätze, **Ver- und Entsorgung** möglich.

Preise: Der Stellplatz pro Nacht kostet 80 ÖS, Erwachsene bezahlen 50 ÖS, Kinder von 6-14 Jahre 30 ÖS, bis 18 Jahre 40 ÖS.

Gastronomie: Imbiss und Restaurant vor dem Platz.

Einkaufen: Supermarkt 300 Meter außerhalb.

Tiere: Hunde sind erlaubt, 20 ÖS.

Baden: Erlebnisbad neben dem Campingplatz, in der Nebensaison für Gäste kostenlos.

Camping Terme Banovci
SLO-9241 Verzej, Tel.: 00386-69 / 1 34 00, Fax: 8 77 03.
Lage: am Fluss Mura gelegener, in Textil- und FKK-Gelände unterteilter Platz. Abzweig von der Straße Radenci – Ljutomer bei Krizevci.

Öffnungszeit: 1. April bis 31. Oktober.
Ruhezeiten: Mittagsruhe 12.30-14.30 Uhr.

Die Burg Esterházykastély in Fertőd wurde vor allem durch Joseph Haydn bekannt. Dort komponierte er seine größten Werke. Vollständig renoviert ist das Schloss des Grafen István Széchenyi in Nagycenk. In Balf sollte man die gotische Kirche aus dem 14. Jh. mit Fresken des österreichischen Malers Dorfmeister aus dem Jahre 1779 besichtigen.

Südburgenland: Zahlreiche Burgen, welche die Habsburger zur Sicherung ihrer Ländereien erbauen ließen, haben der Region ihren Namen gegeben. Kurios ist die Geschichte der Inzenhofer St. Emmerichs-Kirche, die im Jahr 1921 mit der Neuordnung der Grenze zwischen dem Südburgenland und Ungarn plötzlich im Niemandsland stand und zur Ruine verfiel. Staatlicher Feindschaft zum Trotz wurde sie inzwischen von den beiden Grenzgemeinden gemeinsam restauriert.

Museen:
Slowenien: Das Museum Ptujski grad in Ptuj erzählt die 2.000-jährige Geschichte der Stadt.
Kroatien: Galerie der naiven Kunst wird die Museumssammlung von Ivan Generalic in Hlebine genannt.
Ungarn: Im Vaser Museumsdorf in Szombathely lassen sich Brauch-



Nasser Spaß: Hundertwasser-Bad Blumau.

tum, Lebensweise und Handwerk der vergangenen Jahrhunderte eindrucksvoll nachvollziehen. Prachtvolle Trachten und historische Karnevalskostüme schmücken das Savaria-Museum, ebenfalls in Szombathely.

Südburgenland: Die handwerkliche Fertigkeit des Stiefelmachens ist im Museum des letzten Stiefelmachers in Rechnitz zu sehen. Die Geschichte des burgenländischen Weinbaus erzählt das Weinmuseum in Kukmirn. Überaus kostbar sind die Ausstellungsstücke im berühmten Gläsermuseum in Sulz.

Veranstaltungen: Slowenien: Ptuj feiert im August mit seinen Gästen ein Sommernachtsfest, Anfang September

werden Arons Ritterspiele auf der Ptujer Burg veranstaltet.

Kroatien: Podravska motivi heißt der Markt der naiven Kunst mit Folklore und typischer Gastronomie am ersten Juliwochenende in Koprivnica und Hlebine.

Ungarn: Bei den Soproner Festwochen in Fertőrákos sind von Mitte Juni bis Mitte Juli alle Facetten der klassischen Musik bis hin zu Musicals vertreten. Tage der alten Musik finden Ende Juni in Sopron und im Esterházy-Schloss statt. Das Schloss bildet auch den Rahmen zum jährlichen Haydn-Festival Anfang Juli. Savaria, ein historischer Karneval mit Volksfeststimmung, großartigen Kostümen, Handwerker- und Bogenschützen-vorführungen, findet jährlich Ende August in Szombathely statt und ist Attraktion für die Touristen.

Freizeit im Vierländereck

Anreise und Reiseroute: Die Pyhrnautobahn A 9 bis Graz und weiter bis zur Ausfahrt Bad Radkersburg. Anschließend die Schnellstraße 69 zum Grenzübergang Bad Radkersburg/Gornja Radgona. Von Pjut auf der Draumagistrale über den slowenisch-kroatischen Grenzübergang Sredisce bis Koprivnica. Über Peteranic zum kroatisch-ungarischen Grenzübergang Gola/Berzence und über die transdanubischen Dörfer nach Nagykanizsa. Von dort über die E65, E66 und S84 Richtung Sopron. Die Rückreise erfolgt über das Südburgenland.

Einreisedokumente: Nach Slowenien hat jetzt auch die kroatische Regierung die Einreise vereinfacht, so dass Touristen nur noch den Personalausweis vorweisen müssen. Kinder bis 16 Jahre brauchen einen Kinderausweis. Für Haustiere muss die Impfbescheinigung vorliegen.

Für das Fahrzeug ist die grüne Versicherungskarte notwendig. Nicht zu vergessen die Vignette für die österreichischen Autobahnen (beim ADAC oder an der Grenze erhältlich).

Karten: Die Länderkarte Ungarn vom RV-Verlag umfasst über ihre westliche Grenze hinaus auch die beschriebenen Gebiete in Österreich, Slowenien und Kroatien.

Sehenswürdigkeiten:
Slowenien: Die Stadt Ptuj, die älteste Stadt Sloweniens, aus dem römischen Poetovio hervorgegangen, hat ihren mittelalterlichen Stadtkern vorbildlich erhalten. Empfehlenswert ist der Besuch der Burganlage aus dem 17. Jh. Aus einer ehemaligen Minoritenkirche des 13. Jh. ist die Probsteikirche St. Georg hervorgegangen, deren Äußeres im Laufe der Jahrhunderte mehrfach verändert wurde.

Der Kirchenkomplex im ehemaligen Friedhof von Ljutomer entstand ab der Mitte des 15. bis zum 18. Jahrhundert.

Die einzige noch funktionierende Mühle an der Mura steht in Verzej.

Kroatien: Vor kurzem renoviert liegt die Renaissanceburg von Varazdin aus dem 16. Jh., umgeben von Erdwällen und Wassergraben, in einer malerischen Parklandschaft.

Ungarn: Die mittelalterliche 1.000-jährige



Burg in Sárvár liegt unmittelbar neben dem Arboretum, einer Baumschule aus dem 17. Jh. Szombathely, einst eine Siedlung aus der Römerzeit, weist neben einem Isis-Tempel zahlreiche Baudenkmäler aus den vergangenen Jahrhunderten auf.

RÜGEN

WIND UND STILLE



Schätzchen: Auf Ummanz werden Haflinger gezüchtet. Markante Seebrücke und Kreidefelsen.



Schnüppchen: Den wunderschönen Altar hat die Gemeinde Waase schon vor langer Zeit in Stralsund ergattert.

mit dem Fahrrad zu erreichen ist. Erst seit 1901 verbindet eine Holzbrücke das kleine Eiland mit dem westlichsten Zipfel Rügens. Schon seit 1953 hingegen erhellen elektrische Glühbirnen die Stuben der Ummanzer Bauernhäuser.

Ein Licht ging den freundlichen Inselbewohnern allerdings bereits deutlich früher auf: Für wenig Geld kaufte die kleine Gemeinde Waase einst einen hölzernen Altar für ihre Inselkirche St. Marien. Erst viel später wurde den ehemaligen Besitzern im nahegelegenen Stralsund bewusst, welch Meisterwerk sie den mittlerweile vom Festland losgesagten Ummanzern überließen, nur weil es den Hanseaten aus einer Laune heraus nicht mehr gefiel. So bestaunen wir in der kleinen Inselkirche aus dem 15. Jahrhundert einen unglaublichen Altar und einen gotischen Kronleuchter von 1400, der wenige Vergleiche fürchten muss.

Einen ganz anderen Schatz produziert die Haflingerzucht des Ummanz: Stutenmilch. Pferdevater Norbert Briesemeister, ein Original mit weißem Vollbart und wol-

lener Fischermütze, kennt sich aus mit dem medizinischen Nutzen der trüblichen Flüssigkeit. Menschliche Muttermilch sei ganz ähnlich, macht uns Briesemeister aufmerksam, und bietet in einem kleinen Plastikbecher einen frischen Schluck an. Nach dem Test sind wir uns sicher: Säuglinge können so etwas bestimmt nur trinken, weil sie noch nichts anderes kennen.

Natürlich sind die charakterstarken und lebensfrohen Haflinger auch zum Reiten da. Vor allem Kinder fühlen sich unter den vielen Gleichaltrigen, die im Reitstall mithelfen, besonders wohl. Allein der Anblick der ungestüm umherpreschenden und schnaubenden Pferde im Licht der untergehenden Sonne ist ein Schauspiel für sich, Gänsehaut inklusive.

Eine andere Attraktion aus Fleisch und Blut sind die ziehenden Kraniche, die auf Ummanz in Frühjahr und Herbst Rast machen. Falls sich mal kein lebendes Exemplar der eleganten Federviecher bequemt, tröstet ein eigenes kleines Natur- und Heimatmuseum darüber hinweg.

Am Boden bleiben in jedem Jahr die Läufer des Ummanzer Kranichlaufs. Über die einfache oder doppelte Kranichmeile, das entspricht 1.306 oder 2.612 Meter, rennen Herren, Damen und Jugendliche. Cracks versuchen sich über fünf, zehn oder 17,6 Kilometer. Natürlich können sich auch Camper, die sich stark genug fühlen, am Lauf beteiligen. Wir nicht.

Am Apfeltag sind wir wieder gern dabei. Vor allem, wenn es darum geht, die feinen Liköre und Obstwässerchen zu probieren, die aus dem modernen Brenn- ►

Wie Blitze zuckt das Licht durch die bunten Blätter. Auf dem Boden setzt sich das Lichtspiel in tanzenden Schatten fort. In den Wipfeln der Alleeebäume rascheln die Blätter im kühlen Herbstwind. Und unten sirren hunderte frisch geölter Fahrradketten, stampfen trainierte Waden neben Beinen in Cordhosen und hochgekrempelten Jeans. Zum fünften Mal rollt die Tour d'Allee am 21. Oktober 2000 aus fünf Richtungen sternförmig auf das Ostseebad Binz auf der Insel Rügen zu.

Im Familientempo radeln von Rentnern besessene Hollandräder neben Campern auf Klappprädern und Sportskanonen mit sündhaft teurem Material. „Mensch,

Herbst auf Rügen. Vielleicht die beste Jahreszeit, um die größte deutsche Ostseeinsel zu bereisen.

Sie sind doch der...“ tönt es aus dem Gemurmel der Radler heraus. Und schüchtern lächelt der Erkannte im bunten Trikot zurück. Ex-Profis wie Olaf Ludwig, Klaus Ampler oder „Täve“ Schur, die bei Klassikern wie der Friedensfahrt oder gar der Tour de France erfolgreich waren oder bei Olympischen Spielen gestartet sind, kommen jedes Jahr nach Rügen, um mit Ein-

heimischen und Touristen die knapp 40 Kilometer zurückzulegen.

Wir haben es besonders gut. Unser Strandhotel auf Rädern steht unter Bäumen, weit weg von den spärlich gesäten Nachbarn und nah am menschenleeren Strand. Rügen büßt im Herbst nichts von seinem Reiz ein. Auch das Anfang Oktober noch saftig grüne Hinterland besticht durch eine Milde, wie sie nur Herbstlicht zaubern kann. Die dritte Jahreszeit nimmt uns den Zwang, möglichst viel Zeit am Strand verbringen zu müssen und lädt uns nicht nur zum Radfahren ein: Wir dürfen weitere Facetten der Insel kennen lernen.

Ummanz zum Beispiel, das vom Campingplatz am Schaproder Bodden sogar



Fotograf: Wagner

RÜGEN



Plätzchen: Seebrücken führen weit in die Ostsee hinein, gemütliches Eck für eine wohl verdiente Pause.

ofen der Firma Erste Edeldestillerie auf Rügen GmbH kommt. Dort nämlich findet seit vier Jahren der Rügener Apfeltag statt. Wenn der Chef Dr. Lutz Grope von Drufappel, Gelbem Richard und vom Pommer-schen Krummstengel erzählt, der zu den gestreiften Schlotteräpfeln gehört, kichern hier und dort die aufmerksamen Zuhörer. Bei der Nonnentitte dagegen traut sich dann keiner mehr.

Von draußen dringen die Geräusche des kleinen Apfeltag-Markts in die umgebaute Scheune, in die immer mehr Rügener hereindrängen. Sie präsentieren Äpfel aus dem heimischen Garten, von eigens angereisten Pommologen fachkundig untersucht. Am Ende des Tages wissen viele Hobby-Obstbauern, welche der über hundert deutschen Apfelsorten auf seinem Grund und Boden wächst. Natürlich bietet die Destillerie auch Äpfel in ihrer festen Form an. Und wem eine bestimmte Sorte besonders gut schmeckt, der kann sich gleich seinen kleinen Apfelbaum mit nach Hause nehmen.

Weil uns der nächste Tag wieder mit klarster Herbstsonne empfängt, kehren wir Ummanz den Rücken und wählen den Weg zurück an den südöstlichsten Zipfel Rügens. Abseits der breiten B 96 wollen wir bleiben und zirkeln unser Reisemobil über Gingst und Samtens Richtung Garz. Die alten Alleen verlangen viel vom Reisemobil: Knochiges Pflaster mit tiefen Schlaglöchern oder völlig unbefestigte Wege zeigen, dass auch auf Rügen nicht alles plötzlich geht. Wir verwöhnten Urlauber können diesen Umständen sogar den Charme der vergangenen Tage abgewinnen.



Den umwehen auch die berühmten Seebrücken in den Seebädern auf der Halbinsel Mönchgut. Mit einer ordentlichen Portion Selbstironie zeigen Einheimische mit dem Finger auf den schnieken DDR-Barock, der mit seinem Schuhkartondesign leider wirkungsvoll gegen die damals schon existenten Häuser und Villen im Bäderstil anstinkt. Seit der Wende wird der wieder gehegt und gepflegt, obwohl, auch das wissen die Eigentümer ganz genau, der für das raue Klima an der Ostsee so geeignet ist wie Badelatschen zum Bergwandern. Zu stark sind die Winde für die offenen Balkone mit ihren hölzernen Verzierungen, und viel zu feucht ist die Luft für das zentnerweise aufgetragene Weiß. Für Häuser und deren Besitzer gilt eben auch der Grundsatz: „Wer schön sein will, muss leiden.“

Mit Leidenschaft hat Caspar David Friedrich sein symbolträchtiges Bild vom Kreidefelsen am Königsstuhl gemalt. Natürlich gehört dieses Naturmonument zum Pflichtprogramm eines jeden Rügenurlaubs. Und siehe da, auch die unbewegliche Felsformation wirkt im Licht eines aufziehenden Sturms fast bewegt, zumindest

Camping kompakt



Camping Oase Thiessow, Tel.: 038308/8226
Camping Groß Banzelwitz, Tel.: 04365/7244
Campingplatz „Am Strelasund“, Tel.: 038306/75483
Campingplatz Baabe, Tel.: 038303/309
Ostsee-Campingplatz Göhren, Tel.: 038308/2122
„Am Schaproder Bodden“, Tel.: 038309/1234
Ostseecamp Suhrendorf/Ummanz,
 Tel.: 038305/82234



Information: FVV Rügen e.V. Am Markt 4,
 18528 Bergen, Tel.: 03838/80770



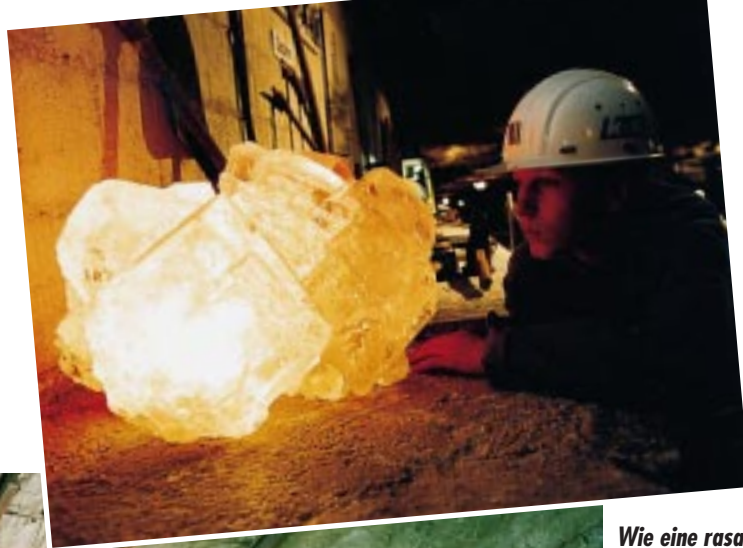
aber bewegt sie den Betrachter. Jeden Tag zeigt das herbstliche Rügen einen neuen, prächtigen Aspekt.

Weil wir schon in Richtung Sassnitz sind, folgen wir einem Tipp: Der Kunsthof Dargast macht uns neugierig. Tatsächlich ist der Kunsthof eine Sache, die ihresgleichen sucht. In einer ausgedienten Wartungshalle, die zwischenzeitlich auch einmal Stallung für hunderte von Rindern war, ist nun Raum für Künstler und Menschen die welche werden wollen.

Direkt neben der Halle, in der Vernissagen stattfinden und die eine Bar beherbergt, hat der flippige Chef Räume mit Stroh aufgefüllt. 24,50 Mark kostet eine Nacht im Heu inklusive Frühstück, eine witzige Abwechslung zum Alkoven und genau das Richtige für eine Radtour in mehreren Etappen.

