

REISE MOBIL

INTERNATIONAL

E 19189

Marken-Vergleich
Wie harmonieren
Motor und Getriebe?

Nichts wie raus

- Goldrausch am Yukon
- Skispaß im Chiemgau
- Advent in Quedlinburg

Probefahrt
Wanner
Silverdream

In Hessen
Streit um
Stellplätze



Teilintegrierter im Profitest

Bürstner Delfin

Gefährlich

Um immer mehr Sicherheit in die Kraftfahrzeuge zu bringen – die EU möchte die Zahl der Verkehrstoten im Laufe der kommenden Jahre halbieren – treibt die Industrie erheblichen Aufwand. Sicherheitsgurte mit automatischen Straffern,



Airbags, ABS, ASR, ESP und Bremsassistenten, um nur einige Bau-Elemente zu nennen, gelten heute schon als Standard. Diverse Sensoren rund um das Fahrzeug, die dem Fahrer helfend oder ihn korrigierend in das Motor-, Brems- und

Lenk-Management eingreifen, sind in Erprobung.

Doch trotz all dieser Sicherheits-Bauteile bleibt letztlich doch der Fahrer das Maß der Dinge. Handelt er fahrlässig oder unvernünftig, wird das auch in Zukunft die Elektronik nicht immer ausbügeln können.

Gerade jetzt im Herbst sind wir Reisemobilisten, wie alle anderen Fahrer auch, besonders gefordert. Straßen, die vom nassen Laub schmierig sind, glitschige Walddurchfahrten oder überfrorene Brücken-

passagen fordern nicht nur blitzschnelles Erfassen der Situation, sondern auch bewussten und sicheren Umgang mit Gaspedal, Bremse und Lenkung.

Vor diesem Hintergrund ist es erstaunlich – oft sogar erschreckend – wie leichtsinnig manche Fahrer im Sitz lümmeln und wie unbekümmert sie das Lenkrad halten.

Aus gutem Grund beginnen wir alle unsere Sicherheits-Trainings damit, die Teilnehmer in die richtige Sitzposition hinter dem Lenkrad zu bringen. Jedes Mal aufs Neue wiederholen die Instrukturen ihre Forderungen: festes Schuhwerk – keine losen Schlappen – an den Füßen, Rücken aufrecht und mit dem Körper so dicht ans Lenkrad, dass die Hände es rundherum drehen können, ohne dass der Fahrer die Schultern vom Sitz lösen muss.

Wer derart in seinem Mobil Platz genommen und die ersten Fahrübungen mit reaktionsschneller Lenkarbeit hinter sich gebracht hat, hat im wahrsten Sinne des Wortes erfahren, wie viel Bewegungsfreiheit er zum Lenken, zum Schalten, zum Anziehen oder

Lösen der Handbremse benötigt. Und er spürt, dass ihm die am Fahrer-Komfortsitz montierten Armlehnen äußerst störend im Wege sind.

Nun wollen wir keine Rallyes oder Rennen gewinnen. Aber auch Ausflüge abseits der Autobahnen und Hauptstraßen können in diesem Punkt recht anspruchsvoll sein und uns Reisemobilisten eine Menge Arbeit an Lenkrad und Schalthebel abverlangen.

Mag sein, dass Armlehnen an den sich explosionsartig verbreitenden, drehbaren Fahrerhaussitzen zum Ausruhen nach des Tages anstrengender Kutscherei angenehm sind. Aber wer deshalb nicht auf sie verzichten will, sollte sie zumindest während der Fahrt hochklappen. Doch eigentlich – auch wenn ich damit eine Lawine der Entrüstung lostrete – hätte ich aus Sicherheitsgründen am Fahrersitz am liebsten gar keine Armlehnen.

Herzlichst Ihr

Frank Böttger

Frank Böttger



BLICKPUNKT

Das 21. Selbstausbautreffen auf dem Südsee-Camp ging mit einem Besucherrekord über die Bühne 10

MAGAZIN

Editorial

5

Bild des Monats

In Bad Waldsee ist das 100.000. Reismobil vom Band gelaufen. Erwin Hymer hat es signiert 8

► Stellplätze als Politikum

Der Bund der Steuerzahler will Reisemobilisten aus hessischen Kommunen vertreiben 16

Nachrichten

LMC-Salon; Neuzulassungen September 2004; Rechtslage; Buchtipps; Neues aus der Branche 18

Firmenjubiläum

Linneppe feiert 35-jähriges Bestehen 26

Lesermobil

Wolfdietrich Heymer aus Hagen baut Kastenwagen aus 72

Clubporträt

Die Familien-Camper 76

Club-Magazin

Neues aus der Szene, Treffs und Termine 78

Treffpunkt

Leser schreiben an die Redaktion 80

Bezugsquellen

Adressen der im Heft genannten Hersteller 83

Vorschau, Impressum

162

TEST & TECHNIK

► Profitest

Büirstner Delfin Performance 625 – Teilintegrierter auf Renault Master 28

Praxistest

Eura Mobil Activa 660 HB – kompaktes Alkovenmobil mit Festbett im Heck 42

► Probefahrt

Wanner Silverdream AZ System – Alkovenmobil mit schickem Auftritt 48



Schicke Linie:
Der Büirstner Delfin Performance 625 zeigt sich in modernem Kleid und will zwei Urlaubern ein gemütliches Zuhause geben. Wie schneidet der Teilintegrierte im Profitest ab?

Seite **28**



Kompakte Maße:
Der Eura Mobil Activa 660 HB ist dank seines Festbetts im Heck und der Garage darunter groß genug für die ganze Familie – und das bei relativ geringen Außenmaßen. Wie bewährt sich das Alkovenmobil im Praxistest?

Seite **42**

Riesige Dimension:
Das 21. Selbstausbautreffen in der Lüneburger Heide erlebte Rekordbeteiligung. Die wahren Ausmaße verdeutlicht der Blick aus dem Ballon auf das Südsee-Camp.

Seite **10**



Gute Basis:

Ein großer Vergleich zeigt, wie die Basishersteller Motoren und Getriebe von Reisemobilen aufeinander abstimmen.

Seite **62**

Neue Mobile

Vario Mobil	52
Bocklet	54
Renault	55
Volkner	56
Stauber	57
Homar	58
Offroad Homes	60
C. I.	60
Suncoaster	61

PRAXIS & SERVICE

Großer Vergleich

Motoren und Getriebe müssen optimal zueinander passen. Was bieten die gängigen Antriebsstränge für Reisemobile? 62

Neues Zubehör

Von Lesern getestet: Akkuschauber; Sinnvolles für unterwegs 68

REISE & FREIZEIT

Camping-Magazin

Das halten Campingplätze für Reisemobilisten bereit 110

Rezepte für zwei Flammen

Leckereien für die Bordküche 115

Kinderspaß mit Rudi und Maxi

Suchbild, Rätsel, Freizeittipps 118

Stellplatz-Magazin

Neue reisemobilfreundliche Orte, Sammelkarten, Fragebogen 133

Abenteuer Goldrausch

Mit dem Reisemobil durch den Yukon und Alaska 140

Quedlinburg

Advent in den Höfen und andere Weihnachtsmärkte 150

Reise-Magazin

Stephaniritt Oberhaching, Tipps für Trips 154

Freiheit im Schnee

Das Chiemgau verwöhnt seine Besucher mit strahlendem Winterzauber 158

Das 100.000.
HYMER-Reisemobil

BILD DES MONATS

Freudentag in Bad Waldsee: Am 27. Oktober 2004 um 15.20 Uhr rollte das 100.000. Reisemobil der Marke Hymer vom Band, ein Camp Classic 524. Grund genug für Erwin Hymer, das Jubiläumsfahrzeug zu signieren. Das Alkovenmobil soll für eine karitative Einrichtung gespendet werden.

Mit solchem Erfolg hat wohl nicht einmal Erwin Hymer selbst gerechnet, als er sich seinem ersten Reisemobil widmete. Zwar war der 1961 auf einem Borgward-Kastenwagen B 611 ausgebaute Caravano ein Meilenstein. Dieses Reisemobil blieb aber nur eine Episode.

Die Serienproduktion von Reisemobilen lief erst elf Jahre später an: 1972 stellte der umtriebige Konstrukteur auf dem Caravan Salon in Essen sein Hymermobil 550 vor, einen Teil-

integrierten mit modifiziertem Wohnwagen auf Daimler-Benz-Chassis. Ein Jahr später schon folgte mit dem Hymermobil 660 der erste Integrierte.

Seit mehr als drei Jahrzehnten laufen seither Reisemobile vom Band im stetig wachsenden Werk in Bad Waldsee. Das nun 100.000. Reisemobil der Marke Hymer ist ein großer Erfolg nicht nur für Erwin Hymer, der mit seinem Namen als Synonym für Reisemobile in die deutschen Standards eingegangen ist. Es ist ein ebenso großer Erfolg für die Belegschaft, die das Fortkommen der Marke aus Oberschwaben über die Jahre Tag für Tag gesichert hat.

In ihrem wie seinem Namen signierte Erwin Hymer das Jubiläums-Mobil mit sicherer Hand. So, wie er über die Jahre Tag für Tag sein Unternehmen gelenkt hat.



21. Selbstausbauertreffen

Entfachte Leidenschaft

Auf dem Südsee-Camp in Wietzendorf fanden sich 1.060 Reisemobile und Gespanne ein. Ein neuer Rekord.

Das Publikum schillert bunt – schrille Freaks, sparsame Bastler, Egozentriker, Exzentriker, geniale Tüftler. Und alle leidenschaftliche Camper.

Teilnehmer von weit her reisten zum 21. Selbstausbauertreffen (SAT) aufs Südsee-Camp in Wietzendorf – Finnland, Norwegen, ein Ehepaar sogar aus der Türkei. Die meisten Wiederholungstäter.

„Einfach genial, was hier abgeht“, freut sich Wolfgang Witt aus Oldesloh bei Hamburg. Der 52-jährige kam in einem dunkelblauen, 81 kW (110 PS) starken Mercedes-Bus, Baujahr 1957: „Früher wohnten Schauspieler darin, die mit der Filmcrew von Drehort zu Drehort zogen, seit fünf Jahren gehört er mir.“ Der Lkw-Schlosser zählt zum Urgestein der Selbstausbauer, 18-mal mischt er auf dem SAT nun schon mit, holt sich immer wieder Anregungen von Artgenossen: „Hier kannst du lernen und staunen.“

Sein eigenes Gefährt kam zu reisemobilen Ehren, nachdem es sechs Jahre auf einer Koppel dahindämmerte – Wind und Wetter zeichneten das Blech, die 5,3-Liter-Maschine sah zum Fürchten aus. „Mehrere hundert Stunden Blut, Schweiß und Tränen stecken in diesem Fahrzeug, aber nun ist mein Schätzchen geschmeidig.“

So wie Wolfgang Witts Vita lesen sich auch die Tagebücher anderer Selfmade-Men. Walter Petry etwa hatte durch Zufall einen ausrangierten Bücherbus entdeckt und für wenig Geld gekauft. Die rollende Bibliothek erwachte zu neuem Leben, der Neoplanbus, Baujahr 1974, 192 kW (260 PS) stark mit sechs Zylindern unterflur bekam alles, was das reisemobile Herz begehrt:

getrenntes Bad und Toilette, Schlafzimmer mit großem Doppelbett, Mikrowelle, Backofen, moderne Küche mit Dreiflammkocher und ein großzügiger Wohnbereich hinter dem Fahrersitz.

Der Berufskraftfahrer nutzt die drei Tage auf dem SAT vor allem, um Ersatzteile auf dem Flohmarkt zu ergattern. Originallampen, Abdeckungen, eine große Markise: „An solche Dinge kommst du nur hier.“

Überhaupt bildet der Flohmarkt eines der strahlendsten Glanzlichter. Verramscht wird wirkliches alles. Auspufftöpfe, Lampen, CDs, Bücher, Pfannen, Klamotten – Krimskrams ohne Ende – wechseln für wenige Euro ihre Besitzer. Einer meint gar: „Ich komm’ mir vor wie auf der Kirmes.“

Alles passt: Der verdeckte Himmel lichtet sein Antlitz und lässt zaghafte Sonnenstrahlen durch, mitunter verschwinden die Wolken gänzlich. So spielt sich das Leben hauptsächlich draußen ab – bis spät in die Nacht. Ladenschluss kennen auch die mehr als 30 Aussteller nicht. Außer ihre Produkte zu präsentieren stehen sie Interessierten Rede und Antwort – der Gasflaschenanbieter, Heizungsspezialisten, der Navigationsfachmann, Matratzenmacher.

„Das Publikum zeigt sich kompetent und interessiert“, freut sich Josef Pentrop vom Mineralöllieferanten Thoms. Eddy, Vertreiber von Reinigungsmitteln, lobt das SAT gar in den höchsten Tönen: „Hier erreichen wir das Publikum hautnah, können so unsere Produkte erklären. Das schaffen unsere Händler nicht.“

Bier fließt in Strömen, die Stimmung brodelte. Besonders abends in der Arena, wo das Montana Duo Medleys und Cover-Versionen bekannter Songs spielen.

Allerdings gibt’s auch Kritiker. Die Hardcore-Fraktion moniert das Motto dieses Happenings: „Die meisten kommen doch mit Joghurtbechern von der Stange hier her, das hat mit Selbstausbauern wenig zu tun.“



Wolfgang Witt thront stolz wie Oskar vor seinem Mercedes-Bus.



Walter Petry baute den ehemaligen Bücherbus von Neoplan zu einem rollenden Heim um.





Verramscht wurde an den Flohmarktständen alles – von der Bratpfanne bis zur Auspuffanlage. Rechts: Markus Kuckartz aus Aachen in seinem Ural-Wüstenschiff.



Wie wäre es denn mit einer zusätzlichen Bedeutung des SAT? Saison-Abschluss-Treffen – das letzte große Camping-Festival des Jahres für alle, die gern an ihren Fahrzeugen schrauben? Oder einfach nur Spaß haben wollen?

Wie Frank Ottermann aus Darmstadt. Er fährt einen Knaus Traveller und freut sich jedes Jahr auf das Wochenende im Oktober: „Du erlebst den prallen Reisemobilismus, hier triffst du alle skurrilen und verrückten Vertreter.“

Deshalb bewertet eine Jury von REISEMOBIL INTERNATIOAL und CAMPING, CARS & CARAVANS, die zusammen mit dem Südsee-Team um Inhaber Per Thiele und Ma-

nagerin Heike Bruhn die Veranstaltung ausrichten, Fahrzeuge der verschiedenen Kategorien.

Als am besten restaurierter Kastenwagen loten die Wertungsmitglieder den Mercedes-Benz 508 D von Ingo Rosemann aus. 51 kW (70 PS) Leistung entspringen einem Hubraum von 3.758 Kubikzentimetern. Außen komplett gesandstrahlt, erhielt er eine braune Metallic-Lackierung. Zudem thront ein 1,50 Meter breiter Staukasten am Heck: „Da passt wenigstens was rein.“

Zum wildesten Wüstenschiff küren die Juroren das Geschoss von Markus Kuckartz aus Langerwehr bei Aachen, Big Jim genannt – ein russischer

Ural aus Beständen der nationalen Volksarmee mit entsprechendem Aufbau. 184 kW (250 PS) schlummern unter der mächtigen Haube, zwölf Liter fasst der Hubraum. 32 Liter Diesel schluckt der V-8-Diesel mit 6x6-Allradantrieb. „Im Gelände sogar 50 Liter“, schmunzelt der 34-Jährige.

Es ist schon sein zweiter Ural. Beim ersten handelte es sich um einen Benziner, der locker mal 100 Liter Sprit auf 100 Kilometern wegpumpt. Kuckartz: „Den Traum von einer Wüstenexpedition werde ich mir auf jeden Fall noch erfüllen.“ Vier Personen wohnen in dem Fahrzeug – wenn auch etwas beengt: umbaubare

Dinette hinter der Fahrerkanzel, auf der rechten Seite zwei Stockbetten, dahinter eine kleine Küchenzeile, gegenüber die Nasszelle. Platz ist in der kleinsten Hütte.

Den Preis für den größten Integrierten ergattert eine holländische Familie. Die Basis bildet ein alter Mercedes-Bus, und zwar lediglich dessen Front. Der Aufbau dahinter, ein beplanktes und isoliertes Stahlrohrgerüst, stammt aus der Schmiede von Wim und Lidy Tienhoven aus Harmelen: „Viereinhalb Jahre Arbeit und 80.000 Euro stecken da drin.“

12,5 Tonnen beträgt das Leergewicht, 2,5 Tonnen dürfen noch draufgepackt werden. Im



Ulrike und Carsten Brunsmann sitzen vor ihrem selbst entworfenen Mobil (Bild oben) – extrem tief gelegt und mit einem 105-kW-Motor ausgestattet.

Heck führt eine kleine Wendeltreppe zum Doppelbett, zwei Einzelbetten und eine umbaubare Dinette sorgen dafür, dass sechs Personen bequem schlafen. Holländer sind bekannt für ihre Mobilität. Lidy Tienhoven bestätigt: „Wir nutzen unseren Bus fast jedes Wochenende.“

Ein Fahrzeug wie vom anderen Stern – der Komplett-Eigenbau von Ulrike und Carsten Brunsmann. Eigenwillige Fahrzeugfront, extrem tief gelegt, mit einer M-1120-Maschine ausgestattet, 105 kW (204 PS) sorgen für ausreichend Zug. Frisch- und Abwassertank des auf sechs Tonnen abgelasteten und luftgefederten Fahrzeugs fassen jeweils 200 Liter.

Bescheiden resümiert der Diplom-Ingenieur Fachrichtung Maschinenbau und passionierter Camper: „Ich habe immer schon von einem selbst entworfenen Fahrzeug geträumt, das keine Wünsche offen lässt.“ Die Jury von REISEMOBIL INTERNATIOAL belohnte ihn jetzt mit einer Auszeichnung.

Ebenfalls geehrt wurde Jens Pruser für seinen Möbelenwagen auf Mercedes-Basis, der auf den ersten Blick überhaupt nicht als mobile Wohnstatt zu erkennen ist. Erst wer die rechte Heckklappe öffnet, erblickt eine Glastür, die in den Wohntrakt führt. Dennoch flutet ausreichend Licht in den Innenraum. Ärger könnte es



Das größte Vehikel auf dem SAT stammt von Wim und Lidy Tienhoven. Basis ist ein Mercedes-Bus. Der Aufbau dahinter stammt aus der Schmiede der Holländer.

höchstens an den Mautstellen geben, da dieses Gefährt eher als Lkw durchgeht. Jens Pruser gesteht: „Über die Grenzen Deutschlands bin ich bis jetzt noch gar nicht gekommen.“

Recht schlank wirkt der Omnibus von Hilmar und Lilly Marxer aus Liechtenstein. Die ungewöhnliche Breite von 2,30 Metern war aber in der Schweiz durchaus üblich. Der gelernte Automechaniker zerlegte ihn in der Werkstatt seines Hauses. Als Isolierung nahm Marxer Kork: „Dieses Material dämmt den Lärm und zieht keine Feuchtigkeit an.“ Auch die Elektrik kann sich sehen lassen: Drei Batterien für Heizung, Licht und TV, die je separat

aufgeladen werden. Zwei Jahre benötigte er für die Restauration. Der 42-Jährige erhält den Preis in der Kategorie kompakterster Omnibus.

Wenig Diskussionen gibt es um die Verleihung des Titels „schönstes Sonderfahrzeug“. Der fällt an Heinrich Leifeld aus Borcheln, der mit einem ehemaligen Feuerwehrauto aus dem Jahr 1951 vorfährt.

Beeindruckend das stromlinienförmige Design mit seinen weichen Rundungen. Auch der Innenraum fasziniert. Das im Original erhaltene Holzgerippe strahlt Wärme aus, auch die von Leifeld nachträglich eingebauten Stauklappen wirken so. Pffiffig erscheint die Nasszelle

BLICKPUNKT



Auf den ersten Blick ein Möbelwagen, erst die Klappe im Heck zeigt den Eingang zum Wohnraum.

im abgeschrägten Heck: Ein etwa 30 Zentimeter abgesenkter Kasten mit einer Fläche von etwa 60 x 60 Zentimetern garantiert volle Stehhöhe.

Heinrich Leifeld ist zum ersten Mal auf dem SAT, aber sicher nicht das letzte Mal: „Ich habe eine Menge toller Menschen kennen gelernt, echte

Tüftler, mit denen ich mich austauschen konnte.“

Vielleicht nächstes Jahr. Dann ist das Südsee-Camp zwischen dem 21. und 23. Okto-

ber wieder Wallfahrtsort. Dann pilgern sie wieder – neugierige Camper, Freaks und Bastler – ins Mekka der reisemobilen Welt. *Rainer Schneekloth*



Hilmar und Lilly Marxer aus Liechtenstein bauten sich einen 2,30 Meter breiten Omnibus aus. Zwei Jahre brauchten sie dafür.



Aus dem Jahr 1951 stammt das ehemalige Feuerwehrauto von Heinrich Leifeld. Das Holzgerippe ist im Original erhalten.



In der Arena des Südsee-Camps herrschte große Ausgelassenheit.



Das 1.000. Fahrzeug mit Familie Königs aus Erkelenz.



Monika Kny (rechts), Marketingchefin von Truma, überreicht den Gutschein für eine Klimaanlage.



Eberhard Urbanus (links) von der Firma tec-Power stiftete ein Tuning-Set.

Diese Aussteller machten mit beim SAT

Genau 34 Firmen stellten ihre Produkte aus. Sie beteiligten sich an der großen Tombola und stifteten tolle Preise.

Agtar GmbH & Co. – Stromversorgung im Reisemobil, **Alde Deutschland** – Alde-Warmwasserheizungen, **Autoglas Rehr** – Scheibenreparatur, **Ballonwerbung Hamburg GmbH** – Warsteiner Heißluftballon, **Country & Western Shop** – Bekleidung, **Crystop Display GmbH** – Satelliten-Anlagen, **Dakalei** – Dachkantenleisten u. Türsicherungen, **Doepp Luftsysteme** – Luftsysteme, **Dometic GmbH Handelsvertretung** – Sanitärsysteme, Beleuchtung für Fahrzeuge, **Fa. Bärbel Düsing** – Vorzelt-Teppiche, **Fa. Klaus Hünerkopf** – Naturstein im Reisemobil, **Forellenzucht Nogens** – Fischwaren, **Frerichs GmbH Eddys Caravanpflege** – Eddy Caravanpflege, **Froli Kunststoffwerk Fromme GmbH** – Bettsysteme Clip, **GPS Navigation Online** – GPS-Navigationssysteme, **Green Purity GmbH** – Ökol. Reinigungsmittel, **Jäger** – Motorradanhänger, **Konstantin Abert**, **Kuga-Tours** – organisierte Reisen, **LHD Lederwaren** – Lederwaren, **Paroli-Electronic** – Heizfolien, **Pullman City** – Indianer mit Tipi, **Reich GmbH** – Wasserversorgung, Einbau- u. Reparaturtips, **Reimo Reisemobil-Center** – Zubehör, Bausätze für Selbstausbauer, **Reinert Tuning** – Fahrzeugtuning, **Seabridge for Motorhomes** – Verschiffung WOMO und organisierte Touren rund um die Welt, **SOG Entlüftungssysteme Dahmann** – Toilettenentlüftungen, **TEC-Power Tuning Wohnmobilmotoren** – Wohnmobil Tuning, **Ten Haaf** – SAT-Anlagen (Oyster u.a.), **Thoms Energieservice** – Kunststoff-Gasflaschen, **Truma Gerätetechnik GmbH & Co KG** – Heizung, Klima, **Winter-Solar GmbH** – Winter-Solar Strom im Freizeitfahrzeug, **Wohnwolke Caravan und Stoffe GmbH** – Matratzen und Unterlagen, **Womotec** – Universalträger

Politischer Streitfall

Hessens Stellplätzen droht das Aus

Bund der Steuerzahler will Reisemobilisten aus Gemeinden verbannen.

Gegensätzlicher könnte die aktuelle Debatte nicht sein: In Hessen geht der Bund der Steuerzahler gegen kostenlose kommunale Stellplätze vor und fordert, sie zu schließen. In Ostholstein dagegen ist eine Entwicklungsgesellschaft aktiv. Sie ermuntert Gemeinden, Stellplätze auszubauen und neue einzurichten.

Zunächst der Blick nach Hessen: „Der Bund der Steuerzahler

(BdSt) Hessen fordert die Landesregierung auf, endlich das fragwürdige Angebot vieler Kommunen zu unterbinden, kostenlose Abstellplätze für Wohnmobile zur Verfügung zu stellen“, schreibt der BdSt in seiner Presseerklärung vom 6. Oktober 2004. „Inzwischen bieten über Lindenfels im Süden, Rüdeshelm im Westen oder Edersee-Hemfurth im Norden an die hundert hessische Kommunen Wohnmobiltouristen



Reichelsheims Bürgermeister Lode (links) zeigte sich bereits vor zwei Jahren kompromissbereit: eine Stellplatz-Tafel verweist auf Campingplätze.

die Möglichkeit, auf Kosten der Steuerzahler zu übernachten und so gut wie kostenlos Ver- und Entsorgungseinrichtungen zu nutzen“, donnert der Bund weiter.

„Es gehört wirklich nicht zu den Aufgaben einer Kommune, die Aufgaben der ortsansässigen Campingbranche zu übernehmen“, begründet Ulrich Fried, Vorsitzender des BdSt Hessen, die strikte Haltung.

Der Hintergrund: In Hessen debattiert der Landtag ein neues Gesetz zur Einschränkung wirtschaftlicher Betätigung von Kommunen. Der Gesetzesentwurf schreibt fest, dass sich „eine Gemeinde nur dann wirtschaftlich betätigen darf, wenn der Zweck nicht ebenso gut und wirtschaftlich durch einen privaten Dritten erfüllt werden kann.“

Hardi Limmeroth, Vorsitzender des Landesverbands der Campingplatzbetreiber Hessen, ist Mitglied des Bundes der Steuerzahler und unterstützt dessen Vorgehen in puncto Stellplätze: „In Zeiten leerer Kassen sind wir gegen jede Art der Subvention“, begründet Limmeroth. „Deshalb befürworten wir ausschließlich kostendeckende Stellplätze.“

Klaus Johé, Leiter Kur- und Touristik-Service Lindenfels/Hessen, hält seine Erfahrungen mit dem kostenlosen kommunalen Stellplatz entgegen: „Wir brauchen jeden Gast, jeden einzelnen Euro, der in unseren kleinen Ort kommt.“ Und: „Jede Einnahme, die ausbleibt, fehlt uns später für Investitionen.“ Dass der Stellplatz die Kommune Geld kostet, verneint er, schließlich handele es sich um lediglich vier Stellflächen auf öffentlichem Parkplatz ohne Ver- und Entsorgung und ohne Abfall-Behälter.

So argumentiert auch Manfred Fehr, Bürgermeister von Rotenburg an der Fulda. Zwar habe das Spendenverhalten der mobilen Gäste nachgelassen, doch die Einnahmen von 10.800 Euro aus Spenden und Kurtaxe deckten die Platz-Pacht von knapp 4.000 Euro sowie die 6.000 Euro teure Pflege des Platzes. Für Strom und Wasser werden Gebühren eingezogen, die ein kleines Plus erwirtschaften.

Foto: Guido Schiek

Foto: Bremken



Dirk Bremken von der Entwicklungsgesellschaft Ostholstein will den Reisemobil-Tourismus ankurbeln.

Helga Färber, Präsidentin der Reisemobil Union (RU), kritisiert, dass der Bund der Steuerzahler offenbar nicht weiß, worum es geht: „Man kann doch nicht ignorieren, dass – so ergaben unsere Umfragen bei verschiedenen Reisemobilclubs – an einem Wochenende pro Fahrzeug 120 Euro in der Gemeinde ausgegeben werden.“ Deshalb hat Ferber einen Runden Tisch für das Frühjahr 2005 vorgeschlagen, an dem der BdSt Hessen zusammen mit der RU und Stellplatz- wie Campingplatz-Betreibern das Thema diskutieren soll.

Aufwind an der Ostsee

Ganz anders die Situation in Ostholstein. „Wir möchten noch mehr Touristen in unsere Region ziehen“, erläutert Dirk Bremken, Tourismusförderer der Entwicklungsgesellschaft

Ostholstein (EGOH). „Deshalb werden wir den Reisemobil-Tourismus ankurbeln“, erklärt der Diplom-Tourismus-Geograf, „dort ist noch mächtig Kaufkraft vorhanden.“

Damit sich die Region auf die Bedürfnisse dieser Zielgruppe einstellt, präsentierte die EGOH Ende Oktober 2004 ihre Studie „Reisemobiltourismus an der Ostseeküste Schleswig-Holsteins“. Darin steht:

■ Ostholstein ist ein überaus attraktives und bei Reisemobilisten beliebtes Ziel.

■ Eine bessere Qualität der Reisemobil-Stellplätze samt Beschreibung ist dringend nötig.

■ Das Reisemobil-spezifische touristische Angebot der Gemeinden ist stark verbesserungswürdig.

Weil jedoch viele Kommunen nicht wissen, was Reisemobile sind und Reisemo-

Die Broschüren können bei der EGOH Entwicklungsgesellschaft Ostholstein angefordert werden, Tel.: 0452/808-592.



bil-Touristen brauchen, hat die EGOH mit Unterstützung des Hobby-Wohnwagenwerks einen Leitfaden „Reisemobilstellplätze einrichten“ entwickelt. Er gibt Tipps zu Ortswahl und Platzgestaltung, zu bau- und planungsrechtlichen Bedingungen sowie Service und Umweltschutz.

„Man kann nicht nur Fahrzeuge produzieren, sondern muss auch schauen, wie sie nachher eingesetzt werden können“, sagt Holger Schulz, Pressesprecher von Hobby.

Damit auch Politiker in Ostholstein wissen, warum es sich lohnt, für Reisemobilisten zu investieren, hat die EGOH bereits dreimal zu Informationsveranstaltungen eingeladen. Dirk Bremken indes freut sich auf die wachsende Zahl von Reisemobil-Touristen in Ostholstein. Sabine Scholz

Kommentar

Nicht zartes Pflänzchen zertrampeln

Während der Bund der Steuerzahler Hessen ohne genaue Sachkenntnis über die Kosten jammert, die Reisemobilisten angeblich verursachen, reiben sich die Ostholsteiner die Hände ob der erwarteten Einnahmen durch eben diese Touristen.

So sinnvoll es sein mag, den Kommunen bei ihren Ausgaben genau auf die Fin-

ger zu schauen, so sachkundig sollte sich der BdSt machen, bevor er den Gemeinden wichtige Einnahmequellen abdrehet. Dass Reisemobilisten viel Geld an ihrem Urlaubsort lassen, belegt nicht zuletzt die im Mai 2004 veröffentlichte Studie des Deutschen Tourismusverbands.

In Zeiten wirtschaftlicher Rezession ist jeder Euro, den



Redakteurin Sabine Scholz kommentiert die Vorgänge in Hessen.

die öffentliche Hand einnimmt, willkommen. Da sollte sich der Bund der Steuerzahler davor hüten, das zarte Pflänzchen Stellplätze in blindem Aktionismus zu zertrampeln.



KURZ & KNAPP

Winner gewinnt

InterCaravanning freut sich über die große Nachfrage rund um die fünf neuen Winner-Modelle, zu haben ab 27.900 Euro. Vorgestellt hat sie der Händlerverbund auf dem Caravan Salon in Düsseldorf Ende Oktober. Seither haben mehr als 75 Winner einen Käufer gefunden. InterCaravanning formuliert den Absatz so: „Damit steht der Winner als Vorreiter einer neuen und preiswerten Reisemobil-Generation, die einige Bewegung in den Reisemobil Markt bringt.“



Spricht junge Familien als Käufer an: Winner von InterCaravanning.

Glück gehabt

Anlässlich des Caravan Salons 2004 hat die Messe Düsseldorf ein großes Gewinnspiel veranstaltet. Der Hauptpreis, ein Hymer Exsis im Wert von 45.000 Euro, bewegte mehr als 30.000 Besucher, sich daran zu beteiligen. Nun steht fest: Der Gewinner heißt Joachim Sosniok aus Düsseldorf. Ende September nahm er mit seiner Frau im Hymer-Zentrum B 1 in Mülheim an der Ruhr von Niederlassungsleiter Kai Dhonau die Schlüssel entgegen. Das Ehepaar hatte ohnehin mit einem Teilintegrierten geliebäugelt.



Gewinnübergabe: Ehepaar Sosniok hat von Kai Dhonau (links) den Exsis entgegengenommen.



Besser besucht als im Jahr zuvor: LMC-Salon in Warendorf. Viele Interessierte kauften sich ein Freizeitfahrzeug.

LMC-Salon 2004

Kauf eines Reisemobils dank Werksführung

Nach dem großen Erfolg der letzten Jahre veranstaltete LMC vom 29. September bis 3. Oktober 2004 erneut einen hauseigenen Caravan Salon. Die Hendker-Tennishalle in Warendorf besuchten hauptsächlich Interessenten, die nicht auf den Düsseldorfer Caravan Salon hatten kommen können: LMC präsentierte auch hier die Neuheiten der Saison 2005.

Die Resonanz war noch größer als im Jahr zuvor und übertraf bei strahlendem Herbstwetter alle Erwartungen. Ganze Busse hatten LMC-Händler gechartert, um ihre Kunden nach Warendorf zu chauffieren. Sogar aus Holland und Dänemark kamen interessierte Camper. Direkt an der Ausstellungshalle waren Stellplätze für die Gäste reserviert.

Gleichzeitig fanden an den Werktagen Betriebsbesichtigungen der Produktion in Sassenberg statt. Resümee: eine runde Sache, da viele Käufer sich gern vor dem Kauf vor Ort ansehen möchten, wie ihr Fahrzeug nach und nach entsteht. Noch unentschlossenen Kunden fiel es wesentlich leichter, sich für ein Fahrzeug von LMC zu entscheiden.

Flüssiggasanlagen

Weiterbildung

Neu geregelt ist die Installation von Flüssiggasanlagen in bewohnbaren Freizeitfahrzeugen und zu Wohnzwecken in anderen Straßenfahrzeugen. Das ist geschehen, als vor kurzem die entsprechende europäische Norm DIN EN 1949 veröffentlicht wurde. Sie betrifft in erster Linie die Hersteller und Ausrüster von Reisemobilen und Caravans.

Im Zuge dieser Neuerungen ist das für Deutschland

geltende DVGW-Arbeitsblatt G 607 samt der G 607 Prüfbescheinigung mit der DIN EN 1949 abgestimmt worden. Die überarbeitete G 607 soll zum Jahresanfang 2005 veröffentlicht werden. Insgesamt ergeben sich eine Vielzahl neuer Bestimmungen. Die müssen den G 607 Sachkundigen künftig bekannt sein.

Der Deutsche Verband Flüssiggas (DVFG) und der Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF) haben nun die Vorausset-

zungen geschaffen, um den betroffenen G 607 Sachkundigen Nachschulungen über die neuen Inhalte der DIN EN 1949 und G 607 anzubieten. Die Teilnahme ist Voraussetzung dafür, dass ein Sachkundiger seinen Status behält.

Die ersten Veranstaltungen finden ab Dezember 2004 in Mülheim bei Offenbach statt. Begleitend ist eine Fachaussstellung geplant. Für die Weiterbildungsmaßnahme schreibt der ZKF die G 607 Sachkundigen an.

KURZ & KNAPP

Aktuelle Zahlen aus der Branche: Caravaning Profile 2004, herausgegeben vom CIVD.

Zahlen, bitte

Seinen neuen Statistikband „Caravaning Profile 2004“ legt der Herstellerverband CIVD vor. Die aktuelle Ausgabe informiert umfassend zu den internationalen Märkten für Freizeitfahrzeuge und deren Entwicklung in den vergangenen Jahren. Das Nachschlagewerk ist ab sofort erhältlich für 19 Euro beim CIVD, Am Holzweg 26, 65830 Kriftel. Die Rechnung liegt der Lieferung bei. „Caravaning Profile 2004“ erscheint auch als CD-ROM mit PDF-Format. Sie kostet 24 Euro. Ein Faxorderformular für die Print- und CD-ROM-Ausgabe liegt im Internet bereit: www.civd.de.

Neuer Auftritt

Die Santander Consumer CC-Bank hat ein neues Erscheinungsbild. Mit dem aktualisierten Logo dokumentiert die CC-Bank ihre 100-prozentige Zugehörigkeit zur Bank Santander Central Hispano, der größten Bank Spaniens.

Mobil in Asien

Wer Thailand, Laos oder Kambodscha mit dem Reisemobil erobern will, findet einen Vermieter im Internet: www.asiarv.com. Die Seite ist auch deutschsprachig.