Wer keine Lust mehr auf körperliche Aktivität hat, setzt sich in das gelbe Dieselungetüm des Kunsthofs. Über kleine Nebenstraßen entführen die Mitglieder des Kunstvereins ihre Gäste im Hanomag AL 68 in den wunderschönen Nationalpark Jassmund, in dessen Mitte das Gut Dargast liegt. Bei schönem Wetter rauchen Grills und Feuerstellen, und das Bier strömt im Biergarten. Ach ja, 30.000 Quadratmeter hat das Grundstück, da findet sich auch ein Plätzchen für ein Reisemobil. Der Chef wünscht sich jedoch, dass man ihn vorher fragt. Aber das gebührt der Anstand ja sowieso.

Wir gehen ein letztes Stück. Hinter dem Gutshof liegt die ehemalige Kreidegrube von Sassnitz. Und da sind sie wieder: der Wind und die Stille. *Ingo Wagner*



Wie eine rasante Achterbahnfahrt scheint der Trip durchs Kalibergwerk im thüringischen Merkers. Unterwegs gibt's viel zu entdecken: etwa riesige Kristalle oder modernste Abbaumethoden.





Fotos: K+S

Infos und Anmeldung:

Tel.: 03695/614101;
erlebnisbergwerk@kalisalz.de

Übernachtungstipp:

 Werra-Camping in 36266 Heringen/Werra, Tel.: 06624/919043
Camping Altenberger See in 99819 Wilhelmsthal/Thür., Tel.: 03691/215637
 Wohnmobilplatz Haad / Werra-Aue in 36433 Bad Salzungen, Tel.: 03695/693420

Bergbau zum Miterleben

AB IN DIE GRUBE

Unter der Erde warten Schätze und Schaufelradbagger.

Wer kennt schon Merkers? Das Dorf liegt nahe der hessischen Grenze in Thüringen und wirkt auf den ersten Blick keineswegs so attraktiv wie das benachbarte Bad Salzungen. Doch wo seit 100 Jahren Kali und Steinsalz abgebaut werden, da pil-

gern inzwischen auch Touristenscharen hin. Setzen Helme auf, ziehen weiße Kittel über, hängen sich Grubenlampen um und begeben sich, ganz wie die professionellen Bergleute, in den Bauch der Erde.

In nur einer Minute rast der mit Menschen vollgestopfte Aufzugkorb einen halben Kilometer hinab in die Tiefe einer unterirdischen Welt. Dort wechseln die Besucher in offene Pritschenwagen und betreten 25 Kilometer weit durch Tunnel, über jähle Steigungen und steile Gefälle hinab bis auf 750 Meter. „Längste Achterbahn der Welt“ nennen die Kumpel, die noch dort unten arbeiten, den Parours.

Da gibt es Stollen, so breit, dass Lastwagen darin herumfahren. Eine 250 Meter

lange Halle, in der der weltweit größte Schaufelbagger tonnenweise Rohsalz ausbricht. Eine Museumskammer voller alter Werkzeuge und Maschinen. Jene berühmte Höhle, in der die Deutsche Reichsbank vor Kriegsende ihre Gold- und Geldschätze eingebunkert hatte. Und schließlich eine andere Grotte, in der noch immer ein Schatz funkelt: riesenhafte Salzkristalle.

Wer die unterirdische Welt entdecken will, sollte ein Ticket reservieren. Das Abenteuer im Erlebnisbergwerk findet dienstags bis sonntags je zweimal statt und kostet 35 Mark für Erwachsene, 25 Mark für Jugendliche. Kinder ab zehn dürfen ebenfalls mit und zahlen 20 Mark, die Familienkarte gibt es für 80 Mark.

Infos und Tickets:

Tel.: 08652/967-110

Übernachtungstipp:

 Camping Grafenlehen in 83471 Königssee, Tel.: 08652/4140
 Landgasthof Binderhäusl in 83330 Inzell, Tel.: 08665/461

Königs-Seerenade

Foto: Ammon/Berchtesgadener Land

TRAUMSTUNDE

Romantischer geht's nimmer: Geräuschlos gleitet das Boot im Abendrot über den stillen Königssee. Nur der Watzmann wirft tausendfach das Echo der beiden Waldhörner zurück, die zwei Bläser an Bord ertönen lassen, bis das Schiff an der Wallfahrtskirche Sankt Bartholomä anlegt. Dort erwartet die Gäste Spiel und Gesang aus einer altbayerischen Bauernmesse, bevor in der historischen Schänke ein viergängiges Menü fürs leibliche Wohl sorgt, untermalt von authentischer bajuwarischer Volksmusik. Längst leuchten die Sterne, wenn es im Fackelschein zurück zum Ufer geht und auf dem schwarzen Wasser wieder heimwärts.

Das Traumschiff über den Königssee startet zum letzten Mal in diesem Jahr am 12. Oktober. Inklusivpreis 124 Mark mit Kurkarte, 139 Mark ohne. Wer mitmöchte, sollte bald reservieren.

Verzauberte Burg

GEISTERSTUNDEN

Schaurige Geschichten, die sich da hoch über der Mosel abspielen: Am 1. und 3. Oktober 2000 gilt es auf der Ehrenburg, das Geheimnis des guldernen Drachen zu lüften. Während am 29. Oktober und 1. November die Gespenster zwischen den alten Gemäueren umherspukten und verzweifelt nach dem Stillen Heinrich suchen. Beherzte kleine und große Besucher können tatkräftig mit- helfen, auf dass es immer ein Happy End gebe.

Die Ehrenburg in Brodenbach, 20 Kilometer von Koblenz entfernt, öffnet dieses Jahr noch bis zum 1. November ihre Tore: jeweils mittwochs bis samstags von 10 bis 16 Uhr, son- und feiertags von 11 bis 18 Uhr. Erwachsene zahlen 8 Mark Brückenzoll, Kinder 6 Mark, an den Drachen- und Gespenstertagen jeweils 4/2 Mark mehr.





Foto: Ehrenburg

Infos:

Tel.: 02605/2432; www.ehrenburg.de

Übernachtungstipp:

 Campingplatz Rhein-Mosel in 56070 Koblenz-Lützel, Tel.: 0261/82719
 Hotel Schmause Mühle in 56332 Burgen/Mosel, Tel.: 02605/776

Besuch beim Schäfer

SCHÖN SCHNUCKELIG

Dem Hermann Löns entlockte die Heide im Herbst begeisterte Gedichte, anderen Besuchern entfahren auch ohne poetische Ader Reaktionen des Entzückens ob der schönen Gegend rund um Celle. Hier findet am 14. Oktober 2000 ein ganz besonderer Kursus statt: Das Heidschnucken-Seminar startet von Gifhorn aus mit einer Kutschfahrt quer durch die Feldmark. Bis zu einem Schafstall in der



Infos:

Tel.: 05371/88175
www.stadt-gifhorn.de

Übernachtungstipp:



Camping Glockenheide in 38531 Rötgesbüttel bei Gifhorn, Tel.: 05304/1581
Schützenplatz in 29221 Celle, Tel.: 05141/12-12

Heide ziehen die Rös-
ser den Planwagen.
Dort wartet ein Schä-
fer in seiner traditionellen Kluft und er-
zählt viel Wissenswertes über Schnucken,
Landschaft und Heimatdichter Löns.

Nach der Theorie wird's praktisch:
Schnucken-Eintopf kommt auf den Tisch,

dazu das berühmte
Schnuckenblut, in
echten Schnuk-
kenhörnern serviert. Die Rezeptur bleibt
aber ein Geheimnis und wird selbst diplo-
mierten Heidschnucken-Seminaristen
nicht verraten. Teilzunehmen kostet 52
Mark, Anmeldung ist obligatorisch.

Kastanientage

Mit Musik, Bauernmarkt, Wanderungen und Ausstellungen feiern drei Südtiroler Gemeinden vom 21. bis zum 29. Oktober ihre Kastanientage. Völlan, Tisens und Prissian liegen südlich von Meran auf einem Plateau inmitten von Obstplantagen und Kastanienhainen. Natürlich serviert die Wirte während der Festtage neben dem Nuien, dem neuen Wein, auch Spezialitäten rund um die Köschtn, die Edelkastanien. Tel.: 0039/0473/200443

Trüffel-Messe

Die Gegend um Alba im nordwestitalienischen Piemont ist be-
rühmt für ihre kostbaren weißen Knollen. Während der Trüffel-
zeit von September bis Dezember durchzieht ihr wertvoller Duft
das Städtchen mit den tausend Türmen, und vom 6. bis zum 22.
Oktober 2000 findet zum 70. Mal die Nationale Trüffel-Messe
statt. Ein Muss für Feinschmecker aus zahlreichen Ländern. An-
gereichert ist das edle Ereignis mit Spaß und Kultur. Etwa dem
Musikfestival im historischen Zentrum am 8. Oktober oder dem mittelalterlichen Treiben am 15. Oktober.
Jeweils am Wochenende bieten die Markthändler Trüffeln zum Verkauf an. Infos: Tel.: 0039/0173/35833



Foto: ENIT Frankfurt

Kuhkämpfe in Aosta

RINDVIEH IM RING

Auch Kühe haben eine Königin. Jedes Frühjahr messen die Mitglieder einer Herde ihre Kräfte, indem sie mit gesenkten Köpfen aufeinander losgehen. Die stärkste Kuh wird zum Leittier während der Saison auf der Alm.

Im italienischen Valle d'Aosta haben sich diese tierischen Sitten zu einem sportlichen Großereignis gemauert: Während des Sommers lassen die Sennhirten südlich von Monte Rosa, Matterhorn und

Mont Blanc ihre Königskühe gegeneinander ringen, nach Gewichtsklassen getrennt. Die Siegerinnen aus diesen Vor-
entscheidungen treffen sich dann, inzwischen trächtig, im Herbst zum großen Finale. Eigens für die Super-
schau der Dickköpfigen, anno 2000 am 22. Oktober, wurde in Aosta eine Arena mit 10.000 Plätzen gebaut: Das Ereignis lockt Zuschauer aus dem ganzen Tal an. Sie erfreuen sich nicht nur am Sports-
geist der völlig ungedopten Rindviecher, sondern auch an Trachtengruppen, Volksmusik, Tänzen und traditionellen Speisen.

Foto: Fototeca ENIT Rom



Infos:

Tel.: 0039/0165/236627

Übernachtungstipp:



Camping Green Park in I-11015 La Salle/Valle d'Aosta, Tel.: 0039/0165/861300 oder /842060 (auch deutschsprachig)

Fressen vor dem Fight: die
Kandidatinnen um den Titel
der Königs Kuh.

Für die Leserinnen und Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL gibt es gegen Vorlage dieses Abschnitts einen Sonderpreis: Erwachsene sparen fünf Mark und zahlen 13 Mark pro Person, Kinder (7 bis 14) 6 Mark. Die Familienkarte ist um 10 Mark reduziert und kostet 30 Mark. Außerdem erhält jeder Besucher ein Ex-DDR-Ampelmännchen als Ansteckpin.

Mythos einer Metropole

DER HIMMEL ÜBER BERLIN

Die hölzernen Stufen knarren, hinter einer Wohnungstür schreien Kinder, hinter der nächsten streitet lautstark ein Paar. Auf den Klingelschildern stehen deutsche, türkische und polnische Namen...

So sieht es aus in unzähligen Berliner Altbauten. Und so erleben es Besucher am Eingang zur Ausstellung „The Story of Berlin“. Sie entführt mitten vom Kurfürstendamm des Jahres 2000 in die schillernde Geschichte der deutschen Hauptstadt. Diese hat ihre Existenz als kleines Kaff auf märkischem Sand begonnen und kann viel erzählen aus ihrem fast 800-jährigen Dasein.

Auch das erwartet die Ausstellungsbesucher: der Blick aus dem 14. Stockwerk über das endlose Häusermeer der Millionenstadt – und im Keller des Ku'damm-Karrees, in dem die Ausstellung ihren Platz hat, das gespenstische Erlebnis eines echten Atomschutzbunkers. Er ist ein Relikt aus den 70er Jahren.



Foto: The Story of Berlin



Infos:

Dauerausstellung, geöffnet 10 bis 20 Uhr, am Wochenende bis 22 Uhr. Einlass bis zwei Stunden vor Schließung. Tel.: 01805/992010; www.story-of-berlin.de

Übernachtungstipp:



DCC-Campingplatz in 14089 Berlin-Kladow, Tel.: 030/3652797
Reisemobilhafen in 13589 Berlin-Spandau, Tel. und Fax: 030/35506074

Schwedenführer für Behinderte

„Hej och välkomna!“ heißt es im Land der Mitternachtssonne für Menschen mit Handicaps. Ein 80-seitiger spezieller Reiseführer stellt Sehenswürdigkeiten vor, die auch Menschen mit verschiedenen körperlichen Einschränkungen zugänglich sind. Seitenweise Angebote für Aktivurlaub bilden einen weiteren Schwerpunkt, vom Reiten für Allergiker bis zum Klettern für Rollstuhlfahrer. Relevante Infos zum Thema Reisen in Schweden ergänzen das Kompendium, ausführliche Adressenlisten helfen bei jeder Frage weiter. Die Broschüre im A 4-Format gibt es gratis bei der Schweden-Werbung unter Tel.: 040/32551350 oder www.schweden-urlaub.de.



Tram-Trip

HOLLAND WIE EINST

Mit der Straßenbahn durch die Vergangenheit unserer Nachbarn zockeln: Im Nederlandse Openluchtmuseum nahe Arnheim bringen zwei alte Original-Schienenfahrzeuge die Besucher bis ins Jahr 1750 zurück. Die Zeitreise durch das 44

Hektar große Freilichtmuseum führt zu 250 historischen Gebäuden, voll mit Geräuchen und Geräuschen von damals. Ob in der Papiermühle, in der Dampfmolkerei, der Dorfschule oder der Gracht aus dem 18. Jahrhundert – überall

lassen sich die kleinen Leute in ihrem Alltagsleben über die Schulter schauen.

Der Museumspark nahe der deutschen Grenze ist bis zum 29. Oktober 2000 täglich von 10 bis 17 Uhr geöffnet. Eintritt für Erwachsene 29 Mark, für Kinder (4 bis 12 Jahre) 13,50 Mark.

KURZ & KNAPP



Der Ball ist rund

Fritz Herbergers legendärer Ausspruch ist Titel einer Ausstellung, die noch bis zum 15. Oktober 2000 im Gasometer Oberhausen zu sehen ist. Dort zeigt der Deutsche Fußball-Bund Highlights aus seiner 100-jährigen Geschichte. Eintritt 10 Mark, ermäßigt 7 Mark. Tel.: 0208/824570

Münchener Freiheit

Tolles Angebot in Bayerns Hauptstadt: 2.000 Mietfahrräder stehen an Telefonzellen und lassen sich problemlos ganz spontan mieten. Anruf genügt, schon kann sich der Interessent ein Veloschloss öffnen und beliebig lange herumradeln. Nach Benutzung parkt und sichert er das Radl einfach wieder neben einer Telefonzelle. Die Gebühr richtet sich nach der Mietdauer und wird vom Konto abgebucht. Einzige Voraussetzung: Registrierung vor der ersten Ausleihe. Infos und Anmeldung unter Tel.: 0800/5225522 (gratis) oder www.callabike.de



Alte Puppen

In Sonnenbühl nahe dem schwäbischen Reutlingen gibt's ein Osterei-Museum. Dort sind noch bis zum 5. November alte Zelluloid-Puppen zu betrachten. Auch Puppenstuben zeigt die Sonderschau, darunter einen Hutladen aus dem Biedermeier. Geöffnet Dienstag bis Sonntag von 13 bis 17 Uhr, Eintritt 5 Mark, Kinder 2,50 Mark. Tel.: 07128/92518



Meditation unter Tage

Tiefe Entspannung verspricht das Kupferbergwerk Fischbach an der Nahe: Jeweils montags und freitags warten unter der Erde bequeme Liegen, reine Luft und beruhigende Klänge auf gestresste Zeitgenossen. Wer sich derart unter Anleitung eines Heilpraktikers erholen möchte, sollte sich warm anziehen und einen Schlafsack mitbringen. Anmeldung nötig, Preis 35 Mark. Tel.: 06785/79104

Urwald-Geburtstag

Vor 30 Jahren wurde der Nationalpark Bayerischer Wald aus der Taufe gehoben. Zwischen Bayerisch Eisenstein und Finsterau dürfen Baumriesen ungestört alt werden. Luchs, Habichtskauz und Fischotter finden noch ein Zuhause. Am 7. Oktober 2000 steigt rund um das Informationszentrum des Nationalparks eine fröhliche Geburtstagsfeier. Infos zum Programm unter Tel: 08552/96000.



Foto: NBT

Infos:

Tel.: 0031/26/3576100;
www.openlucht-museum.nl

Übernachtungstipp:

 Kampeercentrum Arnheim in NL-6816 Arnhem, Tel.: 0031/26/4431600

Eine bunte Mixtur von Reiseführern macht neugierig darauf, die vielfältigen Regionen Europas einmal auf andere Art zu entdecken.



■ Kulinarische Sprachführer Schlemmen leicht gemacht

Spanisch kommt manchem Urlauber die Speisekarte vor, wenn er die Sprache des Reise-landes nicht beherrscht. Damit der Gast trotzdem genau die Leckereien bestellen kann, nach denen ihn gelüftet, gibt Merian Kulinarische Sprachführer heraus. In den westent- schengroßen Nachschlage- werken für die einzelnen Länder finden sich alle Speisen von A bis Z, die wichtigsten Redewendungen sowie ein kleines Weinlexikon. Das macht Appetit.

Kulinarischer Sprachführer Frankreich, Italien, Spanien, je 96 Seiten, je 9,90 Mark.

■ Mallorca für Entdecker

Ruhe-Zonen

Einmal das stille Mallorca ab- seits des Touristenrummels genießen – dazu animiert der handliche Reiseführer „Das andere Mallorca ent- decken“. Ein mallorquini- sches Autorenteam macht Lust darauf, schon am frühen Morgen in das Hin- terland aufzubrechen, durch schattige Dorfgassen zu schlendern und aroma- tisch duftenden Café amb Llet zu schlürfen, den typi- schen Milchkaffee. Oder es geht durch Sumpfgebiete, en- ge Schluchten, duftende Oran- gengärten und zartgrün schim- mernde Olivenhaine. Nichts wie hin.



Das andere Mallorca entdecken, Reihe al punto, Kartografischer Verlag Busche, 120 Seiten, heraus- nehmbar Karte, 14,80 Mark.

■ Weinregionen Europas

Reben-Routen

Für Weinliebhaber eine wahre Fundgrube ist der reich bebil- derte Band „Die schönsten Weinregionen Europas“. Der Leser erfährt, welche Weingü- ter er besuchen kann, bei wel- chen Weinproben er gern gese- hen ist, und wo es rauschende Feste zu Ehren Bacchus gibt. Ob an Rhein oder Mosel, inmit- ten der Toskana oder Provence, im Rhônetal, Elsass oder rund um Bordeaux: Übersichts- und Detailkarten helfen bei der Ori- entierung.

Die schönsten Weinregionen in Europa, Verlag Zabert Sandmann, 224 Seiten, 24,90 Mark.



■ Bundesländer im Überblick

Hintergrund-Wissen

Die neue Serie HB-Bildatlas Deutschland stellt in jeweils einem Band ein Bundes- land vor. Mit gewohnt schönen, großformatigen Bildern zeigt der Bildatlas die landschaftlichen Schön- heiten und liefert obendrein



Hintergrün- de: Er zeigt, wie die Menschen in frühe- ren Zei- ten ih- ren Le- bensunter- halt verdient und er- zählt, welche berühmten Per- sönlichkeiten von dort stam- men. Der Leser findet ausführli- che Informationen zu Sport, Kultur, Küche und Keller.

HB Bildatlas Deutschland, je 1 Band: Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland, Berlin und Brandenburg, 146 Seiten, 19,80 Mark.

■ Aktiv im Urlaub

Wander-Wege

Je 35 Touren mit unterschied- lich langen Gehzeiten und Schwierigkeitsgraden stellt die Taschenbuch-Serie Dumont ak- tiv Wandern am Gardasee, im Odenwald und in den Vogesen vor. Mit Wanderkarten im Maßstab von 1:25.000 bis 1: 55.000 und Höhenprofilen beschreiben die Autoren Wege zu den schönsten Zielen der jeweiligen Region.

Dumont Aktiv, Wandern am Gardasee, Wandern im Odenwald, Wandern Elsass und Vogesen, je 150 bis 170 Seiten, 19,90 Mark.



HALLO FREUNDE

jetzt leuchten die Stoppelfelder gelb – endlich
Zeit, unsere Drachen steigen zu lassen.

Morgen tuckern wir mit einer
uralten Dampfeisenbahn,
in der schon Oma und Opa
auf Reisen gingen. Am Wochenende
geht's zur Mitspiel-Messe nach Essen.
Was ihr da alles machen könnt,
erfahrt ihr weiter unten.



Viel Spaß dabei wünschen euch
Rudi und Maxi

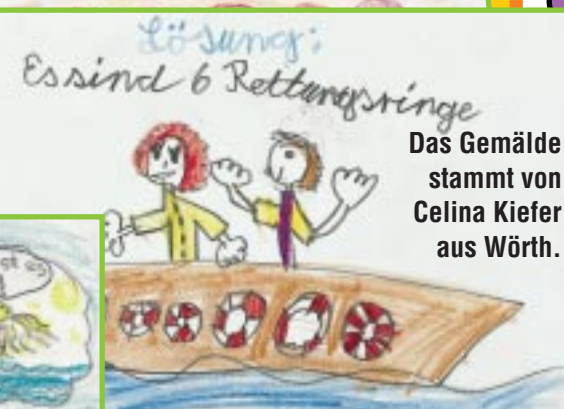
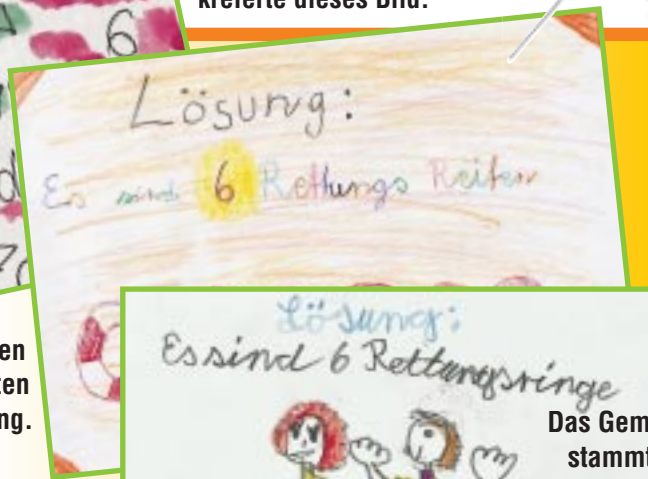
Denise Tschöpe aus Hilden
kreierte dieses Bild.

SUPER BILDER

Unter den Rudi- und
Maxi-Fans gibt es lauter
Künstler – so scheint es
jedenfalls, wenn wir eu-
re tollen Postkarten an-
schauen, die ihr zur
Auflösung des Rätsels
unserer Juli-Ausgabe
kunterbunt bemalt
habt. Eine kleine Aus-
wahl findet ihr hier –
die richtige Lösung lau-
tete übrigens sechs Ret-
tungsringe. Vielen Dank
für die super Karten.



Yvonne Gatzen
aus Bedburg-Kirchherten
schickte uns diese Lösung.



Das Gemälde
stammt von
Celina Kiefer
aus Wörth.



Dieses Meisterwerk malte Milena
Sebastian aus Herrenberg.





WIE VIELE DRACHEN- PACKTASCHEN

FINDEST DU
AUF DER WIESE?

Schreib schnell die richtige Zahl auf eine Postkarte an Rudi und Maxi. Sie verlosen Familien-Eintrittskarten für die tolle Mitspiel-Messe Essen. Ein-sendeschluss ist diesmal schon der 20. Oktober 2000, damit wir dir die Eintrittskarten noch rechtzeitig schicken können. Viel Glück.



Tolle Gewinne, Mitspiel-Messe Essen

ALLES AUSPROBIEREN

Von morgens bis abends nur spielen, Neues ausprobieren, spannende Abenteuer meistern und zwischendurch in der Action-Halle herumtollen – das könnt ihr auf der Spiele-Messe in Essen. Sie ist vom 26. bis 29. Oktober 2000 geöffnet. Der Eintritt kostet für Kinder 8,50 Mark, Erwachsene zahlen 18 Mark. Mehr erfahrt ihr per Telefon, Nummer 0228/342273. Wie wär's, wenn ihr einfach unser Suchrätsel löst – dann könnt ihr für eure ganze Familie Eintrittskarten gewinnen.



Angelner Dampfisenbahn

REISEN WIE ZU OPAS ZEITEN

Wisst ihr eigentlich, wie Oma und Opa damals gereist sind? Ihr könnt das ganz einfach ausprobieren, wenn ihr einmal mit der 60 Jahre alten Angelner Dampfisenbahn fahrt und auf harten Holzbänken sitzt. Von der Lok aus wehen euch Rußfetzen ins Gesicht, wenn ihr aus dem Fenster schaut. So lange die Lok noch am Bahnhof steht, könnt ihr den schwitzenden Heizer beobachten, wie er haufenweise Kohle in den Kessel schaufelt. Lust bekommen? Die Dampflok mit den alten Personenwaggons schnauft von Kappeln aus wieder los am 8. und 29. Oktober sowie am 10. Dezember 2000 zur Nikolausfahrt. Mitzufahren kostet für Kinder sieben Mark, Erwachsene zahlen 15 Mark. Tel.: 0461/13112.



Foto: Freunde des Schienenverkehrs Flensburg

Zeichnung: Cartoonstudio Aurel Voigt



> Faschina, Großes Walsertal/Vorarlberg <

Hoch zur Hütte

Auf dem Hochplateau des Faschina-Jochs in 1.500 Metern Höhe unweit der Bundesstraße 193 im Großen Walsertal hat das Sport Café Domig fünf Stellplätze eingerichtet. Die Gebühr von umgerechnet 20 Mark inklusive Wasser und Strom wird beim Verzehr im Restaurant angerechnet. Der Wirt bittet um vorherige Reservierung,

Tel.: 0043/5510/206. Das Café bleibt im Juni und November geschlossen. In der Nähe des Hauses stehen Wintersportlern fünf Lifte und 32 Kilometer Pisten zur Verfügung. Gelegenheitsbiker können direkt am Haus ein Motorrad leihen. Wanderer stapfen zur Hütte der Bergkäse-Sennerei und genießen ein Vorarlberger Vesper.

Friedrichsroda,
Thüringer Wald

Rüber zum Rennsteig



Ein weitläufiges Gelände in der Bahnhofstraße 32a im thüringischen Friedrichsroda bietet Platz für 40 Reisemobile. Die Übernachtung kostet 9,50 Mark, enthalten sind Frischwasser (von März bis Oktober) sowie Entsorgung, allerdings nicht von Chemie-Toiletten. Diese können Reisemobilisten an der 200 Meter entfernten Esso-Tankstelle entleeren.

Die Landschaft nördlich des Thüringer Walds lädt zum Wandern auf dem nahen Rennsteig ein, Frei- und Hallenbad sind einen Kilometer entfernt. In der Nähe warten Sehenswürdigkeiten wie Schloss Reinhardsbrunn, Marienglashöhle mit Kristallgrotte und der prähistorische Saurierpfad in Tambach-Dietharz. Infos bei Knut Ortlepp, Tel.: 03623/304582.

Happurg,
Fränkische Alp

Klein, aber fein

Auf einer befestigten Wiese gegenüber dem Gasthof „Der Stern in Schupf“ im fränkischen Happurg finden zwei Mobile Platz – zu übernachten ist kostenlos für den, der in der Gaststätte einkehrt. Zwei Seen finden sich hier zur Auswahl: Wassersportler zieht es zu dem drei Kilometer entfernten Happurger Stausee, Schwimmer und Schlittschuhläufer zum ebenso weiten Baggersee. Infos bei Familie Förster, Tel.: 09157/926-220; Dienstag Ruhetag.



Trittenheim,
Mosel

Gute Moseltropfen



Foto: Gemeinde Trittenheim

Kurz notiert

Essingen-Lauterburg

Der Campingplatz Hirtenteich in Essingen-Lauterburg auf der Ostalb bietet drei Reisemobil-Stellplätze vor der Schranke an. Zwei Personen samt Mobil zahlen 20 Mark, Tel.: 07365/296.

Frankenwald

Ein kostenloses Faltblatt über Reisemobil-Stellplätze sowie Campingplätze der Region gibt es bei der Tourist Information Frankenwald. Tel.: 09261/60150.

Donaueschingen

Weil die zu entsorgende Müllmenge auf dem Stellplatz in Donaueschingen deutlich zugenommen hat, will die Gemeinde die Mehrkosten über eine höhere Gebühr von jetzt einer Mark für 30 Liter Frischwasser (anstelle von bisher 50 Litern) finanzieren.

Alb-Donau-Kreis

Ein erweitertes Stellplatz-Angebot zeigt das überarbeitete Faltblatt „Camping und Rast für eine Nacht“ des Alb-Donau-Kreises. Zu bestellen per Tel. 0731/185-1238 oder via Internet: www.Alb-Donau-Kreis.de.



Auf größtenteils mit Verbundsteinen ausgelegtem Gelände direkt am Moselufer hat die Gemeinde Trittenheim 50 Stellplätze errichtet. Zu übernachten kostet acht Mark, Ver- und Entsorgung über Bodeneinlass eingeschlossen. Wer ans Stromnetz andockt, zahlt zusätzlich 3,50 Mark. Vom Schiffsanleger direkt neben

dem Stellplatz schippern Moselschiffe zweimal täglich nach Trier und Bernkastel. Straußenwirtschaften, in denen Winzer ihre guten Tropfen preiswert kredenzen, haben bis Ende Oktober/Anfang November geöffnet. Bei Hochwassergefahr im Winter ist der Platz gesperrt – Infos bei der Gemeinde, Tel.: 06507/5331.

Oberhausen,
Ruhrgebiet

Klettern und Skaten

Auf Initiative der RMF Die Knappen hat die Stadt Oberhausen neben dem Stellplatz im Revierpark Vonderort eine zweite Übernachtungsmöglichkeit für 60 Reisemobile geschaffen:



Der kostenlose Stellplatz Am Kaisergarten ist ausgeschildert, die Wiese durch befestigte Fahrspuren auch bei Regen gut befahrbar. Die begrünten Plätze liegen direkt am Kaisergarten mit großem Tiergehege. Besonders Kinder fühlen sich wohl im Trendsportgarten: Skaterbahn, Kletterwände, Basketball- und ein Multi-Actions-Platz sind in unmittelbarer Nähe. Tel: 0208/8578-551.



Ergänzung zum Bordatlas 2000



Einfach
ausschneiden
und in Ihrem
Bordatlas
abheften!

▼ Karte: Seite 30, ● Ort schon vorhanden


06567 Bad Frankenhausen







Waldgaststätte Sennhütte
Familie Illiger, Napptal 2,
Tel.: 034671 / 66 20, Fax: 034671 / 6 62 25





Areal: Waldgaststätte in idyllischer Waldlage am Rande des Naturparks Kyffhäuser.

Zufahrt: Asphalt. **Achtung:** auf der B 85 in Richtung Kyffhäuser, 500 m nach Ortsschild rechts.  = 5 auf Wiese und Schotter, für Gäste im Gasthof kostenlos. Sonstiges: kein Ruhetag.

An den Stellplätzen:    


Aktivitäten: Wandern und Radtouren durch den Kyffhäuserwald.

Gastronomie: Warme Küche: 11.30-21.30 Uhr.

Hauptgerichte: 11-25 DM,  .

Sonstiges: Frühstücksbuffet im Hotel.

Sport & Freizeitangebote:

 10 km,  2 km,  2 km.

Sonstiges: Sommerrodelbahn in Straußberg 25 km.

Entfernungen:  1,5 km,  1,5 km,  1,5 km (an der ESSO-Tankstelle in Bad Frankenhausen).

Sehenswürdigkeiten: Bauernkriegspanorama 1 km, Barbarossahöhle 4 km, Kyffhäuser-Denkmal und Ruine Rothenburg 10 km.

▼ Karte: Seite 38 (135 mm v.li., 4 mm v.o.)



92363 Breitenbrunn



Landgasthof Mauderermühle
Uwe Gugenberger, Bachhaupt 1,
Tel.: 09495 / 15 01, Fax: 09495 / 15 02



Areal: Landgasthof in einer ehemaligen Mühle, inmitten der idyllischen Naturlandschaft des Altmühltals.

Zufahrt: Asphalt. **Achtung:** schmale abschüssige Straße.   = 4 auf Wiese und Schotter, für Restaurantgäste kostenlos.

An den Stellplätzen:   

Aktivitäten: Wandern, Rad fahren.

Gastronomie: Warme Küche: Mittags- und Abendtisch. Hauptgerichte: 16-32 DM,  . Sonstiges: dienstags Ruhetag, in den Wintermonaten auch montags. Im November und Februar geschlossen.

Sport & Freizeitangebote:  2 km.

Entfernungen:  2 km,  2 km,  30 km (Seltenhofer Freizeithafen GmbH, Am Kreuzhof 3 in Regensburg).

Sehenswürdigkeiten: Kloster Dietfurt 8 km, Burg Wildenstein 10 km.

▼ Karte: Seite 38, ● Ort schon vorhanden

83112 Frasdorf im Chiemgau




Lederstube
Detlev Bussenius, Lederstube 3,
Tel.: 08052 / 95 88 81



Areal: großes Hofanwesen in idyllischer Alleinlage.

Zufahrt: Asphalt. **Achtung:** BAB 8, Abfahrt Frasdorf, Richtung Ortsmitte, 2. Straße links Richtung Sagberg.

 = 6 auf Wiese und Schotter, 10 DM pro Reisemobil, Strom und Wasser nach Verbrauch. Sonstiges: Ankunft 9.00-21.00 Uhr, Aufenthalt nach Absprache.

An den Stellplätzen:   



Sonstiges:  Hunde an der Leine, da viele freilaufende Tiere am Hof.  in Planung, Gasflaschentausch im Ort.

Aktivitäten: Betreuung der Tiere am Hof (Hühner, Hängebauschweine, Bergschafe, Katzen) für Kinder. Wandern, Rad fahren, Langlauf und Rodeln. Quellwasseraus-schank an hauseigener Trinkwasserquelle.

Gastronomie:

mehrere Restaurants im Ort, ab 500 m,  .

Sport & Freizeitangebote:

 800 m,  5 km,  3 km.

Entfernungen:  500 m,  800 m,  800 m.

Sehenswürdigkeiten:

Höhlenmuseum Frasdorf 800 m, gotische Wallfahrts-kirche St. Florian 2 km, Wittelsbacherschloss Wilden-wart 4 km.


▼ Karte: Seite 38, ● Ort schon vorhanden

82439 Großweil



Freilichtmuseum Glentleiten Oberbayern
Tel.: 08851 / 18 50

Areal: Parkplatz am Freilichtmuseum, in abgeschiedener Lage von Wäldern umgeben.

Zufahrt: Asphalt. **Achtung:** steile Anfahr.  = 10 auf Schotter, für Museumsbesucher kostenlos.

Sonstiges: geöffnet von April bis Ende Oktober 9.00-18.00 Uhr, montags geschlossen. Aufenthalt tagsüber nur für Museumsbesucher, sonst eine Nacht von 18.00-9.00 Uhr.

An den Stellplätzen:  

Aktivitäten: Museumsbesuch.

Gastronomie:

zwei Gastronomiebetriebe im Freilichtmuseum,  .

Entfernungen:  5 km,  5 km,

 25 km (Kur-Camping Bad Kohlgrub).

Sehenswürdigkeiten: Burg Kochel 10 km, Kloster Benediktbeuern 15 km.


▼ Karte: Seite 34 (201 mm v.li., 88 mm v.o.)

08248 Klingenthal

 **Naturcampingplatz Klingenthal**
Heiko Götz, Dürrenbachstraße 45,
Tel.: 037467 / 2 48 90





Areal: naturbelassenes Campinggelände in waldreicher Umgebung des Westerzgebirges.