Neuzulassungen im September 2004

Glänzender Start ins neue Geschäftsjahr

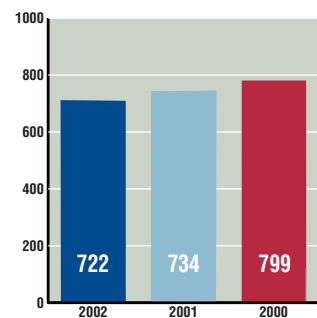
Das bereits zum Halbjahr deutliche Plus bei Reisemobil-Neuzulassungen in Deutschland ist im dritten Quartal 2004 noch weiter gewachsen. In den ersten neun Monaten des Jahres 2004 registrierte das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) 7,2 Prozent mehr neue Reisemobile als im Vorjahreszeitraum.

Bemerkenswert ist erst recht der Zuwachs im September, schließlich markiert dieser Monat den Beginn des neuen Geschäftsjahres 2004/2005: Das Plus beträgt 5,5 Prozent.

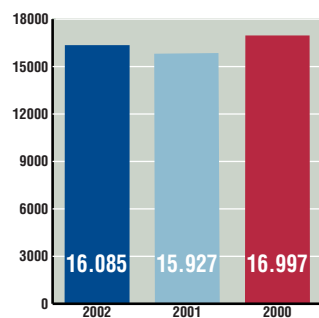
„Zwar haben wir in diesem Jahr positive Zahlen für den Reisemobilmarkt erwartet“, kommentiert Hans-Karl

Sternberg, Geschäftsführer des Herstellerverbands CIVD, „die Deutlichkeit hat uns aber positiv überrascht.“

Monat September 2004
Veränderung* + 5,5%



Jahr 2004, Januar bis September
Veränderung* + 7,2%



* in Prozent, Quelle: KBA, Flensburg/CIVD

Brennstoffzellen zum Testen

Probieren und berichten

Damit Reisemobilisten sich selber von der Methanol-Brennstoffzelle SFC A50 überzeugen können, stellt die SFC Smart Fuel Cell AG zehn Systeme zum Test zu Verfügung. Interessierte können sich ab sofort bewerben.

Seit Oktober ist die Methanol-Brennstoffzelle SFC A50 auf dem Markt. Viele haben schon davon gehört, dass das System zuverlässig Strom liefert, dabei geräuscharm und leicht zu installieren ist. Das können jetzt zehn Reisemobilisten selbst testen.

Den Testern wird je eine SFC A50 für drei Monate zur

Verfügung gestellt. Sie können das System selbst einbauen oder dafür mit ihrem Reisemobil zur SFC Smart Fuel Cell AG nach Brunnthal-Nord kommen. Ein- und Ausbau des Systems sind kostenlos. Das zum Betrieb benötigte Methanol ist im Testpaket enthalten. Ein

Kaufzwang für das erhaltene Gerät besteht natürlich nicht. Einzige Anforderung ist ein einfacher Testbericht nach der Probefahrt.

Bewerben können sich Interessierte entweder per E-Mail: produkttest@smartfuelcell.de, oder postalisch bei der SFC Smart Fuel Cell AG, Stichwort: Produkttest, Eugen-Sänger-Ring 4, 85649 Brunnthal-Nord.

Zum Test angeboten: die Brennstoffzelle zum Einsatz im Reisemobil, die Hymer auf dem Caravan Salon präsentierte.



Erstes Wintertreffen

Schnee-Camp

Gemeinsam laden REISEMOBIL INTERNATIONAL und Pullman Camping vom 28. bis 30. Januar 2005 zum ersten Wintertreffen ein. Das Camp im Schnee ist Pullman Camping in Eging am See nahe Passau.

Freitag, 28. Januar 2005: Anreise. Sobald das Reisemobil eingerichtet ist, wärmt ein Gratis-Begrüßungsschluck am Lagerfeuer. Nachmittags gibt es Kaffee und Kuchen an der Schneebar, abends brodeln über den Flammen ein Chili. So gestärkt, geht es zum Nachtrodeln mit Fackelbeleuchtung. Das Ende des ersten Abends an der Schneebar ist offen.

Samstag, 29. Januar 2005: In der Therme von Eging, haben die Teilnehmer des Treffens vergünstigten Eintritt. Wer lieber die Kälte genießt, läuft Schlittschuh auf dem See oder geht Eisstockschießen. Auch eine geführte Wanderung ist angeboten. Abends geht es zum kostengünstigen Essen ins nahe gelegene Parkcafé. Anschließend klingt der erlebnisreiche Tag am Lagerfeuer auf Pullman Camping aus.

Sonntag, 30. Januar 2005: Gemeinsam stärken sich die Teilnehmer beim Frühstück. Nach dem Gruppenfoto gibt es einen Abschiedsschluck.

Bei dem ersten Wintertreffen dabei zu sein kostet pro Reisemobil 10 Euro. Jeder Erwachsene bezahlt 17, Kinder bis 14 Jahre 6 Euro. Darin enthalten ist der Stellplatz mit Strom, Ver- und Entsorgung, Warmwasserduschen, Begrüßungs- und Abschiedsdrink, pro Person ein Abendessen, Shuttle zur Therme, deren Eintritt auf 3 Euro um 50 Prozent vergünstigt ist.

Anmeldungen bis zum 15. Januar 2005 an Pullman Camping, Stefan Schramm, Ruberting 35, 94535 Eging am See, Tel.: 08544/918167, Internet: www.pullmancamping.de. Die Bezahlung erfolgt vor Ort.

GTÜ-Crashtest

Tipps zur sicheren Fahrt

Ein wachsendes Gefahrenpotenzial sieht die Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ) in der Fahrzeugkategorie Transporter bis 3,5 Tonnen.

Die Überwachungsorganisation hat die bei sieben Millionen Hauptuntersuchungen (HU) festgestellten technischen Mängel miteinander verglichen. Klare Erkenntnis: Besonders gewerblich genutzte Transporter fallen wegen ihrer hohen Beanstandungsquote schon in den ersten Jahren auf.

Als Grund gilt extrem hohe Kilometerleistung bei unzureichender Pflege und Wartung. Die GTÜ fordert deshalb eine jährliche HU für gewerblich genutzte Transporter von 2,8 bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht.

Weil besonders diese Fahrzeugkategorie extrem schnell und häufig überladen unterwegs sei, empfiehlt die GTÜ für diese Transporter außerdem



Foto: GTÜ

Simulierter Crash, aber hart an der Wirklichkeit: In einen falsch beladenen, umgekippten Kleinlastwagen rast ein Pkw. Das Fachpublikum staunt.

Lenk- und Ruhezeitenüberwachung wie bei Lkw, elektronische Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h sowie das Anbringen von Zurrgurten. Unbedingt müsse auch in die Ausbildung der Fahrer investiert werden.

Bei einem simulierten Crash auf dem Gelände der Bereitschaftspolizei Würzburg demonstrierte die GTÜ im Oktober, wie schnell ein falsch beladener Transporter umkippt. Die Ladungsempfehlungen der

GTÜ für Transporter gelten freilich auch für Reisemobile:

- auf eine gleichmäßige Lastverteilung achten,
- schwere Transportgüter immer nach unten,
- die Ladung stets sichern, den verkehrssicheren Zustand regelmäßig vor Fahrtantritt prüfen,
- auf keinen Fall überladen.

Andernfalls wird die Verkehrssicherheit erheblich eingeschränkt. Der Bremsweg wird länger, Fahr- und Kurvenstabilität sind eingeschränkt.

500. Kastenwagen

Signalwirkung

Knapp fünf Monate nach Einweihung eines eigens eingerichteten zusätzlichen Montagebandes verließ am 20. Oktober 2004 der 500. Kastenwagen das Dethleffs-Werk in Isny. Er ist Teil eines Großauftrages, den Dethleffs von der Firma Pössl erhielt.

Dethleffs ist es damit entgegen gängiger Wirtschaftspraxis gelungen, einen Fertigungsauftrag aus dem Ausland zurück nach Deutschland zu holen: Die Fahrzeuge hatte bisher ein slowenischer Hersteller gebaut. Für Dethleffs-Geschäftsführer Thomas Fritz ein Erfolg mit Signalfunktion: „Mit neuen Ideen und motivierten Mitarbeitern können deutsche Unternehmen auch gegen billige Auslandskonkurrenz punkten.“



Kleine Feier: Bei Dethleffs ist der 500. Kastenwagen vom Band gelaufen.

Dabei sah sich das Team um Betriebsleiter Günther Wank beim Aufbau der Kastenwagen-Produktionslinie mit ganz neuen Herausforderungen konfrontiert: „Der Aufbau eines Kastenwagens stellt andere Anforderungen an den Produk-

tionsablauf als Motorcaravans mit aufgesetzter Kabine.“ Entsprechend zufriedene Gesichter gab es bei der Feier zum 500. Kastenwagen. Hier hob Fritz die Bedeutung der Fremdfertigung als weiteres Standbein von Dethleffs hervor.

Buch-Tipps

Deutschland im Uhrzeigersinn

Wenn ein Autor einen ausgebauten Kastenwagen hat und eine passende Idee im Kopf, dann sollte dabei ein gutes Buch herauskommen. So geschehen bei Andreas Greve: Der 51-jährige aus Hamburg-Altona nahm kein anderes Reiseziel unter die Räder als Deutschland, das aber auf eher ungewöhnliche Weise. Er umkreiste sein Heimatland an dessen Grenzen, und das in 80 Tagen.

Greve besuchte bei seiner Fahrt den kältesten und den nördlichsten Ort Deutschlands oder zutiefst unterschiedliche Grenzstädte wie Basel und Cheb, das ehemalige Eger. Touristen-Rummel ging der Autor aus dem Weg, das Alltägliche zog ihn an. Im Fokus seines Interesses stand der Zustand Deutschlands.

„Eilen und Verweilen in einer guten Mischung“, das will Andreas Greve. Es gelingt

dem Reisejournalisten. Dass Greve, dessen Wunsch-Heimat die Kanareninsel La Palma ist, dabei einen ausgebauten Mini-Kastenwagen als rollendes Domizil nutzte, macht das Buch für Reisemobilisten umso lesenswerter.



Nicht schlecht unterm Tannenbaum: Andreas Greve: In achtzig Tagen rund um Deutschland, Hoffmann und Campe, 340 Seiten, ISBN 3-455-09421-X, 19,90 Euro.

Gewusst, wo – gezielt suchen

Für Internet-Nutzer, die gern offline suchen, aber online finden, ist das Web-Adressbuch für Deutschland 2005 ein gefundenes Fressen. Schon die Lektüre der knapp 900 Seiten macht Spaß, selbst wenn der Computer noch aus ist.

Das Nachschlagewerk listet die 6.000 besten Web-Adressen auf, sortiert in 20 Kategorien von „Arbeit & Beruf“ über „Erotik“ und „Reise“ bis zu „Wissenschaft“.

Die Redaktion, so verrät Herausgeber Mathias Weber, habe diese Seiten aus über sieben Millionen deutschen Web-Seiten herausgefiltert: „So ist jeder Eintrag qualitätsgeprüft, und Mani-

pulationen sind – anders als bei Suchmaschinen – ausgeschlossen.“ Dieser Aufwand spiegelt sich in den aufwändig recherchierten Seiten wider.

Umso mehr erfüllt es die Redaktionen von REISEMOBIL INTERNATIONAL sowie dem Schwesterblatt CAMPING, CARS & CARAVANS mit Stolz: Sie finden sich als einzige Fachzeitschriften der Branche in dem Web-Adress-Buch wieder. Die Hinweise stehen auf Seite 781.



Dick und interessant: Das Web-Adress-Buch für Deutschland 2005, 8. aktualisierte und erweiterte Auflage, m. w. Verlag, 898 Seiten, ISBN 3-934517-05-6, 15,90 Euro.

HAUSMESSEN
Eigenes Postfach

Rechtzeitig zur neuen Saison hat Hymer seinen Internetauftritt www.hymer.com technisch sowie im Designbereich komplett überarbeitet. Nun kann der Kunde sich ein E-Mail-Fach einrichten. Unter der Adresse „Name“@myhymer.com haben sich schon über 1.000


Künftig überarbeitet: Internetauftritt von Hymer.

Teilnehmer ein elektronisches Postfach gesichert. Diesen Kunden bietet Hymer kostenfrei auch auf Reisen stets elektronische Unabhängigkeit und weltweite Erreichbarkeit. Damit das umfassende Internet-Angebot europaweit verstanden wird, gibt es neben der deutschen, englischen sowie französischen Präsentation jetzt auch eine italienische und eine holländische Version.

Erfolg in Horn

Die sechsten Hamburger Caravan-tage haben sich großer Beliebtheit erfreut. Mehr als 13.000 Besucher kamen auf die Galopp-Rennbahn in Horn, um sich 360 Freizeitfahrzeuge des kommenden Modelljahres anzusehen. Für gute Laune sorgten das gute Wetter und das umfassende Rahmenprogramm mit einem Gewinnspiel.


Viel zu sehen: Auf das Gelände der Rennbahn kamen viele Schaulustige.


Große Klasse: Zum Treffen von AMR kamen viele Allradfahrzeuge.

8. internationales AMR-Globetrottertreffen
Aus aller Welt nach Amelinghausen

Gucken, was hinter der nächsten Kurve kommt – das war der Antrieb vieler der 800 Teilnehmer mit 300 Fahrzeugen aus der Schweiz, Österreich, Belgien, Niederlande, Dänemark und Deutschland, die sich in Amelinghausen einfanden. Sie alle waren Gäste beim achten AMR-Globetrottertreffen.

Schon vor dem offiziellen Beginn am Freitag befanden sich die Besatzungen von 60 Fahrzeugen vor Ort. Das Team der AMR-Outdoorwelt aus Lüneburg sorgte für die nötige Infrastruktur und die damit hohe Qualität dieses Treffens.

Außer Dia- und Fachvorträgen stand ein Erste-Hilfe-Koffer

im Modulsystem für Fahrzeugreisen im Mittelpunkt des Interesses. Entwickelt hat ihn AMR-Outdoorwelt zusammen mit der Firma Söhngen.

Das 9. AMR-Globetrottertreffen steigt vom 2. bis 4. September 2005 in Amelinghausen. Tel.: 04131/81221, Internet: www.amr-outdoorwelt.de.

Knaus sponserte EM-Camper
Live von den Spielen aus Portugal berichtet

„So ein Reisemobil ist schon eine tolle Sache. Kompakt auf der Straße und trotzdem mit viel Komfort.“ Solches Lob fanden vier Fußballfans, die mit einem Knaus Sport Traveller 605 DKG zur Fußball-EM nach Portugal aufgebrochen waren und inzwischen längst wieder wohlbehalten zu Hause sind.

Anlass zu dieser Traumtour war ein Gewinnspiel, veranstaltet von Hessens größtem Radiosender Radio FFH gemeinsam mit Knaus- und Eifelland-Händler Kuno's Mobile Freizeit. Bei dem waren unter dem Motto die „EM-Camper“ für vier Fußballfans kostenlose Tickets für die Vorrundenspiele der deutschen Fußballnational-



Wieder zurück aus Portugal: Die EM-Camper haben ihren Knaus heil abgeliefert.

mannschaft sowie das Knaus Reisemobil ausgelobt worden. Die EM-Camper ihrerseits berichteten von den Spielen sowie ihrem sonstigen Tagesablauf im Reisemobil und waren regelmäßig im Radio auf Sendung.

Die Wahl für das Sponsoring-Fahrzeug fiel unter ande-

rem auf den Knaus Sport Traveller 605 DKG, weil er sich dank seiner Außenmaße sehr wendig auf Portugals Straßen bewegen ließ, andererseits im Interieur bis zu sechs Personen Schlafmöglichkeiten bietet. Obendrein hält das Alkovenmobil ein großes Bad bereit.

Recht
Pkw fährt von hinten auf – Vordermann haftet

Wer zweimal bremst, dem glaubt man nicht. Darauf weist die telefonische Rechtsberatung der Deutschen Anwaltshotline (www.anwaltshotline.de) hin.

In einem Rechtsstreit vor dem Amtsgericht München (Az. 343 C 38237/03) war auf das Auto des Klägers ein anderer Pkw aufgefahren. Der Mann gab vor Gericht zu, stark beschleunigt und seinen Wagen von der linken Spur vor das andere Fahrzeug gezogen und dann wieder auf die Normalgeschwindigkeit heruntergebremsst zu haben. Daraufhin betätigte der Pkw-Fahrer hinter ihm die Lichthupe und schaltete das Fernlicht ein. „Ich dachte, es wäre irgendetwas mit meinem Auto nicht in Ordnung und habe

deshalb noch einmal kräftig auf die Bremse getreten“, erklärte der Kläger.

„Wer's glaubt, wird selig“, urteilte der Münchner Richter. Das zweimalige abrupte Abbremsen des Fahrzeugs sei keineswegs als verkehrsbedingt zu werten. Es erfolgte offensichtlich aus Verärgerung darüber, dass der Beklagte die Lichthupe betätigt hatte.

„Der Kläger muss in diesem Fall für den gesamten Schaden selbst aufkommen, sogar ein sonst übliches geringfügiges Mitverschulden wegen der Betriebsgefahr kommt für das aufgefuhrne Auto hier nicht in Betracht“, erklärt der Verkehrsrechtler und DAH-Anwalt Dominic Friedrich.


Kundenausfahrt
Blaues T-Shirt für alle

Der Dethleffs-Händler Autohaus Henschel im schwäbischen Aalen hatte für seine Kunden eine Ausfahrt an den Main organisiert.

Eigner von 22 Reisemobilen und Caravans trafen sich zur Schiffsrundfahrt, erklim-

men den Aussichtsturm des Katzenkopfes und genossen Weinprobe wie Winzerbüfett beim Weinbauern.

Weil das Wochenende ein Erfolg war, soll diese Art Ausfahrt wiederholt werden. Tel.: 07361/9299-0.



Die Teilnehmer der Kunden-Ausfahrt vor dem Aussichtsturm auf dem Katzenkopf.



Sichere Handgriffe: Bei Ehepaar Hirsch laufen die Fäden zusammen. Die 20 Mitarbeiter fertigen Stützen und Träger für die Freizeitbranche, THW und Feuerwehren.

35 Jahre Linnepe

Eine Stütze der Branche

Höhen und Tiefen hat die Firma Linnepe im Laufe ihrer Geschichte durchlebt. Heute zählt sie zu den gefragten Zulieferern.

Tatsächlich, bei Linnepe dreht sich vieles am Tag um Stützen. „Meine Frau“, sagt Nic Hirsch, „ist meine Stütze.“ Ganz klar laufen bei dem 36-jährigen die Fäden der Firma zusammen. Als Geschäftsführer entscheidet er seit dem 1. Februar 1999 über Wohl und Wehe der A. Linnepe GmbH. In seinem Büro in Ennepetal entscheidet Hirsch, was gut ist für das Unternehmen samt seiner heute 20 Mitarbeiter. Und seine Frau Andrea stützt ihn dabei.

Die 41-jährige ist Mutter der gemeinsamen Kinder Florian, 5, und Lisa, 3. Obwohl Andrea Hirsch-Linnepe Produkte und Partner der Firma in- und auswendig kennt, lässt sie ihren Mann das Geschäft führen. „Er macht das genau richtig“, weiß sie. Dafür hält sie ihm den Rücken frei.

Dass diese Partnerschaft erfolgreich ist, spiegelt nicht nur das glückliche Familienleben mit gemeinsamem Urlaub

im Reisemobil wider. Auch die Geschäftszahlen sprechen eine klare Sprache: „Im ersten Jahr hatten wir einen Umsatz von 1,8 Millionen Mark“, blickt Nic Hirsch auf seine eigenen Anfänge als Chef zurück, „2004 erzielen wir 2,2 Millionen Euro.“

Nicht immer ging es mit dem Unternehmen nur bergauf. Dabei hatte Firmengründer Kurt Linnepe anno 1969 den richtigen Riecher, als er in Gevelsberg anfang, Schwerlaststützen für Feuerwehr und THW zu bauen.

In den Siebzigern erkannte er den Boom bei Reisemobilen und entwickelte passende Stützen für Freizeitfahrzeuge. Im Laufe der Zeit komplettierten Produkte wie Luft- und Blattfedern das Programm, Anhängerkupplungen, Motorrad- und Fahrradträger, Luftfederungen, Stabilisatoren und Stoßdämpfer.

Kurt Linnepes Idee jedoch, ein Zentralrohrchassis für den Fiat-Triebkopf zu entwickeln,

erwies sich alsbald als Flop: Am Markt setzte es sich nicht durch. Von 1992 bis 1996 dauerte dieser Weg, und er trug mit zum schlechten Abschneiden der Firma bei.

Um das Unternehmen nach dem Ausscheiden seines Gründers Kurt Linnepe zu retten, sprang 1997 seine Tochter Andrea ein. Zielstrebig firmierte sie es auf A. Linnepe Metallverarbeitungs GmbH um – und lernte noch im selben Jahr, übrigens auf dem Caravan Salon, einen gewissen Nicolaus Hirsch kennen – und lieben. Zwei Jahre später gaben sich beide das Ja-Wort.

Trotz aller schönen Begleitumstände war der Anfang als Geschäftsführer für Nic Hirsch der berühmte Sprung ins kalte Wasser. „Ich hatte eine harte Schule genossen“, lacht er, der sich selbst als „peniblen Menschen“ bezeichnet, und erinnert sich an seine zwei Jahre als Verkaufsleiter bei TSL Touring Sport Landsberg.

Dank des Geschäfts mit den US-Reisemobilen, die später in Deutschland gebaut wurden, habe er sehr viel technisches Verständnis entwickelt. „Und Schliff habe ich bekommen.“

Die betriebswirtschaftliche Seite indes bereitete ihm weniger Probleme, hatte er als Jurastudent zehn Jahre lang auf Messen kräftig Autozubehör verhört. „Vielleicht ist deshalb mein Studium in die Hose gegangen“, gesteht Hirsch.

Als Chef aber musste der Tausendsassa plötzlich mehr können, noch viel mehr. Detailwissen war gefragt, Entscheidungsfreude und Menschenführung. „Da waren mir meine Mitarbeiter eine große Stütze“, zeigt sich Hirsch dankbar. Von seiner Frau Andrea ganz zu schweigen: „Wir hatten jeden Abend lang sehr intensive Gespräche über Branche und Produkte.“

Alles lief vor fünf Jahren Hand in Hand: Mit dem neuen Chef brachte Linnepe ein weiteres Zubehör auf den Markt, das angesichts einer steigenden Zahl von Überfällen auf Reisemobile wie gerufen kam – ein Gaswarngerät. Zum wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens trägt Sopo-Alarm bis heute bei – eine weitere Stütze für Linnepe.

Wer heute, 35 Jahre nach Firmengründung und fünf Jahre nach dem Eintritt von

Zu gewinnen: fünf Sopo-Mäuse

Exklusiv bei REISEMOBIL INTERNATIONAL können Sie, liebe Leser, eine von fünf Sopo-Mäusen von Linnepe im Wert von knapp 100 Euro gewinnen. Dabei handelt es sich um einen Gaswarner mit Anschluss an den Zigarettenanzünder. Bitte beantworten Sie dazu folgende Frage: Wie heißt der Gründer der Firma Linnepe? Bitte schicken Sie die richtige Antwort an REISEMOBIL INTERNATIONAL, Stichwort „Linnepe“, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart, oder per E-Mail: raetsel@dolde.de. Einsendeschluss ist der 13. Dezember 2004. Bei mehreren richtigen Einsendungen entscheidet das Los, der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Viel Glück.



Nic Hirsch, auf die Geschichte dieser Firma zurückblickt, der erkennt eines ganz klar: Produkte wie Menschen waren und sind die Stützen, um die sich seit jeher vieles am Tag dreht bei Linnepe. Und das mit Erfolg. Claus-Georg Petri



Zwei Generationen: Kurt Linnepe hat die Firma gegründet. Nicolaus Hirsch, führt sie heute weiter.



Glückliche Familie: Gern fahren Andrea und Nic Hirsch mit dem Reisemobil in Urlaub, stets dabei die Kinder Florian und Lisa.



PROFITEST

BÜRSTNER DELFIN PERFORMANCE 625

Deutsch-französische Freundschaft

Bürstner setzt beim Delfin auf Renault. Wie bewährt sich der deutsche Teilintegrierte mit französischem Unterbau im Profitest?

Von Juan J. Gamero (Text) und Wolfgang Falk (Fotos)

Den Franzosen eilt der Ruf voraus, einen ausgeprägten Sinn für das Angenehme und Schöne im Leben zu haben. Dasselbe gilt auch für das Design ihrer Fahrzeuge.

Renault etwa gilt in der Pkw-Branche als einer der Vorreiter für moderne Formen. Übertragen haben die gallischen Fahrzeugkonstruktoren dies auch auf ihren Transporter, den Renault Master, den immer mehr Reisemobilhersteller als Basis für ihre Aufbauten nutzen.

Auch Bürstner aus dem badischen Kehl setzt sein Modell Delfin auf den Master. Gleich in zwei Varianten: auf Flachbodenchassis (ab 46.532 Euro) und Al-Ko-Tiefrahmenchassis (ab 49.210 Euro). Letzterer trägt den Beinamen Performance und durchläuft als 51.000 Euro teures Modell 625 den Profitest bei REISEMOBIL INTERNATIONAL.

Klar, dass dabei die optische Anpassung der Kabine an die topmoderne Basis mit ihrer eigenwilligen Front eine Herausforderung darstellt. Innen soll obendrein alles zum Outfit passen und funktional sein. Der 6,97 Meter lange Teilintegrierte verfügt über eine Halbdinette mit Längssitzbank, L-Küche, Längsheckbad und -bett komplettieren den Grundriss.

Optisch nimmt der Bürstner Delfin Performance 625 die Herausforderung der formalen Anpassung von Kabine und Basis an. So jedenfalls urteilt Karosseriebaumeister Rudi Stahl, der den gesamten Aufbau bewertet.

„Der Auftritt dieses Fahrzeugs ist zeitgemäß“, sagt er. Allerdings setze sich die weiße, glattwandige Alukabine farblich dermaßen von der silbermetallisch lackierten Front ab, „dass es auf den ersten Blick wirkt, als sei ein Wohnwagen aufgesetzt.“ Dennoch: Das Zusammenspiel von Silber, Weiß und den blauen Alu-Seitenschürzen findet Stahl peppig und modern. „Nur schade, dass die Aluwände des Testfahrzeugs äußerst wenig gefallen sind“, kritisiert der Mann vom Fach, „da muss Bürstner sorgfältiger arbeiten.“

Sehr gut gefällt dem Profitester der Unterflur-Funktionsboden des Fahrzeugs mit Versorgungstanks und Stauraum, möglich durch den Einsatz des Al-Ko-Tiefrahmenchassis. Weniger gut indes findet Stahl die einfachen vorgehängten Fenster aus dem Wohnwagenbau. Außerdem ist die Auswahl der Fensterart nicht einheitlich: „Vorn rechts baut Bürstner ►





Mitgedacht: Dank ausschwenkbarer Verlängerung lässt sich der Tisch von jedem Sitzplatz der Dinette aus nutzen.



Praktisch: das Extra-Wäschefach im Mitteltrakt.



Knapp bemessen: Für ein Doppelbett ist das Maß 190 mal 131/88 Zentimeter einfach zu wenig.



Rudi Stahl

„Das Heck ziehen modische Leuchten.“

ein Schiebefenster mit Rahmen ein, dessen Farbe auch noch deutlich heraussticht.“

Positiv bewertet der 40-jährige das markante, hoch aufgeschossene Heck des Bürstner Delfin mit den modischen, kreisrunden Heckleuchten und integrierter dritter Bremsleuchte im angedeuteten Heckspoiler: „Das besitzt Omnibus-Charakter.“ Gut gefällt Stahl außerdem, dass Bürstner die Kantenleisten der Kabine und der Klappen in Wagenfarbe hält.

Schon der Einstieg erfreut Monika Schumacher. Die Profitesterin ist zuständig für die Wohnqualität: „Die elektrisch ausfahrbare Trittstufe und der Haltegriff im Eingangsbereich machen's möglich.“ Innen lobt sie den gelungenen offenen Raum. Er ist klar gegliedert in einen Wohntrakt vorn, Küchen- trakt mittig sowie Schlaf- und Sanitärtrakt im Heck.

Vorn steht für die Besatzung eine Halbdinette bereit. Der robuste Einhängetisch lässt sich über eine ausschwenkbare, 30 mal 70 Zentimeter große Verlängerung erweitern. Drehbare Frontsitze sowie eine 100 mal 65 Zentimeter große Längssitzbank sind die dazugehörigen Sitzmöbel. „Ein angenehmes Ambiente“, urteilt die 55-Jährige.

Unter Längs- und Sitzbank eröffnet sich Stauraum. Je zwei Hängeschränke über der Halbdinette und der Längssitzbank nehmen Wäsche auf. Kleinutensilien wandern in die beiden kleinen Dachschrankchen über dem Cockpit. Als „äußerst einfallsreich“ bezeichnet Frau Schumacher das mittig über dem Cockpit montierte TV-Fach mit Lamellenrollos, das einem optional erhältlichen TV-Flachbildschirm Platz bietet.

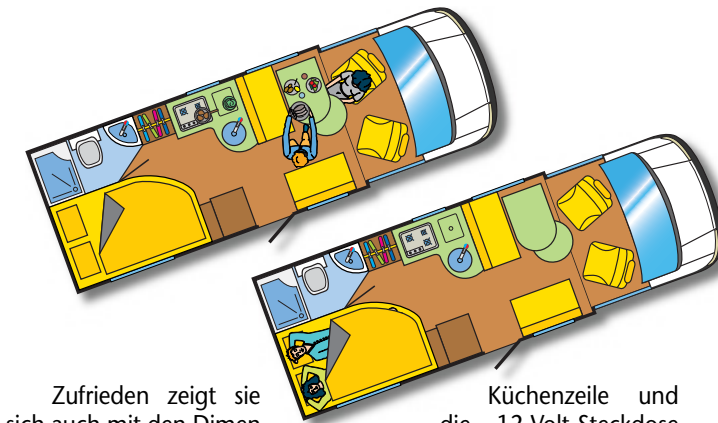
Über der Sitzgruppe prangt ein Heki (im Komfortpaket für 781 Euro Aufpreis enthalten). Die L-Küche dient sich an mit einem eingelassenen Dreiflammkocher, einer kreisrunden Edelstahlspüle samt Corian-Abdeckplatte, einer Abtropffläche mit Abfluss sowie einem großen Unterschrank. Dazu kommen vier Schub-



Monika Schumacher

„Praktisch sind die beiden Auszüge.“

laden, zwei Hängeschränke und ein Fenster für den Dunstabzug. Gegenüber komplettieren ein 172-Liter-Kühlschrank, ein Backofen (im Komfortpaket enthalten) sowie zwei Auszüge das Angebot. Von denen trägt einer Flaschenhalterungen, der andere zwei integrierte Abfalleimer. „Hier wurde mitgedacht“, lobt Monika Schumacher die Konzeption der Kombüse.



Zufrieden zeigt sie sich auch mit den Dimensionen des Kleiderschranks. Er schließt sich der Küche an der Fahrerseite an, ist 168 Zentimeter hoch und jeweils 55 Zentimeter breit und tief. Schlichtweg zu schmal hingegen erscheint ihr die Tür des längs im Heck angeordneten Badezimmers. „Der Durchgang ist gerade mal 40 Zentimeter breit“, moniert sie.

Das 104 mal 80 Zentimeter große Bad selbst findet die Profitesterin recht schön gemacht. Obwohl schmal ausgefallen, überzeugt es dank seiner praxismgerechten Einrichtung: Waschtisch und drehbare Kassettentoilette, Wandspiegel und -schrank mit Apothekerauszug, Dachluke. Besonders die separate, 77 mal 58 Zentimeter große Duschkabine mit Klapptür bringt einen Pluspunkt.

Daneben steht längs das 190 mal 131/88 Zentimeter große Heckbett: „Das ist für zwei Erwachsene eindeutig zu spärlich bemessen.“ Seine Matratze ruht auf einem Lattenrost, darunter erstreckt sich Stauraum. Über der Liegefläche befinden sich vier Hängeschränke sowie ein Hänge-TV-Fach mit Lamellenrollos. Dazu gibt es im Schlaftrakt ein Fenster und einen Dachlüfter.

Küchenzeile und die 12-Volt-Steckdose am Waschtisch im Bad.

Ein kurioses Novum entdeckt der Elektriker im Cockpit des Teilintegrierten: Ein Handygroßes Kontroll-Display steht in einer Halterung auf dem Armaturenbrett. Es lässt sich herausnehmen und über der Eingangstür platzieren oder einfach mitnehmen. Über das tragbare Display lassen sich alle Funktionen wie Licht, Heizung und Druckwasserpumpe aktivieren und die Tankstände ablesen. Nachteil dieses im Grunde löblichen Zubehörs:



Götz Locher

„Die Elektrozentrale sitzt im Unterflurboden.“

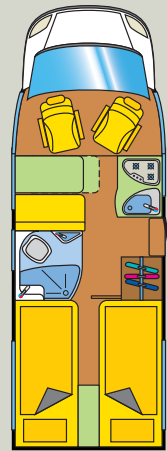
„Fällt das Gerät hin und geht es kaputt, ist der Urlaub erst mal gelaufen.“

Nicht ganz zufrieden ist der 43-Jährige damit, dass die Bordbatterie in der Sitzbank in Fahrtrichtung sitzt: Zwar sei sie ordnungsgemäß arretiert und leicht zugänglich. Zwangsläufig jedoch werde auch einiges Gepäck in die Sitzbank wandern. Sein Vorschlag: „Die Batterie zum Ladegerät und ►

DIE KONKURRENTEN



Knaus Sun Ti 650 ME



Der Knaus Sun Ti 650 ME baut auf Renault Master mit Flachbodenchassis auf. Seine Raumaufteilung besteht aus einer Halbdinette im Bug, Längsküche, Längsbad und zwei längs eingebauten Einzelbetten im Heck.

Basisfahrzeug: Renault Master 3.0 dCi 140 mit Flachbodenchassis, 100 kW (136 PS)-Turbo-Dieselmotor und Sechsganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Gewicht mit Aufbau im fahrber. Zustand: 3.080 kg. Außenmaße (L x B x H): 686 x 230 x 265 cm, Radstand: 408 cm. Anhängelast: gebremst 2.000 kg, ungebremst 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: 33 mm Alu-Sandwichbauweise holzverstärkt mit 20 mm Isolierung aus Styropor, Boden: 40-mm-Unterboden, 50 mm Isolierung aus Styrofoam und Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 480 x 216 x 195 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Halbdinette 175 x 105 cm, Heckbetten 200 x 86 + 191 x 86 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 100 l, Frischwasser: 100 l, Abwasser: 105 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalien: 17 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6002, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 110 l, Zusatzbatterien: 1 x 95 Ah.

Grundpreis: 46.950 Euro.



Dethleffs Esprit RT 7014



Der Dethleffs Esprit RT 7014 auf Renault Master mit Flachbodenchassis ist mit einer Halbdinette und einer Längsküche im Bug ausgestattet. Hinten schließen sich zwei Längseinzelbetten an, auf die ein Querbad folgt.

Basisfahrzeug: Renault Master 3.0 dCi 140 mit Flachbodenchassis, 100 kW (136 PS)-Turbo-Dieselmotor und Sechsganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht mit Aufbau im fahrber. Zustand: 3.080 kg. Außenmaße (L x B x H): 727 x 232 x 270 cm, Radstand: 408 cm. Anhängelast: gebremst 1.800 kg, ungebremst 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Alu-Sandwichbauweise mit 30 mm Isolierung aus PU-Hartschaum, Boden: 4-mm-Unterboden, 30 mm Isolierung aus PU-Hartschaum, 6-mm-Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 538 x 218 x 198 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Halbdinette: 172 x 100 cm, Heckbetten: 205 x 80 + 188 x 75 cm.

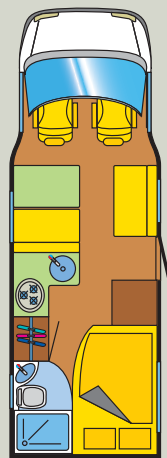
Füllmengen: Kraftstoff: 100 l, Frischwasser: 150 l, Abwasser: 90 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalien: 17 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6002, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 108 l, Zusatzbatterien: 1 x 85 Ah.

Grundpreis: 48.203 Euro.



Hymertramp R 655 GT



Der Hymertramp R 655 GT rollt auf Renault Master mit Flachbodenchassis vom Band. Vorne stehen eine Halbdinette und eine Längssitzbank bereit. Im Mitteltrakt eine L-Küche. Hinten ein Längsbett und -bad.