Zufahrt: Asphalt.  = 20 auf Wiese, Schotter und Rasengittersteinen, ca. 25 DM pro Reisemobil, inklusive Strom, Ver- und Entsorgung. Sonstiges: geöffnet 1. Mai bis Ende Oktober, Zufahrt jederzeit möglich, Anmeldung 9.00-11.00 Uhr und 17.00-19.00 Uhr.




An den Stellplätzen:        

Aktivitäten: Wandern, Mountainbiking.




Gastronomie: mehrere Restaurants ab 1 km,  .

Sonstiges: Brötchenservice auf dem Platz.

Sport & Freizeitangebote:

 500 m,  9 km,  2,5 km.

Sonstiges: Tierpark und Sommerrodelbahn in der Nähe.

Entfernungen:  1 km,  1,5 km,  am Platz.

Sehenswürdigkeiten: Rundkirche, Musikinstrumentenmuseum, Raumfahrtmuseum und Bauernmuseum in der nahen Umgebung.


▼ Karte: Seite 32 (137 mm v.li., 94 mm v.o.)

56072 Koblenz-Metternich

 **ESSO Autohof Koblenz**
Jürgen Keck, Industriepark an der A 61,
Tel.: 0261 / 9 27 56-0, Fax: 0261 / 9 27 56-10





Areal: Tank- und Rastanlage mit Terrasse und großem Shop, direkt an der Abfahrt Koblenz-Metternich.




Zufahrt: Asphalt.  = 20 auf Asphalt, für Restaurantgäste kostenlos, sonst 10 DM.

An den Stellplätzen:     

Sonstiges: Waschmaschine und Trockner.

Gastronomie: Warme Küche: 24 Stunden.

Hauptgerichte: 10-18 DM,  .


Entfernungen:  10 km,  0 km,  am Platz.

▼ Karte: Seite 32, ● Ort schon vorhanden

67433 Neustadt an der Weinstraße

  **Reisemobilstellplatz an der Martin-Luther-Kirche**
Martin-Luther-Straße, Stadt Neustadt,
Tel.: 06321 / 92 68-0, Fax: 06321 / 92 68-10

Areal: eingefriedeter Platz mit Grünfläche, speziell für Reisemobile, zentrumsnah gelegen.

Zufahrt: Asphalt.  = 40 auf Asphalt, kostenlos.

Sonstiges: Anreise 24 Stunden möglich.





An den Stellplätzen:    




Aktivitäten: Stadtführungen, Weinproben, organisierte Tagesfahrten (Tourist-Information).




Gastronomie: Neustadter Brauhaus, 50 m.

Warme Küche: 10.00-1.00 Uhr.

Hauptgerichte: ab 9 DM,  .

Sport & Freizeitangebote:

 2 km,  2 km,  1 km.

Entfernungen:  0 km,  100 m,  am Platz.

Sehenswürdigkeiten: Eisenbahnmuseum und historisches „Kuckucksbähnle“, historische Altstadt Neustadt. Hambacher Schloss 3 km.


▼ Karte: Seite 32, ● Ort schon vorhanden

67434 Neustadt-Hambach

  **Hambacher Schloss Kellerei eG**
Martin Laible, Weinstraße 110,
Tel.: 06321 / 23 43, Fax: 06321 / 8 19 50



Areal: Parkplatz im Innenhof der Weinkellerei.



Zufahrt: Asphalt.  = 5 auf Asphalt, kostenlos.

An den Stellplätzen:  

Aktivitäten: Weinprobe, Besichtigung des kleinen Weinmuseums im Haus, Weinbergwanderung, Schlossbesichtigung, Stadtführung durch Neustadt.

Gastronomie: Winzergaststätte der Kellerei.

Warme Küche: 11.30-21.30 Uhr.

Hauptgerichte: 14-28 DM,  .

Sonstiges: montags und dienstags Ruhetag.

Sport & Freizeitangebote:  1 km.

Entfernungen:  2 km,  1 km,  6 km

(in St. Martin, Parkplatz Edenkobener Straße).

Sehenswürdigkeiten: Hambacher Schloss 1 km.

Zeichen- erklärung

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

-  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

So funktioniert's



Zum Sammeln trennen Sie die Seiten heraus und heften sie hinten in Ihren Bordatlas.

Die in der Stellplatz-Beschreibung angegebenen Millimeter-Koordinaten tragen Sie jeweils in die Landkarten des Atlas ein. Dabei



nehmen Sie als obere und untere Anlage den Karten, nicht den Seitenrand. Bei jeder handschriftlichen Eintragung wissen Sie: den Stellplatz finden Sie im selbst gesammelten Anhang – aktueller geht es kaum.




▼ Karte: Seite 32, ● Ort schon vorhanden





67435 Neustadt-Mußbach

  **Winzerverein Meckenheim eG**
Theo Handrich, An der Eselschaut 76,
Tel.: 06321 / 6 60 35, Fax: 06321 / 6 01 27





Areal: Stellplätze auf dem Gelände des Winzervereins.

Zufahrt: Asphalt.  = 20 auf Wiese, kostenlos.




An den Stellplätzen:    

Aktivitäten: Weinproben, Weinbergwanderungen.

Gastronomie: mehrere Gaststätten im Ort

ab 1 km,  .

Sport & Freizeitangebote:  2 km.

Entfernungen:  1 km,  1 km,  2 km (DEA-Tankstelle, Mußbacher Landstraße und Freie Tankstelle, Landauer Straße in Neustadt).

▼ Karte: Seite 29 (133 mm v.re., 54 mm v.o.)

31582 Nienburg

  **Öffentliche Parkplätze**
Stadt Nienburg,


Tel.: 05021 / 8 73 55, Fax: 05021 / 8 74 10

E-Mail: stadt_nienburg_weser@t-online.de

Internet: www.stadtkontor.nienburg-online.de



Areal: Übernachtungsmöglichkeit auf allen öffentlichen Parkplätzen im Stadtgebiet.



Zufahrt: Asphalt.  = unbegrenzt auf Asphalt und Steinplatten, kostenlos.


An den Stellplätzen:  

Aktivitäten: Altstadt-Rundgang, großes Veranstaltungsprogramm in Nienburg und Umgebung beim Touristbüro, Lange Straße 18.

Gastronomie: vielfältiges Restaurantangebot im gesamten Stadtgebiet,  .

Sport & Freizeitangebote:   beim Theaterparkplatz,  beim Stadtkontor, Kirchplatz 4.

Entfernungen:  0 km,  500 m - 2 km,

 5 km (ESSO-Tankstelle an der B6, Abfahrt Lemke in Richtung Liebenau).



Sehenswürdigkeiten: 1000-jährige historische Altstadt mit Rathaus, St. Martinskirche, Posthof, Museum im Quäet-Faslem-Haus, Stockturm u.v.m.

▼ Karte: Seite 37 (65 mm v.re., 57 mm v.u.)



88167 Röthenbach

 **Ferienhof Maurus**
Familie Maurus, In der Höll 1,
Tel.: 08383 / 6 17, Fax: 08383 / 14 91









Areal: Campinggelände an einem Ferien-Bauernhof mit vielen Hoftieren und Lamas, in Einzeltage im Allgäu.

Zufahrt: Asphalt und Schotter. **Achtung:** an der Nebenstraße zwischen Feriendorf Eglofs und Zwirnenburg.



 in der Hauptsaison.  = 10 auf Wiese, 12 DM pro Reisemobil, 7 DM/Person, 4 DM/Kind, Strom 2 DM.

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

An den Stellplätzen:      




Sonstiges: Spielscheune,  außerhalb der Ferienzeit.

Aktivitäten: Tiere pflegen, Pony reiten, Kutsche und Traktor fahren, Waldspaziergänge.

Gastronomie: Badwirtschaft Malleichen 500 m, Warme Küche durchgehend,  .

Sonstiges: Brötchenservice am Hof.

Sport & Freizeitangebote:  5 km,  6 km,  9 km. Sonstiges: Naturschutzgebiet Eistobel 9 km, Freizeitpark Allgäu 10 km, Hochgratbahn und Sommerrodelbahn in Oberstaufen 18 km, Bodensee 30 km, Ravensburger Spieleland in Meckenbeuren-Liebenau 35 km.

Entfernungen:  3 km,  3 km,  am Platz.


Sehenswürdigkeiten: Burgruine Syrgenstein 5 km.

▼ Karte: Seite 37 (203 mm v.re., 119 mm v.u.)

78112 Sankt Georgen-Brigach

  **Landgasthof Engel**
Familie Geggus, Obertal 1,
Tel.: 07724 / 62 52, Fax: 07724 / 91 96 77

Areal: Parkplatz an einem typisch schwarzwälder Gasthof mit 150-jähriger Tradition.

Zufahrt: Asphalt.  = 3 auf Schotter und Wiese, für Gäste kostenlos.

An den Stellplätzen:    

Aktivitäten: Wandern, Rad fahren.



Gastronomie:
Warme Küche: 11.30-13.30 Uhr, 17.30-20.30 Uhr.
Hauptgerichte: 12-24 DM, .

Sport & Freizeitangebote: 3 km, 5 km, 4 km. Sonstiges: Brigachquelle 1,5 km.

Entfernungen: 0 km, 4 km, 25 km (am Messegelände in Villingen-Schwenningen).

Sehenswürdigkeiten: Phonomuseum und Heimatmuseum „Schwarzes Tor“ in St. Georgen.

▼ **Karte: Seite 37 (203 mm v.re., 119 mm v.u.)**

78112 Sankt Georgen

Zur Stadt Frankfurt
Familie Morat, Rupertsbergweg 2,
Tel.: 07724 / 62 07, Fax: 07724 / 54 52



Areal: Parkplatz beim Gasthof.
Zufahrt: Asphalt. = 2 auf Schotter, für Gäste kostenlos.

An den Stellplätzen:

Gastronomie:
Warme Küche: 11.30-13.30 Uhr, 17.30-21.00 Uhr.
Hauptgerichte: 9-35 DM, .

Sport & Freizeitangebote:
 1 km, 500 m, 1 km.

Entfernungen: 0 km, 500 m, 25 km (am Messegelände in Villingen-Schwenningen).

Sehenswürdigkeiten: Phonomuseum und Heimatmuseum „Schwarzes Tor“ in St. Georgen.

▼ **Karte: Seite 26 (110 mm v.li., 48 mm v.u.)**

19288 Wöbbelin

Landgasthaus Mörer
Hartmut Mörer, Schweriner Straße 66,
Tel.: 038753 / 8 06 94



Areal: Stellplätze in ruhiger Lage auf dem weiträumigen Gelände eines Landgasthauses, direkt an der B 106, in unmittelbarer Nähe zur BAB 24.

Zufahrt: Asphalt. = 10 auf Pflastersteinen, für Gäste im Gasthaus kostenlos. Strom und Wasser 5 DM.

An den Stellplätzen:

Sonstiges: 5.00-24.00 Uhr

Aktivitäten: Wandern, Rad fahren, Natur-Führungen.

Gastronomie: Warme Küche: 11.00-23.00 Uhr.
Hauptgerichte: 7-17 DM, .

Sonstiges: Frühstück ab 5.00 Uhr.

Sport & Freizeitangebote: 14 km, 25 km, 0 km. Sonstiges: Vermittlung von Kremser- und Kutschfahrten sowie Mietwagen. Badensee Dreenkrögen 2 km, Angeln (mit Angelschein) im Naturschutzgebiet Lewitz 3 km, Segelfluggelände Neustadt-Glewe 8 km.

Entfernungen: 0 km, 800 m, 12 km (am Hafenkai, Kanalstraße in Grabow).

Sehenswürdigkeiten: Stadtkirche sowie Schloss und Schlosspark Ludwigslust 10 km, Dom und Schloss in Schwerin 25 km.

DÄNEMARK



DK-6630 Rødding-Jels

Reisemobile Brændekilde
Niels Brændekilde, Haderslevvej 57-59,
Tel.: 0045 / 74 55 21 01, Fax: 0045 / 74 55 21 59



Areal: Betriebsgelände eines Reisemobil-Handels im Süden Dänemarks, westlich der Europastraße E 45, direkt an der Staatsstraße 25.

Zufahrt: Asphalt. = 8 auf Rasengittersteinen, kostenlos. Strom und Wasser 12 DM. Sonstiges: Betrieb geöffnet Mo-Fr 7.30-21.00 Uhr, am Wochenende 9.00-21.00 Uhr. Aufenthaltsdauer maximal 1 Woche.

An den Stellplätzen:

Sonstiges: Tankstelle und Werkstatt.

Aktivitäten: Wandern, Rad fahren, Baden in den Jelser Seen, Wikinger-Veranstaltungen im Sommer.

Gastronomie: Vikingehuser und Hotel Jels im Ort, .

Sport & Freizeitangebote: 1,5 km, 10 km.

Sonstiges: ausgeschilderte Wanderwege, Minigolf und Angeln in unmittelbarer Nähe, Golfplatz 1 km.

In der 27. und 28. Woche finden Wikingerspiele statt. Bonnie Zoo Park 20 km.

Entfernungen: 0 km, 1 km, am Ort.

Sehenswürdigkeiten: Windmühle von Jels 500 m, Orion Planetarium 1 km, Landwirtschaftsmuseum in Sønder Hygum 15 km, Welkings Landsbymuseum (Dorf-museum) 20 km.

Korrektur:

In Heft 8/2000 sind uns zwei bedauerliche Fehler bei der Bemaßung unterlaufen. Richtig muss es heißen:

87724 Ottobeuren:
Karte Seite 38 (32 mm v.li., 100 mm v.u.)

96332 Pressig-Rothenkirchen:
Karte Seite 34 (112 mm v.li., 99 mm v.o.)

Tipps aus dem Netz

Den großen Stellplatzführer Bordatlas 2000 können Sie auch im Internet anzapfen. Zum Beispiel dafür: Sie wollen noch heute zu einer Wochenendtour starten? Einfach auf

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

gehen und Stellplätze in Ihrer Zielregion suchen. Und das ganz bequem: entweder auf einer Landkarte; oder nach Postleitzahlen; oder alphabetisch nach Orten.

Und schon erhalten Sie Ihre ganz individuelle Übersicht, wo es auf Ihrem Trip überall Stellplätze für Reisemobilisten gibt. Diese Auswahl ausdrucken, mitnehmen – und dort übernachten, wo es Spaß macht.

Der Online-Bordatlas kann aber noch mehr: Weil ständig neue Stellplätze dazukommen, gibt es die aktuellen Ergänzungen als PDF-Datei zum Herunterladen. Mit allen Details, Fotos, Erläuterungen und touristischen Hinweisen.

Also: Einfach mal vorbeisurfen.



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 :

- ☐ REISEMOBIL INTERNATIONAL
Jahrgangs-CD
Jahrgang 1996
- ☐ REISEMOBIL INTERNATIONAL
Jahrgangs-CD
Jahrgang 1997
- ☐ REISEMOBIL INTERNATIONAL
Jahrgangs-CD
Jahrgang 1998
- ☐ REISEMOBIL INTERNATIONAL
Jahrgangs-CD
Jahrgang 1999

Absender:

Name

Adresse

PLZ/Wohnort

Telefon

Die Adresse des Stellplatzes:

Bezeichnung: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon/Fax: _____

Inhaber/Verantwortlicher: _____

Ich bin mit der kostenlosen 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 HILFEN 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-/Entsorgungsmöglichkeit: ☐ ja ☐ nein



einen Grillplatz: ☐ ja ☐ nein



eine Liegewiese: ☐ ja ☐ nein



einen Spielplatz: ☐ 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 oder in der Nähe:

☐ ja (Entfernung ____ km) ☐ 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

Genauer Standort der Station: _____

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

17. Foto, Prospekt oder Ansichtskarte liegt bei:

☐ ja ☐ nein



**Einfach ausschneiden und einsenden an: Redaktion REISEMOBIL INTERNATIONAL,
DoldeMedien CDS Verlag GmbH, Postwiesenstr. 5A, 70327 Stuttgart**



Mobile Küche mit Pfiff



Rezepte für zwei Flammen

Herbstlich deftig

Bündner Gerstensuppe

Risotto von dreierlei Reis mit Pilzen

Winzer-Schmarrn

Auf seiner Herbst-Tour bereiste Meisterkoch Reinhold Metz das Dreiländereck Italien-Österreich-Schweiz. Mitgebracht hat er ein paar schnelle Rezepte für unterwegs.

Risotto von dreierlei Reis mit Pilzen

Zutaten

für 4 Personen

1 Bund Lauchzwiebeln

1 bis 2 EL Butter oder Olivenöl

400 g Pilze (Steinpilze, Pfifferlinge oder Austernpilze)

300 g Reismischung TriColoReis von Uncle Ben's

etwa 1 EL Brühe (Rind o. Geflügel)

1 Becher (200 g) Sahne

1 Bund Petersilie

3 EL Parmesan

Salz, Pfeffer

Zubereitungszeit: ca. 45 Minuten

Tipp: Anstelle von Pilzen kann man auch Geflügel-, Kalb- oder Lammfleisch, Shrimps oder nur Gemüse verwenden.



- Butter zergehen lassen und Zwiebelwürfel darin anschwitzen.
- Den Reis zugeben, leicht angehen lassen und mit einer Tasse Brühe aufgießen,iterrühren, sobald die Flüssigkeit fast verkocht ist, wieder Brühe nachgießen usw.
- Nach etwa 15 Minuten Garzeit die Pilze in einer Pfanne in Öl scharf anbraten, dem Risotto zugeben und ca. 7 Minuten weiterkochen lassen.
- Würzen, dann Sahne und Parmesan einmischen.
- Das Risotto soll jetzt so feucht und cremig sein, dass es beim Schräghalten des Topfes noch fließt.