Basisfahrzeug: Renault Master 3.0 dCi 140 mit Flachbodenchassis, 100 kW (136 PS)-Turbo-Dieselmotor und Sechsganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht mit Aufbau im fahrber. Zustand: 3.030 kg. Außenmaße (L x B x H): 660 x 227 x 270 cm, Radstand: 408 cm. Anhängelast: gebremst 2.000 kg, ungebremst 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Alu-Sandwichbauweise mit 30 mm Isolierung aus PU-Schaum, Boden: 16 mm GfK-Unterboden, 10 mm Isolierung aus PU-Schaum, 41 mm Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 430 x 212 x 198 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/1, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Halbdinette: 200 x 120/95 cm, Heckbett: 200 x 130 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 100 l, Frischwasser: 130 l, Abwasser: 100 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalien: 17 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6002, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 97 l, Zusatzbatterien: 1 x 80 Ah.

Grundpreis: 50.730 Euro.

* Alle Angaben laut Hersteller

Basisfahrzeug: Renault Master 3.0 dCi 140 mit Al-Ko-Tiefrahmenchassis.

Motor: Vierzylinder-Turbo-diesel, Hubraum: 2.953 cm³, Leistung: 100 kW (136 PS) bei 3.600 U/min, maximales Drehmoment 320 Nm bei 1.800 U/min. Kraftübertragung: Sechsgang-Getriebe auf Vorderachse.

Fahrwerk: vorne doppelte Dreiecksquerlenker mit Schraubenfedern und Querstabilisator, Einzelradaufhängung mit Drehstabfederung, Bremsen: vorne Scheiben, hinten Scheiben. Reifengröße: 225/65 R 16 C.

Füllmengen: Kraftstoff: 100 l, Frischwasser: 130 l, Abwasser: 100 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalien: 17 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht mit Aufbau im fahrber. Zustand laut Hersteller: 2.990 kg, Außenmaße (L x B x H): 697 x 229 x 275 cm, Radstand: 407 cm. Anhängelast: gebremst: 1.200 kg, ungebremst: 750 kg.

Wohnkabine: Dach und Wände: Alu-Sandwichbauweise mit 30 mm Isolierung aus Styropor, Doppelboden: jeweils 2,5 Zentimeter stark, je 20 mm Isolierung aus Styropor und Innenboden mit PVC-Belag. Innenmaße (L x B x H): 480 x 219 x 192 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Heckbett: 190 x 131/88 cm, Nasszelle (B x H x T): 80 x 192 x 104 cm, Dusche: 77 x 188 x 77 cm, Kleiderschrank (B x H x T): 55 x 168 x 55 cm, Küchenblock (B x H x T): 98 x 92 x 55/104 cm.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 3402, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 172 l, Zusatzbatterien: 1 x 90 Ah.

Sonderausstattung: Komfortpaket mit Backofen, Radio mit CD-Player, Heki und Pilotensitze 781 Euro*, Beifahrerairbag 406 Euro*.
* Sonderausstattung im Testfahrzeug

Grundpreis: 54.582 Euro. Testwagen: 55.769 Euro.

Vergleichspreis: 54.762 Euro
(Grundpreis plus Vorfracht, TÜV, Kfz-Brief, Übergabe)

Bürstner Delfin Performance 625



	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg	1.870 kg	2.100 kg
Grundgewicht (gewogen)	2.920 kg	1.490 kg	1.430 kg
Fahrer	75 kg	57 kg	18 kg
100% Frischwasser (130 l)	130 kg	-25 kg	155 kg
100% Gas (2 x 24 kg/l)	48 kg	13 kg	35 kg
+ Boiler/Toilette	12 kg	-1 kg	13 kg
Leergewicht (StVZO)	3.185 kg	1.534 kg	1.651 kg
+ Beifahrer	75 kg	57 kg	18 kg
+ 2 Passagiere	150 kg	62 kg	88 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Pers.)	20/40 kg	3/6 kg	17/34 kg
+ 10 kg/Meter Länge	70 kg	9 kg	61 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	3.350 kg	1.603 kg	1.747 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	150 kg	267 kg	353 kg
Norm-Gewicht (4 Pers.)	3.520 kg	1.668 kg	1.852 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	-20 kg	202 kg	248 kg

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

Bürstner baut seinen Delfin Performance 625 auf den Renault Master mit Al-Ko-Tiefrahmenchassis und einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm. Ist der Teilintegrierte nach der StVZO und der Norm EN 1646-2 beladen, können zwei Reisende noch 150 Kilogramm zusätzliches Gepäck mitnehmen. Bei vier Personen ist er leicht überladen. Wer mehr Zuladung braucht, ordert ihn für 393 Euro Aufpreis als 3,85-Tonner.

Testkurs



- 1. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr:**
Fahrzeit: 39:10 min/Ø 46,0 km/h
 - 2. Etappe: 29 km Landstraße:**
Fahrzeit: 27:10 min/Ø 64,0 km/h
 - 3. Etappe: 42 km Autobahn:**
Fahrzeit: 26:20 min/Ø 95,7 km/h
 - 4. Etappe: 49 km Landstraße:**
Fahrzeit: 53:30 min/Ø 55,0 km/h
 - 5. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr:**
Fahrzeit: 40:20 min/Ø 44,6 km/h
- Steigungs-Strecke: 2,4 km Landstraße:**
Fahrzeit: 2:05 min/Ø 69,2 km/h
- Steigungs-Strecke: 5 km Autobahn:**
Fahrzeit: 2:22 min/Ø 126,6 km/h

Messergebnisse:

Fahrleistungen:
Beschleunigung

0-50 km/h 6,6 s
0-80 km/h 13,6 s
0-100 km/h 21,5 s

Elastizität:
50-80 km/h 9,4 s
50-100 km/h 16,4 s

Höchstgeschwindigkeit
(laut Kfz-Schein): 135 km/h

Tachoabweichung:
Tacho 50 km/h eff. 50 km/h
Tacho 80 km/h eff. 78 km/h
Tacho 100 km/h eff. 97 km/h

Wendekreis: 14,50 m

Innengeräusche:
(Fahrerhaus) im Stand 53 dB(A)
bei 80 km/h 65 dB(A)
bei 100 km/h 68 dB(A)
(im größten Gang)

Testverbrauch: 12,3 l

Kosten:
Die Kosten wurden ermittelt in Zusammenarbeit mit der Dekra

Feste Kosten: 96,27 Ct/km
(Kfz-Steuer, Versicherung, Abschreibung)
Variable Kosten: 24,51 Ct/km
(Kraftstoff, Reifen, Reparatur, Wartung)
Gesamtkosten: 120,78 Ct/km



Praxisgerecht: Die Bordkombüse bietet Platz genug und eine Ausstattung, mit der es sich gut arbeiten lässt.

den Sicherungen in den Funktions-Unterflurboden packen, wo sie über eine Außenklappe ebenfalls leicht zu erreichen sind.“

Gelungen indes habe Bürstner die Lichtanlage installiert: „Alle Elektroleitungen



Heinz Dieter Ruthardt

„Die Wasseranlage ist winterfest.“

verlaufen in Kabelkanälen oder sind nicht sichtbar verlegt.“ Defizite weist der Performance 625 allerdings in puncto Ausleuchtung auf. Eine Stablampe an der Decke vor dem TV-Fach über dem Cockpit leuchtet den Gang vorn aus, eine Schwanenhalsleuchte über der Halbdinette und zwei über der Längssitzbank den Rest des vorderen Wagentrakts. Über der Küche erstrahlen zwei Spots, ebenso im Bad. Das Heckbett erhellen zwei weitere Schwanenhalsleuchten. „Der Kleiderschrank ist überhaupt nicht beleuchtet und der Mittelgang im hinteren Bereich ebenso wenig.“

Stark gewöhnungsbedürftig ist für Heinz Dieter Ruthardt, Experte für die Gas- und Wasseranlagen, die Installation von drei Gasabsperrhähnen im kleinen Unterschrank des Kühlschranks. „Die sitzen in Bodenhöhe“, sagt er, „da muss man auf die Knie.“

Besonders älteren Semestern sei das nicht zuzumuten. Die Hähne gehörten in Stehhöhe an die Küchenfront, so wie der für den Kocher, der im Unterschrank sitzt.

Zufrieden zeigt sich der Profitester, dass Wassertanks und Ablasshahn für das Abwasser im beheizbaren Unterflur-Funktionsboden des Bürstner Delfin Performance untergebracht sind. „Die Wasseranlage ist winterfest eingebaut und über die beiden unteren Außenklappen im Heck leicht zur erreichen.“

Die Tanköffnungen allerdings liegen an den Flanken der Behälter. „Das erleichtert die Reinigung nicht gerade.“ Prima findet der 67-jährige, dass das Ablassventil des Boilers ebenfalls leicht zugänglich montiert wurde. Die Truma-Heizung selbst sitzt eine Etage höher unter dem Heckbett.

Schreinermeister Alfred Kiess, Fachmann in Sachen Innen-

ausbau, zeigt sich vom dunkel gehaltenen Ausbau des Performance 625 angetan: „Die graublauen Polster und Vorhänge mit teils roten Farbabplikationen peppen den mit dunkelbraunen Möbeln in Nussbaumdekor versehenen Innenraum auf.“ Insgesamt wirke das Interieur gediegen-elegant.

Den Möbelbau selbst bezeichnet Kiess als robust, gut angepasst und solide verarbeitet. „Diesen Eindruck betonen die stabilen Metallscharniere der Hängeschränke, die gleichzeitig als Aufsteller fungieren.“

Sanft und leise schließende Druckschlösser für die Hängeschränke gibt Bürstner seinem Delfin Performance mit auf den Weg. In den Hängeschränken über der Küche versehen Pushlockschlösser ihren Dienst. Ärgerlich findet der 62-jährige Profitester, dass Bürstner teils überstehende, teils bündig aufgetragene und verschiedenfarbige Kunststoffumleimer verwendet. ▶



Einfallsreich: Der Unterflur-Funktionsboden nimmt auch zusätzliches Gepäck auf (oben links). Komplet: Das Bad ist praxisgerecht ausgestattet.

Verbesserungswürdig ist laut Kiess der Eingang des Bades. „Der Durchgang ist zu schmal ausgefallen“, kritisiert der Profitester. Außerdem ragen der metallene Schließzapfen für das Drehstangenschloss



Alfred Kiess

„Stabile Scharniere betonen die solide Verarbeitung.“

der Badezimmertür einfach zu sehr aus dem Boden und das Metallschließblech aus dem Rahmen heraus. „Das kann böse Verletzungen zur Folge haben.“

Praktisch findet der Schreinermeister den Wandschrank mit Apothekezugang im Bad: „Das spart Platz.“ Weniger positiv indes bewertet er, wie die separate Duschkabine verarbeitet ist: „Die ist ja überhaupt nicht verfugt.“

Gut schneidet der Bürstner Delfin Performance 625 im Fahrbetrieb ab. Sein Al-Ko-Tiefrahmenchassis mit Spurverbreiterung erzeugt einen niedrigeren Fahrzeugschwerpunkt, welcher der Fahrstabilität in Kurven zugute kommt. Außerdem liegen dadurch Cockpit und Wohntrakt stufenlos auf einer Ebene.

Der leistungsstarke Dreiliter-Turbodiesel mit 100 kW (136 PS) (3.573 Euro Aufpreis) beschert dem Teilintegrierten

starken Vortrieb und hohe Endgeschwindigkeit. Im Rahmen bleibt mit durchschnittlich 12,3 Liter Diesel auf 100 Kilometer der Verbrauch des 3,5-Tonnners.

Den Fahrkomfort erhöhen bequeme, drehbare Pilotensitze mit Armlehnen (im Komfortpaket enthalten). Für Sicherheit sorgen Fahrerairbag (Beifahrerairbag 406 Euro Aufpreis), ABS, elektronische Wegfahrsperre und elektronische Bremskraftverteilung (EBV).

Praktisch ist die Handbremse des Renault Master. Sie rastet unabhängig vom Hebel ein. In angezogenem Zustand fällt der Hebel somit nach unten und kommt den drehbaren Frontsitzen nicht in die Quere.

Gut gedacht ist auch das Faltrollossystem von Remis für die Front- und Seitenscheiben. Allerdings müssen die Rollos stets behutsam zusammengeklappt werden und wirken reichlich labil. Perfekt funktionieren hingegen die Sonnenblenden des Master. Sie lassen sich wie

im Pkw ausklipsen und zur Seite schwenken.

Bei der Zuladung zeigt sich der Performance halbwegs praxisorientiert. Ist er nach StVZO und Norm EN 1646-2 beladen, können zwei Reisende noch 150 Kilogramm zusätzliches Gepäck einladen. Bei vier Personen, für die aber ohnehin keine Schlafplätze vorhanden sind, wäre er mit 20 Kilogramm überladen. Wer mehr zuladen möchte, ordert den Teilintegrierten deshalb für 393 Euro Aufpreis als 3,85-Tonner.

Fazit: Der Delfin Performance 625 macht der deutsch-französischen Freundschaft alle Ehre. Er überzeugt durch einen modernen optischen Auftritt und den gelungenen praxisgerechten Ausbau. Außerdem stattet ihn Bürstner mit einem Funktions-Unterflurboden und pfiffigen Details aus. Wer die knappen Bettenmaße in Kauf nimmt, bekommt ein modernes Reise-Gefährt mit Hingucker-Effekt. ►



PROFITEST

BÜRSTNER DELFIN PERFORMANCE 625

Vorbildlich:



Der Badezimmerschrank mit Apothekerauszug.



Die Handbremse rastet unabhängig vom Hebel ein.



Das Bordcontrol-Display lässt sich ab- und mitnehmen.



Winterfest eingebaute Versorgungstanks.

Unbefriedigend:



Die Duschkabine ist überhaupt nicht verfugt.



Die Gasabsperrhähne sitzen viel zu tief.



Der Schließbolzen im Boden des Bades ragt in den Durchgang.



In der Zeitschrift
REISEMOBIL INTERNATIONAL
erhielt der

**Bürstner
Delfin
Performance
625**

für Fahrzeugtechnik
★★★★★

für Wohnaufbau,
Geräte/Installation,
Innenausbau,
Wohnqualität
und Preis/Leistung
★★★★
Dezember 2004



Diele Medien
Wohn mit GUTEN



Juan Gamero

Mein Fazit

Der Bürstner Delfin Performance 625 ist ein modisch gestylter Teilintegrierter für zwei Urlauber. Er ist aufgebaut auf Renault Master mit Al-Ko-Tiefrahmenchassis und überzeugt nicht nur optisch. Das Mobil ist solide und robust ausgebaut, praxisgerecht ausgestattet, mit praktischen Details versehen und hat außerdem einen Funktionsunterflurboden. Der nimmt unter anderem die Wasseranlage frostsicher auf.

Wohnaufbau

★★★★☆

Moderne, glattwandige Alu-Sandwichkabine, vorgehängte Fenster, Kantenleisten der Kabine und Stauklappen in Wagenfarbe, Alu-Schürzen, Omnibus-Heck, dritte Bremsleuchte in Heckspoiler integriert.

Innenausbau

★★★★☆

Robust und solide gefertigte Möbel, stabile Metallaufsteller und Scharniere, verschiedene Umleimer, Badezimmertür mit einfachem Drehstangenschloss, Schließbolzen und Schließblech ragen in den Durchgang zum Bad.

Wohnqualität

★★★★☆

Klare Gliederung, praxisgerechte Ausstattung, viel Stauraum, kompaktes Bad, praktische Detaillösungen.

Geräte/Installation

★★★★☆

Elektrozentrale und Wasseranlage frostsicher und leicht zugänglich im Unterflur-Funktionsboden, Elektroleitungen in Kabelkanälen oder nicht sichtbar verlegt, abnehmbares Kontrollpanel, Gasabsperrhähne zu tief angebracht.

Fahrzeugtechnik

★★★★★

Komfortables Al-Ko-Chassis, sehr guter Fahrkomfort, hohe Motorleistung, akzeptabler Verbrauch.

Preis/Leistung

★★★★☆

Moderne Basis, robuster Aufbau, eleganter Ausbau, zwei Jahre Garantie auf das Fahrzeug, fünf Jahre Garantie auf Dichtigkeit.



In aller Kürze

Von Mark Bätger (Text und Fotos)

Der Activa 660 HB von Eura Mobil vereint klassische Attribute stattlicher Luxus-Alkovenmobile mit kompakten Abmessungen.

Alte Hasen unter den Reisemobil-Käufern wissen es längst: Zeige Deiner Frau immer nur das Modell, welches für dich wirklich in Frage kommt – und niemals die eine Nummer größere Variante.

Denn für Reisemobile gilt eine einfache Lösung: Wohnraum ist nur durch eines zu ersetzen – noch mehr Wohnraum. Schnell überschreitet das Wunschmobil dann allerdings die 3,5-Tonnen-Grenze – mit allen Nachteilen wie beispielsweise Überhol- und Durchfahrverboten, Geschwin-

digkeitsbeschränkungen und hohen Autobahngebühren.

Mit dem neuen Activa 660 will Eura Mobil die Freunde stattlicher Luxusmobile aus dieser Bredouille befreien. Das gerade einmal gut 6,40 Meter lange Alkovenmobil bietet alle Attribute, welche die Käufer dieser Fahrzeuge schätzen: vier feste Schlafplätze, Heckgarage, geräumige Küche, einladendes Badezimmer mit separater Dusche sowie einen doppelten Boden, in dem alle wichtigen Installationen isoliert und beheizt untergebracht sind.

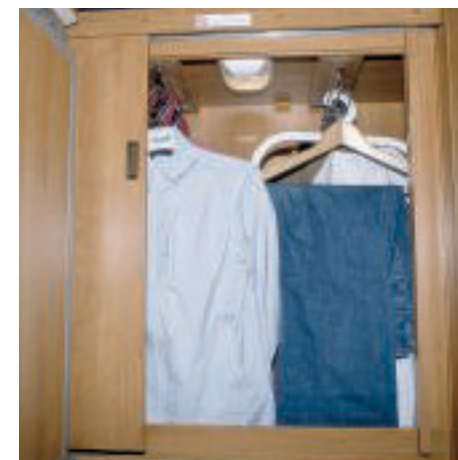
Der Activa 660 ist auf einem Fiat Ducato 15-Triebkopf mit angeflanschem Al-Ko-Tiefrahmenchassis aufgebaut und wird als 3,5-Tonnen-Mobil angeboten. Wie unsere Berechnungen zeigen (siehe auch Kasten „Ladetipps“), haut das leider nicht hin: Bereits im Zweipersonenbetrieb ist der Activa 660 HB um 52 Kilogramm überladen. Es ist also dringend zu empfehlen, das Alkovenmobil mit dem Maxi-Chassis zu ordern (Aufpreis: 2.650 Euro) und es als 3,85-Tonner zuzulassen. Das ist auch nicht überraschend, gilt doch unter Experten eine Länge von sechs Metern als Obergrenze für ein 3,5-Tonnen-Mobil, dessen Besitzer nicht permanent überladen unterwegs sein will.

Bleibt also der Vorteil der kompakten Abmessungen. Wir

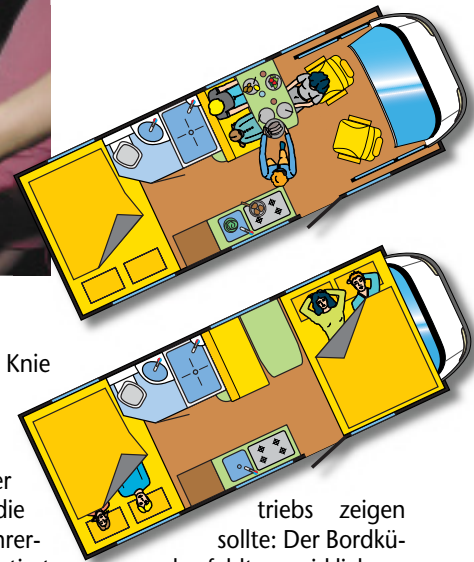
sind mächtig gespannt, ob sich dadurch beim Praxistest des Activa 660 im Vergleich zu deutlich größeren Alkovenmobilen Nachteile offenbaren. So viel vorweg: Aus unserer Sicht sind die Einschränkungen nicht wirklich gravierend. Doch der Reihe nach.

Von außen ist der Activa 660 HB ein typischer Vertreter der gehobenen Baureihe von Eura Mobil. Die glattflächige Kabine aus 35 (Wand) und 36 (Dach) Millimeter starken GfK-Sandwichplatten wirkt mit ihren sauber verfugten Übergängen, den Seitz-Rahmenfenstern und den rundum laufenden, anthrazitgrauen Schürzen solide und schnörkellos.

Auch der Blick in den Wohnraum signalisiert dem Testerauge schnell: Die Eura-Entwickler heben die Reisemo-



Üppig dimensioniert:
Die Längsküche (oben) und der Kleiderschrank (ganz links) bieten reichlich Platz, der Backofen ermöglicht Speisenvielfalt (links).



bil-Welt nicht aus den Angeln, sondern orientieren sich an bewährten Mustern – jedoch überlegt reduziert und in den Abmessungen eingedampft.

Im Heck thront das 208 x 145 Zentimeter breite Doppelbett, das sich allerdings am Fußende auf 124 Zentimeter verjüngt, was dem Waschraum zugute kommt. Kopfschütteln erntet das Testmobil bei genauerem Hinsehen: Warum das größere der beiden Fenster und die Brillen- und Buchablage auf die schmale und zudem nicht beleuchtete Seite

des Fußendes gebaut wurden, bleibt ein Rätsel.

Den Platz unter der Schlafstatt teilen sich die 124 Zentimeter hohe und 110 bis 120 Zentimeter breite Heckgarage und eine pfiffige Kleiderschrank-Konzeption. Auf 40 Zentimetern Tiefe, 105 Zentimetern Breite und 123 Zentimetern Höhe finden hier reichlich Hemden, Blusen, Jacken und Hosen Platz, welche die Besatzung mittels zweier ausziehbarer Kleiderstangen zudem bequem aufhängen kann – sie muss dazu aller-

dings vor dem Bett in die Knie gehen.

Mit üppigen Dimensionen wartet auch die 175 x 54 x 89,5 Zentimeter große Längsküche auf, die Eura Mobil auf der Beifahrerseite vor dem Heckbett postiert hat. Vor allen Dingen die edle SMEV-Kocher-Backofen-Kombination aus gebürstetem Edelstahl mit ihren vier Flammen und dem praktischen Fach zum Auftoasten von Brötchen steigert die Vorfreude.

Wie die reichliche Praxis in den zwei Wochen des Testbe-

triebs zeigen sollte: Der Bordküche fehlt es wirklich an nichts. Die Arbeitsfläche und der Stauraum sind üppig bemessen, der Dunstabzug befördert Küchenmief lautstark, aber wirkungsvoll nach draußen und die fehlende Abtropffläche an der Spüle haben wir nicht vermisst. Schließlich spart das wiederum Platz und lässt sich

PRAXISTEST

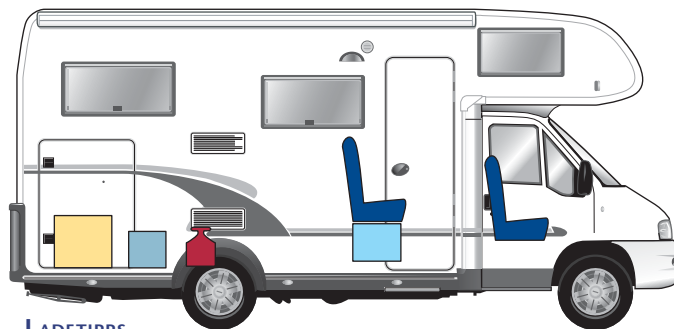
EURA MOBIL ACTIVA 660 HB

ganz einfach nach alter Mütter Sitte ersetzen – durch ein ausgebreitetes Handtuch auf der Arbeitsplatte.

Einziger Wermutstropfen: Der Auszugsschrank ist nicht – wie sonst üblich – auf Rollen gelagert, sondern hier gleitet direkt Holz auf Holz. Zumindest sollte es das: In der Praxis sind fast schon brachiale Kräfte notwendig, um an den Inhalt des Schanks zu kommen. Zum Ende des Tests versagte außerdem der Zentralverschluss, der bis dahin zuverlässig mit einer Drehbewegung den Auszugsschrank und alle drei Schubladen daneben mit einem Dreh arretiert hatte.

Im Gegensatz zum Weglassen der Rollenlagerung finden wir eine andere Sparmaßnahme äußerst vernünftig: Trotz der Tatsache, dass die Riesenkühlschränke mit separatem Eisfach derzeit mächtig in Mode sind, stellt sich Eura Mobil hier dem Zeitgeist entgegen und baut dem Activa 660 einen 97-Liter-AES-Kühlschrank von Dometic ein, der zudem im Küchenblock Platz findet. Das spart gegenüber der Luxuslösung mit dem Auslagern und erhöhtem Einbau eines 140-Liter-Eisschranks auf der anderen Wohnraumseite 60 Zentimeter Länge – und zudem rund 15 Kilogramm Gewicht. Wir sind mit dem Volumen jedenfalls gut zurechtgekommen, auch wenn es – vor allen Dingen bei größeren Familien – häufigeres Einkaufen nötig macht.

Keine Einschränkungen erfordern hingegen der 88 x 87 x 198 Zentimeter große Waschraum und die separate, 58 x 88 x 196 Zentimeter messende Dusche. Die Ausstattung ist klassenüblich: Die stabile Tür lässt sich mit einem hochwertigen Metallgriff öffnen, die Stauschränke sind – wie der übliche Möbelbau – aus foliertem Sperrholz mit Echtholzrahmen in hellem Kirsche-Dekor. Eine Metallstange nimmt feuchte Handtücher auf, gleich vier weitere Haken stehen für Bademäntel oder Ähnliches zur



LADETIPPS

	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg	1.850 kg	2.120 kg
Grundgewicht (gewogen)	3.110 kg	1.550 kg	1.560 kg
Fahrer	75 kg	54 kg	21 kg
+ 100% Frischwasser (150 l)	150 kg	63 kg	87 kg
+ 100% Gas (2 x 11 kg)	44 kg	-16 kg	60 kg
+ Boiler/Toilette	13 kg	-14 kg	27 kg
Leergewicht (StVZO)	3.392 kg	1.637 kg	1.755 kg
+ Beifahrer	75 kg	54 kg	21 kg
+ 2 Passagiere	150 kg	63 kg	87 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Pers.)	20/40 kg	-1/-2 kg	21/42 kg
+ 10 kg/Meter Länge	65 kg	-3 kg	68 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	3.552 kg	1.687 kg	1.865 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	-52 kg	164 kg	255 kg
Norm-Gewicht (4 Pers.)	3.722 kg	1.749 kg	1.973 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	-222 kg	101 kg	147 kg

nach StVZO und EN 1646-2/* anteilige Achslasten errechnen sich nach dem Momentenschlüssel (Achslastung = Einzelgewicht x Hebelarm : Radstand)

Eura Mobil baut den Activa 660 auf einem Fiat Ducato-Triebkopf mit angeflanschem Al-Ko-Tiefrahmenchassis und 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht auf. Wie zu erwarten, ist das rund 6,40 Meter lange und gut ausgestattete Alkovenmobil bereits mit Normbeladung nach EN 1646/2 und zwei Personen um 52 Kilogramm überladen. Es empfiehlt sich daher dringend, das Maxi-Chassis zu ordern (Aufpreis: 2.650 Euro) und den Activa 660 als 3,85-Tonner zuzulassen.

TECHNISCHE DATEN

Basisfahrzeug: Fiat Ducato mit 94 kW (127 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfgang-Getriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht mit Aufbau im fahrber. Zustand: 3.190 kg*. Außenmaße (L x B x H): 642 x 230 x 308 cm, Radstand: 362 cm. Anhängelast: gebremst: 1.650 kg*, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach, Wände und Boden: 36/35/42 mm starkes GfK-Sandwich mit 30 mm starker Isolierung aus mineralisiertem Hartschaum*.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 407 (ohne Alkoven) x 215 x 198 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt: 4;

Bettenmaße: Alkoven: 208 x 145 cm, Mittelsitzgruppe: 106 x 55 cm, Heckbett: 208 x 145/124 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 3402, Herd: 4-flammig, Kühlschrank: 97 l-AES, Zusatzbatterien: 2 x 105 Ah.

Testverbrauch: 15,3 l/100 km

Grundpreis: 55.850 Euro.

Testwagenpreis: 66.970 Euro.

Vergleichspreis: 56.220 Euro

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

Verfügung. Lediglich die Belüftung durch nur einen 40 x 40 Zentimeter großen Dachlüfter ist etwas dürftig geraten. Und verwundert sind wir über die raue, komplett unbehandelte Schnittkante am offenen Staufach über der drehbaren Thetford-Kassettentoilette. Ein peinlicher Makel bei einem ansonsten vorbildlich verarbeiteten Mobil.

Richtiggehend genervt hat uns ein anderer Mangel, den Eura Mobil leicht abstellen könnte. Das Sitzkissen an der 106 Zentimeter langen und 55 Zentimeter breiten Querbänk der Halbdinette, die sich auf der Fahrerseite an den Waschraum anschließt, wird nur von zwei winzigen Klettverschlüssen gehalten. Einmal richtig reingelümmelt – und schon verabschiedet es sich nach vorne. Das ist nicht nur ärgerlich, sondern während der Fahrt sogar gefährlich.

Ansonsten ist die Sitzbank in Sachen Sicherheit vorbildlich: Der Gurtbock ist weich gepolstert, höhenverstellbare Kopfstützen lassen auch Sitzriesen sicher reisen. Gewöhnungsbedürftig: Die Passagiere sitzen hier ziemlich hoch und mit einem deutlichen Niveauunterschied zu den Fahrerhaus-sitzen, weil der Fahrzeugboden hinter dem Fahrerhaus in zwei Stufen von acht und 18,5 Zentimeter Höhe ansteigt.

Die erste Stufe, auf der auch der Esstisch Platz findet, beherbergt einen über die gesamte Fahrzeugbreite reichenden Stauraum, den die Eigner durch eine Klappe im Einstieg beladen. Die zweite Stufe markiert den Anfang des doppelten Bodens, der fast vollständig durch Installationen belegt ist – nicht weiter verwunderlich bei der Kürze des Fahrzeugs.

In dieses Untergeschoss postiert Eura Mobil auch das Gebläse des selbst entwickelten Iso Air-Systems, das über ein weit verzweigtes Leitungssystem an mehreren Stellen im Fahrzeug Frischluft von außen in den Wohnraum befördert.



Komfortabel: geräumiges Längsbad.



Spart Länge: die Halbdinette im Bug des Activa 660 HB.

Wer sich diese Wohltat auch des Nachts zugute kommen lassen will, sollte allerdings Ohropax mit in den Urlaub nehmen – die Arbeit des Aggregats ist akustisch deutlich zu vernehmen.

Das hat uns in Ermangelung hoher Außentemperaturen bei unserer zweiwöchigen Spätsommerreise ins österreichische Zillertal und an den Gardasee nicht wirklich gestört. Auch mit der – zuge-

gebenermaßen im Vergleich zu großen Alkovenmobilen nicht gerade üppig bemessenen – Sitzgruppe sind wir gut zurechtgekommen. Letztendlich ist es eine Glaubensfrage: Der eine Reisemobilist kann mit Halbdi-

netten und dem abendlichen Sitzen auf den Fahrerhaus-sitzen leben – der andere nicht. Ihr entscheidender Vorteil kommt beim Activa 660 HB jedenfalls voll zum Tragen: Sie sparen gegenüber einer klassischen



Süße Träume garantiert: Das Alkovenbett ist großzügig bemessen und verfügt über hochwertige Matratzen.

Nur einseitig zu beladen: die Heckgarage.

Gegensitzgruppe einen guten halben Meter Länge ein.

Im Gegensatz zum recht schmal bemessenen Heckbett, das sich unserer Meinung nach eher als Bett für zwei Sprösslinge eignet, genügt das 208 x 145 Zentimeter große Alkovenbett mit seiner lichten Höhe von 64 Zentimetern auch großen Platzansprüchen. Gehobene Ausstattung bieten beide Schlafstätten: Hochwertige Matratzen und Lattenroste – zudem zweigeteilt – sorgen für erholsamen Schlaf. Sehr angenehm ist die Klappfunktion der Alkoven-Liegefläche, die dem Ducato-Fahrerhaus die Enge im Kopfbereich nimmt.

Nicht nur hier, sondern auch an sämtlichen Möbel-



Prima Idee: Stoßdämpfer an den Möbelklappen.

Mein Fazit

Mit dem Activa 660 HB hat Eura Mobil ein kompaktes Alkovenmobil geschaffen, das über alle wichtigen Attribute der Luxusklasse verfügt. Der auf den ersten Blick recht hohe Preis des kompakten Mobils geht angesichts der gebotenen Ausstattung und Verarbeitungsqualität absolut in Ordnung.



Mark Böttger

Aufbau/Karosserie

★★★★☆

GfK-Sandwich-Aufbau, sauber verarbeitete Übergänge und Ver fugungen, Seitz-Rahmenfenster, zwei Hekis, Heckgarage nur von einer Seite zugänglich.

Wohnqualität

★★★★☆

Vier mit Dreipunkt-Gurten gesicherte Sitzplätze, hochwertige Matratzen und Lattenroste, funktioneller Waschraum mit separater Dusche, große Küchenzeile.

Geräte/Ausstattung

★★★★☆

97-Liter-AES-Kühlschrank, Vierflam-Kocher und Backofen mit Piezo-Zündung, Iso-Air-System, Truma C 3402, Installationen in beheiztem Doppelboden.

Fahrzeugtechnik

★★★★☆

Ducato 15 mit Al-Ko-Tiefrahmen-Chassis, serienmäßig Heckstützen und ASR, gute Motorleistung, ausgewogenes Fahrverhalten.

Preis/Leistung

★★★★☆

Gutes Preis-Leistungs-Verhältnis, zwei Jahre Garantie auf das Basisfahrzeug, sechs Jahre Garantie auf die Dichtigkeit des Aufbaus, drei Jahre auf den Möbelbau.

klappen kommen hochwertige Gasdruckstoßdämpfer zum Einsatz. Bemerkenswert auch die fünffach in der Höhe verstellbaren Zwischenböden und die stabilen Relingleisten. Das ist auch in der gehobenen Reisemobil-Kategorie, zu welcher der in der Grundausstattung mit dem 2,3-Liter-Motor immerhin knapp 56.000 Euro teure Activa 660 HB ganz klar zählt, absolut keine Selbstverständlichkeit.

Das es ein besonders solides Stück deutscher Handwerkskunst ist, beweist das wendige Eura-Mobil auch beim Fahren. Selbst auf schlechten Straßen dringen keine Klapper- und Quietschgeräusche nach vorne. Das Fahrverhalten der Ducato/Al-Ko-Kombination ist bekannt ausgewogen und stabil, zahlreiche serienmäßige Komfortmerkmale wie elektrische Fensterheber, elektrisch einstellbare Außenspiegel oder Komfortsitze mit Armlehnen machen die Reise zum Vergnügen.

Zumal der Activa 660 HB mit seinen kompakten Abmessungen auch die Nerven des Fahrers schont. Manchmal ist weniger eben tatsächlich mehr.



Die Leichtigkeit des Seins

Von Heiko Paul (Text und Fotos)

Sieben Meter lang, elegant und als 3,5-Tonner unterwegs. Bleibt dieses anvisierte Gewicht ein Wunschtraum?

Dass Italiener schicke Reisemobile bauen können, steht außer Frage – wie gut muss dann erst eine deutsch-italienische Gemeinschaftsarbeit ankommen?

Karl-Heinz Wanner, alt-eingesessener Händler aus dem schwäbischen Dettingen/Teck, macht die Probe aufs Exempel und importiert den Silverdream, ein Mobil, das AZ System aus

Preganziol herstellt. Ein renommierter Partner also für den umtriebigen Schwaben: Das italienische Familienunternehmen hat 25 Jahre Erfahrung beim Bau hochwertiger Reisemobile und Yachten. Wie geschaffen also für Wanner, der seine Vorstellungen vor allem beim Innenausbau mit einfließen ließ.

Entschieden haben sich die Partner für eine Kombination aus hochwertiger Monocoque-Kabine und Mercedes-Benz Sprinter-Fahrgestell. Den günstigsten Silverdream, den 5,99 Meter langen S 600, gibt es ab 72.900 Euro, das Testfahrzeug, der 6,99 Meter lange S 700, ist ab 79.900 Euro zu haben.

Erstaunlich ist der Ausstattungsumfang in allen Modellen: Serienmäßig verfügt der Silverdream über den 115 kW (156 PS) starken Motor, eine Motorklimaanlage, Fahrer- und Beifahrerairbag, als Zugang zur Heckgarage eine Seitentür sowie eine große Heckklappe, einen Dachträger, eine elektrisch ausfahrbare Markise, ein beleuchtetes Heki, zwei Aufbaubatterien mit je 100 Ah, Federkernmatratzen, Außendusche, AES-Kühlschrank, Backofen, Holzdekor am Armaturenbrett, ein hochklappbares Bugbett sowie eine zweifarbige Metallic-Lackierung. Diese Extras müssten je nach Marke gut



Die Tischfläche lässt sich verdoppeln und ist somit auch von den Einzelsitzen aus gut zu erreichen. Der Backofen ist serienmäßig eingebaut.



Schlafen im Silverdream ist komfortabel. Beeindruckend: 70 Zentimeter lichte Höhe im Alkoven und damit viel Kopffreiheit.

und gern mit 13.000 bis 15.000 Euro bezahlt werden.

Das Sahnestück des Silverdream aber ist seine Kabine. Ihr GfK-Monocoque besteht aus einem Stück – sogar der Boden ist einlaminert. Um Gewicht zu sparen, verwendet AZ System für die Bodenplatte einen Verbund aus leichtem Holz und Isoliermaterial. Diese Mixtur kommt sonst in der Flugzeugindustrie zum Einsatz.

Wände und Dach der Kabine sind 40 Millimeter stark. Außen befindet sich eine drei Millimeter dicke GfK-Schicht, dazwischen 25 Millimeter Styrodur. Das GfK innen ist einen

Millimeter stark und im Wohnbereich noch verkleidet mit Isolierschaum und Leder.

Die GfK-Außen- und -Innenschichten gehen mit dem Schaum eine feste Verbindung ein, verstärkt durch Aushärten und gezieltes Abkühlen in großen Öfen. Ein weiterer Vorteil dieses Vorgangs: Die GfK-Schichten sind ausgedampft, sie dünnen nicht mehr aus. So ist im Testfahrzeug kein GfK-Geruch wahrzunehmen.

Die aufwändig gebaute Karosserie zeigt bei der Verwindungssteifigkeit Wirkung: Klappen und Scheppern der Möbel während der Fahrt ist auf ein



Heiko Paul

Mein Fazit

Der Silverdream ist ein hochinteressantes Mobil. Es verbindet Eleganz, Komfort und Qualität mit modernem Leichtbau. Dass die beteiligten Partner Karl-Heinz Wanner und AZ System ihrer Sache sicher sind, zeigt, dass sie lebenslange Garantie auf Dichtigkeit gewähren. Angesichts des niedrigen Gewichts und der guten Aerodynamik sollte auch ein schwächerer Motor angeboten werden.

Minimum reduziert. Mit dafür verantwortlich ist auch ein spezieller Möbelbau. Die Einbauten sind aus mehrschichtigem, leichtem Sperrholz gefertigt und mit echtem Wurzelholz furniert. Jedes Möbelstück, sogar die Dachstauschränke, sind Einzelelemente mit Rückwand, aufgehängt an einem einge-

lassenen Rahmensystem und damit auch jederzeit wieder abzuhängen.

Der S 700 verfügt über zwei feste Doppelbetten. Eines erstreckt sich hoch gesetzt über der Garage quer im Heck. Hinauf auf die 200 mal 135 Zentimeter große Matratze führt eine kleine Leiter. Ein schönes

PROBEFAHRT

SILVERDREAM 700 S

Detail: Sie verschwindet eingeklappt vollständig in der Tür zur Heckgarage.

Beim Alkoven fällt besonders die lichte Höhe von 70 Zentimetern auf, für ein nur 2,99 Meter hohes Mobil ein ausgezeichneter Wert. AZ System erreicht dies durch einen



LADETIPPS

	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg	1.750 kg	2.240 kg
Grundgewicht (gewogen)	2.910 kg	1.300 kg	1.610 kg
Fahrer	75 kg	56 kg	19 kg
+ 100% Frischwasser (130 l)	130 kg	86 kg	44 kg
+ 100% Gas (2 x 24 kg)	48 kg	28 kg	20 kg
+ Boiler/Toilette	13 kg	2 kg	11 kg
Leergewicht (StVZO)	3.176 kg	1.472 kg	1.704 kg
+ Beifahrer	75 kg	56 kg	19 kg
+ 2 Passagiere	150 kg	64 kg	86 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Pers.)	20/40 kg	2/4 kg	18/36 kg
+ 10 kg/Meter Länge	70 kg	8 kg	62 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	3.341 kg	1.538 kg	1.803 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	159 kg	212 kg	437 kg
Norm-Gewicht (4 Pers.)	3.511 kg	1.604 kg	1.907 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	-11 kg	146 kg	333 kg

nach StVZO und EN 1646-2/* anteilige Achslasten errechnen sich nach dem Momentenschlüssel (Achselbelastung = Einzelgewicht x Hebelarm : Radstand)

AZ Systems baut den Silverdream auf Mercedes-Benz Sprinter mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm. Das Testfahrzeug hat, beladen nach der Norm 1646/2, bei zwei Reisenden noch 159 Kilogramm zusätzliche Reserven, bei vier Reisenden ist es ausgelastet. Wer mehr Kapazitäten braucht, muss das Mobil auflasten.



Die Heckgarage ist angenehm geräumig und über zwei Klappen zugänglich.

großen Dachausschnitt im Fahrerhaus in Verbindung mit einem hier eingesetzten GfK-Formteil. So wird keinerlei Höhe zwischen Fahrerhaus und Bett verschenkt.

Obwohl der Alkoven direkt über der Windschutzscheibe beginnt, beeinträchtigt er nicht die Sicht nach vorn oben. Die Sprinter-Sitze liegen tief genug, und der Alkoven steht nur knapp nach vorn über. Das 200 mal 140 Zentimeter große Alkovenbett ragt heruntergeklappt deshalb weiter als gewohnt nach hinten in den Innenraum hinein. Tagsüber hochgeklappt aber stört dies nicht, der Durchgang nach vorn ins Fahrerhaus ist sogar deutlich erleichtert.

Hinter dem Fahrersitz befindet sich eine L-Sitzbank, dahinter eine Winkelküche. Die deckt eine Arbeitsplatte aus einem

TECHNISCHE DATEN

Basisfahrzeug: Mercedes-Benz Sprinter mit 115 kW (156 PS)-Turbodiesel-Motor und Sprintshift-Getriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht mit Aufbau im fahrber. Zustand: 2.990 kg*. Außenmaße (L x B x H): 699 x 220 x 299 cm, Radstand: 402,5 cm. Anhängelast: gebremst: 1.800 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: 40 mm stark, GfK-Sandwichbauweise mit 25 mm Isolierung aus Styrodur, Boden: 40 mm stark, Isolierung aus Polystyrol, Innenboden mit PVC-Belag*.

*Angaben laut Hersteller

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 470 (ohne Alkoven) x 214 x 203 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/4, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Alkoven: 200 x 140 cm, Heckbett: 200 x 135 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 130 l*, Abwasser: 130 l*, Boiler: 12,5 l, Fäkalien: 17 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6002, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 135 l, Zusatzbatterien: 2 x 100 Ah.

Grundpreis: 79.900 Euro.

Testwagenpreis: 82.900 Euro

Vergleichspreis: 81.490 Euro



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

Während der Fahrt lässt er sich in Fahrtrichtung schwenken, ansonsten hin zum Tisch. Noch befanden sich im Testfahrzeug keine Sicherheitsgurte im Fahrgastraum, weder an der L-Sitzbank noch am drehbaren Einzelsitz. Auch Kleinigkeiten an den Möbeln – es waren recht schwache Bänder an den Klappen montiert – machten deutlich, dass es sich um einen Prototypen handelte. „In Serie ist dies ausgemerzt“, verspricht Karl-Heinz Wanner. Dann kommen auch andere Sitze zum Einsatz, die leichter sein sollen als das Mercedes-Seriengestühl.

Weil es zum Serienbeginn im Dezember noch einige Änderungen geben soll, ist das von REISEMOBIL INTERNATIONAL ermittelte Gewicht noch nicht als endgültig anzusehen. Gurtaufhängungen, andere Sitze, geänderte Markise, leichtere Auskleidung der großen Heckgarage, Details am Wohnaufbau: Solche Dinge beeinflussen das Gewicht. Aktuell wiegt das Silverdream-Testfahrzeug mit vollem Dieseltank, aber ohne Personen, Gepäck und Wasser knapp über 2.900 Kilogramm.

Wanner und AZ System sind mit dem Karosseriebau des Silverdream also auf dem richtigen Weg, zumal auch die Aerodynamik stimmt. Mit dem starken Sprinter-Motor schwingt sich das Mobil zu Geschwindigkeiten leicht über 150 km/h auf, ohne übermäßige Windgeräusche zu produzieren, nicht einmal an den Türen des Fahrerhauses. Geht es auf der Autobahn nur minimal bergab, zeigt der Tacho schnell mal 170 km/h an. Ob dieses Tempo mit einem Reisemobil notwendig und sinnvoll ist, ist eine andere Frage.

Deutlich wird aber, dass Reisegeschwindigkeiten um 130 km/h sehr angenehm zu fahren sind. Angesichts des günstigen Gewichts und der guten Aerodynamik wäre es auch eine Überlegung wert, den Silverdream mit dem 129 PS starken 2,3-Liter-Turbo-Dieselmotor anzubieten.

GfK-Formteil komplett ab. Das Bad gegenüber ist mit separater Dusche ausgestattet. Pfiffig: Die Tür zum Bad ist eine Aufbautür,

überzogen mit einem Furnier. Sie schließt sehr dicht.

Drehbar ist der Einzelsitz hinter dem Beifahrersitz.



Variomobil 1050 SH

Kaum zu toppen

Am Perfect 1050 SH zeigt Variomobil, was mit Perfektion und Liebe zum Detail möglich ist.

Mit seinem Preis von knapp 596.000 Euro erregt der Perfect 1050 SH von Variomobil Staunen und Aufsehen rundum. Schon das Äußere des aus 44 Millimeter dicken GfK-Platten gefertigten Aufbaus – formvollendete Linienführung, keine störenden Klappen, eine 24.400 Euro kostende Super-Lackierung mit eingelegten Flächen in Marmoreffekt – ist kaum zu toppen.

Das Innere steht der äußeren Erscheinung in nichts nach. Sowohl im vorderen Wohnbereich wie auch im Schlafzimer erhöhen Slide-Outs die Bewegungsfreiheit immens. Corian, Leder, Glas und perfekt verarbeitete Möbel aus amerikanischem Kirschbaum mit Facettenschliff schaffen eine

Atmosphäre von Luxus und Eleganz.

Viele neue Ideen haben die Bohmter in die Grundriss-Gestaltung ihres Perfect 1050 SH gesteckt. Vorn ergänzen sie die Barsitzgruppe durch eine auf der linken Seite platzierte, 1,95 Meter lange, leicht geschwungene Seitencouch, die mitsamt der sich anschließenden Winkelküche im Slide-Out 50 Zentimeter nach draußen fährt.

Aus dem Küchenmöbel nach gegenüber ausgelagert, schließt sich der 165-Liter-Kühlschrank an den Einstieg mit seinen drei innen liegenden Stufen an. Der Boden ist in diesem Bereich mit Granit belegt.

Mittig im Raum dient ein beleuchteter und verspiegelter Gläserschrank als Raumteiler



zur hinteren Hälfte des 1050 SH. Entlang der rechten Außenwand und über zwei Stufen gelangt man in einem Gang hinauf zum überaus geräumigen Bad. In ihm sind der Eckwaschtisch sowie der Boden und die Wände der halbrunden Dusche mit hellem Corian verkleidet. Die Porzellan-Toilette

Ungewöhnlich gelöst:
Gläsernschrank als
Raumteiler (oben),
Couch im Slide-Out
(unten).



steht neben der Duschkabine in diesem mittels Schiebetür abtrennbaren Raum.

Im Heck über einer mächtigen Pkw-Heckgarage mit der bewährten, elektrisch betriebenen Schiebe-Plattform thront das 200 mal 160 Zentimeter große Queensbett. Richtig bequem zugänglich wird es, wenn der links platzierte Slide-Out ausgefahren ist. Er gibt nicht nur den Gang zum Bett frei, sondern öffnet dann auch die Möglichkeit, die mit ihm und dem zweiten Kleiderschrank ausgefahrene, halbrunde Zweiercouch zum Schmökern, Dösen oder Fernsehen zu nutzen.

Klar, dass dieses 10,50 Meter lange, 2,46 Meter breite und 3,85 Meter hohe Edelmobil nicht als 7,49-Tonner zu haben ist. Aufgebaut auf einem Mercedes-Benz Atego 1328 L mit 206 kW (280 PS)-Motor ist es mit 13,5 Tonnen zugelassen. Erfordert also den Lkw-Führerschein. Dafür bewegt man ein Fahrzeug, das mit Allison-Automatik-Getriebe, Retarder, Luftfederung, Hebe- und Senkeinrichtung sowie Differenzialsperre an der Hinterachse und Klimaanlage ausgestattet ist. Variomobil schmückt es darüber hinaus mit Wurzelholzeinlagen am Armaturenbrett und im Lederlenkrad. Fahrer, Beifahrer und der Passagier hinter dem Esstisch sitzen auf speziellen Komfortsitzen, die lederbezogen, drehbar, komplett

elektrisch verstellbar und mit integrierten Dreipunktgurten ausgestattet, pro Stück 2.300 Euro kosten.

Der äußeren und inneren Erscheinung entsprechend zeigen sich auch die Bauteile, die im Verborgenen für Komfort und Autarkie sorgen.

Eine Alde-Warmwasserheizung mit Motor-Wärmetauscher, elektrischer Heizpatrone sowie eine Webasto Thermo Top-Heizung sorgen für mollige Wärme, eine Blizzard- und eine Cool-In-Klimaanlage für gekühlte und frische Luft bei Hitze. Bordbattereien mit 420 Ah, eine 220-Watt-Solaranlage, ein Dometic-Dieselmotorgenerator und ein Victron-Ladegerät stellen die erforderliche elektrische Energie bereit. Eine Seagull-Anlage filtert das Trinkwasser. Flachbild-Monitore über dem Cockpit und im Schlafzimmer, Sat-Anlage, DVD-Player, Navigationssystem und Radioanlage sorgen für die Unterhaltung.

Mächtig sind die möglichen Reserven. 400 Liter fasst der Frischwasser-, 300 Liter der Abwasser- und 250 Liter der Fäkalientank, Gas ist in zwei Elfkilo-Flaschen und einem 116-Liter-Tank an Bord.

Da nehmen sich die 180 Liter, die der Dieseltank bunkern kann, geradezu bescheiden aus. Aber Platz für einen weiteren Tank lässt sich bestimmt noch irgendwo am Chassis unter der schicken Schale des Perfect 1050 SH finden. Frank Böttger



Sehr geräumig: Der vordere Slide-Out verbreitert den Wohnbereich.

Bocklet Dakar 800 H

Auf zwei Ebenen

Mit seinem Weltreisemobil Dakar 800 H lässt Michael Bocklet eine Tradition aufleben.

Der Fahrzeugbau Bocklet in Koblenz war zu Beginn seiner 20-jährigen Firmengeschichte im Segment Allrad- und Expeditionsmobile stark gefragt. In den letzten Jahren setzte Michael Bocklet verstärkt auf Integrierten-Kabinen und Komplettfahrzeuge. Mit dem Dakar 800 H kehrt er zu alten Tugenden zurück.

Aufgebaut auf einem 4x4-Chassis vom Typ MAN 14.280 ist das 262.500 Euro teure Weltreisemobil 7,20 Meter lang, 2,50 Meter breit und im Fahrzustand 3,70 Meter hoch. Wird das Dach – um im Obergeschoss schlafen zu können – hochgefahren, wächst die Höhe auf 4,50 Meter. Außer dem Bett sind dann auch die Fenster frei und die Wohnraumtür zugänglich.

Anders als der Wettbewerb bezieht Bocklet die Unterflur-Staukästen seines Modells mit in den Aufbau ein und bindet den aus sechs Zentimeter dicken GfK-Sandwichplatten gefertigten, kantigen Wohnaufbau durch seitliche und einen aufgesetzten Spoiler fließend an das Fahrerhaus an.

In der 5,20 Meter langen Wohnkabine folgt der Dakar 800 H einer klaren Dreiraumtrennung. Die vordere Hälfte belegen auf der rechten Seite der Kleider- und der 110-Liter-Kompressor-Kühlschrank sowie die Winkelküche. Links erstrecken sich der Waschraum



samt Toilette und die separate Dusche. Die überaus großzügig angelegte Sitzlandschaft im hinteren Teil erhebt sich wie auf einer Empore. Vor ihr sind rechts der tief hinunter reichende Einstieg sowie die Treppe nach oben zum riesigen Doppelbett untergebracht. Unter der Sitzgruppe haben ein Teil der Technik und der Heckstauraum. Hintendran schafft ein mit bis zu 1.000 Kilogramm belastbarer Plateauträger die Möglichkeit, ein Quad mitzunehmen.

Die Esche-Echtholzmöbel sind weiß lackiert und die Sitzpolster mit Leder bezogen. Der Boden ist mit Schiffsbodenparkett in Teakholz belegt.

Entsprechend seinem Einsatzzweck verfügt der Dakar 800 H über ansehnliche Vorräte. 900 Liter Diesel, 500 Liter Frisch-, 300 Liter Abwasser und 180 Liter Fäkalien der Porzellan-Toilette fassen die diversen Tanks. 880 Ah liefern die Bordbatterien, 440 Watt die Solaranlage. Gas zum Kochen und für die Alde-Warmwasserheizung gibt es in zwei Elfkilo-Flaschen.

Zusätzlich zur Alde- sorgt eine Eberspächer-Heizung für angenehme Wärme im Fahrzeug. Klimaanlage, Navigationssystem und Rückfahrkamera bieten Komfort im Fahrerhaus. Sicherheits-Glasfenster, Mehrfach-Türverriegelung und Alarmanlage schaffen Sicherheit. Für Unterhaltung sind ein TFT-Monitor und eine Sat-Anlage an Bord.

Frank Böttger

Reichlich Raum zum Leben dank Hubdach: das Expeditionsmobil Dakar 800 H von Bocklet.



Foto: Böttger

Renault Kangoo Carpe Diem

Aus der Bodenwanne

Mit der Studie Carpe Diem im Kangoo präsentierte Renault auf dem Caravan Salon in Düsseldorf ein auf die wichtigsten Funktionen beschränktes Freizeitmobil. Der Gag daran: Die gesamte Einrichtung – Tisch, zwei Sitze, Bett – besteht aus einzelnen Platten, die sich ausklappen, aufbauen und miteinander verbinden lassen, bei Nichtgebrauch aber in einer Bodenwanne verschwinden. In diesem Fall verschließt die Tischplatte die Wanne bündig. Die Einrichtung ist dann bis auf die acht Reisetaschen, in denen Kleidung, Schlafsäcke und alles, was sonst noch so benötigt wird, untergebracht sind, nicht mehr zu sehen.

Der Renault Kangoo Carpe Diem kann als Serienfahrzeug bei jedem teilnehmenden Renault-Händler geordert werden. Die Sonderausstattung kostet inklusive Einbau 999 Euro, Dazu kommen noch 89 Euro für Verdunklungs-Jalousien. Kangoo-Besitzer können ihr Fahrzeug ebenso nachrüsten lassen, wie Renault diese Möglichkeit bald auch für 4x4-Versionen eröffnet. fb

Der Carpe Diem-Bausatz ...



... macht jeden Kangoo zum Mini-Reisemobil.



Schickes Teil:
der 800 C mit
Bus-Optik.

Volkner

Kurz, nicht knapp

Volkners neue Kompakte geizen mit Länge. Nicht aber mit der Ausstattung.

Geht es um außergewöhnliche oder extravagante Lösungen, steht Volkner Mobil aus Wuppertal an vorderster Front. Legten die Ausbauer den Schwerpunkt bislang auf Fahrzeuge jenseits der Zehn-Meter-Marke, so bieten sie nun mit ihrer neuen Kompakt-Klasse auch kürzere Edel-Liner an.

Neu im Programm ist etwa das acht Meter lange und ab 228.500 Euro teure Modell 800 C auf Mercedes-Benz Atego 818. Auf ihn stellt Volkner seine Voll-GfK-Kabine mit Aluminium-Seitenschürzen, Doppelboden, Heckgarage und Fußbodenheizung. Im Innenraum zeigt High-Tech, was sie kann: Der so genannte Brain-Pilot, eine von einem Computer unterstützte Einheit, steuert insgesamt vier Heizungen, einen Wärmetau-

scher, Warmwasserboiler, die Motorvorwärmung, die zweite Lichtmaschine und überwacht obendrein alle beheizbaren Tanks. Ein elektrisch bedienbares Rollo verdunkelt die Panorama-Windschutzscheibe.

Zur umfangreichen Serienausstattung gehören eine Sat-Anlage mit 17-Zoll-Flachbildschirm und Warmwasser-Zentralheizung. Die Echtholzmöbel sind massiv, der Boden im Bad ist gefliest.

Das Interieur richtet Volkner im Bug mit einer großen Rundsitzgruppe und Schwenktisch ein. Der Mitteltrakt gehört dem Bad mit separater Duschkabine sowie der üppig dimensionierten Längsküche auf der Fahrerseite. Im Heck über der Garage finden zwei längs montierte Einzelbetten ihren Platz. gam



Pure Eleganz:
Innenansichten des
edlen Volkner-
Mobils.



Fotos: Camero/Werk

Stauber

Mit Sack und Pack und Smart

Kompakte Edel-Mobile wie der Actro-Liner 790 GS liegen im Trend.

Mobiler Luxus auf kleinerem Raum wird immer beliebter. Dabei gibt zunehmend die bessere Handlichkeit eines kompakten Freizeitfahrzeugs den Ausschlag beim Kauf. Ist es dann noch ein Integrierter: umso besser.

Hersteller Stauber hat diesen Trend erkannt. Folgerichtig bietet er den 7,90 Meter

langen Actro-Liner 790 GS an. Der rollt auf Mercedes-Benz Atego 818 L mit 7,49 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und verfügt über eine Smart-Garage.

Die Ausstattung des mit Voll-Alukabine und Doppelboden ausgestatteten Integrierten kann sich sehen lassen. Eine Alde-Warmwasser-Zen-

tralheizung beschert in kalten Winternächten mollige Wärme. Robuste und elegante Möbel mit massiven Kanten und Fronten mit Echtholz furnier, stabilen Metallscharnieren und Schlössern sowie Türen mit Haushaltsgriffen sorgen für ein gediegenes Ambiente.

Vorn baut Stauber eine L-Sitzbank mit Tisch, Längssitzbank und drehbare Frontsitze ein. In der Fahrzeugmitte haben das Bad mit separater Duschkabine sowie eine große L-Küche ihren Platz. Im Heck thront das längs montierte Doppelbett des ab 129.750 Euro teuren Actro-Liners. gam

Actro-Liner auch mit Alkoven zu haben

Stauber zielt mit seiner Baureihe auf eine breiter angelegte Kundschaft. Deshalb ist der Actro-Liner auch als Alkoven-Modell 780 ab 123.180 Euro zu haben. Auch hier dient der Mercedes-Benz Atego als Basis. Sein Grundriss sieht im Bug eine Viererdinette und eine Längssitzbank vor. In der Fahrzeugmitte stehen Längsküche und Bad mit separater Duschkabine, im Heck ein quer angeordnetes Doppelbett bereit.



Clever gemacht: die offene Raumaufteilung im Mittel- und Hecktrakt.





Homar

Interessante Alternative

Mit einer speziellen Bremse macht es Homar möglich, auch in Europa mit Fifth-Wheelern unterwegs zu sein.

In den USA sind sie allgegenwärtig, in Europa fristen die so genannten Fifth-Wheeler dagegen ein Schattendasein. Das soll sich ändern – geht es nach der Homar-Fahrzeugbau in Hausen bei Neuwied. Der Sattelaufleger-Spezialist hat eine Bremse entwickelt und von der EU zertifizieren lassen, mit der die bisherigen Homologations-Probleme endlich zu vertretbaren Kosten gelöst sind. Homar nennt sie elektronische Bremse, weil alle geforderten Funktionen wie zum Beispiel die Abreißsicherung elektronisch abgesichert sind. Die Bremse selbst arbeitet nach dem Prinzip der Wirbelstrombremse.

Homar bringt Fifth-Wheeler-Modelle aus der Titanium-Serie des kanadischen Herstellers Glendale RV nach Europa, die sich durch zwei wichtige Besonderheiten auszeichnen. Erstens sind sie – für die USA indiskutabel, für Europa ideal – nur 2,30 Meter breit. Zweitens überträgt ihr Wohnaufbau den ziehenden Pick-up um bis

zu drei Meter. Bei vergleichbarem Wohnraum spart das Gesamtlänge und schafft bessere Wendigkeit. Bei Ausnutzung der zulässigen Gesamtlänge verlängert es den Wohnbereich um diesen Wert. Alle Modelle verfügen über ein von innen und außen zugängliches Außendeck und – je nach Größe – ein bis vier Slide-Outs.

Als größten Vorteil bieten die Titanium-Modelle aber, wie alle Fifth-Wheeler, die Möglichkeit, den Auflieger am Zielort abzusatteln und mit dem Pick-up solo durch die Gegend zu fahren. Als Zugfahrzeug sind bei den kleineren Titanium-Modellen die bei uns gängigen Pick-ups von Mitsubishi und Nissan möglich. Für die größeren Varianten sollten es dagegen US-Modelle sein, die – von 300-PS-Cummins-Dieselmotoren angetrieben – für 40.000 bis 50.000 Euro zu haben sind.

Die von Homar angebotene Palette von Fifth-Wheelern umfasst acht Grundmodelle

zu Preisen zwischen 48.000 und 59.000 Euro. Sie verfügen über immense Staukapazitäten, Doppelbetten in den Abmessungen 1,90 mal 1,55 Meter, sind typisch amerikanisch eingerichtet und komfortabel ausgestattet. So verwöhnen etwa die Küchen mit doppelflügeligen 226-Liter-Kühlschränken, Mikrowelle, Backofen und Dunstabzug. Im Hygienebereich gibt es Porzellan-Toiletten und separate Duschen. Die Tanks für Fäkalien, Frisch- und Abwasser fassen je 185 Liter.

Warmwasser- und Klimaanlage sowie Isotherm-Doppelverglasung sind genauso an Bord wie Stereo-Surroundanlage

Reisen auf die amerikanische Art: Die Titanium-Auflieger von Glendale RV sind ausgesprochen komfortabel ausgestattet.



gen, DVD-Player und 7-kW-Generatoren. Alles Dinge also, die durchaus dazu angetan sind, mehr Interessenten in Europa für diese Art des Reisens zu begeistern, als das bisher der Fall war.

Frank Böttger



Offroad Homes

Expedition – aber mit Stil

Größtmöglicher Komfort und trotzdem geländetauglich, auf dieses Ziel hin hat Offroad Homes ein Mobil auf Volvo-Basis entwickelt.

Auf individuelles Reisen zugeschnitten werden die Expeditionsmobile der Firma Offroad Homes. Sie sind ausgelegt auf Geländegängigkeit, autarke Versorgung und größtmöglichen Komfort. Das Modell Offroad Home Luxury basiert auf einem Volvo FM 12, ein Chassis mit Allradantrieb und Vollautomatik. Der 12-

Liter-Motor leistet 380 PS und wird aus einem 625 Liter fassenden, beheizten Dieseltank gespeist. Das Fahrerhaus ist voll klimatisiert, die Sitze sind luftgefedert.

Die Wohnkabine ist an drei Punkten auf das verwindungselastische Fahrgestell montiert. Die Wandstärke des Wohnaufbaus aus GfK-Sand-

wich beträgt 60 Millimeter. Die hochwertigen Glasfenster sind thermisch getrennt, die Eingangstür mit Edelstahl-einlagen einbruchsicher. Ein wassergekühltes Diesellaggregat wird als Ladegenerator eingesetzt und bringt es auf eine Dauerleistung von 6 kW.

Außergewöhnlichen Komfort bietet das Mobil im Wohn-

bereich. Die Küchenplatte besteht aus Granit, eingebaut sind ein Miele-Induktionskochfeld sowie ein Miele-Backofen mit Mikrowelle. Der Kompressor-Kühlschrank hat inklusive Gefrierfach ein Volumen von 215 Litern.

Üppig dimensioniert sind die frostsicheren Tanks. 680 Liter Frischwasser, 480 Liter Abwasser und 280 Liter für Fäkalien sind sicher ausreichend. Für ein Geländefahrzeug dieser Größenordnung ungewöhnlich: Die Heckgarage ist sogar für die Aufnahme eines Smart konzipiert.



Mit Hilfe der Ladebordwand wird der Smart ins Gepäckabteil gehievt.

Trigano

Variable Garage

Cipro und Corfù, die beiden Serien der Marken CI und Roller Team, werden erweitert. Zum Cipro 55 und Cipro Garage sowie Corfù 255 und Corfù Garage kommen der Cipro Garage LV und Corfù Garage LV hinzu. Daran besonders: Das Bett ist höhenverstellbar, die Garage damit variabel. Wird die Garage nicht genutzt, hat der Kunde damit ein leicht zugängliches, niedriges Heckbett.

Das Heckbett kann in drei Stufen eingerastet werden: 79, 95 und 121 Zentimeter. Vom großzügigen Stauraum für Gepäck bis zur Motorradgarage reicht damit die Palette. Der Mechanismus ist leicht zu bedienen. Durch einfaches Ziehen von Hand wird das Bett in die gewünschte Position gebracht und fixiert.

Ein Scherenmechanismus unterstützt die Hubbewegung des Betts.



Ganz in Glatblech gehalten ist die Suncoaster-Serie.

Suncoaster Motorcaravans

Viel Reisemobil fürs Geld

Der Markt für Motorcaravans zum Einsteigerpreis ist in Bewegung. 17 ostdeutsche Caravaninghändler wollen nun mit einer eigenen Motorcaravan-Marke für Furore sorgen. Der Einstandspreis: 29.190 Euro.

Vier Alkovenmobile und ein Teilintegrierter werden unter dem Label Suncoaster in Ostdeutschland angeboten.

Auffällig ist die serienmäßige Glatblechaußenhaut – den inneren Werten zuzurechnen

die spezielle Heckabsenkung. Sie sorgt für zusätzlichen Stauraum durch geräumige Heckgaragen oder Unterflurstaufächer. Beides sind nach Ansicht der Suncoaster-Händler Produktvorteile, auf welche die anvisierte Zielgruppe trotz des günstigen Preises nicht verzichten möchte. Aber auch sonst bieten die Suncoaster-Modelle gute Verkaufsargumente: So verspricht die Produktion bei der Firma Dethleffs in Isny eine gesicherte Ersatzteilversorgung.

Kein toter Winkel mehr

Eine erheblich verbesserte Sicht auf die Bereiche seitlich links und rechts des Fahrzeugs und somit eine weitgehende Eliminierung des toten Winkels bietet ein neues Spiegelsystem, mit dem DaimlerChrysler ab sofort die beiden neuen Lkw-Baureihen Atego und Axor von Mercedes-Benz serienmäßig ausstattet.

Die komplett überarbeiteten Spiegel haben einen verbesserten Wölbungsradius und erfüllen bereits heute die erst ab dem Jahr 2007 gültige neue EU-Richtlinie.

Das neue Spiegelsystem ermöglicht es dem Lkw-Fahrer, genau die Fahrzeuge, Gegenstände und vor allem aber Passanten, Kinder und Radfahrer zu erkennen, die sich bisher im so genannten „Toten Winkel“ seitlich des Lkw aufhielten und damit für ihn

in seinen Rückspiegeln schlichtweg nicht erkennbar waren. Mit den neuen Spiegeln kann der Fahrer einen erheblich größeren Bereich neben dem Fahrzeug einsehen – die typische kritische Situation des Lkw-Anfahrens an der Ampel mit Abbiegewunsch des Lkw-Fahrers und seitlich haltenden/kreuzenden Radfahrern und Passanten wird damit deutlich entschärft.





Spiel der Kräfte

Stärkere Motoren müssen zu den jeweiligen Getrieben passen. Eine Herausforderung für die Hersteller von Fahrgestellen.

Drehmomentstarke Motoren und automatisierte Schaltgetriebe revolutionieren die Wohnmobil-Basis Fahrgestell. Nur: Oft haben die Hersteller gar nicht die Getriebe für so viel Kraft. Dabei lautete noch vor nicht allzu langer Zeit die Devise: Mit 127 PS kommt man zurecht. Zumindest empfanden das die vielen tausend Eigner eines Fiat-Triebkopfes oder Fahrgestells.

Tatsächlich: Wer einen 3,5-Tonner mit solcher Leistung durch Europa kutschiert,

braucht kaum mehr Feuer unter der Haube. Damit sind die gängigsten Pässe zu bewältigen, vorausgesetzt, die Übersetzung ist nicht zu lang. Selbst großvolumige Alkovenmobile lassen sich mit knapp 95 kW oder 130 PS noch halbwegs entspannt und mit brauchbarem Autobahntempo bewegen. Die Welt der Motoren und Getriebe war also in Ordnung. Aber ist sie es noch?

Zumindest ist sie in Bewegung geraten. Neue, mit viel Leistung versehene Motoren

bereichern die Modellpaletten, durchaus unterschiedlich ist deren ideales Einsatzgebiet. Manches Triebwerk entspricht dem neuesten Stand der Technik, manch anderes ist eine Notlösung.

Zur letzteren Kategorie gehört etwa der 3,0-Liter-Common-Rail-Diesel im Renault Master und seinen baugleichen Brüdern (siehe Tabelle). Da Renault im Bereich um 130 PS nichts im Regal hatte, zauberten die Ingenieure diesen Motor aus den Vorräten des Partners Nissan hervor. Der Motor, ehemals für den schweren Geländewagen gedacht, findet sich nun im Transporter wieder. Außer, dass er ein wenig zu viel Dieseldurst an den Tag legt, ist an der Maschine wenig auszusetzen: Der Kettentrieb für den Ventiltrieb verspricht lebenslange Haltbarkeit, mit 41 kW

Leistung pro Liter Hubraum ist der großvolumige Motor nur mäßig belastet und ließe sich sicher auf 150 PS entwickeln. Er ist kein Raubauz, aber auch nicht besonders geschmeidig – ein brauchbarer Kompromiss.

Fiat: Neue Abstimmung

Bei Fiat gibt es jetzt die vorläufig letzte Evolutionsstufe des legendären Sofim-Motors: 107 kW oder 146 PS, 310 Nm Drehmoment, lauten die Eckdaten des 2,8 Liter großen Vierzylinders. Die Mehrleistung im Vergleich zur 127-PS-Version spiegelt aber nicht die Realität wider. Das schafft eine andere Kenn-

größe besser: Welche Leistung gibt der Motor im Bereich des maximalen Drehmoments ab? Hier wird die Maschine schließlich am häufigsten gefahren, und hier ist sie auch (jedenfalls unter Vollast) am sparsamsten. Techniker nennen diesen Punkt in der Leistungskurve die „abgegebene Leistung bei maximalem Drehmoment“, kurz: PMdmax. Diese Leistung treibt letztlich das Mobil voran, nicht das Drehmoment. Das Drehmoment ist nichts ohne Drehzahl, das Produkt aus beiden entspricht der Leistung.

Ein kurzer Blick in die Tabelle zeigt, dass die neue 146-PS-Einstellung im wichtigen mittleren Drehzahlbereich nur 49 kW liefert, beim alten Motor dagegen 57 kW. Dass der mittlere Drehzahlbereich bei der 146-PS-Maschine mit 1.500/min 300 Umdrehungen niedriger liegt als bei der 127-PS-Einstellung, ist wohl zu registrieren, aber nur gering zu werten: Dieser Drehzahlunterschied würde nur im direkten Vergleich auffallen. Und dann wahrscheinlich nur akustisch.

Weiter würde auffallen, dass der 146-PS-Ducato weit weniger spritzig wirkt, als dies angesichts der verheißungsvollen Nennleistung zu erwarten wäre. Grund dafür ist, dass auch das Ducato-Fünfgang-Getriebe nur eine begrenzte Festigkeit hat. Deshalb hat Fiat eventuell zerstörerisch wirkendes Drehmoment oben abgeschnitten, übrig bleibt ein

Plateau mit fast konstanten 310 Nm bis ungefähr 3.000/min.

Dies wiederum erzeugt eine nur flache Leistungskurve ohne ausgeprägten Buckel. Die Nennleistung, erzeugt bei hoher Drehzahl, bleibt davon unberührt. Aber: Viel Leistung erhält der Motor eben auch nur über viel Drehzahl und nicht über den Mitteldruck (= Drehmoment).

Diese Charakteristik tritt auch bei anderen Herstellern auf: Die Eingangs-Drehmomente der vorhandenen Getriebe halten mit der Leistung der Motoren nicht Schritt. In der Regel helfen dann nur noch hohe, das Moment senkende Übersetzungen, um Zahnräder und Antriebswellen vor allzu brachialen Kräften zu schützen.

Ford: elegantere Lösung

Ford hat dieses Problem bei der Transit-Baureihe anders und ein wenig eleganter gelöst. Kritisch ist hier der neue 137-PS-Motor mit dem für die Größe gewaltigen Drehmoment von 370 Nm: Er ist über sein Sechsgang-Getriebe nicht totübersetzt, er spielt sein Leistungspotenzial aus.