Pfiffiges vom Meisterkoch

- Gerste und Graupen gibt es in verschiedener Qualität und Größe unter den Bezeichnungen: Dicke Gerstengraupen; Perlgraupen grob und Perlgraupen fein.
- Graupen können auch wie ein Risotto zubereitet werden.
- Der TriColoReis von Uncle Ben's ist farbig sehr schön und obendrein sehr gesund durch den Gehalt an Ballaststoffen insbesondere des kanadischen Wildreises und des roten Thaireises.
- Trotz der Kochzeit-Angaben empfiehlt es sich, wie beim Gar-Test von Teigwaren die Graupen oder den Reis nach Biss (al dente) zu kochen.
- Beim Schmarrn kann man statt Backpulver das Eiweiß von drei Eiern aus dem Rezept zu Schnee schlagen und unter den Teig heben. Das ergibt ebenfalls einen luftig lockeren Teig.

Zutaten

1 Zwiebel

1 Karotte, mittelgroß

1 Stange Lauch, klein

1 TL Butter

1 Tasse Graupen

etwas Bündner Fleisch oder Speck

1 EL Brühe oder
Wasser mit Brühwürfel

1 Bund Schnittlauch

Salz, Pfeffer

Zubereitungszeit: 45 Minuten



Bündner Gerstensuppe

🍴 Gemüse, Zwiebeln und Fleisch oder Speck in Würfel schneiden.

🍴 Die Butter in einem Topf zerlassen und darin die Würfel anschwitzen, die Graupen dazugeben, glasig werden lassen, dann mit der

Brühe auffüllen und würzen.

🍴 Alles zum Kochen bringen und zugedeckt bei ganz kleiner Flamme ca. 45 Minuten garen.

🍴 Mit gehacktem Schnittlauch und Streifen von Bündner Fleisch oder Schinken garnieren.

Winzer-Schmarrn

🍴 Aus Mehl, Backpulver, Eiern, Milch, Salz und Zucker einen Teig rühren.

🍴 Die Trauben waschen, vom Stiel zupfen und längs halbieren.

🍴 In einer Pfanne Öl erhitzen, den Teig eingießen und zunächst wie einen Pfannkuchen einseitig anbacken lassen, dann wenden und mit zwei Löffeln in Stücke reißen und durchschwenken.

🍴 Kurz zugedeckt garen lassen, dann die Schmarrnstücke nach außen schieben, in die Pfannenmitte Zucker einstreuen, zu Karamel gold-



gelb schmelzen lassen. Darauf die Traubenhälften geben und zusammen mit dem Schmarrn vermischen.

🍴 In einen Topf oder eine Porzellanschale geben, zugedeckt warm halten und den nächsten Pfannkuchen zu Schmarrn verarbeiten.

🍴 Vor dem Servieren mit Puderzucker bestäuben.

Zutaten

300 g Mehl

6 Eier

0,4 L Milch

evtl. 1 TL Backpulver (vorher mit dem Mehl vermischen)

Salz, Zucker

2 bis 3 EL Öl oder Butter

Zubereitungszeit:
regulär
ca. 30 Minuten;
bei Verwendung
von Kaiser-
schmarrn-Mix
von Mondamin:
ca. 20 Minuten



Immer locker drauf

Da schlagen nicht nur Tee- nie-Herzen höher: Raus aus dem Reisemobil und quasi schon auf der Pferdekoppel stehen. Einfach in den Sattel schwingen, lostraben, frei sein...

Nein, das ist kein Traum. Pferdenärrische Reisemobilisten finden in Deutschland ein paar Plätze, auf denen sie direkt vom Fahrersitz umsteigen können in den Ledersattel. Auf den Campingplätzen mit eigenem Reiterhof gibt's außer Pferden und jenem gewissen würzigen Duft in der Luft für jeden das passende Angebot: Reitunterricht für Anfänger, Ausritte in die Landschaft für Routiniers,

Ponyrunden für die Youngsters, die selbst noch nicht ganz trittfest sind.

Eines dieser Happy-Hippo-Ziele lässt sich etwa 25 Kilometer nordwestlich von Kassel ansteuern. Der Ponyhof Campingclub in Liebenau-Zwergen liegt am Rande des Naturparks Habichtswald. Während dort die Reitausflüge durchs sanfte Mittelgebirgsland führen, erkunden die mobilen Pferdefreunde weiter im Norden flaches Marschland mit Windmühlen und Kanälen: Der Geesthof in Hechthausen, westlich von Stade und südlich der Elbmündung, befindet sich direkt am Ufer des Flüsschens Oste.



Fotos: Ponyhof Campingclub, Archiv

Inside:

Ponyhof Campingclub: Geöffnet vom 1. April bis 1. November. Campingplatz mit 50 Reisemobilplätzen, gelegen auf einem Gutshofgelände inmitten von Wiesen, auf denen die 103 campeigenen Pferde und Ponys weiden.

Reitunterricht für Kinder und Erwachsene (getrennte Gruppen), täglich Beginn, 20 Mark pro Stunde.

Für Kinder ab zwei Jahren täglich Ponyreiten kostenlos. Für Jugendliche ab 16 und Erwachsene täglich gratis Ausritte ins Gelände; Bedingung: Reiterfahrung.

Kontakt: Ponyhof Campingclub in 34396 Liebenau-Zwergen, Tel.: 05676/1509, Fax: /8880; www.ponyhofcamping.de

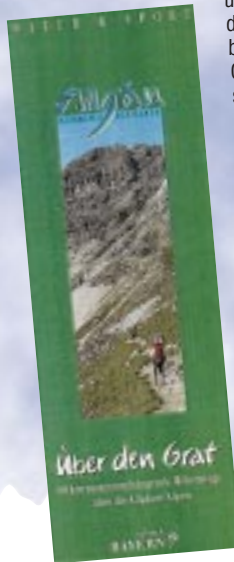
Freizeit- und Campingpark Geesthof: Ganzjährig geöffnet. Reiterhof mit Halle, Stallung, Freigelände, nahe bei den parzellierten Camping-Stellplätzen. 25 campeigene Pferde und Ponys, außerdem im Stallgebäude auch Miet-Boxen für Gäste-Pferde.

Reiten für erfahrene Reiter zehn bis 14 Mark pro Stunde, mit Unterricht oder Begleitung ins offene Gelände 14 bis 20 Mark. Einzelreitstunden 30 Mark, in der Gruppe 20 Mark. 6-stündiger Reitkurs für Kinder oder Erwachsene je 95 Mark, Beginn jeweils dienstags.

Kontakt: Ferienpark Geesthof in 21755 Hechthausen-Klint, Tel.: 04774/512, Fax: /9178; www.geesthof.de

Mountainbiken: 51 Touren zwischen Rosenheim, Wolfgangsee und Großglockner auf einen Blick in Wort und Bild: Die grenzüberschreitende Tourenübersichtskarte (1 : 140.000) macht's möglich. Außerdem enthält sie die Adressen aller Touri-Infos. Tolle Karte – und gratis. Tel.: 0043/662/6688; info@salzburgerland.com

Berglauf: Am 12. November 2000 starten in Lohr am Main die Berglaufmeisterschaften. Streckenlänge 9,8 Kilometer, Höhendifferenz 450 Meter. Der Parcours führt teilweise durch den Naturpark Spessart und eignet sich auch für engagierte Hobbyläufer. Auskunft: Touri-Info Spessart-Main-Odenwald, Tel. 06021/394-271; Anmeldung: www.ernsthuber.de/lauf.htm; bernd.schrauth@bnmsp.de



Gratwanderung: Ein 60 Kilometer langer Höhenweg führt in sechs bis sieben Tagesetappen über die Hauptgipfel der Allgäuer Alpen bei Oberstdorf. Ohne große Zwischenabstiege. Logo: Jede der Etappen ist auch als Tagestour machbar. Ein kostenloser Führer – allerdings ohne Karte – beschreibt die tolle Tour genau, samt Hütten und nötiger Ausrüstung. Tel: 0821/33335; tourismus@allgaeu-bayerisch-schwaben.btl.de



Supermarathon: Vom 19. bis zum 23. Oktober 2000 steigt der elfte Supermarathon zwischen Wien und Budapest für Amateure und Profis. Die 357 Kilometer lange Strecke kann einzeln oder in Fünfer-Staffeln gelaufen werden. Wer fitter im Sattel ist: Parallel zum Marathon gibt's eine internationale Fahrradtour auf der gleichen Route. Tel.: 0036/29/ 447443; www.alphanet.hu/marathon

Power-Camp

Sport bis zum Abwinken

Was machen aktive Reisemobilcrews mit unterschiedlichen Vorlieben der einzelnen Mitglieder an Bord? Erst zum Klettern in die Berge fahren, dann zum Schwimmen und Tauchen ans Meer? Alternative: gleich aufs Camp Duinrell unweit der holländischen Nordseeküste. Da gibt's nämlich so ziemlich alles auf einem Platz,

was der moderne Freizeitsportler zum erfüllten Urlaubsleben braucht. Oder schon immer mal ausprobieren wollte.



Inside:

Camping und Freizeitpark Duinrell in NL-2242 JP Wassenaar, zwischen Den Haag und Haarlem. Ganzjährig geöffnet.

Außer Spaßbad und Erlebnispark (Eintritt frei für Campinggäste) zahlreiche Sportaktivitäten, darunter Tauchen, Klettern, Tennis, Bogenschießen, Golf, Bowling, Rodeln, Snowboard, Skifahren.

Auch jeweils Kurse für Anfänger und Fortgeschrittene das ganze Jahr über möglich. Etwa:

Tiefsee-Tauchkurs für Anfänger, Dauer ein bis zwei Wochen, im Tiki-Bad, 720 Mark.

Kletterkurs, 3 Stunden, an der 16 Meter hohen Kletterwand mit Überhang, 60 Mark.

Kontakt: Tel.: 0031/70/5155255; www.duinrell.nl



Foto: Duinrell

► Großglockner-Jubiläum

Der König der Gletscher



Am 28. Juli 1800 stand zum ersten Mal ein Mensch auf dem höchsten Gipfel Österreichs. Genau 200 Jahre später machen sich einige Reisemobilisten auf den Weg nach oben.

Aufi geats“, ermuntert der Rieger Ernst, lacht sein strahlendes Lächeln und tritt hinaus in den Regen. Etwas widerwillig schultert die Gruppe ihre Rucksäcke, verlässt die warme Gaststube des Glocknerhauses und stapft hinter ihrem Bergführer her zum Beginn des markierten Wanderweges an der Großglockner-Hochalpenstraße. So nass und grau haben sie sich den Aufbruch ins Abenteuer ja eigentlich nicht vorgestellt. Aber was ein rechter Erstbesteiger ist, der jammert nicht, sondern trotz tapfer jedem Wind und Wetter.

Schließlich wartet der Gipfel. Nicht irgendein Gipfel, sondern der höchste Punkt Österreichs: die Spitze des Großglockner, 3.798 Meter über NN. Irgendwo da oben hinter der Nebeldecke muss er liegen. Nur 1.700 Höhenmeter, einen Tag und eine Nacht entfernt.

Von Angesicht zu Angesicht gesehen hat ihn noch keiner aus der kleinen Truppe, die ihre Reisemobile für zwei Tage allein auf

WEGWEISER FÜR GIPFELSTÜRMER

Großglocknerbesteigungen auf der historischen Route über die Salmhütte und die Adlersruhe sind möglich von Juni bis Mitte Oktober als geführte Zweitages tour mit geprüften Bergführern. Start am Glocknerhaus (2.132 m) an der Großglockner-Hochalpenstraße, Zwischenübernachtung in Berghütte ohne Komfort. Zum Startpunkt entweder im eigenen Mobil über die Großglocknerstraße (12% Steigung, Mautpflicht, oben Gratsparkplätze) oder per Transfer mit dem Bergführer.

Voraussetzungen für die Tour: Kondition für etwa sieben Stunden reine Marschzeit pro Tag in hochalpinem Gelände, Schwindelfreiheit, Trittsicherheit, gute Konstitution. Unterhalb des Gipfels (3.798 m) kurze Kletterstelle, Grad II bis III.

Nötige Ausrüstung, auch im Hochsommer: warme Fleece-Kleidung, wind- und nassgedichte Überkleidung und Handschuhe, Mütze, Sonnenbrille, Sonnenschutz, steigeisefeste Bergschuhe, Zweitagesrucksack, Wanderstöcke. Fehlende Ausrüstung sowie Steigeisen und Klettergurte von den Bergführern ausleihbar.

Preis: je nach Anzahl der Teilnehmer. Bei vier Personen 215 Mark pro Person plus 65 Mark für Übernachtung und Halbpension auf der Hütte. Infos und Buchung: Tel.: 0043/4824/200121.

Fotos: Regionalverband Großglockner (1), Baldus (10)

dem Campingplatz in Heiligenblut zurücklässt, um sich den Gipfel zu erobern. Trotz schönsten Juliwetters hatte der König der Hohen Tauern sein Haupt bisher stets hinter einer kleinen weißen Wolke verborgen. Aber seine Gestalt aus gleißendem Gletscher und schwarzem Fels reckte sich so mächtig verlockend hinter der berühmten Wallfahrtskirche des Talortes in den Himmel, dass die Mobil-Urlauber schließlich nicht länger widerstehen konnten. Und beschlossen, einen Gipfelversuch zu wagen – ihre ganz persönliche Erstbesteigung.

Ähnlich muss es wohl vor 200 Jahren gewesen sein, denkt sich einer aus der Gruppe, während er Meter um Meter hinter Ernst durchs almengrüne Leitertal emporsteigt. Im Juli 1800 war eine Expedition aus Wissenschaftlern, Bauern und Kirchenleuten auf dem gleichen Weg nach oben gezogen.

Und wo schon die Pioniere eine Schutzunterkunft errichtet hatten, bietet auch 200 Jahre später die Salmhütte nach drei Stunden Marsch durch den Regen ein willkommenes Refugium, 2.644 Meter hoch. Um den geheizten Ofen herum werden die triefenden Anoraks zum Trocknen aufgehängt, während der Wirt Skiwasser, große Portionen Würstl mit Kraut und Semmelknödeln serviert. Auch damals, vor 200 Jahren, ging es hier oben keineswegs kärglich zu. Die hohen Herren hatten reichlich Wein heraufschleppen lassen, außerdem exotische Kostlichkeiten wie Ananas, die die armen Bauern aus dem Tal noch niemals gesehen hatten.

Nach der Rast leitet Ernst, der mit seinen 42 Jahren schon etwa 350-mal auf dem Glocknergipfel gestanden hat, seine Gruppe weiter bergan. Auf den Spuren der Pioniere führt der Weg über das Leiterkees. Damals zog sich dieser Gletscher noch als dicker Eispanzer bis zur Salmhütte herunter, heute erstreckt sich dort eine Mondlandschaft aus nackten Felsen.

Als am Rande des Schuttkars ein breites Schneefeld erreicht ist, heißt es zum ersten Mal: anseilen. Die Klettergurte hatte die Gruppe bereits angelegt, jetzt werden die Karabinerhaken in die Seilschlaufen

eingeklinkt, bevor Ernst seine Schützlinge sicher über den firnbedeckten Gletscher bringt.

Unter der Schneedecke lauern Spalten, aber das dicke Polster ermöglicht eine gefahrlose Querung bis hinüber zum Rand der Hohenwartscharte.

Ihren Namen trägt die Scharte zur Erinnerung an den Generalvikar Sigmund von Hohenwart, Organisator der Expedition von 1800. Sie führt so steil am Fels entlang nach oben, dass jetzt alle vier Gliedmaßen zum Einsatz kommen. Ein gespanntes Fixseil bietet den Händen Halt, wo der Stein zu glatt ist, während die Füße in den klöbigen Bergstiefeln manchmal verzweifelt nach einer kleinen Auftrittfläche tasten. Doch schließlich meistern alle diese Kletterstelle:

Gut geleitet: Schutzengel in der Kirche von Heiligenblut.



Gern gesehen: Sonntagstrachten im Tal, Marmeltiere auf der Höhe.

Ernst sichert von oben und dirigiert mit Worten, die Nachbarn am Seil helfen mit Ziehen, Schieben oder Festhalten den Ängstlichen und weniger Geübten.

Oben auf dem Salmkamp empfängt ein Schneesturm die Seilschaft, ►

MOBILTour

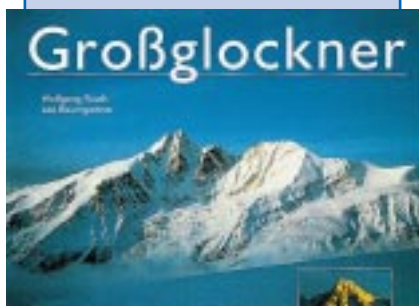


schlägt ihr eisige Ohrfeigen ins Gesicht. Knapp 3.200 Meter Höhe sind erreicht, der Wind fegt die harten Flocken wie Geschosse waagrecht über den zu passierenden Grat. Noch 300 Höhenmeter bis zur Adlersruhe, wo die Erzherzog-Johann-Hütte als Camp für die Nacht wartet. Wie ein Raubvogelhorst klebt sie auf dem Felsplateau, scheint greifbar nah im milchigen Licht.

LESE-Tipp

Die Faszination Großglockner gibt es auch als Buch: Pünktlich zum 200-jährigen Jubiläum der Erstbesteigung hat der Bergverlag Rother einen prachtvollen Bildband verlegt. Er zeigt den König der Gletscher in den Ostalpen und sein Reich in beeindruckenden Farbfotos. Jedes von ihnen erzählt seine eigene Geschichte, weckt Sehnsucht oder Erinnerung. Nicht weniger interessant sind die Texte. Sie berichten von den Versuchen der ersten Alpinisten, sich auf verschiedenen Wegen dem Gipfel zu nähern, von hart erkämpften Erfolgen und tragischem Scheitern. Informationen über Topographie, Talorte, alle Hütten und alle Routen machen den großformatigen Band auch zu einem wertvollen Nachschlagewerk für jeden Gipfelaspiranten oder Wanderfreund.

Ein Buch, spannend wie ein Krimi – und fast so schön wie die selbst erlebte Tour. Wolfgang Pusch, Leo Baumgartner: Großglockner, München: Bergverlag Rother 2000. Preis: 58 Mark.



Aber die kurze steile Strecke bis zum Tagesziel fordert das Letzte an Disziplin und Kraft. Erschöpfung und die merklich dünnere Luft quälen die einen, die sich nur noch in den Schnee setzen und ausruhen möchten. Kälte in der zu Eis gefrorenen nassen Kleidung peinigt die anderen. Und so schleppt sich die Karawane, freundlich angetrieben von Ernst, Schrittlchen für Schrittlchen weiter nach oben, bis endlich die Hütte erreicht ist.

Endlich da. Die Atmosphäre auf der höchstgelegenen Hütte Österreichs erinnert ältere Reisemobilisten an ursprüngliches Campingleben: In den Lampen flackert das Gaslicht, Luxus gibt es nicht, dafür jenen gewissen Hauch von Abenteuer. Als die eisbedeckten Klamotten neben dem Ofen auftauen und die froststeifen Hände langsam wieder beweglich werden, als der erste Liter Flüssigkeit gekippt ist und die Riesenportion Leberknödel die zitternden Muskeln beruhigt hat, ist die Anstrengung schon halb vergessen. Gemütlich sitzen die etwa 100 Hüttengäste an den Holztischen beieinander, kräftigen sich mit Bier, tauschen Tourentipps aus und stellen sich die entscheidende Frage: Wie mag wohl morgen das Wetter werden?

„Müde seid ihr schon“, hat Ernst prophezeit, „aber schlafen werdet ihr trotzdem kaum.“ Recht hat er gehabt. Nicht wegen der Aufregung oder schnarchender Bettenachbarn, sondern wegen der ungewöhnten Höhenluft auf 3.454 Metern wanken fast alle am nächsten Morgen wie gerädert vom Matratzenlager hinunter in die Gaststube zum Frühstück. Wer sich vorher mangels Waschbeckens draußen vor der Tür eine Handvoll Schnee ins übernachtigte Gesicht reiben will, bekommt die Ant-



Adlersruhe im Sturm: Bergführer Ernst Rieger und seine Gruppe vor der letzten Etappe zum Gipfel.



Geschafft: Wieder in Heiligenblut, feiern die „Erstbesteiger“ vom Juli 2000 ihren Erfolg – und würdigen ihre Vorgänger von anno 1800.

wort auf die Wetterfrage vom Vorabend in aller Deutlichkeit serviert: kaum fünf Meter Sichtweite, Schneetreiben sowie ein fauchender Eiswind, der einen ganz schnell wieder in die Hütte peitscht. Entsprechend frostig ist die Stimmung am Tisch. „Was meinst du zur Witterung?“ will ein Frustrierter vom Bergführer Ernst wissen. „Ja“, erwidert der, ruhig und lächelnd wie immer, „ja.“ Und weil alle ihn weiter fragend anstarren, fügt er gelassen hinzu: „Das sind schon harte Bedingungen...“

Zu hart für einige aus der Gruppe. Doch der Rest lässt sich von Ernst motivieren,

steigt in die Klettergurte, legt die Steigeisen an, klinkt sich ins Seil ein und verschwindet im Gänsemarsch im Sturm. Während es sich die anderen bei Apfelstrudel in der Hüttenstube gemütlich machen oder noch mal in die Koje unter die Woldecken kriechen.

Drei Stunden später kehrt die Gipfeltruppe zurück. Alle hat der besonnene Ernst nach oben gebracht. Alle haben die Spitze des Großglockner erreicht, standen auf 3.798 Metern, dem höchsten Punkt Österreichs. Erschöpft sind sie, stolz und glücklich. So müssen sich vor genau 200 Jahren auch die anderen Bezwinger des Gletscherriesen gefühlt haben. „Konntet ihr da oben die Aussicht genießen?“ wollen die Zurückgebliebenen wissen. Nein, auch auf dem Gipfel fegte der Schneesturm und verhüllte die Welt. „Aber eigentlich war das noch viel reizvoller“, meint einer, „als wenn schönes Wetter gewesen wäre.“ Die elementare Kraft der Naturelemente hat tief beeindruckt und dem Abenteuer den letzten Kick gegeben.

Ganz plötzlich schlägt das Wetter um. Beim Abstieg über das Hofmannskees gleißt

der Schnee und beginnt für die Seilschaft das große Schwitzen. Ernst prüft mit dem Eispickel vor jedem Schritt, ob sich unter der Firnschicht nicht eine Gletscherspalte auftut. Blau strahlt der Himmel. Dennoch verweigert der König der Tauern seine letzte Gunst: Beim Blick zurück nach oben verbirgt auch jetzt ein weißer Wolkenschleier den höchsten Punkt.

„Ich glaube“, sinniert einer der Gipfelbezwinger, „wir sind die einzigen, die auf einen Dreitausender gestiegen sind, ohne ihn jemals ganz gesehen zu haben.“ Aber wer weiß? Unten in Heiligenblut warten noch viele Urlaubstage im Reisemobil. Mit Sicht auf den Großglockner. Vielleicht zeigt Majestät sich ja doch noch gnädig – und irgendwann ganz unverhüllt. *Claudine Baldus*

Basislager:



Campingplätze am Großglockner

Nationalpark-Camping Großglockner in A-9844 Heiligenblut. Geöffnet bis 31. Oktober und ab 1. Dezember 2000. Tel. und Fax: 0043/4824/2048

Möllfluss-Camping in A-9844 Heiligenblut. Geöffnet bis 1. Oktober und ab 15. Dezember 2000. Tel. und Fax: 0043/4824/2129

Camping Zirknitzer in A-9843 Großkirchheim. Geöffnet bis Anfang November und ab 10. Dezember 2000. Tel.: 0043/4825/451, Fax: /45117

Camping zur Mühle in A-5710 Kaprun. Ganzjährig geöffnet. Tel.: 0043/6547/8254, Fax /825489

Comfortcamp Mittersill in A-5730 Mittersill. Ganzjährig geöffnet. Tel.: 0043/6562/481-1, Fax: -110

Camping Edengarten in A-9971 Matrei/Osttirol. Geöffnet 1. April bis 30. Oktober 2000. Tel. und Fax: 0043/4875/5111



Information: Tel.: 0043/4824/2001-21, Fax: -43; www.heiligenblut.com; glockner@netway.at



► Outdoor-Messe in Friedrichshafen

Light ist trendy

August ist ganz klar Outdoor-Zeit. Für die Freaks natürlich, die Surfboard oder Skates in die Heckgarage packen, Mountainbikes oder Kanu aufladen und abhauen in Freiheit und sportliches Abenteuer. August ist aber auch Outdoor-Zeit für die Hersteller und Händler der Freizeitbranche. Die treffen sich jedes Jahr im heißesten Sommermonat in Friedrichshafen am Bodensee zur Outdoor, der größten europäischen Fachmesse ihrer Art.

700 Produktmarken aus 29 Ländern waren auf der Outdoor 2000 vom 17. bis zum 20. August vertreten, das Angebot umfasste neben Camping-, Globetrotter-, Kletter- und Bergsteigerausrüstung auch Boote und Bootszubehör, Zelte sowie sportliche Freizeitkleidung.

REISEMOBIL INTERNATIONAL hat sich vor Ort durch den Angebotsdschungel gekämpft, um hier und in den kommenden Ausgaben interessante Neuheiten vorstellen zu können.



► Basisausrüstung

Extrem abgespeckt

Leichtgewichte liegen voll im Trend. Egal ob Funktionsjacken, Faltnus, Zelte oder Zubehör, jedes Gramm eingespartes Gewicht zählt. Bei GoLite aus Colorado, USA, ist das Grammmzahlen zentrales Kernstück der Firmenphilosophie. Jetzt entern die US-Puristen den europäischen Markt mit einer kompletten Outdoor-Ausrüstung, die zusammengerechnet nur vier Kilogramm wiegt, aber trotzdem gegen Wind, Regen und Kälte bis zum Gefrierpunkt schützt.

Durchschnittlich 14,5 Kilogramm bringt eine Basisausrüstung für Mehrtagestouren auf die Waage. Obwohl mehr als zehn Kilo leichter, enthält das GoLite-Package trotzdem alles Wichtige in volltauglicher Outdoor-Qualität: einen Rucksack mit 69 Liter Volumen, ein Schlafsystem aus Isomatte und Schlafsackdecke, ein so genanntes Shelter, Zwischending

zwischen Tarp und Zelt, außerdem Windjacke und -hose, Regenjacke und -hose sowie einen isolierten Parka.

Das funktionale Basis-Equipment dürfte auch noch ins vollgepackteste Reisemobil passen. Alle Teile sind natürlich einzeln zu bekommen, der Produktkatalog umfasst verschiedene Größen und Ausführungen. Preisbeispiele: Breeze-Rucksack 270 Mark, Cave-1-Shelter 340 Mark, Regenjacke 360 Mark.

Infos gratis unter Telefon (auf Deutsch) 0800/1802284; www.golite.com (ab Januar 2001 auch auf Deutsch).



Foto: GoLite

► LED-Taschenlampe

Lichtjahre voraus

Jetzt ist Schluss. Bergsteiger, Trekker und sonstige Outdoor-Freaks müssen nicht mehr kiloweise Batterien mitschleppen oder plötzlich im Dunkeln tappen, weil der Taschenlampe nach ein paar Stunden Gebrauch der Saft ausgeht. Die Lightwave 2000 der Firma Lucido aus Eurasburg bei München brennt mit einer Ladung von drei AA-Mignonzellen bis zu 14-mal so lange wie eine normale Taschenlampe.

So funktioniert das Brennwunder: Übliche Lampen haben Glühbirnen, die 90 Prozent der Energie in Wärme statt Licht umwandeln. Die Lightwave indes besitzt LEDs, also Licht emittierende Dioden, die fast keinen Energieverlust durch Wärmeerzeugung haben.

Die neue Lampe ist aus bruch- und kältefestem ABS-Kunststoff, 18 Zentimeter lang, wiegt samt Batterien 125 Gramm und ist wasserdicht bis zu einem Meter Tiefe. Die vier Leuchtdioden haben bei Dauerbetrieb eine Lebensdauer von elf Jahren (konventionelle Leuchtmittel etwa 60 Stunden), die Leuchtstärke der LEDs ist jedoch etwas geringer als die von Glühbirnen. Preis der Lightwave 2000: etwa 70 Mark, drei Jahre Garantie.

Die Lucido-Lampen gibt es in Outdoor-Läden sowie in ausgewählten Sport-Fachgeschäften. Tel.: 08179/9978-30, Fax: -40; www.lucido.de.



Foto: Lucido

► Höhenmesser für die Hosentasche

Scharfe Idee

Wer noch keines der multifunktionalen Schweizer Präzisionsmesser von Victorinox hat, kann sich freuen: Ab Oktober 2000 gibt's den weinroten Klassiker mit allen wichtigen Tools sogar mit integriertem Höhenmesser und Thermometer, die einfach per Druck auf das Schweizer Wappen-Logo funktionieren. In die Griffschale ist ein kleines Display integriert, das die aktuelle Höhe bis 6.000 Meter, wahlweise 18.000 Feet, anzeigt sowie die Temperatur zwischen minus 20 und plus 60 Grad Celsius, wahlweise in Fahrenheit.



Foto: Victorinox

heit. Die nötige Energie liefert eine 3-Volt-Lithiumbatterie, Lebensdauer etwa ein Jahr.

Das Drei-in-Einem-Powerpack wiegt 100 Gramm und wird um die 135 Mark kosten. Zu haben ab Oktober 2000 überall da, wo es Victorinox-Taschenmesser gibt. Internet: www.victorinox.ch. cab



Eine Frage der Ehre

Die Hobbys der Bosse

Mit ihrer Teilnahme am Gutenberg-Marathon in Mainz lösten vier Bosse aus der Reisemobil-Branche ein Versprechen ein.

Laufen war schon lange ihr Hobby. Aber die Idee, an einem Marathon teilzunehmen, kam eher aus einer Laune heraus. Es muss wohl ein bisschen wie auf Hawaii gewesen sein, als dort durch eine Wette der Triathlon entstand. Auch, wenn es sich mehr um ein gegenseitiges Versprechen als eine Wette gehandelt hat, mit dem sich die drei Bosse aus der Reisemobil-Branche zur Teilnahme an einem Marathon-Lauf verpflichteten. Ohne hoch gestecktes Ziel, so befanden sie auf einer Paddeltour in Forte dei Marni im November 1998, sei das allabendliche Herumjoggen einfach zu langweilig und sinnlos. Ein Termin war nach Rückkehr in heimliche Gefilde schnell gefunden: 14. Mai 2000, Gutenberg-Marathon in Mainz.

Und so rollen sie – rund eineinhalb Jahre später – einer nach dem anderen am Samstagnachmittag vor dem Großereignis mit ihren Reisemobilen auf dem idyllisch am Rhein direkt gegenüber ►



Die Hobbys der Bosse



Vorbereitet: Nudeln kochen, Kalorien schaukeln, Geschirr abwaschen und Clips in die Schuhe schnüren gehören zum Programm des Vorabends.

dem Startplatz Rheingoldhalle gelegenen Campingplatz Maaraue in Mainz-Kostheim ein: die Reisemobil-Händler Michael (Mike) Wilk, 45, aus Bad Kreuznach, Karl-Heinz (Carlo) Niesmann, 47, aus Polch und der Chef des Mailänder Möbelfolien-Lieferanten Magnani, Dr. Mario Confalonieri, 53. Als vierter Läufer hat sich ihnen für diesen Marathon ein weiterer Boss angeschlossen: Dr. Holger Siebert, 40, Geschäftsführer von Eura Mobil in Sprendlingen.

Hier auf dem Campingplatz sind sie weg vom Trubel, den der morgige Start mit seinen Verkaufsständen in der Läufermesse, der Ausgabe der Startnummern, der Pasta-Party in der Rheingoldhalle und dem Rahmenprogramm auf drei Bühnen am gegenüberliegenden Rheinufer bis spät in die Nacht verursacht.

Zwar mit innerer Anspannung, aber noch recht locker und witzelnd kochen die vier im Reisemobil gemeinsam die

eigenen Spaghetti al dente und genießen sie inmitten ihrer Wagenburg. Das verhilft ihnen zu genügend Kalorien für den nächsten Tag. Später spülen sie gemeinsam ab, räumen auf und bereiten sich selbst, ihre Kleidung und Schuhe für den großen Tag vor, bevor sie sich, der bevorstehenden Strapazen angemessen, recht früh in ihre Mobile zur Nachtruhe zurückziehen.

Beim Frühstück am Startmorgen geht es wesentlich ruhiger zu. Zum Flachsen ist

jetzt keinem mehr zumute. Zu sehr sind alle mit dem beschäftigt, was sie nach dem Start erwartet: stundenlange Quälerei unter wolkenlosem Sommerhimmel, der größte Teil der Strecke mitten durch die hitzeblimmernde Stadt Mainz, im ständigen Kampf mit dem inneren Schweinehund, gegen wund gelaufene Füße, schmerzende Muskeln oder gar Wadenkrämpfe.

Eine Mischung aus Lampenfieber, Angriffsfreude und Nachdenklichkeit er-

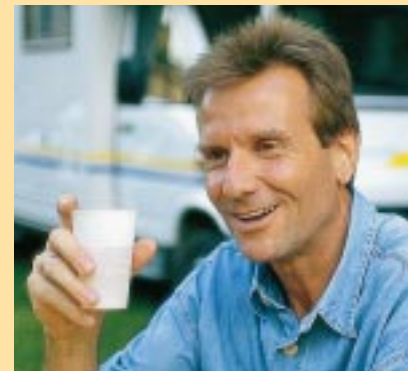
greift die Läufer, während sie sich die Clips in die Schuhe schnüren, die beim Überqueren der Start- und später der Ziellinie die gelaufene Zeit dokumentieren. Obwohl sie alle schon lange joggen, Mike Wilk und Carlo Niesmann haben sogar schon einen Marathon in 1999 hinter sich, kriechen doch plötzlich Zweifel hoch: Habe ich richtig und hart genug trainiert? Werde ich den Willen aufbringen, mich zu quälen? Wird der Körper auf der langen Strecke durchhalten? Kann ich meine angestrebte Zeit erreichen?

Schließlich sind alle vier keine Profis, die sich ihren Tagesablauf nach dem Trainingsplan einrichten können. Die Zeit zum konsequenten, mindestens einstündigen Training müssen sich alle vier irgendwie aus den täglichen Verpflichtungen und Terminen herauschneiden. So trifft beispielsweise der Eura-Mobil-Chef Dr. Siebert, Sommer wie Winter morgens um 6 Uhr 30 seine sechs Mann starke ►



Fotos: Böttger

Carlo Niesmann, 47, Polch: Bestätigt, dass Kommunikation – mit wem auch immer – selbst am Vorabend eines Marathon-Laufs alles ist.



Mike Wilk, 45, Bad Kreuznach: Schafft durch einen kräftigen Schluck die Basis dafür, dass sein Körper in der morgigen Hitzeschlacht nicht zu früh austrocknet.

Dr. Holger Siebert, 40, Sprendlingen: Beweist kauend, dass die vorabendliche Nudelparty zum Marathonlauf gehört wie die Startnummern.

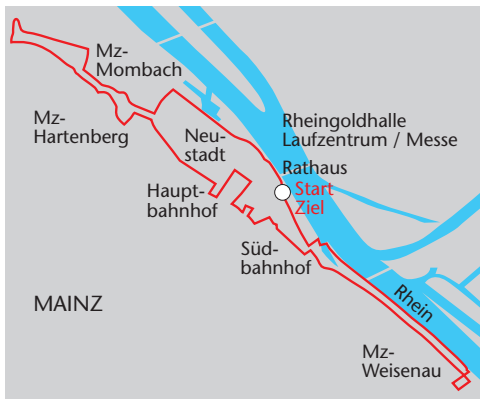


Dr. Mario Confalonieri, 53, Mailand: Verblüfft seine Mitstarter durch die geheimnisvollen Energieriegel aus dem Land von Pizza, Pasta und Chianti.



Die Hobbys der Bosse

Versorgt: Mike Wilk (oben) und Carlo Niesmann (rechts) an der Verpflegungsstation bei Kilometer 15.