Das heißt: Nicht ganz, weil die Ford-Techniker zusätzlich einen Schutzmechanismus vorgeschaltet haben in Form einer elektronischen Momentbegrenzung. Im praktischen Fahrbetrieb zeigt sich dies durch eine Art Gummibandeffekt: Beim zügigen Beschleunigen

Wer mit dem Reisemobil auch noch einen Hänger zieht, braucht richtig Leistung.





Absolutes Kraftpaket: Der neue 3-Liter-Vierzylinder von Iveco.

Warten auf ESP

Das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) hält nur langsam Einzug in die Transporter-Welt. DaimlerChrysler setzte vor zwei Jahren Maßstäbe, als ESP zur Serienausstattung erklärt wurde. VW traut sich nur zu, die Pkw-Varianten des T5 mit ESP zu bestücken. Immerhin hat Iveco jetzt versprochen, die neue Generation des Daily ab 2005 mit ESP auszurüsten – allerdings nur die 3,5-Tonner-Kastenwagen.

Ein neues ESP, das den Beladungszustand erkennt, gibt es bei Bosch noch im nächsten Jahr. Das erweiterte ESP schätzt das tatsächliche Gesamtgewicht des Fahrzeugs ab und ermittelt die charakteristische Geschwindigkeit. Es reagiert damit auf die Achslastverteilung und höheren Schwerpunkt und greift gezielter und schneller ein.

Grund zur Hoffnung auch für den Daily: Bei der Entwicklung des Daily-ESP feilen die Experten bereits an einer adaptiven Variante: Ein zusätzlicher Sensor erfasst dabei laufend die Wankbewegungen des Fahrzeugs und schließt über komplizierte Algorithmen auf das Gewicht und den Schwerpunkt des Gesamtfahrzeugs.

etwa checkt der Rechner erst, ob durch das Vollgasgeben nach dem Einkuppeln verschleißträchtige Kräfte auftreten. Ist alles im grünen Bereich, gibt er quasi das Gas frei.

Diese kleine Verzögerung – sie liegt im Bereich einer halben Sekunde – ist spürbar und gewöhnungsbedürftig. Dafür aber wirkt dieser Transit-Triebstrang für das heckgetriebene Fahrgestell gleichzeitig spritzig und super-elastisch. Da legt Ford Wert auf eine äußerst füllige Leistungskurve, nicht auf die prestigeträchtige Nennleistung.

Bei heckangetriebenen Fahrgestellen fällt es leichter, hohe Drehmomente zu beherrschen. Die längs eingebauten Getriebe lassen sich leichter verstärken, die Primärübersetzung sitzt hier in der Hinterachse und ist einfacher anpassbar als in den engen Gehäusen der quer eingebauten Fronttriebler-Getriebe.

Entsprechend unspektakulär ist deshalb das Angebot an frontangetriebenen Fahrgestellen bei Ford. Lediglich den 125-PS-Motor befeuert eine Common-Rail-Einspritzung. Dieser Motor (und auch der 137-PS-Motor für den Hecktriebler) wirkt harmonischer und vor allem leiser als die anderen Varianten, die eine Verteiler-Einspritzpumpe versorgt. Und auch noch wichtig: Ford bedient sich stabiler Duplexketten für den Antrieb

der Nockenwellen. Zahnriemenprobleme sind hier also kein Thema.

Ford will sein Engagement auf dem Reisemobil-Sektor deutlich forcieren. Dafür hat der Hersteller mittlerweile die Motoren wie die Fahrgestelle samt Flachboden-Version für integrierte Lösungen. Angesichts des automatisierten Schaltgetriebes (ASG) scheinen die Hecktriebler von Ford im Vorteil. Immerhin gibt es das „Durashift“-ASG nur bei den Hecktrieblern in Verbindung mit der 90- und 125-PS-Maschine. Wer es schon einmal gefahren hat, weiß, dass es gerade im Reisemobil und bei einem Aufpreis von knapp 1.000 Euro ein attraktives Angebot ist. Einziger Nachteil bei dieser Überlegung: das hochbeinige Chassis des Hecktrieblers.

Iveco: starkes Stück

Mit ähnlichen und zusätzlichen Problemen hat der Iveco Daily zu kämpfen. Durch sein äußerst robustes, aber auch schweres und hochbeiniges Lkw-Fahrwerk gilt er zwar als hoch belastbar – aber eben auch als schwer und zum Übergewicht neigend. Bei 3,5 Tonnen wird es schnell knapp mit der Nutzlast, deshalb ist der Daily ein bevorzugter Kandidat für schwerere Mobile mit viel Reserven auf der Hinterachse, also zum Beispiel bei Hecklasten wie dem Motorroller.

Erst jüngst hat Iveco das Motorenprogramm um zwei neue 3,0-Liter-Common-Rail-Diesel erweitert, die den 2,8-Liter-Sofim-Motor ablösen. Der großvolumige Vierzylinder ergänzt die beiden mit Zahnriemen gesteuerten 2,3-Liter-Motoren mit 96 und 116 PS nach oben. Das neue Triebwerk leistet 136 und 166 PS und ist mit einem kettengesteuerten Vierventil-Kopf ausgerüstet. Die Wartungsintervalle setzen neue Maßstäbe: Kettentrieb 350.000 Kilometer, also praktisch wartungsfrei, Ölwechsel 40.000 Kilometer für alle Motoren. Solche Ölwechselintervalle bietet derzeit nur noch Renault.

Das neue Daily-Triebwerk erweist sich nach ersten Probefahrten als Gedicht. Bei der 166-PS-Version fällt freilich wieder das bereits beschriebene Phänomen der Übersetzung auf: Der sechste Gang ist extrem lang ausgelegt. Das kostet wieder Elastizität, liefert im Gegenzug aber niedrige Drehzahl und damit geringen Verbrauch bei hoher Geschwindigkeit. Über die Hinterachsübersetzung lassen sich hier aber sehr praxisgerechte Übersetzungen einstellen.

Premiere hatte auch das von ZF und Iveco zusammen entwickelte ASG Agile. Dieses automatisierte Sechsgang-Getriebe schaltet weder über pneumatisch noch hydraulisch betriebene Aktuatoren. Es bedient sich schnell anlaufender Elektromotoren, die über Spindeln die Kupplung wie zwei Schaltgabeln bedienen. Das funktioniert ganz ausgezeichnet: Gangwechsel vollziehen sich zwar nicht in Rekordzeit, dafür aber ausgesprochen geschmeidig. Ein Schaltruck wie beim Sprintshift-Getriebe des

Was bringt Luftfederung?

Speziell für die hoch wie breit aufbauenden Reisemobile sind Chassis mit luftgefederter Hinterachse eine interessante, wenngleich ziemlich kostspielige Alternative. 2.000 Euro Mehrpreis sind zum Beispiel für die luftgefederte Hinterachse des Renault Master anzulegen. Iveco bietet die Luftfederung für den Daily an, Dritter im Bunde ist Ford beim heckgetriebenen Transit.

Drei Hauptvorteile bieten luftgefederte Hinterachsen – neben dem eindeutig besseren Federkomfort im Vergleich zur Parabelfeder:

1. Sie minimiert das Wanken um die Längsachse, das gesamte Fahrwerk wirkt steifer, die Aufbauneigung in Kurven geht gegen null.
2. Durch den automatischen Niveaueingleich kompensiert die Luftfederung auch hohe Hinterachslasten durch einen einfachen Druckausgleich.
3. Die Möglichkeit des Absenkens der Fahrzeug-Hinterkante kann ein Vorteil beim Beladen des Hecks sein.

Mercedes-Benz Sprinter ist hier nicht zu spüren.

Diese Qualität und die neue akustische Zurückhaltung der Daily-Motoren verbessern den Komfort des Italieners glatt um eine Klasse. Umso interessanter wird er für den Reisemobil-Markt. Zumal er Anhängelasten bietet, die ihresgleichen suchen.

Sprinter: vor dem Wechsel

Kurz vor dem Modellwechsel gibt es naturgemäß und antriebstechnisch nur wenig Neues vom Mercedes-Benz Sprinter. Die Motoren erweisen sich als gut eingeführt und zuverlässig. Die Ölwechselintervalle von 22.500 Kilometer sind nicht mehr ganz auf der Höhe der Zeit, hier dürfte der neue Sprinter für Besserung sorgen. Freunden des Sprintshift-Getriebes sei an dieser Stelle geraten, bald eine Kaufentscheidung zu treffen: Es wird mit der Neuauflage des Sprinters zu Gunsten der reinen Wandler-Automatik wohl eingestellt – eine Entscheidung, die nach den Erfolgen dieses Getriebes gerade im Reisemobil-Bereich nur schwer zu verstehen ist.

Die Sprintshift-Automatik mag nicht ganz die Schaltqualität des parallel angebotenen, herkömmlichen Wandlergetriebes erreichen, aber es ist mit 40 Kilogramm deutlich leichter

und kostengünstiger: In der Liste findet sich Sprintshift für 900 Euro Aufpreis, die Wandlerautomatik für 1.890 Euro.

Also doppelter Aufpreis, doppelter Komfort? Das Verhältnis stimmt so nicht. Zwar ließ sich in direkten Vergleichstests zuletzt kein Verbrauchs-nachteil mehr für die Wandlerautomatik nachweisen, dennoch scheint Sprintshift nach wie vor die elegantere, weil schlankere Lösung fürs Reisemobil. Und mit etwas Feinschliff, vielleicht etwas weniger ehrgeizigen Schaltzeiten (siehe Iveco) ließe sich der Schaltkomfort sicher noch einmal optimieren.

Renault: neue Wege

Renault war schließlich so mutig, ein eigenes ASG zu entwickeln. Basierend auf dem vorhandenen Sechsgang-Getriebe bietet der französische Hersteller das Quickshift-Getriebe für alle Leistungsstufen des 2,5-Liter-Motors an.

Auch Renault bedient sich elektrischer Stellmotoren als Aktuatoren. Schwierige Anfahr-situationen soll das Renault-ASG dank verschiedener Programme meistern. So lässt sich ein Kriechen mit eingelegtem Gang einstellen, ebenso ein Wintermodus mit besonders feinfühligem Anfahrvorgängen. Entsprechend bietet Renault (und auch Opel und Nissan)



Für leichte Nutzfahrzeuge: Das neue System von Bosch passt die ESP-Eingriffe auch an die Schwerpunktlage des Fahrzeugs an.

Hersteller	Antrieb	Dieselmoto- renpalette	Typ	Einspritz- system	Max Leistung (kW/PS) bei Drehzahl	Max. Drehmoment (Nm bei Drehzahl)	Turbolader	Leistung bei Mdmax (kW)		Spezifische Leistung (kW/l Hubraum)	Ventilantrieb (Wartung alle km)	Öwechsel alle (km)	Standard- Getriebe	Getriebe-Alternativen	Zulässige Anhänge- last gebremst	Anfahrhilfe	Radstände/Fahrgestell
Fiat Ducato (Peugeot Boxer) (Citroen Jumper)	Front	Motor 1	2,0 JTD	CR	62 (84)/4000	199/1900	WG ¹	40		31	ZR ²	30.000	5-Gang	-	1.600	EBD ³	3 : 2.850/3.200/4.050
		Motor 2	2,3 JTD	CR	81 (110)/3600	270/1800	WG	51		35	ZR	40.000	5-Gang	-	2.000	EBD	
		Motor 3	2,8 JTD	CR	94 (127)/3600	300/1800	WG	57		34	ZR	30.000	5-Gang	-	2.200	EBD	
		Motor 4	2,8 JTD P	CR	107 (146)/3600	310/1500-3000	VTG ⁷	49-97		38	ZR	30.000	5-Gang	WA ⁴ (1800,-)	2.200	EBD	
Ford Transit	Front	Motor 1	2,0 TDE	VP	63 (85)/3800	190/2300	WG	46		32	Kette	25.000	5-Gang	-	2.000	-	3 : 3.137/3.504/3.954
		Motor 2	2,0 TDE	VP	74 (100)/4000	230/2000	WG	48		37	Kette	25.000	5-Gang	-	2.600	EBD	
		Motor 3	2,0 TDE	CR	92 (125)/4000	285/1500	WG	45		46	Kette	25.000	5-Gang	-	2.600	EBD	
Ford Transit	Heck	Motor 1	2,4 TDE	VP	66 (90)/4000	200/1800	WG	38		28	Kette	25.000	5-Gang	Durashift ASG ⁵	2.000-2.800	EBD/Diff.-Sperre	3 : 3.137/3.504/3.954 ⁶
		Motor 2	2,4 TDE	VP	85 (115)/3800	285/2300	WG	69		35	Kette	25.000	5-Gang	-	2.000-2.800	EBD/Diff.-Sperre	
		Motor 3	2,4 TDE	VP	92 (125)/3800	285/2300	WG	69		38	Kette	25.000	5-Gang	Durashift ASG	2.000-2.800	EBD/Diff.-Sperre	
		Motor 4	2,4 TDCi	CR	101 (137)/3500	375/2000	VTG	79		42	Kette	25.000	6-Gang	-	2.400-2.800	EBD/Diff.-Sperre	
Iveco Daily	Heck	Motor 1	2,3 HPI	CR	70 (96)/2800-3900	240/1800-2800	WG	45-70		30,4	ZR (240.000)	40.000	5-Gang	Agile ASG	3.000	Diff-Sperre	4 : 3.000-4.100
		Motor 2	2,3 HPI	CR	85 (116)/3100-3900	270/1800-2800	VTG	51-79		37	ZR (240.000)	40.000	5-Gang	Agile ASG	3.000	Diff-Sperre	
		Motor 3	3,0 HPI	CR	100 (136)/3000-3500	340/1400-2800	WG	50-100		33	Kette (350.000)	40.000	6-Gang	Agile ASG	3.500	Diff-Sperre	
		Motor 4	3,0 HPT	CR	122 (166)/3000-3500	380/1250-3070	VTG	50-122		41	Kette (350.000)	40.000	6-Gang	Agile ASG	3.500	Diff-Sperre	
Mercedes Sprinter	Heck	Motor 1	2,2 CDI	CR	60 (82)/3800	200/1400-2600	WG	29-54		28	Kette	22.500 ⁸	5-Gang	Sprinshift	2.000	ASR/Diff-Sperre	3 : 3.000/3.550/4.025
		Motor 2	2,2 CDI	CR	80 (109)/3800	270/1400-2400	VTG	40-68		37	Kette	22.500	5-Gang	Sprintshift	2.000	ASR/Diff-Sperre	
		Motor 3	2,2 CDI	CR	95 (129)/3800	300/1600-2400	VTG	50-75		44	Kette	22.500	5-Gang	Sprinshift	2.000	ASR/Diff-Sperre	
		Motor 4	2,7 CDI	CR	115 (156)/3800	330/1400-2400	VTG	48-83		43	Kette	22.500	5-Gang	Sprintshift oder Wandler	2.000	ASR/Diff-Sperre	
Renault (Opel Movano) (Nissan Interstar)	Front	Motor 1	2,5 dCi 100	CR	73 (99)/3500	260/1600	WG	44		29	ZR	40.000	5-Gang	ASG	2.000	-	3 : 3.078/3.578/4.078
		Motor 2	2,5 dCi 120	CR	84 (114)/3500	290/1600	WG	49		34	ZR	40.000	5-/6-Gang	ASG	2.000	-	
		Motor 3	3,0 dCi	CR	100 (136)/3600	320/1800	WG	60		33	Kette (200.000)	40.000	6-Gang	-	2.000	-	
VW T5	Front	Motor 1	1,9 TDI	PD	63 (86)/3500	200/2000	VTG	42		33	ZR	30.000	5-Gang	-	2.200	ASR/EDS	2 : 3.000/3.400
		Motor 2	1,9 TDI	PD	77 (105)/3500	250/2000	VTG	52		40	ZR	30.000	5-Gang	-	2.200	ASR/EDS	
		Motor 3	2,5 TDI	PD	96 (131)/3500	340/2000	VTG	71		38	Zahnräder	30.000	6-Gang	-	2.500	ASR/EDS	
		Motor 4	2,5 TDI	PD	128 (174)/3500	400/2000	VTG	84		51	Zahnräder	30.000	6-Gang	6-Gang-Wandler	2.500	ASR/EDS	
VW LT	Heck	Motor 1	2,5 TDI	PD	61 (83)/3500	200/1900-2400	WG	40-50		24	ZR (120.000)	22.500	5-Gang	-	2.000	EDS ⁹	3 : 3.050/3.550/4.025
		Motor 2	2,5 TDI	PD	70 (95)/3500	240/1900-2400	WG	48-60		28	ZR(120.000)	22.500	5-Gang	-	2.000	EDS	
		Motor 3	2,5 TDI	PD	80 (109)/3500	280/1900-2500	VTG	56-73		32	ZR(120.000)	22.500	5-Gang	-	2.000	EDS	
		Motor 4	2,8 TDI	CR	116 (158)/3500	331/1800-3000	VTG	62-104		41	Zahnräder	22.500	5-Gang	-	2.000	EDS	

¹ WG=Waste-Gate-Turbolader · ² ZR=Zahnriemen · ³ EBD=Elektronisches Bremsdifferenzial · ⁴ WA=Wandlerautomatik · ⁵ ASG=automatisiertes Schaltgetriebe · ⁶ plus Radstand 3954 mit verlängertem Rahmen · ⁷ VTG=Lader mit variabler Turbinen-Geometrie · ⁸ mit Assyst-Wartungsrechner bis zu 40.000 km · ⁹ EDS=elektronische Differenzialsperre

das ASG für die schwächeren, schaltintensiven Leistungsstufen des 2,5-Liter-Motors an.

Während bei allen anderen Herstellern wenigstens eine Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR) kritische Anfahrvorgänge unterstützt, verzichtet Renault auf solche Ausrüstung. Die anderen Fronttriebler sind hier auf mehr oder weniger fein gesteuerte, elektronisch geregelte Bremsdifferenziale (EBD) angewiesen. Dieses System bremst das jeweils durchdrehende Rad aktiv an und leitet so Antriebsmoment an das stehende Rad. Eine einfache, aber effektive Lösung. Die Hecktriebler bieten in aller Regel eine manuell schaltbare Differenzialsperre an, die aus den meisten brenzligen Situationen heraushilft. Kostenpunkt: 600 bis 700 Euro netto.

Wie sehr sich Hersteller jedoch auch schon hier auf die Elektronik verlassen, zeigt das Beispiel Mercedes-Benz: DaimlerChrysler verzichtet bei den neuen, heckgetriebenen Vito

und Viano komplett auf eine echte Differenzialsperre und setzt voll auf EBD. Das gilt übrigens auch für den heckangetriebenen Ford Transit. Für den VW LT, den Iveco Daily und den Mercedes-Benz Sprinter gibt es noch richtige 100-Prozent-Sperren für die Hinterachse.

VW: eigene Richtung

Auch wenn VW noch kein automatisiertes Getriebe für T5 und LT anbietet: Es ist nur eine Frage der Zeit. Als Alternative zur sechsstufigen Wandler-Automatik (Aufpreis: 1.600 Euro) dürfte es bald das Doppelkupplungs-Getriebe wie im Golf für den T5 geben. Technisch gesehen ein Leckerbissen, wird es sich wohl nicht ganz so preiswert wie die übrigen ASG anbieten lassen.

Zu den Motoren des T5 ist nicht mehr allzu viel zu bemerken: Das hocheffiziente Pumpe-Düse-Einspritzsystem sorgt für allerbeste Verbrauchswerte. Der neue 5-Zylinder-TDI besticht

durch enorme Kraftausbeute (400 Nm beim 174-PS-Motor) und modernste Konstruktionsmerkmale: Zahnradantrieb für die Nockenwelle, integrierte Konsolen für Anbauteile, moderne VTG-Lader für schnelleres Ansprechen des Turboladers.

Allein beim Gesamtgewicht hapert es: 3,5 Tonnen sind mit dem T5-Chassis derzeit noch nicht darstellbar, bei 3.000 Kilogramm ist für das Fahrgestell Schluss. Sonderlösungen mit Tiefrahmen- oder Mehrachs-Chassis sind aber möglich und werden seitens der Fahrzeugbauer intensiv entwickelt. Bemerkenswert beim T5 sind die hohen Anhängelasten. Sie reichen bei den Fahrgestellen von 2.200 bis 2.500 Kilogramm in Verbindung mit dem 2,5-Liter-TDI.

Da halten die Fahrgestelle des LT nicht mit. Dessen maximale Anhängelast beträgt gerade mal 2.000 Kilo – wenig für einen Hecktriebler. Die 2,5-Liter-TDI-Motoren sind die alten

Vertreter, mit Zahnriemen und weniger Leistung. Zwischen dem stärksten 2,5-Liter mit 109 PS und dem großen 2,8-Liter-Vierzylinder mit 158 PS klafft eine Lücke.

Dafür glänzt der große Motor (gebaut von MWM in Brasilien) mit Common-Rail-Einspritzung, VTG-Lader und wartungsfreiem Ventiltrieb über Zahnräder. Erst zur diesjährigen Nutzfahrzeug-IAA kam eine Allradvariante mit zuschaltbarer Vorderachse von Achleitner hinzu, allerdings ausschließlich auf Basis des LT 46.

Als Kooperationspartner von DaimlerChrysler ist VW bei der Weiterentwicklung des LT davon abhängig, welche Evolution der Sprinter durchläuft. Bleibt abzuwarten, ob VW angesichts des neuen Sprinters den LT anpackt. In der jetzigen Form freilich ist der LT die günstige Alternative zum Sprinter als Trägerfahrzeug. Nicht mehr, aber auch nicht weniger.

Robert Domina

Akkuschrauber

Der hat den Dreh raus

Exakt 25 Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL erhielten im September einen Akkuschauber HP9048 von Black & Decker. Ihr Auftrag: Bohren und schrauben, was das Zeug hält.

Das zu testende Modell will mit drei besonderen Eigenschaften punkten: Eine Beleuchtung ins Gehäuse zu integrieren, ist eine pfißige Idee und noch selten zu finden, eine Maßbandhalterung im Handgriff gar einzigartig. Der abknickbare und in drei Positionen arretierbare Griff soll das Arbeiten an engen Stellen überhaupt erst ermöglichen.

Der 1,5 Kilogramm schwere Akkuschauber bietet zwei Drehzahlen. Das maximale Drehmoment von 5,5 Nm ist in 23 Stufen zu reduzieren. Die Energie liefert ein 4,8 Volt starker Nickel-Cadmium-Akku mit einer Ampere-stunde.

Nach einigen Wochen hartem Einsatz meldeten die Tester ihre Erfahrungen per Fragebogen. Obwohl das Gerät intuitiv zu bedienen ist, gaben nahezu alle Tester an, vor dem ersten Gebrauch die Bedienungsanleitung gelesen

zu haben. Sie hielten den Inhalt des Heftchens für leicht verständlich und bis auf wenige Punkte umfassend. Informationen über weiteres Zubehör vermissten einige Bastler.

Haupt Einsatzgebiet des Akkugeräts ist das Schrauben in Holz. Hier sind die Reisemobilisten von den Fähigkeiten des HP9048 angetan. Arbeiten an Kunststoff kommen seltener vor, an Metall sind sie eher die Ausnahme. Ebenso scheint es am Mobil weniger zu bohren als zu schrauben zu geben. Einem Leser fiel dabei eine scheinbare Diskrepanz auf: Der Bohrer erzeuge nur sehr kleine Löcher, der einzige mitgelieferte Bit eigne sich dagegen nur für relativ große Schrauben.

Zwei Drittel der Tester empfanden die Arbeit mit dem Stabschauber als komfortabel und die integrierte

Lampe als hilfreich. Nur die Schaltwippe sagte nicht jedem zu. Noch positiver werteten sie die einfache Handhabung und die Möglichkeit, den Griff abzuknicken. Allerdings bedauerten viele Reisemobilisten, dass sich der Griff nicht bis auf 90 Grad biegen lässt.

Der häufige Gebrauch des Zubehörs erklärt, warum die Bastler den geringen Lieferumfang an Bits und Bohrer monierten. Black & Decker legt jeweils nur ein Exemplar bei. Hier erhofften sich die Heimwerker zukünftig deutlich mehr.

Dass nahezu alle Tester bereits andere Akku-Werkzeuge besitzen, deutet auf hohen

VON LESERN
GETESTET

Arbeiten an dunklen und engen Stellen sind die Domäne des HP9048 von Black & Decker.

Sachverstand und Praxisnähe hin. So tauchten vereinzelt Wünsche nach einem anderen Bohrfutter, einem Wechselakku, einer externen Ladeschale, einer wieder verwendbaren Verpackung oder gar einem Koffer auf.

Der HP 9048 von Black & Decker schneidet insgesamt gut ab. Die Preisvorstellungen der einzelnen Tester wichen zwar deutlich voneinander ab, lagen im Schnitt aber exakt bei den 45 Euro, die Black & Decker für das Gerät verlangt. Dass ein Akkuschauber ein wichtiges Zubehör für Reisemobile ist, zeigt der häufige Einsatz der 25 Testpersonen alle zwei bis drei Tage.

Regalsystem

Sicher stehende Lagerstätte



Mit dem IDEA-Regal von Joker-DV lässt sich der Platz in Reisemobilheckgaragen besser ausnutzen. Das Gerüst aus Vier-

kant-Aluminiumprofilen ist verspannt zwischen Boden und Decke, was einen schnellen Ein- und Ausbau erlaubt. Das Gepäck nehmen stabile Kunststoffboxen von Curver auf, die in das Regal einrasten. Ein Verrutschen der Boxen während der Fahrt ist laut Joker-DV unmöglich, zusätzliche Sicherung also nicht notwendig. Die Regale gibt's als Bausätze, die Joker-DV nach Kundenangaben auf Maß fertigt. Ohne Boxen

kosten kleine Regale 150 und große Regale 260 Euro. Info-Tel.: 0711/3101064, Internet: www.tour66.de.

Stirnlampe

Hände frei bei Dunkelheit

Lampenhersteller Relags hat eine Leuchte mit Stirnband im Programm, die das Arbeiten am Reisemobil in der Dämmerung und bei Nacht erleichtert. Damit bleiben beide Hände frei, und der Lichtkegel des neigbaren Reflektors folgt stets der Blickrichtung des Lampenträgers. Die Stromversorgung mit vier Monozellen (Größe D) ist bequem



Die Peli LED Stirnlampe 2660 von Relags hält beide Hände für Arbeiten im Dunkeln frei.

TV-Empfangsgerät

Digitale Signale via Antenne

Hauppauge, renommierter Hersteller von Computerperipherie, bietet ein Empfangsgerät an, das digitales Fernsehen über Antenne ermöglicht. DEC1100-t verarbeitet die von einer Haus- oder Zimmerantenne eingehenden Signale und stellt sie einem klassischen PAL-Fernseher bereit.

Ohne so genannte Settop-Boxen bleiben in Zukunft die Bildschirme herkömmlicher

Fernseher, die über Antenne empfangen, schwarz: Bundesweit wird die terrestrische Ausstrahlung schrittweise von analogen auf digitale Signale umgestellt, die der integrierte PAL-TV-Tuner bisheriger Fernsehgeräte nicht entschlüsseln kann. DEC1100-t kostet im Unterhaltungselektronik-Fachhandel 100 Euro. Info-Tel.: 02161/694880, Internet: www.hauppauge.de.



Die Settop-Box DEC1100-t von Hauppauge ermöglicht den Empfang digitaler Fernsehprogramme über Antenne.

Wärmende Bekleidung Wider die Kälte

Pro Idee hat verschiedene Produkte im Sortiment, mit denen sich der Reisemobilist trotz eisiger Außentemperaturen ins Freie wagen kann. Die beheizbare Unterziehweste etwa wärmt mit einer angenehmen Temperatur von 38 Grad, die ein im Nierenbereich eingearbeitetes Panel aus Heizzellen erzeugt. Die Heat Cells tragen laut Hersteller nicht auf und engen die Bewegungsfreiheit nicht ein.

Den erforderlichen Strom liefert ein 100 Gramm leichter Lithium-Ionen-Akku, der in einer Reißverschluss-Innentasche der Fleece-Weste Platz findet. Der Ein-/Ausschalter befindet sich in einer Außentasche. Die Energie soll für drei Stunden ausreichen, dann ist der Akku mit dem mitgelieferten Ladegerät zwei Stunden lang an einer 12-Volt-Steckdose wieder aufzuladen. Die Weste ist in verschiedenen Größen erhältlich und kostet 250 Euro.

Für Füße und Hände bietet Pro Idee heizbare komplette Handschuhe sowie Einlegesoh-



Auf Knopfdruck wärmt die Fleece-Weste von Pro Idee den Oberkörper.

len für Schuhe an. Beide Systeme erlauben, die Temperatur in drei Stufen zu regulieren und werden von Akkus gespeist,



Die NiCd-Akkus der Einlegesohlen befestigt der Mobilist am Schaft des Schuhs.

die sich nur an 230 Volt wieder aufladen lassen. Die Handschuhe halten bis zu 18 Stunden durch und kosten bei Pro Idee 160 Euro, die Einlegesohlen wärmen bis zu zehn Stunden und kosten 110 Euro. Info-Tel.: 01805/109111, Internet: www.proidee.de.

Nerven schonen

Lästiges Quietschen oder Haken soll der Reißverschluss- und Keder-Einzugspray von Yachticon (Tel.: 040/5113780) beseitigen und das Einziehen von Vorzeltkedern erleichtern. 200 Milliliter kosten im Campingfachhandel sieben Euro.



Reserverad-Ersatz

Reifendicht von Nigrin (Tel.: 06341/2840) soll eine schnelle und bequeme Alternative zum Reifenwechsel sein und vorübergehend Löcher in Autoreifen verschließen. Die Spraydose mit 400 Milliliter reicht für schlauchlose Reifen bis 15 Zoll Durchmesser und kostet zehn Euro.



Sanfte Stärke

Der Acrylglas-Reiniger von Feldten (Tel.: 07762/80070) soll mild, aber effektiv Acrylglasscheiben und Lackoberflächen säubern sowie elektrostatische Aufladung und das Anhaften von Staubpartikeln vermindern. 500 Milliliter in der Pumpflasche kosten zehn Euro.



Gürteltasche Gut gerüstet

Das Mehrzweckholster von Niteize hält stets die wichtigsten Utensilien für den Reisemobilisten bereit. Neben je einem Einschub für eine Taschenlampe und ein Multitool verfügt die Gürteltasche Pock-Its über

einen Schlüsselclip und zwei Elastikhalter für Kugelschreiber. Auf der Rückseite befinden sich außer der Gürtelschlaufe zwei weitere Fächer, die Geld oder Kleinteile aufnehmen.

Das Multiholster Pock-Its ist aus schwarzem, besonders strapazierfähigem Kordura gefertigt und kostet im Fachhandel zehn Euro.

Die abgespeckte Version Mini Pock-Its mit nur einer Tasche für Lampe und Multitool kostet sieben Euro. Dank ihres Kunststoffclips lässt sie sich nicht nur am Gürtel, sondern alternativ direkt am Hosenbund tragen. Info-Tel.: 0611/186890, Internet: www.niteize.de/flashlite/index.html.



Die Gürteltasche Pock-Its verwahrt Taschenlampe, Werk- und Schreibzeug.

Fahrzeugortung Wiedersehen macht Freude

Das satellitengestützte Sicherheits- und Kommunikationssystem in.pro.Sat ermöglicht, stets den genauen Standort eines Reisemobils zu bestimmen. Die geografischen Koordinaten liefert der integrierte GPS-Empfänger.

Mit mehreren Geräten können Reisemobilvermieter ständig ihre Fahrzeugflotte überwachen und jedem Mieter ein Gebiet vorgeben, das er befahren darf. Nähert sich das Reisemobil dessen Grenze, meldet sich in.pro.Sat beim Eigentümer. Dank eines Crash-Sensors nimmt das System bei Unfällen ebenso automatisch

mit bis zu fünf Telefonnummern Kontakt auf. Neigungs- und Erschütterungsmelder sowie die Überwachung von Türen und Zündschloss erkennen Diebstahlversuche. In.pro.Sat kann Gespräche im Mobil abhören

und bei geringer Geschwindigkeit den Anlasser sperren.

Je nach Ausstattung kostet ein System von in.pro ab 1.000 Euro plus Einbau. Info-Tel.: 04193/99990, Internet: www.in-pro.de.



Das Ortungssystem in.pro.Sat von in.pro kennt zu jeder Zeit den Standort des Reisemobils.

Profi am Werk

Wolfdietrich Heymer baut Kastenwagen aus. Einen nach dem anderen.

Er hat schon die Wüste durchquert und Skandinavien bereist, Portugals Finisterre gesehen und den Osten erforscht. Wolfdietrich Heymer aus Hagen ist schon viel rumgekommen. Zunächst war der gebürtige Dortmunder mit dem sympathischen Lächeln und dem feinen Sinn für Humor mit dem Zelt unterwegs, dann mit Kastenwagen. In 20 verschiedenen.

15 davon hat der 65-jährige im Lauf der Jahre selbst ausgebaut. Für den gelernten Kfz-Meister und studierten Maschinenbauer kein Problem. Und für den Inhaber eines Autohauses von der Logistik her einfacher zu bewältigen als für einen normalen Menschen ohne eigene Werkstatt.

Seine Mobile auf VW Bulli, Ford Transit und Mercedes-Benz 207, 209 und 309

besaß er nie länger als zwei Jahre. Freunde, Bekannte und Kunden kauften sie ihm immer wieder ab, so dass er in seiner Freizeit ständig damit beschäftigt war, irgendein Reisemobil auszubauen.

Das ging sogar so weit, dass Heymer sich zeitweise mit dem Gedanken trug,

professionell ins Reisemobilgeschäft einzusteigen. Doch die schwachen Branchenjahre in den Neunzigern hielten ihn davon ab. Also baute er weiter zu seinem privaten Vergnügen aus.

Für sein aktuelles Reisemobil kaufte Heymer sich im Jahr 2000 einen gebrauchten, vier Jahre alten Peugeot Boxer mit

Durchdacht: Der Klappstisch verschwindet nach der Lektüre an der Wand.



Mobile Bibliothek: Interessante Lektüre darf unterwegs nicht fehlen.



Bequem: das große Längssofa des Heymer-Mobils.



Pfiffig: Das Sofa lässt sich zum Bett umlegen.



Gut sortiert: Heizung und Gepäck wandern unter das Sofa.



Gut gemacht: Impressionen aus dem Innenleben des Heymer-Mobils.

Serienhochdach und mittlerem Radstand. Weil er auch an diesem Mobil alles selbst machen wollte, holte er sich im Baumarkt Holz, Beschläge, V-Winkel, Umleimer und Schlösser für den Bau der furnierten Sperrholzmöbel.

Bei der Wahl des Grundrisses zeigt sich die langjährige Erfahrung des Westfalen im Reisemobil-Ausbau. Für maximal zwei Personen hat er seinen Kastenwagen konzipiert. Dazu versieht Heymer sein aktuelles Traummobil mit einem drehbaren Beifahrersitz. Dahinter lässt sich von der kurzen Seitenwand hinter der B-Säule ein Tisch herunterklappen. Zwischen der Wand und diesem Tisch steht der arretierte Campingtisch, der sich bei Bedarf aus dem Wagen

herausnehmen lässt. Über dem Esstisch hängt ein kleines Bücherregal für seine Lieblingslektüre. Den Platz über den Frontsitzen belegt ein großer Hängeschrank. Hinter dem Fahrersitz steht längs ein 203 mal 80 Zentimeter großes Längssofa, auf dem eine zweite Person am Klapptisch sitzen kann.

Zum Schlafen nutzt Heymer das Sofa, das auf einer Breite von 138 Zentimetern in den Raum ausziehbar ist und dann als Doppelbett fungiert. Unter dem Sofa steckt die Truma C 3402-Heizung, nebenan gibt es Stauraum. Über der Couch packt Heymer vier Hängeschränke voll.

Gegenüber, auf der Beifahrerseite, hat der Hagener Selbstausbauer die Längsküche seines Mobils installiert. Sie

ragt leicht in den Ausschnitt der Schiebetür hinein und ist mit Dreiflammkocher, Edelstahlspeise samt Abtropffläche, zwei Schubladen und integriertem Gasflaschenkasten ausgestattet. Oben drüber prangen drei Hängeschränke. Eine abklappbare Arbeitsfläche an der Seite mit darunter montierten Gasabsperrhähnen sowie ein ausziehbares Schubfach unten an der Außenseite des Gasflaschenkastens, in dem Heymer Werkzeug unterbringt, vervollständigen die Kücheneinrichtung.

Der 60-Liter-Kühlschrank steht auf der anderen Seite hinter der Längscouch. Er steht leicht erhöht, unter sich ein ausziehbares Schuhfach, über sich den Kleiderschrank.

In das Heck seines Mobils baut der erfahrene Reise-

mobilst ein ganz besonderes Schmankerl ein: das 95 mal 89 Zentimeter große Bad des Peugeot-Campers. In ihm finden sich ein Porta-Potti, das unter dem Wäscheschrank auf der Beifahrerseite ausfährt, ein Eckwaschbecken mit ausziehbarer Brause und ein Hängeschrank. Wandspiegel und Duschtasse ergänzen das Bad.

Über die geöffneten Hecktüren lässt sich die ganze Pracht prima begutachten. Pfißig: An einer der Hecktüren hat Heymer innen Halterungen für zwei Campingstühle angebracht. Somit ist auch dieses Transportproblem gelöst. Ein Fahrradträger für zwei Velos findet sich von außen an den Hecktüren.

Als weitere Ausstattung beherbergt das Fahrzeug drei Frischwassertanks mit 120,

45 und 15 Liter Fassungsvermögen sowie einen 125-Liter-Abwassertank. Grob- und Feinfilteranlage reinigen das Wasser. Zehn Halogen-Spots erhellen das Mobil. Eine 95-Ah-Bordbatterie liefert den nötigen Strom.

Wichtig ist Woldietrich Heymer außer Komfort und Bewegungsfreiheit die Sicherheit. Deshalb hat er die Fenster mit zusätzlichen Metallstäben ausgestattet, zusätzlich auch die Aufbautüren mit weiteren Schlössern.

Die Pläne für den nächsten Ausbau eines Kastenwagens hat der umtriebige Profi bereits im Kopf. Ebenso die für die nächste Reise. Klar, dass Heymer vorher jedoch seinen Peugeot-Ausbau verkaufen möchte. Dann wird erst mal wieder geschraubt und gebohrt *Juan J. Gamero*



Offen gehalten: Das Heckbad ist von innen und außen zugänglich.



Familien-Camper

Rasselbande

Bei schönstem Herbstwetter trafen sich die Familien-Camper auf dem Campingplatz Gitzenweiler Hof am Bodensee.

„Merkwürdig – obwohl wir eine muntere Familie sind, hatten wir bis vor zweieinhalb Jahren kaum Kontakt zu anderen Camper-Familien“, wundert sich Claudia Schwung. Deshalb hat die vierfache Mutter im Februar 2002 per Internet Gleichgesinnte gesucht – und gefunden.

Kurzerhand gründete die heute 30-Jährige den Club der Familien-Camper. „Zum ersten Treffen kamen gerade einmal drei Reisemobile“, schmunzelt sie, „dagegen wirkt dieses Treffen mit 20 Einheiten schon riesig.“

Zwischen beiden Terminen lagen hunderte von E-Mails und Telefonaten. Immerhin haben sich dem lockeren Familien-Club bisher 104 Einheiten angeschlossen. Dass immer nur

ein Teil zu den Treffen kommt, liegt daran, dass die Mitglieder über ganz Deutschland, Österreich und die Schweiz verstreut leben.

Dass sich beim Abcampen Ende Oktober auf dem Gitzenweiler Hof unter die 13 Reisemobile auch sieben Caravan-Gespanne gemischt haben, beweist, dass es keinerlei Probleme gibt zwischen den beiden Lagern. „Campen ist

schließlich campen“, betont Ralf Schwung.

Norbert Bien, 44, hat das Abcampen auf dem Gitz organisiert und seine guten Verbindungen zu Petrus spielen lassen. Bei sonnigem Spätsommerwetter hocken die Eltern in gemütlicher Runde um den Grill. Derweil sausen ihre 42 Kinder übers Gelände, vergnügen sich auf den Spielplätzen und schließen neue Kinder-Freundschaften. „Campingplätze eignen sich für unseren Club gleich doppelt gut: Erstens, weil hier Caravan-Gespanne den nötigen Service vorfinden und zweitens, weil unsere Kinder den ganzen Tag über beschäftigt sind“, sagt Bien.

„Herrlich, diese Ruhe“, freut sich Esther Lippuner aus Zürich. Edzard de Vries, der Ostfrieze, stimmt ihr zu. Für ein paar Stunden vermissen sie ihre Kleinen keineswegs – aber nur, weil sie ihre Kinder hier bestens aufgehoben wissen.

Sir Pfeife, mit 52 Jahren der älteste Camper in der Runde, liebt den freundschaftlichen Umgang im Club. Er selbst falle hier bereits unter Bestandschutz, „auch wenn die Kinder nicht mehr mit uns reisen“, erklärt er seine Berechtigung, am Clubleben auch ohne Kinder teilzunehmen. „Beim Mittagsschlaf höre ich lieber Kinderlachen als Autolärm.“

In diesem Moment hallt lautes Indianergeschrei über den Platz. 50 mit Federn geschmückte und im Gesicht bunt bemalte Mini-Indianer tummeln sich auf dem Platz. Vier Stunden lang erkunden Max und Peter, Paul und Veronica, Larissa und Daniel, Nadine und Sandra zusammen mit anderen Camper-Kids den Abenteuer-Wald. Sie haben jede Menge Spaß auf dem Naturspielplatz,



Fotos: Scholz

Ausgelassene Stimmung herrscht bei den Familiencampern. Während die kleinen Indianer über den Platz sausen, haben die Eltern endlich einmal Zeit zum Lesen.

entzünden ein Lagerfeuer und teilen stapelweise Pizza mit all den neuen Indianer-Freunden. Keine Frage: Ihre Eltern bringen sie nach diesem tollen Kinderprogramm abends nur noch todmüde ins Bett.

„So muss Urlaub sein – dass jeder etwas davon hat, Kinder und Eltern gleichermaßen“, sinniert Heinz Baxmann, von den anderen Baxi genannt. Er fungiert als Claudia Schwungs Vize und unterstützt sie tatkräftig auf technischer Seite, etwa bei kniffligen Computer-Fragen. Damit nicht alles an einem Einzigen hängen bleibt, soll jedes Treffen jeweils

von einem anderen Clubmitglied organisiert werden.

Wer allerdings das Ancampen zu Ostern 2005 vorbereitet, ist derzeit noch offen. Nur das Ziel steht bereits fest: Lazise am Gardasee. Schnuppergäste sind wieder herzlich willkommen.

sas

Familien-Camper

Claudia Schwung, Tel.: 08165/62922, E-Mail: Claudia.Schwung@t-online.de, Internet: www.familien-camper.de. Ancampen über Ostern 2005 in Lazise am Gardasee, Pfingsttreffen auf dem Campingplatz Hennesee.



KURZ & KNAPP

Moser-Club Mainz

Der Moser-Club Mainz lädt ein zu seiner 12. Rallye vom 1. bis 6. Juni 2005 auf den Campingplatz Arterhof in Bad Birnbach. Infos bei Moser Caravaning, Tel.: 06131/959580, Internet: www.moser-caravaning.de.

Internationales LT-Treffen

Dolmetscher Jan machte die Verständigung perfekt: Auf dem 1. internationalen LT-Treffen im holländischen Gronsveld bei Maastricht diskutierten und gesticulierten 54 LT-Eigner, davon 13 aus Deutschland, über die Vorzüge und Macken ihrer Schätzchen. Zusätzlich ging es zum Bummel nach Maastricht und Radeln entlang der Maas, bevor die VW-Bus-Freaks bei Limburgischem Bauernisch bis tief in die Nacht vesperten und feierten. Uwe Thiel, E-Mail: u.thiel@lt-freunde.de.

Phoenix RMC

Seit September ist Manfred Schikora erster Vorsitzender des Phoenix RMC. E-Mail: mschikora@gmx.de. Den zweiten Vorsitz übernimmt Willi Wilken.

RMC Weser-Ems

Das beharrliche Drängen von Horst Warneke, Mitglied des RMC Weser-Ems, zeigt endlich offiziellen Erfolg bei Bremens Stellplatz-Angebot: Die Behörden genehmigten endlich Stellplätze auf den Kuhhirten, Parkflächen der Weserinsel Werder. Auch die Gaststätte Zum Kuhhirten lädt ein, auf ihren befestigten Stellflächen zu übernachten. Neu ist ebenfalls der Platz nördlich der Innenstadt im Stadtteil Gröpelingen an der Weser beim Space Park am Hotel/Kino. Mehr Infos bei Wilhelm Holub, E-Mail: W.Holub@t-online.de.

Hymer Mobil Eignerkreis HME Aktiv-Tour de Ruhr

Nichts als ein weißer Fleck auf der HME-Landkarte schien bislang die Region entlang der Ruhr zu sein. Dabei ist Manfred Piotrowski, zweiter Vorsitzender, dort zu Hause. Grund genug, den anderen Mitgliedern diese Gegend schmackhaft zu machen und sie eine Woche lang durch den Pott zu führen.

Von Duisburg bis Bochum tourten die Hymermobil-Eigner,

HME-Clubmitglieder erkunden das Stahlwerk Duisburg-Nord (rechts). Die Hymer-Mobile machen Station am Weltkulturerbe Zeche Zollverein Essen.



angereist aus allen Gegenden Deutschlands. Sie bestiegen den Gasometer in Oberhausen und bestaunten die grüne Um-

gebung. In der Kokerei und der Zeche Zollverein Essen spürten die Gäste, wie hart das Leben der Bergarbeiter einst war.

Einer der Höhepunkte war das Museumsbergwerk in Bochum: Die Grubenfahrt vermittelte nie erlebte Eindrücke, etwa das Dröhnen der Bohrhämmer, die stehende Luft und die Dunkelheit, erhellt nur von spärlichem Licht. Sein modernes Gesicht zeigte das Ruhrgebiet beim Besuch der Arena auf Schalke. Am Ende blieb nur eine Frage offen: Wann gibt es die zweite Tour de Ruhr?

Infos bei Peter Höhne, Tel.: 05303/6930.

Berliner WMF In Watte gepackt

Mittlerweile sind die Berliner WMF Stammgäste beim Knollenfest in Rotenburg an der Fulda. So auch in diesem Jahr: Sie amüsierten sich bei urigen Wettbewerben um die Kartoffel und schwofen bei Tanzmusik von DJ Pierre bis

weit in die Nacht. Am besten aber gefiel ihnen eine besondere Verpackung: Damit Verkehrsamtsleiter Stefan Brand weiterhin so schöne Feste ausrichtet, wurde er in Watte gepackt.

Wer Lust hat, das 20-jährige Bestehen des Clubs im Januar 2005 mitzufeiern, erhält Infos bei Detlef Grasemann, Tel.: 030/4946341.

Damit Stefan Brand wohlbehalten weiterhin tolle Feste organisiert, haben ihn seine Mitarbeiter in Watte gehüllt.



Treffs & Termine

3. bis 5. Dezember: Adventstreffen des Fördervereins Reise mobil Touristik Bremen-Nord auf dem Stellplatz in Bremen-Lesum, Tel.: 0421/6361673.

Nikolaustreffen des EMHC am Niederrhein, Martina Wenderlich, Tel.: 02842/921672.

3. bis 8. Dezember: Advent-Rallye des RMC Wien, Rudi Nemeth, Tel.: 0043/676/4304050.

4. Dezember: Der Rhein-Main Eriba-Club feiert Weihnachten, Günter Haber, Tel.: 06131/507354.

Weihnachtsfeier des RMC Mittelbaden im Brauhaus Neustadt, Martin Lenz, Tel.: 07245/4085.

4. bis 5. Dezember: Interne Weihnachtsfeier des Eriba-Hymer-Clubs Limburg, Heribert Hafermann, Tel.: 06435/1433

5. Dezember: Der WMC Oberpfalz besucht einen Weihnachtsmarkt, Heiner Horschelt, Tel.: 09621/81548.

Nikolausfeier des Eriba-Clubs Neckartal, Dieter König, Tel.: 0721/573946.

10. Dezember: Weihnachtsfeier des RMC Albatros, Hans-Joachim Junk, Tel.: 02421/33847.

Jahresabschlussfeier des WMC Oberpfalz, Heiner Horschelt, Tel.: 09621/81548.

10. bis 12. Dezember: Weihnachtsfeier des Eura Mobil Clubs, Christa Hertrampf, Tel.: 06621/3994.

Phoenix-RMC-Weihnachtstreffen in Altötting, Karin Siegesmund, Tel.: 089/967788.

11. Dezember: Weihnachtsfeier des Eriba-Hymer-Clubs Württemberg in Nürtingen, Christel Rücker, Tel.: 07141/241531.

14. Dezember: Stammtisch des RMC Wien, Rudi Nemeth, Tel.: 0043/676/4304050.

17. bis 19. Dezember: Der RMC Albatros besucht die Lichterwoche in Essen, Hans-Joachim Junk, Tel.: 02421/33847.

26. Dezember: Jahreshauptversammlung des Eriba-Clubs Fränkische Schweiz, Hans Killermann, Tel.: 09129/7105.

30. Dezember 2004 bis 1. Januar 2005: Silvestertreffen für Reisemobilisten in Rotenburg an der Fulda, Tel.: 06623/5555.

30. Dezember 2004 bis 1. Januar 2005: Silvesterausfahrt des RMC Mittelbaden nach Dresden, Martin Lenz, Tel.: 07245/4085.

31. Dezember: Der Cuxland Wohnmobilhafen lädt ein zum Silvesterbuffet nach Dorum-Neufeld, Hans-Georg Eggers, Tel.: 04741/180777.

31. Dezember 2004 bis 2. Januar 2005: Silvesterfeier des Eura Mobil Clubs, Anne Andresen, Tel.: 04621/957656.

Reise mobil Eignerkreis RME Einladung für 2005

Zufrieden blickt der RME auf seine diesjährigen erlebnisreichen Touren zurück. Unter anderem ging es in das Erzbergwerk Ramsbeck und nach Polen/Masuren.

Seine Planung für 2005 stellt der RME nun vor. Ziele sind Spreewald und Harz,

Allgäu und Österreich, Mosel und Vogesen. Ebenfalls auf der Wunschliste steht eine Toskana-Tour. Gäste sind jederzeit herzlich willkommen.

Infos im Internet: www.rme-ev.de oder bei Karlheinz Haarbach, Tel.: 08373/9879-184.



Gut gefallen

Selbstausbautreffen, REISEMOBIL INTERNATIONAL 10/2004

Dank ihrer schönen Beschreibung in Ausgabe 10/2004 habe ich am Selbstausbautreffen 2004 teilgenommen. Ich habe zwar kein

Nur den pauschalen Preis in Höhe von 45 Euro finde ich für einen Junggesellen/Single etwas hoch. Lässt sich daran für die nächsten Jahre nichts



Foto: Claus-Georg Peiri

Die Bustreaks haben es sich auf dem Selbstausbautreffen in Wietzendorf so richtig gemütlich gemacht.

selbstausgebautes Reisemobil, aber die anderen zu sehen war schon toll. Es hat mir auf dem Südsee-Camp so gut gefallen, dass ich auch in den nächsten Jahren teilnehmen möchte.

ändern? In der Zeit, in der es immer mehr Singles gibt, wäre doch ein pauschaler Preis für Alleinreisende auch ganz nett, oder?

Achim Große Inkrott, Münster

Doppeltes Lob hält besser

Erfahrungen mit dem Service von Heizungshersteller Truma

Man muss auch loben können, in diesem Fall gleich zweimal die Firma Truma.

1. Ich hatte eine Triomatic geschenkt bekommen, leider die falsche Ausführung (30 mb). Truma tauschte sie problem- und kostenlos um.

2. Auf dem diesjährigen Selbstausbautreffen fiel uns samstags die Heizung aus. Wir gingen zum Truma-Stand und sofort zog sich ein Monteur den Overall an und setzte unsere Heizung wieder instand.

Ralph Jaspers, Linnich

Ein Hoch der Gießkanne

Beobachtung an einer Ver- und Entsorgungsstation

Auf dem Stellplatz im italienischen Spello befinden sich an der Ver- und Entsorgungsstation zwei Wasserhähne für Trinkwasser, daran befestigt ein fünf Meter langer Schlauch. So gegen zehn Uhr abends fuhr ein Reisemobil auf den Platz, um zu entsorgen. Dies ging auch anstandslos, zum Schluss wurde noch der Schlauch in den Festtank geschoben und damit ordentlich durchgespült.

Am nächsten Morgen beobachteten wir mindestens

fünf Mobilisten, die denselben Schlauch bedenkenlos in ihren Frischwassertank schoben und ihn auffüllten.

Wir nehmen schon seit neun Jahren eine einfache Gießkanne nur für Frischwasser mit. Sie hat einen flachen Griff und braucht nur wenig Stauraum. Die Kanne passt unter jeden Wasserauslauf. Wenn ich dann beim Wasserholen sechsmal 20 Meter laufen muss, hat es mir bestimmt nicht geschadet.

Joachim Welzel, Bretten-Büchig

Händler vor Ort behalten Bedeutung

Händlersorgen, Caravan-Salon-Rückschau, REISEMOBIL INTERNATIONAL 10/2004

Warum sollte mit der Errichtung herstellereigener Caravaning-Center, wie etwa in Wertheim geplant, eine bestehende Kunden-Händler-Bindung aufs Spiel gesetzt werden, sofern sie echt oder gut ist? Legen wir doch fast alle mit unseren mobilen Heimen großen Wert auf individuelle Betreuung vor Ort und eine persönliche Begegnung auf guter Vertrauensbasis, gleichfalls auf ein flächendeckendes Servicenetz.

Die mannigfachen Vorteile nahe gelegener Händler samt kurzer Wege im Servicefall wissen wir doch mehr zu schätzen als die beschriebenen Lockan-

reize und Bonusmodelle, die sich im Nachhinein am Platz bezüglich Folgekosten und Kundendienlichkeit doch nicht so rechnen.

Zudem profitieren Kaufinteressenten wie Händler von solchen Centern, genauso wie von den überregionalen Messen, weil dort die Präsentation der breiteren Palette eines Gesamtprogramms allemal Entscheidungsfindungen erleichtert und gleichzeitig kleinere und mittelgroße Händler von der Sortimentsverfügbarkeit oder eigenen Bestandshaltung her nicht überfordert.

Gekauft aber wird sicher auch weiterhin und letzten

Endes beim Partner vor Ort. Es sei denn, dass man – wie wir schon erleben mussten – wegen oberflächlicher, teils fahrlässiger Arbeitsausführung und Ignoranz von Kundenanliegen und -hinweisen gezwungen wird, die zentralen und entfernt gelegenen Werkstätten des Herstellers und seiner Zulieferer aufzusuchen.

Obwohl wir dort überall professionell bedient werden, bleibt für uns die Betreuung und persönlichere Beziehung durch einen Händlerbetrieb so wichtig, dass wir uns sogar nach nur einem Jahr zu einem Fabrikatswechsel entschieden haben. Unserer Ansicht nach

wird der qualifizierte Partner am Platz auch zukünftig seine Bedeutung und Berechtigung trotz oder gerade durch solche Center behalten.

M. Eichhorn, Köngen

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, E-Mail: info@reisemobil-international.de



Lieblingswort „abgezockt“

Zum Leserbrief „Sprachkenntnis nötig“, REISEMOBIL INTERNATIONAL 11/2004

Am 24. Oktober 2004 wurde das Lieblingswort Deutschlands veröffentlicht: Habseligkeiten. Das Lieblingswort der Reisemobilisten ist ohne Zweifel „abgezockt“.

Da bezahlt einer im Zuge seiner Reise nach Weißrussland und durch das Baltikum an der Grenze fünf Euro wegen Unwissenheit und spricht dann von „abgezockt“. Welche Verhältnismäßigkeit von erforderlichen zu überflüssigen Kosten legen diese Leute als Maßstab an, um derartige Formulierungen zu gebrauchen?

Meine Bitte: Verzichten Sie auf solche Briefe. Das dadurch entstehende Bild der Reisemobilisten entspricht in weiten Teilen nicht der Wirklichkeit. Dieter Heinze, Meerbusch

Bezahlen oder Haft

Erlebnis in Kroatien

Wir waren am 26. August 2004 während unseres Kroatienurlaubs mit dem Reisemobil unterwegs zum Campingplatz Bi-Village bei Pula. Etwa 30 Kilometer hinter Ronvinji kamen wir an einen herrlichen Strand mit vielen Parkplätzen und nutzten den Vormittag zum Baden. Gegen Abend beschlossen wir, bis zum nächsten Tag stehen zu bleiben.

Ich vergewisserte mich, dass hier kein Verbotsschild für Reisemobile stand und wir auch sonst gegen keine Vorschriften verstießen. Dies war nicht der Fall, und nachdem gegen 20.30 Uhr eine Polizeistreife direkt an uns vorbeifuhr, blieben wir am Strand stehen. Zwischenzeitlich parkten noch zwei weitere Reisemobile in unmittelbarer

Nähe, eines mit deutschem, eines mit kroatischem Kennzeichen. Ich betone, dass wir weder Stühle, Tische noch Markise benutzten.

Gegen 8 Uhr morgens wurden wir von der Polizei geweckt. Sie teilte uns mit, dass wir wegen Nüchterns in einem Naturschutzgebiet 135 Euro zu bezahlen hätten. Meine Frage, wo hier das Naturschutzgebiet sei oder angezeigt würde, hieß es, das müsse man wissen. Es wurde mir bestätigt, dass es kein Verbotsschild gäbe. Auf meine Bitte, doch eines aufzustellen, hieß es, dies liege nicht in der Zuständigkeit der Polizei.

Dem zweiten Reisemobil mit deutschem Kennzeichen wurden ebenfalls 135 Euro Strafe auferlegt. Die Insassen

des Mobils mit dem kroatischen Nummernschild wurden nicht einmal angesprochen.

Unverständlich ist für mich, dass uns die Polizei nicht schon am Abend zuvor angesprochen hat. Für unverschämte halte ich die Ungleichbehandlung zwischen deutschen und kroatischen Reisemobilisten. Außerdem gab es keinen Verhandlungsspielraum. Jede meiner Fragen wurde damit beantwortet, ich müsse sofort bezahlen oder würde festgenommen. Beim Bezahlen musste ich dann noch einen in kroatisch verfassten Schriftsatz unterzeichnen. Nachdem ich mich weigern wollte, wurde mir noch einmal mit Haft gedroht.

Bernd Gabriel, Villingen-Schwenningen-Marbach

Ausweichplatz gefunden

Erfahrungen auf einem Stellplatz

Von Belgien kommend haben wir den Stellplatz Normern angefahren, um eine Nacht vor dem Campingplatz zu nächtigen. Bei der Frage nach der Gebühr wurden 29 Euro plus Kurtaxe erhoben, was ich für eine Unverschämtheit halte. Ich bin dann 17 Kilometer weiter gefahren nach L-9156 Heiterscheid. Dort habe ich für 7,50 Euro einen sehr guten Stellplatz mit Strom-, Wasser- und Abwasseranschluss erhalten.

Machen Sie mit Ihrem Bordatlas so weiter. Ich halte diesen Stellplatzführer für sehr gut, da die Stellplätze gut zu finden sind.

Karl-Heinz Beißwenger, Heidenheim



Trotz Mängel zufrieden

Praxistest Granduca Garage P, REISEMOBIL INTERNATIONAL 10/2004

Wir besitzen dieses Modell seit Juni dieses Jahres und bedanken uns für den Tipp mit dem Frischwassertank in der Heckgarage. Ich habe bei der Reinigung außer dem Restwasser noch jede Menge Plastikspäne von den werksseitig vorgenommenen Bohrungen

für die Behälterabflüsse gefunden.

Unterm Strich sind wir trotz anderer Mängel mit dem Fahrzeug im Zwei-Personen-Betrieb sehr zufrieden. Bei Kontaktaufnahme mit anderen Reisemobilisten hört man auch von deutschen Fabrikaten jede



Im Zeichen des Regenbogens: Hobby 600 von Renate Möbius

Mit Sonne im Herzen in den Urlaub

Wie wahr ein Sprichwort ist

Viele haben in diesem Jahr über den Sommer geschimpft. Wir haben das Beste draus gemacht und waren bei jedem Wetter unterwegs. Und wie Sie sehen: Es lohnt sich immer. Man sagt nicht umsonst, auf Regen folgt stets Sonnenschein. Man muss eben nur einfach daran glauben.

Hier sehen Sie meinen Hobby 600 nach einem Regen-

guss, als sich die Sonne wieder blicken ließ – auf dem Spree-wald-Campingplatz Halbinsel Raatsch.

Renate Möbius, Sadisdorf

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.

Allein auf weiter Tour

Tour extrem gen Osten, REISEMOBIL INTERNATIONAL 11/2004

Schleichwerbung? So eine Tour können Sie nicht nur mit einem Hobby, sondern mit jedem beliebigen Reisemobil machen, zumal die Fahrzeuge auf dem einzigen schwierigen Teil (zwischen Ulan Bator und der chinesischen Grenze) auf

einen Zug geladen werden. Ich war allein und auf eigene Faust in Zentral-Asien unterwegs, mit einem 13 Jahre alten Kastenwagen, der vorher über 500.000 Kilometer als Transporter gelaufen war – kein Problem. Jürgen Hensgen, Wuppertal

Bezugsquellen

Bocklet Fahrzeugbau
Marienfelderstraße 3
56070 Koblenz
Tel.: 0261/802504
Internet: www.bocklet-fahrzeugbau.de

Büstner
Weststraße 33
77694 Kehl
Tel.: 07851/85257
Internet: www.buerstner.com

Eura Mobil
Kreuznacher Straße 78
55576 Sprendlingen
Tel.: 06701/203-0
Internet: www.euramobil.de

Homar Fahrzeugbau
Westerwaldstr. 14
53547 Hausen,
Tel.: 02638/62-44
www.homar.de

Offroad Homes
Münsterstraße 120
33775 Versmold
Tel.: 05423/9475-0
Internet: www.offroad-homes.de

Stauber Motorhomes
Hauptstraße 31
56244 Goddert
Tel.: 02626/7351,
Internet: www.stauber-motorhomes.com

Variomobil Fahrzeugbau
Bremer Straße
49163 Bohmte
Tel.: 05471/951120
Internet: www.variomobil.de

Volkner Mobil
Simonshöfchen 41
42327 Wuppertal
Tel.: 0202/273350
Internet: www.volkner-mobil.de

Wanner Freizeitmobile
Industriegebiet
73265 Dettingen/Teck
Tel.: 07021/98020-0
Fax: -29

Zu gewinnen:
Eine Woche
Camping-Urlaub
in Tirol

	Stadt am Inn (Oberbayern)	Stromspeicher (Kurzwort)		italienische Weinstadt		Strom in Ostsibirien	starkes Haar		Trut-henne		dt. Gesetz-samm-lung (Ab-kürzung)		Entwurf, Roh-zeich-nung		befan-gen, ge-hemmt
								5			erfah-terer Fach-mann				
	Stärke-mehl			sportlich in Form		auf sich zu			in der Nähe von				deut-scher Autor (Eugen)		Aas als Köder
Wort der verstärk-ten Zu-stimmung		seltenes Erd-metall	Winter-sport						zeitlich später, hinter-her		kleines Kriebstier		Kreuzes-inschrift		
					engl.: Satz beim Tennis		Alphabet		Laub-baum						Rückgewin-nung der Leistungs-fähigkeit
österr. Donau-tal			schotti-scher Namens-teil	Renn-beginn				italie-nisches Wirts-haus	Astro-logie Wallen-steins				8		Haus-halts-plan
		12				Einfall, Gedanke	sittliche Ge-sinnung				offizieller Widerruf; Berichti-gung		räumli-che Be-schränkt-heit		
Mitglied e. nord-amerik. Sekte		Zeit-messer		Skatwort	wunder-liche Eigen-art			schnell hinter-einander knallen	sich in einen Text ver-tiefen	Ver-ordnung, Erlass					
					stiller Zorn	Nach-trags-gesetz					anhäng-lich	Opern-solo-gesang			
brütende Henne	Kosten-punkt		Bestand	Stadt an der Weißen Elster				Lebens-bund			Nacht-, Früh-gottes-dienst				
									Wurf-, Sport-gerät						Destil-lations-gefäß
Pferde-sportler		Knoten im Textil-gewebe		Heim-tücke		hügel-frei, flach	Klang, Laut		Brauch, Zere-moniell (lat.)		Dresch-abfälle		griechi-scher Liebes-gott		
						13	jeman-dem selbst gehörend	nicht heiter; seriös					deutlich		
Haupt-ge-schäfts-stelle			Top-Ski-gebiet in Öster-reich					Knie-geige		Spiel-karten-farbe		7		dickes Seil	
belgi-scher Kurort				sizilia-nischer Vulkan	Theater-stück						Staat in Südost-asien				
Eier-kuchen	Rich-tungs-anvisie-rung						betroffen, entsetzt	Gemahlin Lohen-grins	Oper von Puccini		austra-lischer Lauf-vogel		nordi-scher Hirsch		
					Talent, Neigung		Farbe								
weibl. über-menschl. Wesen		höcker-loses Kamel		Tanzart	Fisch-fang-gerät				3	Sprint	Ehemann der briti-schen Königin	Laden-, Schank-tisch	die erste Frau (A.T.)		
						Begeis-terung, Schwung	Futter-behälter		kurz ge-bratene Fleisch-schnitte						Ausruf des Ver-stehens
als Schuld buchen			Brei aus Früch-ten, Kar-toffeln		unge-brauht	Tiroler Langlauf-Zentrum					Pökel-flüssig-keit	selten, knapp			
Schwei-zer Käse-sorte								Gürtel-linie, Leibes-mitte							ein Europäer
							Gauner, Spitz-bube			Film-hund					
Hunde-krank-heit		als Ges-penst um-gehen					Schau-bild, Illustra-tion				10	Wasser-vogel			
Lösungs-wort:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	ein Schiff erbeuten	anfäng-lich

Vater und Mutter	Fluss zum Rhein	Insel in der Ostsee		Ketzerei	österr. Kompo-nist		wunder-tätige Schale der Sage		Unter-halts-beiträge für Kinder
		amerik. Filmstar, Sänger (Frank)						2	
					spani-scher Maler		Gestalt im „Frei-schütz“		
		Ausdehnungs-begriff			schlech-te Ange-wohn-heit				
								Kum-mer, Seelen-schmerz	
	Vorbe-deutung				engli-sches Bier				
			sehr eilig gehen						
Stadt in Nevada (USA)	männ-liche Anrede			11	erfolg-reiches Musik-stück				
			Musik: Übungs-stück (franz.)						
	Bruder Jakobs im A.T.								
germa-nische Gottheit									
	bibli-scher Stamm-vater								
artisti-sche Show-bühne									
			Aristo-kratie	engli-sche Prin-zessin		Pop-musik-stil		vulkan. Gesteins-schmelz-fluss	Drall der Billard-kugel
	Boden-ent-wässerung						4		
			Kloster-vorsteher		Einheit d. Beleuch-tungs-stärke		Spaß, Unfug		
	Ski-sportart								
		spöttisch: schöner Mann (franz.)	6			franzö-sischer Artikel			
				genau; sorg-fältig					

Teilnahmebedingungen
Unter allen Einsendern wird eine Woche Gratis-Aufenthalt wahlweise auf Holiday-Camping Leutasch oder Camping Arlberg verlost. Die nummerierten Felder im Rätsel ergeben das Lösungswort. Schicken Sie dieses bitte auf einer ausreichend frankierten Postkarte an DoldeMedien, Preisrätsel, Postwiesenstr. 5 A, D-70327 Stuttgart, oder per E-Mail: raetsel@dolde.de

Einsendeschluss:
20. Dezember 2004
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, eine Abgeltung in Geld nicht möglich. Den Namen des Gewinners nennen wir im übernächsten Heft.

Die richtige Lösung des Rätsels in Heft 10 lautete AKTIV ENTSPANNEN IM CAMPOTEL. Das Wellness-Wochenende auf Kur-Camping-Galerie in Bad Rothenfelde hat Ernst Daut, 66440 Blieskastel, gewonnen.

PREISRÄTSEL

KOMPETENZ IN SACHEN CAMPING

Was haben Holiday Camping in Leutasch und Camping Arlberg in Pettneu gemeinsam? Beide befinden sich in Tirol, haben hundertprozentige Kompetenz in Sachen Viersterne-Komfort und Ganzjahrescamping. Und die Führung beider Plätze liegt in den bewährten Händen der Familie Haslwanger. Ansonsten zeigen sich die zwei Campingplätze eher mit einer sehr eigenen, individuellen Note.

Holiday Camping (Foto oben) liegt im Hochtal Leutasch, von majestätischen Bergen umgeben und bietet 4-Sterne-de-Luxe-Komfort. Die Natur entfaltet dort ihre Pracht zu jeder Jahreszeit.



Im Winter liegt das größte Langlauf-Zentrum Europas direkt vor der Haustür. Die Loipe führt am Platz vorbei. Holiday Camping ist aber auch ein idealer Ausgangspunkt zum Wandern und Skifahren (Bus-Haltestelle). Nach dem Sport können sich die Camper gratis im hauseigenen Hallenbad bei 31 Grad warmem Wasser oder in der Sauna so richtig entspannen. Info-Adresse: Holiday Camping Leutasch, A-6105 Leutasch, Reindlau 230 b, Tel.: +43-5214-6570-0, E-Mail: info@holiday-camping.at, Internet: www.holiday-camping.at

Camping Arlberg, das exklusive Camping-Resort in den Alpen, bietet 180 Stellplätze, wobei jeder einzelne über ein eigenes Privat-Badehaus inklusive Dusche verfügt (Foto unten)! Mehr als 80 Bergbahnen und Lifte, 260 km Pisten und über 180 km ungespurte Pulverschnee- und Firnhänge umfasst das Arlberg-Skigebiet. Hier kommen alle Wintersportler voll auf ihre Kosten! Der Skibus hält vor dem Platz. Zwischendurch kann man in der Wellness-Oase mit großzügiger Poollandschaft (im Preis enthalten), im exklusiven Themenbereich oder in der Beauty Insel die Seele baumeln lassen. Info-Adresse: Camping Arlberg, A-6574 Pettneu am Arlberg/Tirol, Tel.: +43-5448-22266-0, E-Mail: info@camping-arlberg.at, Internet: www.camping-arlberg.at

KURZ & KNAPP

Heia Safari

Vom 9. bis 16. Januar 2005 steigt auf dem Aktiv-Camping in Putz die Skisafari. Camper fahren in sechs Gebieten Ski und brauchen dafür nur einen Skipass. Hinzu kommen kulinarische Leckereien. In dieser Zeit kostet das Campingvergnügen für zwei Personen 625 Euro. Dieser Preis addiert sich aus mehreren Positionen, gültig jeweils für zwei Personen: Die Camping-Gebühren betragen 165 Euro, Drei-Tages-Skipass und Ski-Guide 242 Euro, diverse Essen machen 152 Euro aus, die Kosten für Eisstockschießen, Nachtrodeln und Fackelwanderung kommen auf 66 Euro. Tel.: 0043/5472/2648, Internet: www.aktiv-camping.at.

Ganz schön flott

Erlebnis-Camping Aufenfeld in Aschau zog in nur drei Monaten ein neues Gebäude hoch: Ein schmuckes Restaurant mit drei Stuben – darunter eine für Nichtraucher und eine für Familien. Den Rest der Fläche im Souterrain beansprucht ein luxuriös gestalte-



ter Sanitärbereich. Darüber haben die Fiegls auf zwei Geschossen 17 Apartments gebaut, die bis zu sieben Personen Platz bieten. Tel.: 0043/5282/29160, Internet: www.camping-zillertal.at.

Krabben-Camping

Gäste, die ihren Urlaub auf dem ostfriesischen Vier-Sterne-Campingplatz Neuharlingersiel verbringen, erhalten pro Woche ein Kilogramm Nordseekrabben gratis. Voraussetzung: sie bleiben mindestens sieben Tage. Dazu gibt's täglich freien Eintritt ins 30 Grad warme Meerwasser-Hallenbad. Die Krabben-Pauschale gilt noch bis zum 15. Dezember 2004 und kostet für zwei Personen insgesamt 79 Euro. Internet: www.neuharlingersiel.de.

Truma-Winterrallye

Alle Jahre wieder

Über die Weihnachtstage 2004 und den Jahreswechsel hat Heizungshersteller Truma wieder einen Notdienst für Reisemobilisten und Caravaner eingerichtet. Wessen Heizung streikt, der muss den Urlaub nicht abbrechen: Er findet Hilfe auf gut frequentierten Campingplätzen in deutschen, österreichischen und Südtiroler Skigebieten.

Von den in der Tabelle aufgeführten Anlagen aus betreuen die Servicetechniker (ST) auch umliegende Campingplätze. Außerdem ist die Service-Zentrale in Putzbrunn über Weihnachten und zu Silvester (außer 1. Januar) von 9.00 bis 16:30 Uhr besetzt, Tel.: 089/4617-142. Von dort aus werden die Servicetechniker koordiniert.

Im Notfall herzlich willkommen: Servicetechniker von Truma beim Einsatz auf einem Campingplatz.