Läufergruppe in Bad Kreuznach, die jedes Fehlen beim frühmorgendlichen Laufen mit zehn Mark bestraft.

Am Start inmitten von über 5.000 Läufern ist für solche Gedanken keine Zeit mehr. Ab jetzt

heißt es, in der Vorwärts trabenden Masse einen Platz zu finden, nicht zu schnell zu beginnen, sein Tempo zu halten und laufen, laufen, laufen...

Mike Wilk will unbedingt die Marathon-Distanz laufen. Das heißt beim Gutenberg-Marathon: zwei Runden durch die Stadt und entlang des Rheins. Zeitvorstellung: 3:45 Stunden. Ebenfalls den ganzen Marathon, aber in 4:15 Stunden, hat sich Mario Confalonieri vorgenommen. Holger Siebert will nur den Halbmarathon – also nur eine Runde – laufen, und Carlo Niesmann behält sich vor, im

Ziel des Halbmarathons zu entscheiden, ob er nicht doch die volle Länge in Angriff nehmen soll.

Und so laufen sie, eingeteilt in Gruppen etwa gleichstarker Konkurrenten, Kilometer um Kilometer auf dem harten Asphalt in der glühenden Sommersonne, greifen sich an den sechs Verpflegungsstellen ein Stück Banane oder einen Energieriegel und einen der 10.000 Trinkbecher. Immer den Vordermann im Blick und das ersehnte Ziel vor Augen.



Geschafft: kurz nach dem Zieleinlauf (oben) und beim ersten Bier am Rheinufer (ganz unten).

Einige Stunden später treffen sie sich – mehr oder weniger zufrieden – wieder. Zum Gruppenfoto am Rheinufer nach Zieleinlauf mit Medaillen-Ausgabe, Duschen und kurzer Erholungszeit. Mike Wilk ist überglücklich. Er hat die angestrebte Zeit mit 3:35 um genau zehn Minuten

unterboten. Bis auf Mario Confalonieri, der sich an einem Bürgersteig den Knöchel so unglücklich verstaucht hat, dass er aufgeben musste, sind aber auch die anderen nicht unzufrieden. Holger Siebert hat seinen ersten Halbmarathon locker hinter sich gebracht und Carlo Niesmann fühlte sich nach dem Halbmarathon, den er in 2:14:09 Stunden abgespult hatte, so gut, dass er direkt zur vollen Distanz durchgestartet ist. Dann allerdings forderte die gnadenlose Hitze ihren Tribut. Bei Kilometer 32, das Ziel eigentlich schon in erreichbarer Nähe, war Schluss für ihn.

Wie auch immer die Ergebnisse ausgefallen sind: Die Bosse haben Wort gehalten und ihr Versprechen vom November 1998 eingelöst.

Frank Böttger





62. FICC-Rally

Fotos: Schneekloth, Eckl.



Zug um Zug: Rund 800 Teilnehmer aus 34 Nationen waren beim Aufmarsch mit dabei. Bild rechts: Die Fahne wird gehiebst.



Begegnung der Nationen

In Lechbruck fanden sich 6.500 Reisemobilisten und Caravaner zum Welttreffen der Camper ein.

Campingplatz Lechsee im bayerischen Lechbruck, samstags Ende Juli, 18 Uhr. Die Luft brennt, tosender Beifall. Ein Meer von Fahnen und Wimpeln schwankt hin und her. Gewandert in folkloristische Trachten marschieren 800 Camper als Vertreter für 34 Nationen ins Festzelt ein. Türken tanzen, Polen singen, Briten jubeln und lachen, Tempeltänze koreanischer Schönheiten begeistern das Publikum. Ein gelungener Auftakt zur 62. Rally der Fédération Internationale de Camping et de Caravaning (FICC) vom 27. Juli bis 6. August 2000.

„Gott mit Dir, Du Land der Bayern“, schmettert es aus ungezählten Kehlen. Nicht alle der 6.500 Anwesenden kennen den Text der Bayernhymne, trotzdem summen und singen sie mit. Böllerschüsse knallen, die Flagge des Weltverbands FICC wird gehisst: Das Treffen ist offiziell eröffnet. So feiern Reisemobilisten und Caravaner.

Hans-Josef Giesen, 52, Präsident des ausrichtenden Deutschen Camping-Clubs (DCC), wirkt sichtlich erleichtert, seine Worte kommen aus dem Herzen: „Ich habe in den letzten drei Tagen viel dazugelernt, ich danke euch für die Geduld und

Toleranz.“ Vor Beginn der Rally lagen die Nerven des DCC-Obernen regelrecht blank, er sah das Camper-Meeting in Lechbruck buchstäblich ins Wasser fallen.

Drei Wochen lang hatte es in Strömen geregnet, starker Wind geweht. Als Folge des schlechten Wetters versank so mancher Teilnehmer mit seinem Gefährt im Matsch. Nichts ging mehr in Lechbruck, nur Schlepper halfen weiter. Giesen atmet auf: „Solch Widrigkeiten müssen mit viel Humor genommen werden.“

Den bringen die meisten Teilnehmer mit. Reisemobilisten

und Caravaner nutzen die Zeiten, in denen es regnet, für spontane Partys. „Ob Gummistiefel oder Turnschuhe, das tut der guten Stimmung keinen Abbruch“, lacht Rosemarie Spilach aus Saarbrücken. Und Bernhard Rieger untermauert in breitem Hessisch: „Wer campet, muss schließlich mit allen Wetterfronten rechnen. Wo liegt das Problem?“

Aus Übersee ist ein großer Teil der Gäste angereist. Untergebracht sind sie in Stand-Caravans, zur Verfügung gestellt von regionalen Händlern – mit der ungastlichen Auflage, in den Fahrzeugen weder die Heizung



Gute Stimmung: DCC-Chef Dr. Hans-Josef Giesen freut sich über den gelungenen Auftakt, ebenso Lars Dahlberg, Präsident des Weltverbandes.



Schöne Menschen: Camper prostet sich zu, Koreanerinnen lächeln. Die Herzen von 6.500 Teilnehmern schlagen höher.

anzuschalten, zu kochen, noch aufs Klo zu gehen. Das gibt Ärger: Geschlossen zieht die kanadische Gruppe ins Hotel, weil es in den Wohnwagen schlicht zu kalt ist, und die Sanitäreinrichtungen für sie Hunderte von Metern entfernt liegen.

Das Gros der Menge jedoch nimmt's gelassen: „Jetzt sind wir nun schon mal da und machen das Beste draus“, beteuert Pete Vincent vom Motor-Caravaning Club in London. „Bei uns ist das Wetter auch nicht besser.“

Im Rahmen der zehntägigen Veranstaltung beraten auch verschiedene Gremien der

FICC. Dabei setzt der von Brüssel geleitete Weltverband auf Regionalisierung: Nachdem der Camping-Weltverband in Amerika und Asien stark angewachsen ist, beschließt das FICC-Präsidium, in Zukunft neben der Verwaltung in Europa eine Amerika- und Asienzone einzurichten. In diesen neuen Zonen sollen ab 2002 eigene FICC-Weltrallys stattfinden.

„Die Zusammenarbeit“, regt Giesen an, „ließe sich auf dem Gebiet organisierter Clubreisen nach Amerika und Asien fortsetzen. Die Clubs der jeweiligen Zone könnten die Camper intensiv betreuen.“

Insgesamt läuft die 62. FICC-Rally sehr friedlich ab, die Sanitäter schieben eine ruhige Kugel: „Keine besonderen Vorfälle.“ Der Wunsch von Lars Dahlberg, Präsident des Weltverbandes, geht in Erfüllung: „Lasst uns dazu beitragen, die Welt ein kleines bisschen freundlicher und friedlicher zu machen.“

Damit spricht er 6.500 Campern aus der Seele – und auch sein Wunsch nach besserem Wetter geht in Erfüllung: Während der Festwoche zeigt sich die Sonne, es wird wärmer. Camper sind eben auf alle Wetterlagen gefasst. *rec/ras*

Die 62. FICC-Rally in Zahlen

- 6.500 Gäste aus 34 Nationen reisen in 2.300 Fahrzeugen an.
- Das Rally-Gelände umfasst eine Fläche von 45 Hektar. 23 Hektar sind aus landwirtschaftlicher Nutzung zugepachtet.
- Wegen der Rally ist ein Straßennetz von acht Kilometern neu angelegt oder verbessert worden.
- 350.000 Tonnen Kies sind auf dem Platz verteilt.
- Mehr als 100.000 Liter Bier werden ausgeschenkt, das meiste an die Skandinavier.
- Mehr als 100 Veranstaltungen und Ausflugsfahrten werden organisiert.
- Für Notfälle stehen drei Traktoren und zwei Schaufellader bereit.
- Auf dem Gelände verkehren vier Shuttle-Busse, die 16 Haltestellen im 20-Minuten-Takt anfahren.
- Servicetechniker von Al-Ko, Glück, Thetford und Truma stehen ebenfalls zur Verfügung.
- Drei Starkstrom-Elektriker sorgen für reibungslosen Verlauf.

CLUBS



Fotos: Petri



Super Stimmung: Viele Grüppchen genossen in Rotenburg das gemeinsame Hobby. Und ein Glas Bier.



Bunt fürs Leben

Rotenburg an der Fulda hielt zum jährlichen Treffen ein farbenfrohes Programm bereit.



Tolle Schau: Der Skiclub Haseltal stellte internationale Damenmode auf Stachelbeerbeine – Bauchtanz im wahrsten Sinne des Wortes.



Familiär ging es zu beim Wagenburgfest: Heuer fanden 110 Fahrzeuge den Weg nach Rotenburg an der Fulda. Genau so viele, dass eine Stimmung entstand, die angenehm zwischen Erholung und Freizeitspaß hin- und wechselte.

Ob beim Einkaufsbummel oder der organisierten Wanderung auf den 550 Meter hohen Berg Alheimer: Wer wollte, fand genug Gelegenheit, sich zu bewegen. Indes, wer lieber faulenzte, machte es sich auf dem Festplatz gemütlich: mit Kaffee und Kuchen gedeckte Tische, zurückgeklappte Liegestühle mit zufrieden säuseln-

den Reisemobilisten, alles unter lachender August-Sonne.

Und dann das Programm im Festzelt. Die Gäste aus ganz Deutschland verblüffte Zauberer Rinaldo, ließ Tücher verschwinden, Bälle wieder auftauchen, verwandelte Würfel in Walnüsse. Aaaahs und Ooohs, ungläubige Blicke, schwungvoll musikalisch untermalt vom Alleinunterhalter, dem wohnmobilen Keyboard-Tramp.

Spätestens als Bauchredner Master Me auf die Bühne kam, um seine Puppe Oskar, den Camperfreund, zu Wort kommen zu lassen, war es vorbei mit nachmittäglicher Schläf-

rigkeit. Ganz zu schweigen vom Skiclub Haseltal, der eine Modenschau der besonderen Art auf die Stachelbeer-Beine stellte: Männer in internationaler Damenmode – das hatten nicht einmal jene Reisemobilisten gesehen, die schon zum elften Mal das Wagenburgfest besuchten. Der Auftritt der Green-Country Dancer schließlich eröffnete das Parkett für die tanzenwütigen Gäste.

Richtig zur Sache ging es, als am Samstagabend die Eisenbahnmusiker Lisenhausen zum Tanze aufspielten – eine Band der Extraklasse. Zuvor war das Publikum vom 50-köpfigen Chor Mixed Melodies

und Clown Georg in Schwung gebracht worden. Dazu noch hie und da ein kühles Bier, und die Stimmung im Festzelt fing alsbald an zu brodeln.

Diese gute Laune steigerte sich bis zum Sonntag, als zu guter Letzt die Ellenbacher Musikanten das Publikum zu Zugaben-Forderungen anheizten. Trotz des nahenden Abschieds – unaufhaltsam rückte das Ende des jährlichen Treffens näher: Nach der obligatorischen Suppe aus der Gulaschkanne war endgültig Schluss. Bis zum nächsten Jahr – wenn Rotenburg an der Fulda das gute Dutzend an Wagenburgfesten voll macht. Claus-Georg Petri



Gute Gaudi: Bauchredner Master Me, Zauberer Rinaldo, Clown Georg.



Wechsel vollzogen

Das elfte Wagenburgfest markiert einen Abschied: Manfred Gesemann, 62, geht Ende Oktober 2000 in



den Ruhestand. Seine Aufgabe als Leiter des Verkehrs- und Kulturamtes der Stadt Rotenburg an der Fulda übernimmt Stefan Brand. Der 40-jährige hat versprochen, sich für die Interessen der Reisemobilisten so einzusetzen wie sein Vorgänger und auch die Tradition des Wagenburgfests fortzusetzen.

Als Dankeschön für Gesemanns Engagement haben die Strassenfuchse den Wohnmobilpark in Rotenburg an der Fulda kurzerhand umgetauft: in „Manfried-Gesemann-Platz“. Zwar dankbar für diese Geste, wies Gesemann darauf hin, „sich nicht deshalb engagiert zu haben, um später eine solche Ehrung zu erfahren.“ Ihm sei es um die Sache gegangen.

Mit Ehren-Konne ausgezeichnet

Als erster Fachzeitschrift der mobilen Branche ist der „Ehren-Konne der Stadt Rotenburg an der Fulda“ beim Wagenburgfest an REISEMOBIL INTERNATIONAL verliehen worden: für die gute langjährige Zusammenarbeit. Als Manfred Gesemann, Leiter des Verkehrs- und Kulturamts, diese Auszeichnung übergab, betonte er: „Das ist mir ein wichtiges Anliegen. Ohne die publizistische Unterstützung wären wir alle nicht so weit gekommen.“

Claus-Georg Petri, stellvertretender Chefredakteur, nahm den Ehren-Konne im Namen der Redaktion entgegen: „Diese Auszeichnung erfüllt uns mit Stolz.“ Schließlich genieße Rotenburg an der Fulda ein besonderes Ansehen – auch bei allen Kollegen von REISEMOBIL INTERNATIONAL.



CLUBS



Goldene Zwanziger

Am Anfang steht eine Heimwerkerzeitung, die lädt im Jahr 1978 zum ersten Selbstausbauer-Treffen nach Bergisch-Gladbach ein. Mit von der Partie: Der Kölner Manfred Visang, der „mehr recht als schlecht“, wie er heute selber sagt, Fragen zum Ausbau von Reisemobilen beantwortet. Kein Wunder, steckt Ende der 70er Jahre diese Urlaubsform doch noch in den Kinderschuhen.

„Damals grüßten sich noch alle Reisemobilisten auf den

Straßen Europas“, entsinnt sich Visang heute ein wenig wehmütig. Ein Leuchten tritt in seine Augen, als er in Gedanken noch einmal die ganze bunte Palette ausgemusterter Lieferwagen, Postfahrzeuge und VW-Bullis Revue passieren lässt. Er selbst tourte in einem Postpaketwagen Mercedes 406 durch die Lande.

Als ein Jahr später die Zeitung diese Selbst-Ist-Der-Mann-Treffen einstellt, scheint dies das Aus für die Selbstausbauer. Doch die überzeugten mobilen

Der Campmobil-Club hat heuer sein 20-jähriges Bestehen mit einem Riesenfest in Goch gefeiert.

Schrauber Manfred Visang und Rolf Glaser organisieren ein Treffen in Eigenregie – und haben flugs mehr als 40 Teilnehmer auf der Liste.

Im Frühjahr 1980 ist es dann so weit: In Konstanz heben die engagierten Reisemobilisten den Campmobil-Club (CMC) aus der Taufe. Einige Spielregeln und der Clubbeitrag werden festgelegt, Vereinsmeierei steht nicht auf dem Programm, deshalb ist der CMC bis heute kein eingetragener Verein.

„Einzigste Voraussetzung für die Aufnahme in den Club bis zum Jahr 1998 war lediglich, dass das Mitglied mindestens schon einmal ein Mobil selbst ausgebaut hat“, erläutert Visang, ehemals als Koordinator, jetzt in der Leitung des Clubs tätig.

Weil sich die Mitglieder über ganz Deutschland und das angrenzende Ausland verteilen, gibt es keine regelmäßigen Stammtische. „Seit den Gründertagen treffen wir uns jeweils über Pfingsten und am ersten

Gesellige Runden: '95 in Dietz, '96 in Bonn, '97 in Obernberg.



Buntes Jubiläumsprogramm: Manfred Visang (oben, Mitte) beim Treffen des CMC in Goch.

Oktober-Wochenende zu einer gemütlichen Runde“, freut sich Lothar Kaiser, seit elf Jahren mit dabei. Damit es nicht nur einen Macher gibt, auf dessen Schultern die gesamte Last der Organisation drückt, bereitet jeweils derjenige das Treffen vor, der einen guten Stellplatz findet und die Genehmigung einholt. Schließlich zählt der CMC heute 66 Reisemobile – Tendenz steigend.

Im Jahr 1998 stößt der CMC seine ursprünglichen Statuten

um und öffnet fortan den Club für alle Mobilisten – auch für die mit Fahrzeugen von der Stange. Dies ist die Konsequenz aus der Tatsache, dass die Zahl der Selbstausbauer ständig abnimmt. „Die Fahrzeuge werden immer jünger, und die Mitglieder immer älter“, schmunzelt Kaiser.

Klar, dass der Club in diesem Jahr sein 20-jähriges Bestehen standesgemäß feierte: Zu Pfingsten trafen sich mehr als

80 CMC-Reisemobile auf dem Friedensplatz im niederrheinischen Goch. Bei den Vorbereitungen half der WMC Rhein-Maas. Das Programm war vollgestopft mit Schlauchbootregatta, Kinderspielen, Flohmarkt, Tombola, Live-Musik aus den eigenen Reihen sowie einem bunten Abend mit Ver-

Das stellt der Campmobil-Club auf die Räder:

29. September bis 3. Oktober 2000: Treff in Niederbreitbach, Sabine und Josef Demirel, Tel.: 02631/56608. Mitglieder zahlen 20, Gäste 100 Mark.