Hier kommen die Truma-Servicetechniker (ST) zum Einsatz

■ 22. Dezember bis 1. Januar

Wolfsgrund, Schluchsee, ST Wossidlo
Regenbogencamp, Tecklenburg, ST Mehlfeld
Wiesenbeker Teich, Bad Lauterberg, ST Funke
Wolfstein, Bad Harzburg, ST Pursian
Hochsauerland, Winterberg, ST Grund

■ 22. Dezember bis 5. Januar

Campingplatz Reit im Winkl, ST Wittmann
Naturcamping Isarhorn, Mittenwald, ST Bially
Grüntensee-Camping, Wertach, ST Brand

Knaus-Campingpark, Lackenhäuser, ST Jannek
Fritz Berger Komfort-Campingplatz, Hohenwarth ST Nunner
Eurocamp Wilder Kaiser, A-Kössen, ST Nospickel
Schwarzsee, A-Kitzbühel, ST Israel
Seiseralp, I-Völs, ST Nies
Caravanpark, I-Sexten, ST Fischer

■ 23. Dezember bis 5. Januar

DCC-Campingpark, Lechbruck, ST Nitsch
Gitzenweiler Hof, Lindau-Oberreitau, ST Wende

Wintercamping in Schweden

Über 200 Anlagen geöffnet

Ein Drittel aller schwedischen Campingplätze ist das ganze Jahr über geöffnet. Besonders Wintercamping in den Skigebieten ist bei den Schweden sehr beliebt. Von den 200 Ganzjahresanlagen liegt aber nur ein kleiner Teil im Gebirge. Viele sehr gut ausgestattete Anlagen befinden sich etwa an der Westküste oder in Südschweden.

Die Internetseite des schwedischen Campingverbands SCR (www.camping.se) verfügt über eine Suchmaschine, die Campingplätze nach Regionen findet. Die ganz-

jährig geöffneten Plätze sind markiert.

Schwedische Campingplätze gehören seit Jahren zu den günstigsten in ganz Europa. Das hat auch der ADAC

wiederholt festgestellt. In der Hauptsaison liegt der Preis für eine Nacht auf dem Campingplatz im Schnitt zwischen 13 und 17 Euro. Tel.: (freecall) 00800/30803080.



Ferienpark Seiffen, Erzgebirge

So entstehen Räuchermännchen

Im weltbekannten Spielzeugdorf Seiffen beginnt am ersten Advent wieder die Hauptsaison. Über 40.000 Besucher bestaunen alljährlich in der Adventszeit den Weihnachtsmarkt, der sich über das gesamte Ortszentrum erstreckt. In Schauwerkstätten schauen die Gäste den Spielzeugherstellern bei der Arbeit über die Schulter. Hier entstehen die bekannten Nussknacker und Räuchermännchen, Schwibbögen und Pyramiden.

Am ersten und dritten Adventssonntag finden jeweils Bergmanns-Umzüge statt. Zwei Kilometer vom Ortszentrum entfernt, direkt am Ahornberg von Seiffen gelegen, bietet

ein 5,5 Hektar großes Areal Entspannung und Erholung mit Panoramablick über das Erzgebirge. Den Gästen stehen 120 terrassierte Standplätze zur Verfügung.

Im Winter sind gespurte Loipen vorhanden, in der Nähe befinden sich Eisstadion und Skilift. Abends starten die Gäste zu Lichterfahrten mit einem Oldtimer-Panoramabus durch Seiffen, Pobershau und Mauersberg, Schnitzabende finden statt, geführte Wanderungen. Im Wellnessbereich stehen eine geräumige Sauna mit Dampf- und Trockenbereich sowie ein Massagekomplex bereit. Tel.: 03736/2150, Internet: www.ahornberg-seiffen.de

Kur-Camping Fichtelsee, Fichtelberg

Stimmungsvolle Waldweihnacht

Nordbayerns höchstgelegenes Camp (800 Meter), der Kur-Camping Fichtelsee in Fichtelberg, offeriert Weihnachten ein stimmungsvolles Programm. Die Betreiberfamilie Vollmer wartet vor allem mit romantischen Veranstaltungen auf. Am Abend des ersten Weihnachtsfeiertags laufen die Gäste mit Fackeln zum nahe gelegenen Fichtelsee, um dort die märchenhafte Waldweihnacht mit Christkind und Nikolaus zu erleben. „Eismond – Vollmondmystik bis Mitternacht“ heißt das Motto

des zweiten Weihnachtstags für die Badegäste des Kristall Kur- und Freizeitbades, für das Camper einen Nachlass von bis zu 25 Prozent erhalten. Und am Silvesterabend lädt das Mitarbeiterteam zu einer kleinen zwanglosen Feier am Rezeptionsgebäude ein. Kur-Camping Fichtelsee ist zudem eine beliebte Anlaufstelle für Wintersportler. Die Loipe befindet sich direkt neben dem Platz, der Skilift liegt gerade mal einen Kilometer entfernt. Tel.: 09272/801, Internet: www.camping-fichtelsee.de.



Küchenchef Reinhold Metz empfiehlt dieses Menü für ein festliches Weihnachtsessen im Reisemobil.

Hafermastgans-Keule mit Preiselbeersauce, Zimt-Blaukraut im Apfel und Kräuterklößen

Die Gänsekeulen waschen, halb mit Salzwasser bedeckt und mit einem Rosmarinweig 90 Minuten zugedeckt garen. Das Wasser fast vollständig einkochen lassen. Das dem Gänsefleisch entzogene Fett abschöpfen und zum Braten der Keulen zur Seite stellen.



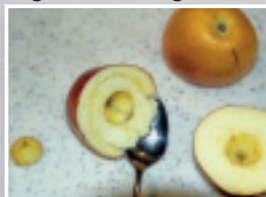
Die Keulen aus dem Sud nehmen, trocken tupfen, mit Salz und Pfeffer würzen.

Das Gänsefett in einer Pfanne erhitzen, die Keulen regelmäßig begießen und goldbraun braten. In



Alufolie wickeln und warm stellen.

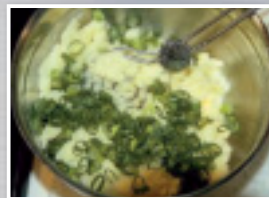
Äpfel halbieren, Kerngehäuse mit einem Kaffeelöffel ausstechen und die Hälften aushöhlen. In leicht gezuckertem Wasser kurz dünsten. Dies kann man bereits am Tag zuvor erledigen.



Die ausgebohrten Apfelstücke klein schneiden, mit Zimt unter das Blaukraut mi-



schen, erhitzen und in die vorbereiteten Apfelhälften füllen.



Lauchzwiebel und/oder Schnittlauch sowie Petersilie klein schneiden und unter die Kloßmasse mischen.



Klöße formen, Brot-Kröstchen in die Mitte geben und rund rollen. ►

Mobile Küche mit Pfiff



Rezepte für zwei Flammen

Weihnachts-Menü

Blattpetersilien- und Maissalat

Hafermastgans-Keule mit Zimt-Blaukraut im Apfel und Kräuterklößen

Vanille-Schokoladen-Pudding mit Amaretti



Zutaten

für 4 Personen

4 Gänsekeulen

450 g Blaukraut (TK)

1 Pck. Bayrischer Kloßteig

2 Äpfel

2 Stängel Lauchzwiebeln

2 EL Preiselbeeren oder Moosbeeren

1 Glas Rotwein

Bratensauce aus der Tube

1/2 TL Zimt

Salz, Pfeffer, Rosmarinweig

Zubereitungszeit:

25 Minuten ohne Garzeit für die Gänsekeulen



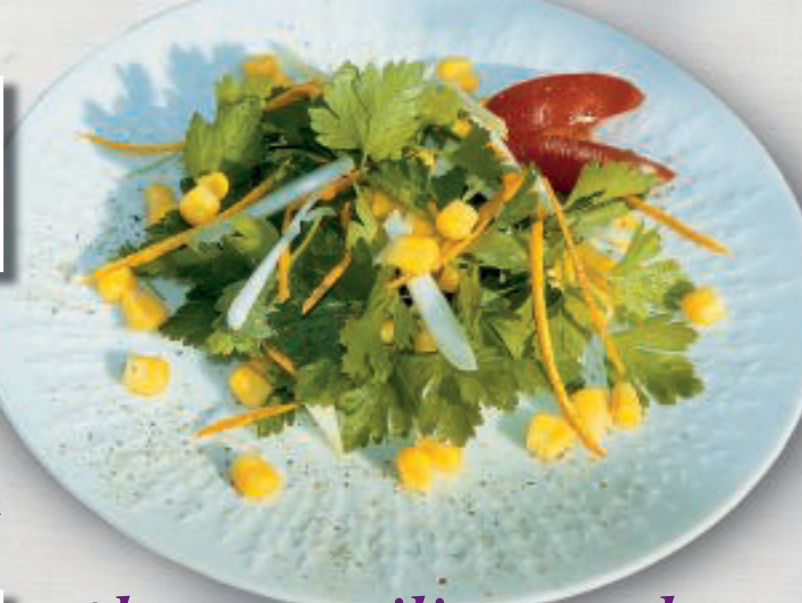


Die Klöße in kochendes Salzwasser legen und so lange köcheln lassen, bis die Klöße oben schwimmen. Im heißen Wasser warm halten.

Gänsekochsud mit Rotwein und Bratenpaste auffüllen, ein-



kochen lassen, abseihen. Preiselbeeren zugeben und abschmecken.



Zutaten

für 4 Personen

12 Stängel
Blattpetersilie

4 EL Mais

8/2 Walnüsse

1 Schalotte

4 Kirsch-Tomaten

Salz, Pfeffer

Essig, Öl

1 Orange

Zubereitungszeit:
10 Minuten

Blattpetersilien- und Maissalat

Petersilie waschen, die Blätter von den Stän-



geln abzupfen oder mit einer Schere abschneiden.

Orange gründlich heiß abwaschen, Schale dünn abschneiden (evtl.



mit einem Sparschäler). In feine Streifen schneiden.

Schalotten in feine Würfel schneiden und zusammen mit 1 EL Essig, 1 EL Wasser, 2 EL Öl, Salz und Pfeffer ein Dressing herstellen.

Mais, Walnüsse und Blattpetersilie kurz durchmischen, auf Teller anrichten und mit Dressing beträufeln.

Mit Tomatenvierteln garnieren und Orangenschalenstreifen darüber streuen.



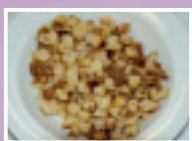
Pfiffiges vom Meisterkoch

Brotkrüstchen – auch Croutons genannt – lassen sich leicht bereits zu Hause vor der Reise herstellen und bleiben etliche Wochen haltbar.

Weiß- oder Vollkornbrot in gleichmäßige Würfel schneiden. In Öl in einer Pfanne unter



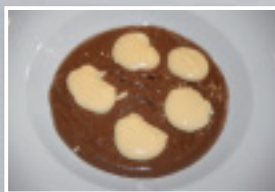
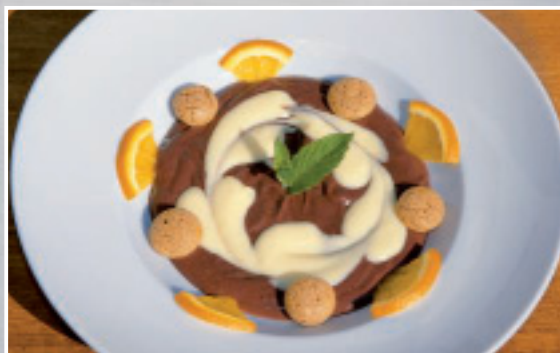
stetem Schwenken goldbraun rösten, bis die Brotstücke das Öl aufgenommen haben. Für 2 Scheiben



Brot sind 1 bis 2 EL Öl nötig. Die Croutons mit Kräutersalz oder anderen Mischsalzen bestreuen und nochmals durchmischen.

Die Krüstchen eignen sich als Dekoration sowie als Geschmackstupferl auf Blattsalaten. Außerdem passen sie prima als Einlage für gebundene Suppen und als Füllung mit knackigen Stückchen in Semmel- oder Kartoffelknödel.

Vanille-Schokoladenpudding mit Amaretti



Milch zum Kochen bringen. Vanillepudding nach Päckchenangabe herstellen. Danach die Masse halbieren.

Klein geschnittene Schokolade in eine

Hälfte des warmen Puddings geben, schmelzen lassen und glatt rühren.

Orange in kleine Abschnitte schneiden und kurz in Zucker wenden.

Zutaten

für 4 Personen

1 Pck. Koch-Vanille-Puddingpulver

1/2 l Milch

Zucker

1 kleine Tafel
Bitter-Schokolade

1 Orange

20 – 24 Stck. Amaretti
(Mandelplätzchen)

Zubereitungszeit:
10 Minuten

Schokopudding flach auf Teller verteilen, 5 Tupfen Vanillepudding darauf geben und mit einem Löffelstiel durchziehen, so dass Herzformen und ein Stern in der Mitte entstehen.

Mit den Orangestückchen und Amaretti garnieren.

Auf dem Weihnachtsbild hat unser Zeichner Aurel Voigt

DREI DINGE

versteckt, die dort nicht hingehören. Kleiner Tipp: Schaut Euch den Bilderrahmen genauer an und schreibt fix an Rudi und Maxi, sie verlosen zwei dicke Ravensburger Lexika. Viel Spaß.



HALLO KINDER

REISEMOBIL INTERNATIONAL
Rudi und Maxi
Postwiesenstraße 5A
70327 Stuttgart

freut Ihr Euch auch schon auf Weihnachten? Falls Ihr noch nicht genau wisst, was Ihr in der Adventszeit machen sollt – wir hätten da ein paar Tipps.

Eine schöne Nikolauszeit wünschen Euch **Rudi** und **Maxi**



TIPPS FÜR KIDS

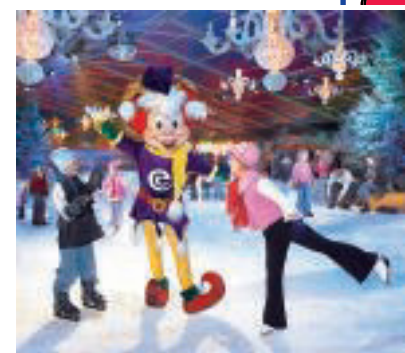
📍 Süd-Niederlande: Efteling Park

SPUKSCHLOSS IM WINTERZAUBER

Am 11. Dezember 2004 eröffnet der Freizeitpark Efteling bei Tilburg westlich von Eindhoven die Wintersaison. Farbenfrohe Lampions schmücken die Plätze, Lagerfeuer im Park knistern zu wohliger Winterstimmung.

Gruselig geht es zu im Spukschloss, auf der festlich geschmückten Eisbahn dreht Ihr zwischen echten Tannensäulen Eure Runden, fahrt mit einem großen Pferdeschlitten oder gleitet mit Pinguinen von einem Eisberg.

Der Park öffnet an Samstagen und Sonntagen und lädt ein zu „Warmen Winterabenden“ am 8., 15. und 22. Januar 2005 bis 23 Uhr. Der Eintritt kostet 23 Euro pro Person. Internet: www.efteling.com, Tel.: 0031/416/288111.



📍 Tolle Gewinne: Ravensburger Lexikon

ZWEI KILO PRALLES WISSEN

Wisst Ihr, wie viele Insekten ein Ameisenbär pro Tag vertilgt? Schlagt einfach nach unter A im Großen Ravensburger Lexikon von A-Z, dort findet Ihr die Lösung: 30.000 Termiten oder Ameisen erwischt das Tier jeden Tag mit seiner klebrigen Zunge.

Auf 420 Seiten findet Ihr mehr als 1.500 Stichwörter aus den Bereichen Natur und Kultur, Wissenschaft und Technik. 1.000 farbige Fotos und Zeichnungen geben Euch Einblick in das spannende Leben rund um den Globus.

Der dicke Wälzer für Kinder ab neun Jahren kostet 29,95 Euro. Wenn Ihr das Suchbild richtig löst, könnt Ihr auch eines der beiden Lexika gewinnen, die Rudi und Maxi verlosen. Viel Glück.



Das große Ravensburger Lexikon A-Z, Ravensburger Buchverlag, ISBN 3-473-35556-9.

88316 Isny/Allgäu

Langlauf vorm Alpen-Panorama



Fünf Reisemobil-Stellflächen hat die Kurverwaltung Isny auf dem Parkplatz Untere Mühle, Seidenstraße 43, ausgewiesen. Ab Januar 2005 sollen dort nur 100 Meter vom Kurpark entfernt, auf Schotterrasen zehn Plätze bereitstehen. Die Übernachtung kostet fünf

Euro pro Fahrzeug plus einen Euro Kurtaxe pro Person und Tag.

Fantastisch ist der Blick auf die Bergkette der Allgäuer Alpen, ebenso erbaulich ein Spaziergang entlang der mittelalterlichen Stadtmauer. Es lohnt die Mühe, auf die

Isny bietet sportlich Interessierten ab 50 Jahren einen einwöchigen Langlaufkurs für Einsteiger an – die Skiausrüstung wird gestellt.

Türme von Isny zu klettern und den Blick über die rotbunten Ziegeldächer in winkelige Innenhöfe bis hin zu den weiten Wiesen und Wäldern rund um das beschauliche Städtchen schweifen zu lassen.

Ein gut ausgebautes Loipennetz, Winterwanderwege und Eislaufplätze laden ein zu gesunder Bewegung in frischer Luft. Besonders beliebt bei jungen Gästen: die 15-, 30- und 60-Meter-Skisprungschanzen. Der Nordic-Walking-Parcours und ein Spielplatz sind nur wenige hundert Meter vom Stellplatz entfernt. Infos bei der Kurverwaltung Isny, Tel.: 07562/984110.

KURZ & KNAPP

Agricamp.ch

Daniele Comuzzo, Initiator der Initiative Reisemobilfreundliche Bauernhöfe in der Schweiz, bittet um weitere Nennung geeigneter Landgüter via E-Mail: agricamp.ch@tele2.ch.

26683 Strücklingen

Das Gasthaus Kallages Strücklinger Hof lädt Reisemobilisten am 4. Dezember 2004 ein zum Grünkohl-Büfett mit Musik. Die Kosten inklusive Getränken: 29,50 Euro pro Person. Am 31. Dezember steigt eine große Silvester-Party mit Büfett und Live-Band für 43,50 Euro pro Person. An jedem Samstag im Winterhalbjahr öffnet der Hof zur Klönnrunde am offenen Kaminfeuer bei Ostfriesentee und Kuchen. Kosten: fünf Euro. Tel.: 04498/2121, Internet: www.kallage-online.de.

CH-3954 Leukerbad

Ausschließlich im Winter von November bis Mitte April gibt es in dem Walliser Ort Leukerbad einen Übernachtungsplatz für Reisemobile: Parkplatz Fischweiher an der Kantonstraße direkt am Ortseingang. Die Übernachtung kostet acht Schweizer Franken. Tel.: 0041/27/4727171, Internet: www.leukerbad.ch.



Öffnet von November bis Ostern: der Stellplatz in Leukerbad/Wallis, ideal zum Skifahren und Thermalbaden.

CH-3906 Saas Fee, Wallis

Ski und Rodel gut

Das autofreie Gletscherdorf Saas Fee gilt als eines der schönsten Skigebiete im schweizerischen Wallis. Auf einem Hochplateau in 1.800 Metern Höhe liegt es zu Füßen der höchsten Schweizer Berge, der Mischabelkette, und bietet 100 Kilometer Pisten, einen Snowboardpark, eine Rodelbobbahn sowie 30 Kilometer Winterwanderwege. Für Reisemobilisten gibt es eine Übernachtungsmöglichkeit auf dem Parkplatz 4 am Ortseingang. Allerdings ist der Preis recht hoch: 24 Stunden kosten 20 Schweizer Franken (13 Euro) inklusive Wasser und Strom. Tel.: 0041/27/9581570, Internet: www.saas-fee.ch.

Typisch für den alten Dorfkern des autofreien Saas Fee: schneebedeckte Holzhäuser, dazwischen schmale Fußwege.





23843 Bad Oldesloe, Südwest-Holstein

Engagement trägt Früchte



Seit 1995 haben die Wohnmobilfreunde Stormarn versucht, in ihrer Heimatstadt Platz für Reisemobile zu schaffen. Jetzt eröffnete Bad Oldesloe endlich einen kostenlosen Sonderstellplatz auf dem Großparkplatz Eker am Konrad-Adenauer-Ring an der Bundesstraße 75.

Neben der Stormarnhalle finden acht Reisemobile Platz, der Aufenthalt ist auf drei Tage befristet. An einer ST-SAN-Station können die Gäste kostenlos entsorgen und Frischwasser für einen Euro zapfen. Wer an eine der beiden Stromsäulen andockt, zahlt für zehn Stunden zwei Euro.

Der Platz liegt 100 Meter vom Hallenbad und fünf Gehminuten von der Innenstadt entfernt. Am Gelände befinden sich ein kleiner Spielplatz mit Minigolf-Anlage sowie ein Restaurant, mehrere Gaststätten erreicht der mobile Gast in fünf Minuten zu Fuß. Für Wasserwanderer gibt es einen Bootsanleger auf der nahe gelegenen Trave, an der auch schöne Radwege entlang führen. Bei Sonderveranstaltungen wie Zirkus ist der Stellplatz gesperrt.

Diese Termine sind zu erfragen bei der Stadt, Tel.: 04531/5040 oder im Internet: www.bad-oldesloe.de.

So funktioniert's

Ergänzung zum Bordatlas 2004

Die auf den folgenden Seiten beschriebenen, neuen Stellplätze können Sie in Ihrem Bordatlas 2004 sammeln. Dazu schneiden Sie die Ergänzungsseiten aus und heften diese hinten in Ihren Bordatlas. Notieren Sie im alphabetischen Register Ihres Bordatlas an entsprechender Stelle einen kleinen Hinweis auf den neuen Platz im Anhang – so ist Ihr Stellplatz-Führer stets toppaktuell.

Alle im Laufe dieses Jahres in REISEMOBIL INTERNATIONAL veröffentlichten Stellplätze erscheinen im nächsten, aktualisierten und wiederum erweiterten Bordatlas 2005. Und den gibt's druckfrisch ab dem 21. Januar 2005 am Kiosk, im Buchhandel und an Tankstellen – und sogar schon ab dem 15. Januar auf der CMT in Stuttgart am Stand von DoldeMedien.



Toller Ausgangspunkt für Toskana-Touren: Der Stellplatz vor dem Werk von Trigano bei San Gimignano, dem Ort, der durch seine Geschlechtertürme weithin sichtbar ist.

gung sowie Frischwasser- und Stromanschluss. Die Aufenthaltsdauer ist unbegrenzt. Der Stellplatz liegt zehn Kilometer von San Gimignano entfernt mit seinen berühmten, den ganzen

Ort überragenden Geschlechtertürmen. Sehenswert sind auch die benachbarten Orte Poggibonsi (fünf Kilometer) und Ugnano (zwei Kilometer). Infos per Tel.: 0039/0577/650203.

I-53037 San Gimignano, Toskana

Touristischer Stützpunkt

Der italienische Reisemobilhersteller Trigano hat zusammen mit der Gemeinde San Gimignano einen Stellplatz nahe dem beliebten toskani-

schen Ort errichtet. Gegenüber dem Firmengelände von Trigano, Loc. Cusona, gibt es sieben kostenlose Stellflächen samt Bodeneinlass zur Abwasserentsor-



Fotos: Trigano

Fotos: ENIT



Einfach ausschneiden und einsenden an:

Redaktion REISEMOBIL INTERNATIONAL
DoldeMedien Verlag GmbH
Postwiesenstr. 5 A

70327 Stuttgart

Absender:

Name

Adresse

PLZ/Wohnort

Telefon

Ich habe einen Stellplatz entdeckt:

Die Adresse des Stellplatzes:

Bezeichnung: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon/Fax: _____

E-Mail: _____

Homepage: _____

Inhaber/Verantwortlicher:

**Ich bin mit der kostenlosen
Veröffentlichung des Reisemo-
bil-Stellplatzes einverstanden.**

Datum/Unterschrift des
Inhabers/Verantwortlichen:

- ☐ Restaurant
- ☐ Bauernhof
- ☐ Weingut
- ☐ Schloss/Burg
- ☐ Freizeitpark
- ☐ Freizeit-/
Erlebnisbad
- ☐ Kultur-/Tech-
nikmuseum
- ☐ Naturpark
- ☐ Golfplatz
- ☐ Hafen/Marina
- ☐ Tankstelle
- ☐ Reisemobil-
Hersteller/
Händler
- ☐ Vor dem
Campingplatz
- ☐ Allgemeiner
Platz

1. Kurzbeschreibung der Anlage/des Areals
(Art, Größe, Charakteristik, Besonderheiten usw.):

2. Anfahrt:

3. Achtung bei der Anfahrt auf:

- ☐ enge Einfahrt
- ☐ niedrige Brücke
- ☐ tief hängende Äste
- ☐ scharfe Kurve
- ☐ niedrigen Tunnel
- ☐ Sonstiges:

4. Anzahl der Stellplätze:

 = _____

5. Untergrund der Stellplätze:

- ☐ Asphalt
- ☐ Wiese
- ☐ Schotter
- ☐ Schotterrasen
- ☐ Rasengittersteine
- ☐ Pflaster
- ☐ Sand

**6. Eine Übernachtung
auf dem Stellplatz kostet:**

€ _____

Personen €: _____

Nebenkosten €: _____

Im Preis enthalten:





FRAGEBOGEN

7. Vorherige Reservierung eines Stellplatzes ist notwendig:

☐ ja ☐ nein

8. Der Platz ist behindertengerecht ausgebaut:



☐ ja ☐ nein

9. Hunde sind willkommen:



☐ ja ☐ nein

10. An den Stellplätzen gibt es:



Stromanschluss zum Fahrzeug: ☐ ja ☐ nein



Wasserentnahmestelle: ☐ 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. Mögliche Aktivitäten am Stellplatz (z.B. Mitarbeit auf dem Feld, bei der Ernte oder Weinlese, Führungen durch den Weinkeller oder die Burg usw.):

12. Gibt es ein Restaurant am Platz?

☐ ja ☐ nein

Warme Küche von - bis: _____

Das billigste Hauptgericht kostet: € _____

Das teuerste Hauptgericht kostet: € _____

oder in der Nähe:

☐ ja _____ km ☐ nein

Name des Restaurants: _____

Ort: _____

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

18. Falls vorhanden, tragen Sie bitte die GPS-Daten Ihres Stellplatzes ein (möglichst im Karten-Datum WGS 84):

Breite Grad

Minuten N oder S

Länge Grad

Minuten E oder W

Ziel der Träume

*Mit dem Reisemobil durch
das Yukon-Territory: Diese Rundfahrt
bringt Mensch und Maschine
an ihre Grenzen.*



REISEN

YUKON UND ALASKA, AMERIKA



Unermessliche Weite: Das wilde Yukon-Territory kennt praktisch keine Grenzen. Hier spielt die Natur mit ihren Kräften, sie gibt dem Land speziell im Herbst eine Färbung, wie sie abwechslungsreicher nicht sein könnte. Gäste sind hier willkommen.

Gold. Es war ein Flüstern, das zum unüberhörbaren Aufschrei rund um die Welt wuchs. Yukon. Das bedeutet Wildnis, weites Land und großes Schweigen.

Wohl kaum ein Teil Kanadas vermittelt Pioniergeist besser als jener Zipfel des Landes, der im Nordwesten das Grenzland zu Alaska bildet. Auf über 482.000 Quadratkilometern Fläche hat dieses wilde, urwüchsige Gebiet nur 25.000 Einwohner, davon sind die Hälfte Indianer. Die nördlichen Ausläufer der Rocky Mountains und des Küstengebirges formen das Land mit einer gewaltigen Zahl namenloser Gebirgszüge, die sich Hunderte von Kilometern in jede Richtung wellen. Mächtige Flüsse mit kristallklaren Seen, in denen sich der blaue Himmel spiegelt, vervollkommen das Bild.

Von Deutschland aus haben wir ein Reisemobil vorgebucht, um damit das Yukon-Territorium und das angrenzende Alaska unter die Räder zu nehmen. Ausgangspunkt für unseren vierwöchigen Trip ist Whitehorse, die Hauptstadt des Yukon, Mischung aus Dorf und Weltstadt. Knapp 15.000 Einwohner leben hier.

Trotz der modernen Verwaltungsge-

bäude und Geschäfte schimmert an einigen Stellen noch die Vergangenheit durch. Hier und da finden sich alte Blockhäuser aus der Gründerzeit des Ortes, und der Raddampfer S.S. Klondike erinnert ebenfalls an längst vergangene Zeiten.

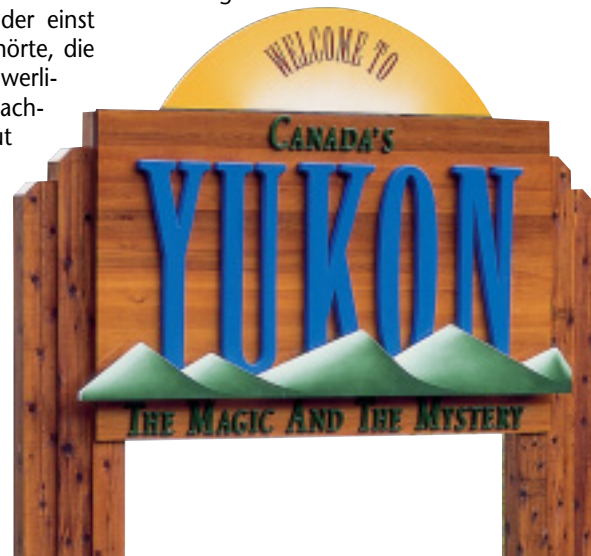
Und es gibt eine Vermietstation. Unser Mobil steht schon bereit, und nach einigen Formalitäten heißt es erst einmal Vorräte bunkern. Außer einem riesigen Supermarkt steuern wir einen Liquor-Store an, damit die Abende in unserem Reisemobil nicht zu lang und zu trocken werden.

Wir verlassen die Stadt, in der einst Jack London zu den Siedlern gehörte, die sich auf den langen und beschwerlichen Weg nach Dawson City machten. Auf dem Highway sind es gut 500 Kilometer: Unser Abenteuer beginnt. Kurz hinter der Stadt biegt der Highway Nr. 2 ab und führt gen Norden. Hier beginnen Wald und Wildnis.

Carmacks, mit seinen etwa 400 Bewohnern indianischer Herkunft, verdankt seinen Namen einem der Entdecker, die den Goldrausch am Klondike

auslösten. Der Ort war wichtiger Stopp für die Raddampfer auf ihrem Weg nach Dawson-City. Heute stellt Carmacks lediglich eine Versorgungsstation für Autofahrer dar.

Etwa 25 Kilometer hinter Carmacks verlassen wir den Highway, um den Government Campingplatz am Tatchum Lake anzusteuern. Fast zehn Kilometer führt die Schotterpiste durch unberührte Natur. Dann sind wir am Ziel – und ganz allein auf diesem für 20 Fahrzeuge ausgelegten Platz. Das Feuerholz liegt schon bereit, wie übrigens auf vielen Cam-



Fotos: Roland E. Jung



Spuren des Lebens: Der Raddampfer erinnert an längst vergangene, glorreiche Zeiten. Die Häuser sind liebevoll restauriert, die Menschen freuen sich an dem, was sie haben. Einzig der Fluss hat sein Gesicht über die Zeit bewahrt.

pingplätzen Kanadas und Alaskas. Bald schon sitzen wir vor den lodernden Flammen und genießen den Sonnenuntergang am Tatchum Lake.

Obwohl es erst Ende August ist, gibt es Nachtfrost. Dafür lacht am Morgen die Sonne vom stahlblauen Himmel. Unsere Fahrt geht weiter Richtung Norden vorbei an den Five Finger Rapids, jenen gefährlichen Stromschnellen, schon um die Jahrhundertwende ein schier unüberwindbares Hindernis für die Goldsucher. Die meisten Boote wurden an Seilen durch die Stromschnellen gezogen.

Pelly Crossing, Stewart Crossing und Moose Creek sind weitere Stationen bei unserer Fahrt durch endlosen, menschenleeren Wald. Der Klondike Highway führt vorbei an riesigen Abraumhalden, bis wir schließlich am Zusammenfluss von Yukon und Klondike das sagenumwobene Dawson-City erreichen.

Nachdem im Juli 1897 die Nachricht von riesigen Goldfunden rund um die Welt ging, machten sich 100.000 Glücksritter auf zum Yukon und Klondike. Welchen Weg sie auch wählten, es wurde immer eine Bülberwallfahrt an Leiden und Qualen.

Als Zentrum war Dawson City um die Jahrhundertwende in aller Munde.

Die Geschichte von Dawson City liest sich wie die eines schönen Schmetterlings, der sich in einem Jahr voll entwickelt und dann stirbt. Als im Sommer 1896 Gold gefunden wurde, existierte die Stadt noch gar nicht. Innerhalb von nur drei Jahren wuchs Dawson City mit 35.000 Einwohnern zur größten Stadt westlich von Chicago und nördlich von San Francisco heran.

Die ersten Claims in Eldorado und Bonanza waren eine Million Dollar wert. Das Gold fand sich in den Flüssen, zwischen Steinen und Kies. In vielen Saloons von Dawson City galt als Bezahlung nur noch Goldstaub. Beim Poker waren fünfstelligen Gewinn- und Verlustsummen keine Seltenheit. In den Tanzlokalen saßen die Goldkönige, ließen sich von den Tänzerinnen mitreißen und warfen mit vollen Händen Nuggets auf die Bühne.

Doch das Drama von Dawson City dauerte nicht lange. Im August 1899 sickerten die ersten Nachrichten von großen Goldfunden im 1.300 Kilometer entfernten Nome durch. Fast 10.000 Menschen machten sich innerhalb nur weniger Tage

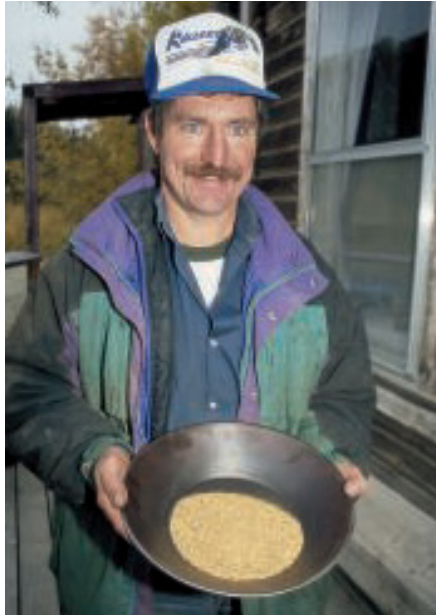
auf den Weg, und der Niedergang von Dawson City begann. Heute zählt die Stadt noch 900 Einwohner im Sommer, im Winter knapp die Hälfte.

Aber es gibt sie noch immer, die rauen Burschen aus dem Yukon-Territorium, die dem Gold hinterherjagen. Wir treffen Max Lanzinger, er erzählt uns aus seiner Vergangenheit: „Nicht das Gold macht süchtig, es ist die Suche danach. Alle, die hier nach Gold suchen, glauben an die Weiße Rinne, eine märchenhafte goldhaltige Ader, die irgendwo darauf wartet, entdeckt zu werden.“

Der gebürtige Österreicher kam vor 30 Jahren in den Yukon und heiratete eine Indianerin. Er hatte vom Goldrausch gehört und wollte reich werden. Eigentlich wollte er nur ein paar Jahre bleiben, dann weiterziehen und seinen Reichtum woanders verprassen. Aber daraus wurde nichts. Das Goldfieber hatte ihn gepackt und im Sommer schuftet er 18 bis 19 Stunden am Tag auf seinem Claim.

„1996 war ein schlechtes Jahr“, erinnert sich Max, „und ich hatte Schwierigkeiten, die Kosten für meine Maschinen reinzubekommen. Ich muss jeden Tag etwa 10 Gramm Gold finden, um kostendeckend





Hauch von Einsamkeit: Unglaubliche Landschaft tut sich überall auf. Noch gibt es Männer, die Gold suchen, um Glück zu finden. Im Saloon von Dawson herrscht morbider Charme. Riesige Trucks versorgen die Menschen.

zu arbeiten. Aber das Glück lässt sich nicht erzwingen.“

Weiter auf dem Highway. Von Ferne rast eine Staubwolke heran. Tobt wie eine Dampflokomotive das schmale Band des Highway entlang, wird schnell größer. Der Urlauber im Reisemobil kennt nun nur noch eins: rechts ran, runter von der Piste, Kopf einziehen. Es röhrt, prasselt und staubt vorbei. Ein Dinosaurier auf Rädern, Monster-Truck im Chrom-Gewand. Die einsamen Herrscher des Highway haben 600 PS und sechs bis acht Achsen. Sie kommen nur selten, dann aber mit Macht.

Kanadas Truck-Driver bremsen nicht. Und der Dempster Highway ist höllisch schmal: 740 Kilometer scharfkantiger Schotter, der Reifen zerschneidet, Autoscheiben und Lack zerdeppert. Von den Trucks zu riesigen Wolken aufgewirbelt, sind die Steine böse wie Schrot.