Pfingsttreffen 2001, Ort steht noch nicht fest. Ansprechpartner ist Manfred Visang, Zeppelinstr. 2, 50667 Köln, Tel.: 0221/2573635 oder mobil: 0177/5981859.

steigerung. Sogar der Bürgermeister von Goch, selbst jahrelang im Reisemobil auf Touren, gab sich die Ehre und mischte sich unter das mobile Völkchen. „Wenn das kein gutes Zeichen ist“, sagte Visang und gesellte sich zu zwei neuen Mitgliedern, die spontan dem Club beigetreten waren. Sabine Scholz



Selber ausgebaut: CMC-Gründungstreffen im Mai 1980 in Konstanz.

CLUBS

RMC Albatros Aachen International Zerdeppertes Porzellan

Wer heiratet, feiert in der Regel einen Polterabend. Wer in einem Reisemobilclub ist, muss dabei mit seinen Clubkameraden rechnen. So auch Kerstin Felder und Franz Sundarp: Das Brautpaar bekam von den Mitgliedern des RMC Albatros Aachen International Porzellan fürs Reisemobil geschenkt – scheinbar. Im Moment der Übergabe jedoch ging es komplett zu Bruch, gewollt, freilich. Das richtige Geschenk, ein Terracotta-Schwein im Stall, gespickt mit einer stattlichen Summe, kam daraufhin besonders gut an.



Schwein gehabt:
Das Brautpaar
freute sich über
den gelungenen
Polterabend.



Fotos: Janßen



Freundeskreis Mobile Vagabunden Ohne Sorge gen Osten

Eine 3.400 Kilometer lange Reise führte den Freundeskreis Mobile Vagabunden im Juni rund um die östliche Ostsee. Von Berlin aus fuhr die Gruppe über Swinemünde, Hela, Danzig, Königsberg, Nikolaïen und Thorn wieder zurück nach Berlin.

Zur allgemeinen Beruhigung: Von Kriminalität keine Spur. Campingplätze und Versorgung im Osten entsprachen durchweg westlichen Standards. Die nächste Reise des Freundeskreises ist für September an die Loire geplant. Hermann Kock, Tel.: 02532/7666.

Zufriedenheit auf der Reise: Der Freundeskreis Mobile Vagabunden vor der Marienburg.

CLUB-TELEGRAMM

- + stop + die RMF Europa waren im Mai mit italienischen
- Freunden quer durch Tunesien unterwegs, gefahrene
- Strecke der 13 Einheiten: 2.000 Kilometer + stop + EMHC-
- Präsident Rudolf Haber ist bei
- der Jahreshauptversammlung
- in Fankfurt mit 100 Prozent
- der Stimmen für weitere vier
- Jahre bestätigt worden; der
- Jahresbeitrag für reisemobil-
- freundliche Einzelgemeinden
- in diesem Club kostet in
- 2001 statt 200 nur noch 100
- Mark + stop + reinschauen
- lohnt sich: Die Zahl der
- Clubs, die sich beim Inter-
- netauftritt von REISEMOBIL
- INTERNATIONAL kostenlos prä-
- sentieren, ist auf 36 ge-
- wachsen + stop + der RMC Ratingen-
- Rhein-Ruhr verbindet die Einweihung des Stellplatzes an der
- Mettmanner Straße 42 in Wülfrath vom 22. bis 24. Septem-
- ber 2000 mit einem Treffen, Günter Diehl, Tel.:
- 02058/981652 + stop +



Auf zu neuen Ufern:



Der Knaus WoMo Club Heidelberg hat mit zehn Fahrzeugen die Mosel besucht. Gemeinsam genossen die Mitglieder die Wanderung zur Marienburg, die Moselfahrt mit dem Dampfer und die gemütliche Runde in der Moselstube der Stadthalle Zell. Auch das Programm der weiteren Tage stand ganz im Zeichen des Weins. Infos zum Club bei Bernd Cambeis, Tel.: 0621/663771.

Heku Car-Camp-Freundeskreis Treffen zur Prozession

Genau 16 Fahrzeugbesatzungen des Heku Car-Camp-Freundeskreises besuchten im Juli das Heilig-Blut-Fest in Bad Wurzach, die zweitgrößte europäische Reiterprozession. Auf dem Programm standen auch Allgäurundfahrt und Glaswerksbesichtigung. Als er den Club begrüßte, gab Kuramts-

leiter Mertin bekannt, dass Bad Wurzach bald einen Stellplatz samt Ver- und Entsorgung eröffnet.

Das nächste Treffen des Kreises findet Ende September auf dem Camping Seepark in Kirchheim/Hessen statt. Hans Oschmann, Tel.: 0351/4604651.

Bei Sonne ins Allgäu: Der Heku-Car-Camp-Freundeskreis traf sich zur Prozession in Bad Wurzach.



Foto: Nierenberger

TREFFS UND TERMINE

3. Oktober

■ Monatstreffen des WMC Amberg ab 19.30 Uhr in der Bergwirtschaft Mariahilfberg, Heiner Horschelt, Tel.: 09621/81548.

■ Treff des WMC 406 Kiel im Restaurant im Sportzentrum in Kiel-Mettenhof, Jürgen Schäfer, Tel.: 0431/555244, Fax: /5577999.

4. Oktober

■ Stammtisch der WMF Heimbach-Weis im Gasthof Engel, Beginn 20 Uhr, Gaby und Rudolf Weiss, Tel.: 02622/81922, Fax: 972151.

■ Clubabend des 1. Tiroler WMC im Gasthof Jagerwirt, Volders, Felix Niederl, Tel. und Fax: 0043/512/273318.

6. Oktober

■ Stammtisch des RMC Mittelbaden in Ottenheim, Martin Lenz, Tel. und Fax: 07245/4085.

■ Treff des WMC 406 Kiel im Restaurant im Sportzentrum in Kiel Mettenhof, Jürgen Schäfer, Tel.: 0431/555244, Fax: /5577999.

6. bis 8. Oktober

■ Stellplatzfest in Bad Sooden-Allendorf rund um Kartoffel und Apfel, Christoph Dahmann, Tel.: 05652/9585-12, Fax: -19, Internet: www.bad-sooden-allendorf.de.

■ Der Stammtisch Rhein-Neckar der Strassenfuchse lädt nach Westhofen bei Worms ein, Rosi und Wolfgang Käser, Tel. und Fax: 0621/556030.

■ Die Reise-Mobil-Freunde-Europa laden zu einem Treffen an der Therme Erding, Wolfgang Hellmann, Tel.: 089/9302996 und Walter Müller, Tel.: 06841/5997, Internet: www.reise-mobil-freunde-europa.debox.de.

10. Oktober

■ 140. Stammtisch des RMC Bünde in der Stadthalle, Dieter Restemeier, Tel.: 05223/600-25, Fax: -98

11. bis 15. Oktober

■ Jahresfest der WMF Südschwarzwald, Peter Nottebohm, Tel.: 0771/832826-86, Fax: -52.

■ Herbsttage des EMHC im Münsterland, Sieglinde und Helmut Benning, Tel.: 0251/776561, Fax: /793087.

12. Oktober

■ Stammtisch des 1. Tiroler WMC im Gasthof Rieder, Jenbach, Felix Niederl, Tel. und Fax: 0043/512/273318.

13. bis 15. Oktober

■ 41. Gemeinschaftsfahrt des WMC Amberg nach Treuchtlingen, Heiner Horschelt, Tel.: 09621/81548.

■ Clubabend des RMC Rheingold mit Fahrt ins Blaue, Peter Holzer, Tel.: 02325/75131.

■ Treffen des Hymer Mobil Eignerkreises in Goslar, Karlheinz Haarbach, Tel.: 08335/9877-25, Fax: -20.

■ Herbsttreffen des Bürstner Kunden Clubs (BKC), Tel.: 02171/765144.

■ Strassenfuchs-Stammtisch Leutesdorf, Gaststätte Zum Treppchen, Therese und Günter Thiede, Tel.: 02684/1376.

13. bis 17. Oktober

■ Treffen der Mobilen Knirpse zur Expo in Hannover, Henning Fröhlich, Tel. und Fax: 04952/990029.

14. bis 15. Oktober

■ Metzgete des RMC Schweiz im Schwarzwald, Jürg Jaus, Tel.: 0041/52/72021-65, Fax: -49.

18. Oktober

■ Herbstfest des MCC Bonn in Wadern, Infos bei Heinz Henges, Tel.: 0228/9876599.

19. Oktober

■ Kegelabend des WMC Amberg ab 19 Uhr im Sportzentrum Kümmersbruck, Heiner Horschelt, Tel.: 09621/81548.

20. Oktober

■ Clubtreffen der Westpfälzer Womo-Schwalben, Harry Kneip, Tel.: 06371/62636.

20. bis 22. Oktober

■ Stammtisch des RMC Ratingen-Rhein-Ruhr mit Ausfahrt nach Kevelaer, Günter Diehl, Tel.: 02058/9816-52, Fax: -53.

■ Treffen des VW Bus Clubs Bern am Schwarzsee, Tel.: 0041/031/9915071.

■ Herbsttreffen des Concorde-Clubs Baden-Württemberg, 1. Concorde-Club Deutschlands, im Etschtal, Südtirol, Werner Dolde, Tel. und Fax: 07127/35535.

■ Der Eura Mobil Club lädt zum Bremer Freimarkt ein, Campingplatz Am Stadtwaldsee, Anmeldung bis zum 30. September bei Annegret und Ingo Andresen, Tel. und Fax: 04621/957656, e-mail: eura.nord@t-online.de.

■ Herbsttreffen der WMF Schweinfurt in Niederwerrn parallel zu den Niederwerrner Theatertagen des Dramatischen Vereins, Tel.: 09723/9116-0, Fax: -66.

Foto: Petri



Prosit: Die mobilen Knirpse stärken sich für ihr Treffen vom 13. bis 17. Oktober 2000 an der Expo 2000 in Hannover.

21. Oktober

■ Mitgliederversammlung der Strassenfuchse in Rotenburg/Fulda, Hans-Joachim Rohde, Tel. und Fax: 030/3612971.

25. Oktober

■ Monatstreffen der WMF Südschwarzwald im Jägerhaus, Donaueschingen, Peter Nottebohm, Tel.: 0771/832826-86, Fax: -52.

26. bis 29. Oktober

■ Abcampen und Herbstfahrt des 1. Tiroler WMC, Felix Niederl, Tel. und Fax: 0043/512/273318.

27. bis 29. Oktober

■ Stammtisch der Eura Mobil Club-Nordlichter im Hotel von Barga, Freiburg/Elbe, Annegret und Ingo Andresen, Tel. und Fax: 04621/957656, e-mail: eura.nord@t-online.de.

■ Zweites Treffen des Carthago-Kreises in Bensheim, Thomas Dröge, Tel.: 04165/21130-1, Fax: -2.

27. Oktober bis 5. November

■ Wandertage der WMF Südschwarzwald, Peter Nottebohm, Tel.: 0771/832826-86, Fax: -52.

Mobile Ruhrtaler Auf Trab halten

Zusammen mit dem Verkehrsverein Hattingen laden die Mobilen Ruhrtaler am 24. September 2000 zum Wandertag durch die Elfringhauser Schweiz ein. Der Start ist von 9.30 bis 11 Uhr an der Gemüsescheune Elfringhausen, die auch gleichzeitig das Ziel der Wanderung darstellt. Vier markierte Strecken zwischen fünf und 20 Kilometer Länge und unterschiedlichen Inhalten bieten für jeden Wanderfreund die passende Action. Unterwegs gibt es Überraschungen, an Start und Ziel Speis und Trank sowie ab 15 Uhr ein buntes Programm.

Streckenposten stellen die Mobilen Ruhrtaler, leicht zu erkennen, weil neben ihnen Reisemobile stehen. Wanderer, die mit dem Mobil anreisen, können auf den in Hattingen bekannten Stellplätzen übernachten, außerdem stehen ihnen weitere Flächen direkt an der Strecke zur Verfügung. Informationen zum Wandertag, zu den Stellplätzen und zu Hattingen allgemein gibt der Verkehrsverein, Tel.: 02324/951395.



Bunte Mischung: Der MC Wernau tourte durch den Spreewald.

Foto: Lenz

MC Wernau

Zum Spreewald gegurkt

Regelmäßig geht die Camperfraktion des MC Wernau auf Tour. Der letzte gemeinsame Ausflug führte die Reisemobilisten in den Spreewald. Bei strahlendem Sonnenschein sahen sich die Schwaben die Stadt Lübben an, geführt von Damen in einheimischer Tracht. Bei Bus- und Kahnfahrt rückte die Gruppe eng zusammen, und auch ins nahegelegene Berlin

machten die Mobilisten einen Ausflug.

Weil's so schön war, hat der MC Wernau schon eine neue Tour auf die Räder gestellt: Vom 30. September bis 3. Oktober 2000 fahren die rührigen Reisemobilisten gemeinsam an den Ammersee ins Freizeitgelände Utting. Wer dabei sein möchte, wendet sich an Margot Lenz, Tel.: 07127/34815.



Foto: Dieter Litterfelds



Singe, wem Gesang gegeben: Hymer-Vorstand Claus Pacchiaffo gewann beim Sängerwettstreit eine Flasche Wein.

Trinke, wem der Trank gegeben: Die Mitglieder des HME stärkten sich zunächst mit Kaffee und Kuchen, später mit Wein.

Hymer Mobil Eignerkreis

Aus voller Kehle

Wenn der Hymer Mobil Eignerkreis (HME) auf Tour geht, dreht sich beileibe nicht alles um die Reisemobile der Marke aus Bad Waldsee. Kräftig rückt der Spaß am gemeinsamen Hobby in den Mittelpunkt des Geschehens. So auch bei der Fahrt nach Kirrweiler. An der Reblandhalle des Pfälzer Ortes trafen sich die Mitglieder Anfang Juli, um ein buntes Wochenende ganz im Zeichen des Weins zu erleben.

Als Gast mit von der Partie: Claus Pacchiaffo. Der Hymer-Vorstand berichtete über die Neuerungen der kommenden Saison, beantwortete Fragen – und schmetterte bei einem Sängerwettstreit so ordentlich mit, dass er eine Flasche Wein gewann.

Später besichtigte die Gruppe das Weingut Spieß und Kirrweiler. Möglicherweise soll, angeregt durch den HME, hier bald ein Stellplatz entstehen. Infos zum Club bei Karlheinz Haarbach, Tel.: 08335/9877-25, Internet: <http://hme.phicus.de>.

Lupe

Portugal mit dem Reisemobil liegt im Brennpunkt von Mobil Reisen. Zusätzlich rückt eine Tour durch Südafrika (Bild) ins Blickfeld. Dazu noch Tipps für Trips, und nicht zu vergessen: viele neue reisemobilfreundliche Orte, Stellplätze und Sammelkarten.

Kaleidoskop

Der Caravan Salon 2000 hat gezeigt, wohin die Reise ins nächste Jahrtausend geht. Bunter Blick über die Neuheiten der weltgrößten Messe für die mobile Freizeit.



Hingucker

Der Concorde I 800 H bietet eine starke Optik. Mit seiner luxuriösen Ausstattung und dem doppeltem Boden ist er ein Integrierter der Extraklasse – und nun läuft er auf Iveco 60/65 C 15. Wie urteilen die Profitester?

Blickfang

Sein seitlicher Auszug im Wohntrakt eröffnet nicht nur mehr Platz im Inneren des Frankia A 700 FD-VS. Mit der in Amerika längst üblichen Technik feiert das Alkovenmobil in Deutschland Premiere. Wie fällt der Praxistest aus?

REISE MOBIL

INTERNATIONAL

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

Die nächste Ausgabe erscheint am 18. Oktober 2000

IMPRESSUM

REISEMOBIL INTERNATIONAL

Die Zeitschrift für mobilen Freizeitspaß erscheint monatlich

Herausgeber: Gerhard Dolde

Verlag: DoldeMedien CDS Verlag GmbH, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart, E-Mail info@cds-verlag.de

Redaktion: Telefon 0711/13466-50

Telefax 0711/13466-68

E-Mail info@reisemobil-international.de

Chefredakteur: Dipl.-Ing. Frank Böttger (fb)

Stellvertretender Chefredakteur:

Claus-Georg Petri (cgp)

Chef vom Dienst: Reinhard Uhde (ru)

Redaktion: Claudine Baldus (cab), Juan J. Gamero (gam), Axel H. Lockau (ahl), Heiko Paul (hmp), Rainer Schneekloth (ras), Sabine Scholz (sas), Volker Stallmann (vst), Ingo Wagner (imw)

Red.-Sekretariat: Céline Rumeau

Ständige Mitarbeiter: Mark Böttger, H. O. v. Buschmann, Dieter S. Heinz, Adel Hess, Ursula Paul, Kai Schwarten-Aeppler, Marion Seigel, Wolfgang Strähler, Fritz Sturm

Fotos: Wolfgang Falk

Produktion:

DoldeMedien Werbeagentur GmbH

Gestaltung: Gunild Carle, Frank Harm, Petra Katarincic, Bettina Wöginger

Reproduktion:

Andreas Kuhn (Lt.), Holger Koch

Anzeigenleitung: Hansjörg Schwab (verantw.), Sylke Wohlschiess (stv.)

Anzeigenverkauf: Sabine Posch

Anzeigenendisposition: Marion Hansen

Kleinanzeigen: Petra Steinbrener

Anzeigenverwaltung: Anzeigen-Marketing Hansjörg Schwab GmbH, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart, Telefon 0711/1346690, Telefax 0711/1346696.

E-Mail anzeigen@cds-verlag.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 11.

Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Stuttgart.

Druck: Körner Rotationsdruck, Sindelfingen

Abo-Service: Zenit Pressevertrieb GmbH,

Postfach 810640, 70523 Stuttgart,

Telefon 0711/7252-197,

Telefax 0711/7252-333

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.

Im CDS Verlag erscheint außerdem jeden Monat CAMPING, CARS & CARAVANS. Beide Zeitschriften sind erhältlich beim Zeitschriften- und Bahnhofsbuchhandel und beim Presse-Fachhandel mit diesem Zeichen.



FACHHANDEL
mit diesem
Zeichen.