Wir kehren vorsichtig auf die Piste zurück: Es geht nur Richtung Norden und dann immer geradeaus. Oder zurück. Der Dempster Highway ist geradlinig, wie die kanadische Volksseele.

Highway Number Five heißt er offiziell in den Straßenkarten, Corporal Dempster gab ihm 1911 seinen Beinamen. Damals noch ein Trampelpfad, den der Soldat durch seine heroische Suche nach verloren gegangenen Schlittenhunden berühmt gemacht hat. Als er sie fand, waren sie schon erfroren.

Das kann leichtsinnigen Abenteurern noch heute passieren: Wer von der Number Five abbiegt, verabschiedet sich von der Zivilisation. Das endlose Band des mit Lehm durchsetzten Schotters zieht sich durch ein Land, in dem sich Wolf und Bär gute Nacht sagen. Garantiert staufreie Zone. Aber auch garantiert frei von Notrufsäulen und Gelben Engeln.

Am Beginn der einsamsten wie längsten Sackgasse der Welt liegt die Klondike River Lodge, Traumziel gieriger Goldgräber. Letzte Chance, den Leihwagen für die Tort(o)ur fit zu machen: Sprit bunkern, zusätzliche Ersatzreifen, Öl, Keilriemen, Zündkerzen. Wer weiß, was unterwegs passiert. Auf zum automobilen Abenteuer, weg von allem, was alltäglich ist.

Auf halber Strecke erreicht der mobile Abenteurer das Eagle Plains Hotel, Tankstelle mit Reparaturdienst zu horrenden Preisen. Wohl dem, dessen Scheiben noch heil sind, dessen Unterboden nicht zerschlagen wurde. Wenig später ist der nördliche Polarkreis überrollt. Von nun an fließen alle Wasser Richtung Eismeer.

Baumlose Berge, endlose Hochebenen, Platz zum ungestörten Fahren, von dem wir immer geträumt haben. Die Piste wird nur unterbrochen vom Peel River und den Fluten des gewaltigen Mackenzie-Rivers. Dessen Fährleute haben ein Herz für Autofahrer – sie setzen kostenlos über.

Nach 740 Kilometern: Ende der Sackgasse. Inuvik ist erreicht, die Stadt der Menschen, seit 1955 angesiedelt am kanadischen Ende der Welt. 5.000 Einwohner, viele davon Indianer, Eskimos. Und nach Norden hin nur noch dunkles Meer und Packeis.

Zwischen den Häusern, auf Pfählen gebaut, hängen endlose Schlangen Versorgungsleitungen, die den Dauerfrostboden nicht mögen. Inuvik, Verwaltungszentrum

Mobil: Stell- und Campingplätze

Reisemobile und Leihwagen

Die beste Möglichkeit, das Land zu bereisen, ist zweifellos eine Fahrt mit dem Auto. Mietwagenunternehmen findet man in allen größeren Städten und auf den Flughäfen. Die größeren Firmen haben überall im Land Filialen, was im Falle von möglichen Schwierigkeiten wichtig ist. Es empfiehlt sich, einen Mietwagen oder Camper schon zu Hause über ein örtliches Unternehmen (Reisebüro) anzumieten. Das ist preisgünstiger und sicherer, weil fest gebucht, und man erspart sich außerdem die zeitraubende Sucherei im fremden Land. Informationen dazu gibt es über die jeweiligen Fremdenverkehrsämter. Die großen Straßen sind gut markiert und asphaltiert; der Zustand der Schotterstraßen ist je nach Jahreszeit sehr unterschiedlich. Die Entfernungen zwischen den Tankstellen sind überschaubar, und man ist nur in den seltensten Fällen auf einen Reservekanister angewiesen. Vermietung: Canusa Touristik, Nebendahlstr. 16, 22041 Hamburg, Tel.: 040/2272530, Fax: 040-22725353, E-Mail: ham@canusa.de, Internet: www.canusa.de.



Camping

Wer mit dem Reisemobil unterwegs ist, findet in Kanada und Alaska herrliche Campingplätze vor. Die Einstellplätze sind großzügig angelegt und verfügen über einen festen Holztisch mit Bänken sowie eine Feuerstelle. Oft gibt es auch einen

Abenteuer und Lebenslust: Auf den Campingplätzen wärmen sich Urlauber am Lagerfeuer. Die Anlagen sind sehr gut ausgestattet.

Aktiv: Infos und Sehenswertes

Anreise und Einreisebestimmungen

Condor fliegt von Mai bis September Dienstag und Donnerstag mit einer Boeing 767 von Frankfurt nach Whitehorse. Die Flugzeit nach Whitehorse beträgt 9,5 Stunden. Unter www.condor.com können Sie sich über die Verfügbarkeit von Plätzen und über Preise informieren. Ein besonderes Augenmerk verdient die Comfort Class. Hier genießt man für einen Aufpreis von 920 Euro unter anderem größeren Sitzkomfort, 40 Kilogramm Freigepäck, fünfgängiges Menü mit drei Hauptgängen zur Auswahl, Check-In am separaten Schalter und vieles mehr. Außergewöhnliches für alle Gäste, die auf Komfort und Atmosphäre besonderen Wert legen.

Für Deutsche, Österreicher und Schweizer ist bei der Einreise nach Kanada kein Visum erforderlich. Es genügt ein gültiger Reisepass. Wenn Sie jedoch länger als drei Monate bleiben wollen, müssen Sie sich dafür bei der Einreise eine Genehmigung ausstellen lassen. Der deutsche Führerschein ist in ganz Kanada und Alaska gültig. Es empfiehlt sich jedoch, zusätzlich einen Internationalen Führerschein mitzunehmen.



Blick in die Ferne: Die Siedlungen verschwinden beinahe vor der Kullisse.



Holzplatz, wo man kostenlos Brennholz für das abendliche Lagerfeuer bekommt. Die Campgrounds in den Nationalparks sind weniger komfortabel ausgestattet. Plätze von Privatunternehmern bieten dagegen alle erdenkliche Bequemlichkeit. Sie sind allerdings etwas teurer. Keinesfalls vergessen sollte man, dass wildes Campen in Kanada nicht gern gesehen wird. Viele der Campingplätze können bereits im Voraus gebucht werden. Die Preise für die einzelnen Anlagen belaufen sich auf 6 bis 13 Dollar pro Tag.

TIPP: **Kathleen Lake Campground** am Haines Highway, 42 Stellplätze, Toiletten, Küche und Abendunterhaltung am Lagerfeuer mit den Parkrangern.



2

Yukon River Government Campground
Dawson City, 76 Stellplätze direkt am Yukon River. Reste eines verfallenen Raddampfers fünf Minuten vom Campground.

Sicherheit

In Kanadas Yukon braucht man sich keine Gedanken in punkto Sicherheit machen. Taschendiebe sind hier ebenso ein Fremdwort wie Überfälle.

Tipps & Informationen

Canada-Tourismusprogramm
Postfach 200247
63469 Maintal
Tel.: 01805/526232
Fax: 06181/497558



Herrliche Plätze: Mit dem Mobil findet sich immer ein verschwiegenes Eckchen im beinahe menschenleeren Land. Den Volkshelden und Schriftsteller Jack London ehrt der Platz.

Pauschalangebot

DER-Tour bietet an: „Alaska & Yukon Explorer“, Rundreise auf den Spuren der Goldgräber und Glücksritter, Pauschal ab/bis Deutschland, inkl. Anreise zum Flughafen, deutschsprachige Reiseleitung, individuelle Führungen, Kanutour auf Teslin und Yukon River, Wildwasserrafting, zwei Hotel-Übernachtungen in Whitehorse, 19 Nächte im Zelt, Geführte Wanderungen, Komplette Koch- und Campingausrüstung, diverse Eintritte und Ausflüge, Campgroundgebühren, pro Person ab 2.214,- Euro.

Für die Einreise in die USA – Alaska gehört zu den Vereinigten Staaten – benötigen deutsche, österreichische und Schweizer Staatsangehörige kein Visum.

Reisezeit und Klima

Kanada und Alaska sind das ganze Jahr über ideale Reisegebiete. Sonnige Sommer mit Höchsttemperaturen um 30 Grad und extrem kalte, trockene Winter sind Folge eines stabilen Kontinentalklimas. Die Sommermonate zwischen Mitte Juni und Ende August sind traditionell die beste Reisezeit für diejenigen, die sich nicht in Schnee und Eis abquälen wollen und die Natur in ihrer ganzen Vielfalt erleben möchten. In den nördlichen Regionen genießt man im Sommer zwischen 18 und 24 Stunden Tageslicht. Milde Übergangsjahreszeiten sind in Kanada unbekannt. Im Mai und Juni erwacht die Vegetation fast explosionsartig aus ihrer langen Winterstarre zu vollem Leben, während sich im September und Oktober das Land in eine geradezu unvorstellbare herbstliche Farbkomposition verwandelt. Außerdem genießt man während dieser Zeit den Vorteil, dass man nur noch vereinzelt auf andere Touristen trifft.

4

Essen & Trinken

Fisch und Fleisch könnte man als Grundnahrungsmittel im Yukon bezeichnen. Als besondere Spezialität gilt der Lachs. Ob gegrillt, geräuchert, gebacken oder gekocht, Lachs ist immer ein Hochgenuss und ein durchaus bezahlbarer. Da er hier keine kostbare Rarität ist, stellt man auch fest, dass Lachs nicht gleich Lachs ist, er sich vielmehr im Geschmack gewaltig unterscheidet. Auf jeden Fall sollte man auch mal das feste weiße Fleisch des Heilbutts und möglichst auch die Königskrebse von der Insel Kodiak probieren. Im Spätsommer, mit Beginn der Jagdzeit, findet man in den Restaurants auch Elch und Karibu auf der Speisekarte. Das schmackhafte Fleisch von Bergziege und Bergschaf gehört ebenfalls zum einheimischen Speiseplan.

Literatur

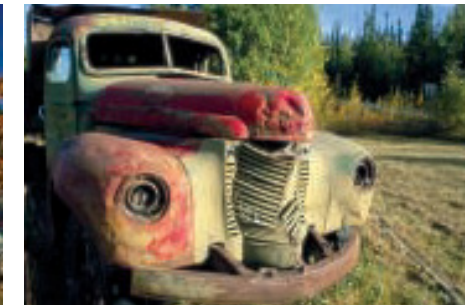
„Vista Point Tourenplaner – Alaska und Kanadas Yukon“, Vista Point Verlag, ca. 29,50 Euro, Marco Polo „Kanada West“ 7,95 Euro, ein Muss für jeden Kanada- und Alaska-Reisenden ist die **MILEPOST** (ca. 25 Euro). Enthält alle Highways, Campingplätze, Hotels, Motels, Sehenswürdigkeiten und vieles mehr.

Tipps & Informationen

Canada-Tourismusprogramm
Postfach 200247
63469 Maintal
Tel.: 01805/526232
Fax: 06181/497558



Tradition lebt: Fisch für alle, Cancan im Saloon.



Unglaubliche Momente: Einsame Fahrt in die Wildnis, Ausgangspunkt ist die Stadt Whitehorse. Ein Stopp an einem See oder einem Fluss ist Labsal für die Seele – angesichts der Unberührtheit der Landschaft. Manches Gefährt findet hier seinen letzten Ruheplatz.

der riesigen Region, ist kein Ort zum Verweilen. Der Weg war das Ziel. Und er bleibt es.

Den müssen wir nun in seiner ganzen Schönheit zurückfahren. Durch unberührte Natur, die den Atem verschlägt. Bis es plötzlich über den Baumwipfeln brummt. Der Dempster Highway ist auch Flugplatz. Für wagemutige Kerle in einmotorigen Kisten, die kleine Indianerdörfer im Umland versorgen. Schilder wie „Highway serves as Airstrip next 2 miles“ warnen: Runter von der Piste, die Hochdecker haben Vorfahrt.

Wir verlassen Dawson City zum zweitenmal, nun, um über den Top of the World Highway nach Alaska vorzudringen. Der Name der Straße lässt sich darauf zurückführen, dass sie fast ständig auf Plateaus und Höhenrücken oberhalb der Baumgrenze verläuft.

Stetig steigt die Schotterpiste auf den ersten zehn Kilometern an. Immer wieder bieten sich uns endlose Rundblicke über den Yukon und Alaska. Eine oft schmale Fahrspur, einspurige Brücken und steile Abfahrten stellen hohe Anforderungen an uns. Nach gut 100 Kilometern erreichen wir die Grenze zu Alaska. „Poker Creek“ steht auf der großen Holztafel an der Grenzstation. Sage und schreibe zwei Menschen wohnen hier. Wildes, einsames Land.

Bei Tetlin Junction treffen wir auf den Alaska Highway. Wir folgen der großen Straße nach Süden und befinden uns schon bald wieder auf kanadischem Terrain. Der Highway führt nun direkt am Kluane National Park entlang, dem größten zusammenhängenden Gletschergebiet außerhalb polarer



Regionen: Mehr als die Hälfte seiner Fläche ist mit Eis und Schnee bedeckt.

Straßen führen nicht hinein in den Park. Wer die Einsamkeit auf Wanderungen und Hochgebirgstouren erleben möchte, sollte sich mit der Visitor-Information in Haines Junction in Verbindung setzen. Wie verzaubert präsentiert sich der Kluane National Park im Herbst. Der Indian Summer taucht ihn in eine unvergleichliche Farbenpracht.

In Haines Junction folgen wir nun dem 250 Kilometer langen Haines Highway, der uns abermals nach Alaska bringt. Einen ganzen Tag brauchen wir für diesen Streckenabschnitt, der an Schönheit kaum zu überbieten ist. Mit der Fähre setzen wir von Haines nach Skagway über, dem nördlichen Endpunkt der berühmten Inside Passage.

Tausende von Glücksrittern landeten hier um die Jahrhundertwende mit Booten. Rasch entstand aus dem Zeltlager eine kleine Stadt, und im Herbst 1897 sollen hier 20.000 Menschen gelebt haben. Heute geht es nostalgisch zu in Skagway.

Zehntausende machten sich einst von hier auf den Weg über den mörderischen

Chilkoot Trail, und Hunderte ließen dabei ihr Leben. Noch heute ist der über 50 Kilometer lange Trail eine Herausforderung für geübte Wanderer. Man sollte zwei bis vier Tage dafür einplanen und neben genügend Lebensmitteln, Zelt und Kocher auf entsprechende Kleidung achten. Plötzliche Wetterumschläge mit Regen, Nebel und Schnee sind selbst im Hochsommer an der Tagesordnung.

Noch gut 200 Kilometer sind es von hier bis nach Whitehorse, dem Startpunkt unserer vierwöchigen Reise. Das Yukon-Territorium ist ein Dorado für Naturliebhaber, Abenteurer und Reisemobilisten. In den Tälern erstrecken sich ewig grüne, unberührte Wälder. Gletscherbäche fallen als türkisfarbene Bänder in die Tiefe, weiße Gipfel heben sich vom blauen Himmel ab.

Tausende von Träumen nahmen hier ihren Anfang. Träume vom Gold, vom Abenteuer, der Einsamkeit und neuem Leben. Viele scheiterten. Und trotzdem: Besser scheitern, als mit dem Gefühl leben zu müssen, niemals versucht zu haben, seinen Traum zu verwirklichen. *Roland E. Jung*



Das Schönste an der Vorfreude

Raus aus der Hektik, rein in die Beschaulichkeit: In Quedlinburg wirkt die Vorweihnachtszeit wie aus dem Märchenbuch.

Leise nur, ganz leise rieselt der Schnee. Leise nur, vielleicht etwas lauter, unterhalten sich eingemummelte Menschen, stehen an Glühweinbuden und wärmen sich die Hände am dampfenden Trunk. 1.200 uralte Fachwerkhäuser

säumen das Geflecht verwinkelter Gassen, umrahmen den Marktplatz, dessen Stirnseite das altherwürdige Rathaus ziert. Stumm und stolz blickt der steinerne Roland, früher zuständig für die Gerichtsbarkeit dieser Stadt, auf Buden, die nun im Schein festlichen Lichtes erstrahlen.

Glänzendes Kopfsteinpflaster, über das einst Kaiser und Könige wandelten, später dann Schriftsteller Klopstock, Vorturner GutsMuths und



Ganz eigene Stimmung: In den Hinterhöfen säumt Fachwerk den Besucherstrom. Die Weihnachtsengel verzaubern die Gäste. Auf verliebte Paare, die gern küssen, wartet der Mistel-Verkäufer. Selbstgebackenes und -gebräutes geht gern über den Tisch. Und über alles wachen die Nikolaüse.

Deutschlands erste Ärztin Dorothea Erleben, leitet heute ungezählte Besucher durch das Zentrum Quedlinburgs. Dieses Wintermärchen nennt sich „Advent in den Höfen“. Wer hier an den Wochenenden des zweiten und dritten Advents die Vorweihnachtszeit genießt, taucht ein in eine Atmosphäre, wie sie mittelalterlicher nicht sein könnte.

Wo sonst heißen Gassen Hölle oder Pölle, Klink oder Stieg? Wo sonst führen enge, dunkle Durchgänge zu beinahe geheimen Kleinoden wie dem Schuhhof? Wo sonst umgarnt Frau Holle gespannt lauschende Kinder, wenn sie in einem mit Watte-Wolken geschmückten Raum

aus einem dicken Märchenbuch vorliest? Draußen in den Hinterhöfen, auf den Gassen und vor dem Rathaus geben sich die Besucher jenem Zauber hin, der von der UNESCO-Welterbe-Stadt und Lieblings-Pfalz Heinrichs I. ausgeht: Obwohl natürlich auch hier Bier und Bratwurst, güldene Engel und grüne Elixire, Gebasteltes und Gebräutes gegen klimpernde, manchmal auch raschelnde Euros über die Theke gehen, steht der Kommerz für den Besucher nicht im Vordergrund. Die Gäste frohlocken lieber mit dem singenden Nikolaus, den herzallerliebsten Rauschgold-

Advent in den Höfen

i Quedlinburg-Tourismus-Marketing GmbH, Markt 2, 06484 Quedlinburg, Tel.: 03946/905-624 und -625, Internet: www.quedlinburg.de.

Termin: Advent in den Höfen findet immer an den Wochenenden des zweiten und dritten Advents statt. In diesem Jahr sind das der **4. und 5.** sowie **11. und 12. Dezember**. In 18 Hinterhöfen sowie auf dem Marktplatz finden sich die festlichen Stände.

Quedlinburg engagiert sich stark für den Reisemobil-Tourismus. Zwei Stellplätze an der **Wipertistraße (Bild)** wie

An den Fischteichen liegen in Laufnähe zum Zentrum und sind mit Ver- und Entsorgung ausgestattet.





Viel zu haben: Weihnachtliche Souvenirs, die an Quedlinburg erinnern, sind der Renner beim Advent in den Höfen.



Weitere Weihnachtsmärkte

Viele deutsche und europäische Städte schmücken sich mit Weihnachtsmärkten. Da ist es nicht einfach, die Perlen herauszufinden. REISEMOBIL INTERNATIONAL gibt deshalb einige Tipps für besondere Adventsmärkte 2004:

Bad Wimpfen: Altdeutscher Weihnachtsmarkt, 26. bis 28. November, 3. bis 5. Dezember und 10. bis 12. Dezember. Stellplätze am Alten Bahnhof und am Busparkplatz, Bortatlas 2004 von REISEMOBIL INTERNATIONAL Seite 81.

Bernkastel-Kues: 27. Weihnachtsmarkt vom 26. November bis 22. Dezember.

Hann./Münden: 28. November bis 31. Dezember. Stellplätze Am Werraweg, Parkplatz Tanzwerder und Am Hochbad, Bortatlas 2004 Seite 161.

Rostock: 25. November bis 22. Dezember.

Pullman City, Eging am See bei Passau: Deutsch-Amerikanischer Weihnachtsmarkt jeweils an den Adventswochenenden freitags bis sonntags.

Aarhus, Dänemark: im Freilichtmuseum Den Gamle By, 27. November bis 22. Dezember.



Gut zuhören: Frau Holle liest aus ihrem dicken Märchenbuch.



Oh du fröhliche: Schüler erfüllen die Höfe mit ihren Weihnachtsliedern.



Weitere Weihnachtsmärkte im Internet

www.weihnachtsseiten.de/weihnachtsmaerkte/home.html

www.weihnachtsmarkt.weihnachten-info.de/index.html

KURZ & KNAPP

Fähren online

Das Internetportal www.ocean24.com listet nun auch Fährverbindungen nach Sardinien, Sizilien und Spanien mit der Reederei Grandi Navi Veloci auf. Die Homepage bietet einen Preisvergleich der großen europäischen Fähranbieter auf einen Klick.

Kufsteiner Advent

Mit einem großen Nikolaus-Umzug am 5. Dezember begrüßt Kufstein den Advent. Eine Fahrt mit dem Innschiff St. Nikolaus von der Festungsstadt an allen Advents-Wochenenden eröffnet bezaubernde Blicke auf die Stadt und den Zahmen Kaiser. Festliche Stimmung verbreitet der Adventsmarkt auf der Festung Kufstein. Tel.: 0043/5372/62207.



Kugelmärkte Lauscha

In der thüringischen Glasstadt Lauscha erfand ein Glasbläser vor gut 150 Jahren den filigranen Christbaumschmuck. Heute veranstaltet Lauscha vom 5. bis zum 6. Dezember den traditionellen Kugelmärkte mit einer Riesen-Auswahl an Baumschmuck und Kunsthandwerk-Glaswaren. Glasbläser zeigen in einer alten Werkstatt für Christbaumschmuck ihre zerbrechliche Kunst. Tel.: 0361/37420.



St. Wolfgang, Salzburger Land

Sternenmeer am Wolfgangsee

Foto: WTC/Kunstverlag Peinsteiner

Am Wolfgangsee im Salzburger Land pflegen zur Adventszeit die kleinen Orte noch viele ursprüngliche Bräuche. Vom Schiff aus können die Gäste die verschiedenartigen Adventsmärkte anfahren. Am Abend verwandelt sich der Wolfgangsee in ein Sternenmeer, und die im See schwimmende Riesen-Laterne hüllt das Weiße Rössl in sanftes Licht.

Im historischen Ortszentrum von St. Wolfgang warten ein Engerl-Postamt und ein mittelalterlicher Nachtwächter auf die Besucher. Das Mozart-Dorf St. Gilgen lädt nach dem Schlendern durch den Barock-Adventsmarkt zu einem musikalischen Spaziergang vom Wohnhaus der Mutter Mozarts bis zum Musikinstrumenten-Museum ein. Besonders er-

lebnisreich für Kinder: Der Ort Strobl verwandelt sich in ein Märchen- und Krippendorf.

Kontakt: Wolfgangsee Tourismus, Tel.: 0043/6138/8003-0.

 Gebührenpflichtiger Parkplatz 3 vor dem Tunnel.

 Camping Berau in St. Wolfgang, Schwarzenbach 16, Tel.: 0043/06138/2543.

Traumstraßen Europas

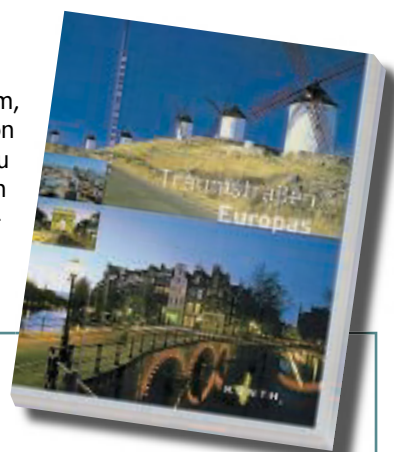
Bücher zu gewinnen

Die Nordkap-Route in Norwegen, die Via Appia von Rom, der Jacobsweg in Nordspanien, die Romantische Straße von Mainfranken bis in die Bayerischen Kalkalpen: Sie alle gehören zu den schönsten Traumstraßen Europas. 26 dieser Urlaubsrouten mit ihren landschaftlichen und kulturellen Höhepunkten präsentiert der Bildband Traumstraßen Europas aus dem Kunth Verlag. Stimmungsvolle, großformatige Fotos machen Urlaubslaune, Tourenkarten und Stadtpläne erleichtern die Orientierung.

Sie, liebe Leser, können zwei Bücher Traumstraßen Europas gewinnen, wenn Sie folgende Frage beantworten:

Welche zwei Städte verbindet die Via Appia?

Bitte schreiben Sie die Antwort auf eine Postkarte an: REISEMOBIL INTERNATIONAL, Stichwort: Traumstraßen Europas, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart. Einsendeschluss ist der 31. Dezember 2004.



Traumstraßen Europas, Wolfgang Kunth Verlag, 336 Seiten, ISBN 3-89944-093-5, 29,90 Euro.

Stephaniritt in Oberhaching

Weihnachtliche Tradition

Ganz Oberhaching ist auf den Beinen am 26. Dezember, dem Tag des Heiligen Stephanus. Auf festlich geschmückten Wagen, die von mächtigen Kaltblütern gezogen werden, präsentieren Frauen und Männer zu diesem Anlass ihre schmucken Trachten. Jagdhörner und Posaunen blitzen im Sonnenlicht unterm hoffentlich weiß-blauen Himmel, an den Straßen drängen sich viele Schaulustige.

Dem Patron der Pferde, Pferdeknecchte und Kutscher widmet der in der bayerischen Stadt vor den südlichen Toren Münchens ansässige Stephanierein Deisenhofen seit 1977 an jedem zweiten Weihnachtstag den Stephaniritt.


Der Heilige Stephanus ist als Erzmärtyrer in die Geschichte eingegangen, als erster Christ, der für seinen Glauben in den Tod ging. Gesteinigt wurde er um das Jahr 40 nach Christus, nachdem er sich in Jerusalem zu Gott bekannt hatte. Seine Worte: „Ich sehe den

Himmel offen und den Menschensohn zur Rechten Gottes stehen“ wurden dem Missionsprediger als Gotteslästerung ausgelegt. Er wurde zum Tode verurteilt, eine aufgebrachte Menge steinigte ihn vor den Toren der Stadt. „Herr, rechne ihnen diese Sünde nicht an“, soll Stephanus im Augenblick seines Todes gerufen haben.

Als im Jahr 415 die Gebeine des Stephanus gefunden wurden, begann eine Verehrung der Reliquien und des Heiligen. Kirchen wurden gebaut, und ein Stephanus-Brauchtum entstand.

Wenn nun die Gespanne mit Schellen und bayerischem Pufftata durchs Zentrum von Oberhaching zur Kirche ziehen, greift der Pfarrer im Rahmen der Weihe das Thema auf und erinnert an die Geschichte des Heiligen.

Kontakt: Trachtenverein Oberhaching, Florian Schelle, Tel.: 089/6665943.

 Oberhaching hat keinen Stellplatz. Nahegelegene Stellplätze gibt es in Wolfratshausen (Bordatlas 2004 Seite 335) und Forstinning-Moos (Seite 137).


 Campingplatz München-Thalkirchen, Tel.: 089/7231707.

Foto: Claus-Georg Petri



KURZ & KNAPP

Spiel und Tanz

Der Reiseveranstalter Perestroika Tours lädt vom 26. Dezember bis 1. Januar zum Weihnachtstreffen auf den Camping Schinderhannes in Hausbay ein. Auf dem Programm stehen Dia- und Filmvorführungen, Spiel, Spaß sowie gesellige Abende mit Musik und Tanz. Tel.: 06746/80280, Internet: www.mir-tours.de.

Dethleffs Reisen

Der Dethleffs Family Reisen Katalog für 2005 präsentiert die neuen Ziele: Silvester-Reise in den Oberpfälzer Wald und nach Tschechien, Marokko (Winter),



Portugal (Frühling und Herbst), Ungarn (Mai/Juni), Polen (Juni und September), Norwegen (Juli). Bei den geführten Touren können alle Reisemobilisten oder Caravaner mitfahren, egal mit welcher Fahrzeugmarke. Teilnehmer einer Dethleffs Family Reise ohne eigenes Fahrzeug mieten bei McRent ihr Mobil mit 20 Prozent Rabatt. Internet: www.dethleffs.de und www.mcrent.de, Service-Hotline 01802/118 212 (6 Cent pro Anruf)

Nikolaus-Einzug

Im Bayerischen Wald in Untergriesbach, Schaibing und Gottsdorf ziehen alljährlich am 5. Dezember um 16 Uhr die Nikoläuse in prächtig geschmückten Kutschen ein. Nach der Nikolausrede verteilen sie kleine Gaben an die Kinder. Tel.: 08593/1066.



Foto: Agentur Rheinstahl

Die Etappenkrippe in der St. Aposteln-Kirche zeigt die gesamte Weihnachtsgeschichte.


Kölner Krippenweg


Kommet, Ihr Hirten

Maria und Josef aus Holz geschnitzt, die Esel aus Bronze gegossen oder aus Stroh gebundene Könige aus dem Morgenland: Vom 22. November bis 6. Januar zeigt der große Kölner Krippenweg an 100 Standorten Figuren aus ganz unterschiedlichen Kulturen und Epochen. Das Schaufenster des Agnes-Fröhliches-Hau-

ses beispielsweise schmückt eine Krippe aus Ostafrika. Die Figuren sind aus Ebenholz geschnitzt und mit Maisstroh und Bananenblättern gebunden. Wer Genaueres über die einzelnen Krippen erfahren will, meldet sich zu einer Führung an. Für Kinder lohnt ein Besuch des Mittelalterlichen Marktes am Schokoladen-Museum.

Kontakt: Köln Tourismus, Tel.: 0221/22130400, Agentur Rheinstil, Tel.: 0221/98510090, Internet: www.rheinstil.de.

 P & R Parkplatz Haus Vorst, Dürener Straße, in Marsdorf westlich von Köln.

 Campingplatz Berger in Köln-Rodenkirchen, Uferstraße 71, ganzjährig geöffnet, Tel.: 0221/9355240.

Kunsthandwerker zeigen ihre Fertigkeiten, Menschen, Schafe und Esel bilden eine lebende Krippe.

Auch der Aachener Krippenweg ist sehenswert: Zu seinen Besonderheiten gehören die zahlreichen Kirchenkrippen mit historischen Figuren aus Wachs, aber auch aus Glas, Ton, Ebenholz oder Perlmutter. Der Krippenweg durch die alte Kaiserstadt Aachen wird am 27. November eröffnet. Kostenlose Begleithefte bzw. Krippenstadtpläne für Köln und Aachen sind erhältlich bei der Agentur Rheinstil.

Skigebiet Zillertal erweitert


Noch mehr Pisten-Kilometer

Eine gelungene Mischung aus dem Service-Angebot großer Skimetropolen, eingebunden in die Idylle typischer Tiroler Dörfer, gibt es in der Ferienregion Zillertal-Mitte. Abseits des touristischen Jetsets genießt der Gast in den Orten Aschau, Kaltenbach, Ried und

Stumm eher ruhige Gemütlichkeit. Einen tollen Vorteil für Skifahrer bringt der neueste Zusammenschluss der beiden Skigebiete Hochfügen und Hochzillertal: Ab sofort können dort mit dem Eintages-Skipass 33 Lifanlagen benutzt

werden, die ein 145 Kilometer langes Pistengebiet erschließen. Die Drei-Tageskarte bietet zusätzlich Zugang zum Spieljoch, ab vier Tagen gilt der Super-Skipass mit Liften zu Gletschergebieten und insgesamt 600 Kilometer Pisten. Beschneiungsanlagen garantieren Schneesicherheit und Talabfahrten bis ins Frühjahr.

Kontakt: Tourismus-Verband Zillertal-Mitte, Tel.: 0043/5283/2218, Internet: www.zillertal-mitte.at.

 Camping Ziller-Häusl in Kaltenbach, Tel.: 0043/5283/2290.


 Erlebnis-Comfort-Camping Auenfeld in Aschau, Tel.: 0043/5282/2916, ganzjährig geöffnet.



Foto: Tourismus Erzgebirge

Typisch für die Erzgebirgs-Weihnacht: Bergmanns-Kapellen in Festtagstrachten.

Ortspyramiden im Erzgebirge

Symbolisches Leuchten

Unermüdlich drehen aus Holz geschnitzte Bergmänner in ihren Festtagstrachten, Engel, Schafe und die drei Weisen aus dem Morgenland auf dem Marktplatz oder vor der Kirche ihre Runden. Bergmannskapellen stimmen festliche Lieder an. Im Erzgebirge hüllen „De Peremett“, meterhohe Pyramiden, in der Adventszeit historische Innenstadt-Plätze in festlichen Glanz. Das feierliche Licht spielte früher in den Bergarbeiter-Familien des Erzgebirges eine besondere Rolle: Während sie im restlichen Jahr stets äußerst sparsam mit dem wertvollen Geleucht unter Tage umgingen, drückten sie mit Kerzen in

der guten Stube ihre Vorfreude auf das Weihnachtsfest aus.

Besonders schöne Pyramiden stehen in Annaberg-Buchholz, Frauenstein, Geyer, Grünbainichen, Pöbershau, Schwarzenberg, Seiffen und Thum.

Kontakt: Tourismusverband Erzgebirge, Tel.: 03733/18800-0.

 Hotel Nußknackerbaude, Nussknackerstraße 20, 09548 Seiffen, Tel.: 0037362/79-0 (Bordatlas 2004, Seite 291).

 Campingpark Ahornberg Seiffen, 09548 Seiffen, Deutschnordorfer Straße, Tel.: 037362/150, ganzjährig geöffnet.

Nikolaus-Dampfzug

Am Niederrhein in Geilenkirchen-Gillrath steigt der Nikolaus an allen Advents-Wochenenden in den Dampfzug der historischen Selfkantbahn. Für die Kinder zieht er kleine Geschenke aus dem großen Sack. Die Schaffner sind in

dicke Wintermäntel gehüllt, tragen flackernde Karbidlaterne und kümmern sich um das Wohl der Reisenden. Erwachsene zahlen 7,20 Euro, Kinder 5,60 Euro. Es empfiehlt sich, die Karten vorzubestellen, Tel.: 02432/9606-0.

Freiheit in der weißen Pracht

Mit dem Reisemobil zum Wintersport: Rund um den bayerischen Chiemsee erlebt der Urlauber ein herrliches Vergnügen.

Der Schnee fliegt vom Fahrtwind ins Gesicht, die Fersen graben sich vor der nächsten Kurve in den weißen Boden, lautes Kreischen von hinten. In wilder Fahrt geht es mit dem Rodel über die beleuchtete Bahn. Nein, nicht nur die Kinder haben in Oberaudorf beim Schlittenfahren ihren Spaß, auch die Erwachsenen genießen es sichtlich, wieder Kind zu sein. Bei guten Schneebedingungen gibt es in Bayern keine Altersbegrenzung beim Rodeln.

In Oberaudorf nehmen wir den bequemen Lift bis hinauf zum Gasthof Hocheck,

wo nur wenige Meter vom Haus entfernt die beleuchtete Rodelbahn beginnt. Es ist die einzige Möglichkeit weit und breit, mit dem Schlitten zu später Stunde so bequem hinaufzukommen. Über die Flutlichtpiste zwischen die Skifahrer und Snowboarder den Hang hinunter, um sich schnell wieder hinaufbefördern zu lassen oder sich im Restaurant Gug bei einem heißen Getränk wieder aufzuwärmen.

Uns erwartet ein warmes Reisemobil auf dem nahen Parkplatz. Dass wir hier nicht über Nacht bleiben dürfen, verraten uns die Schilder, doch wir kommen am nächsten Morgen wieder. Die Hänge sind ideal, um sich nach langer Sommerpause wieder an die Gleiter unter den Füßen zu gewöhnen. Dann aber geht es über die Passstraße hinauf zum Sudelfeld, wo uns 30 Kilometer präparierter Pisten erwarten.

Bis auf 1.530 Meter bringen uns Lifte, wo sich ein super Panorama über den mar-

kanten Wendelstein hinaus eröffnet. Von Übungshängen mit Schulung bis hin zu anspruchsvollen Hängen bietet das Skigebiet alle Möglichkeiten. Die einen machen ihre Mittagspause auf dem Schlitten im Schnee, andere kehren in den zünftigen Almhütten ein, wir genießen die Nähe zu unserem Reisemobil.

„Komm Christiane, lass uns auf das Wildalpjoch hinaufgehen“, dränge ich. Schnell sind die Schneeschuhe aus der Heckgarage geholt und montiert. Wie erwartet sind die Kinder nicht von den Jumps wegzulocken, mit einer Wanderung auf den Berg gleich gar nicht.

Schnell verschluckt der Schnee Stimmengewirr, Gelächter und die Hits der Saison. Unüberhörbar knirscht der Schnee unter den Sohlen. Zaghaft trällert ein Vogel sein Lied in der Sonne. Der Bergbach plätschert zwischen Eisschollen und Kieselsteinen dahin, glasklar und eisig kalt.



Still ruht der See: Den Chiemsee überzieht eine dünne Eisschicht. Der Himmel ist glasklar, der Blick von der Hütte auf die Berge garantiert.

Um auch die geringste Gefahr von Lawinen zu vermeiden, stapfen wir zwei den bewaldeten Hang hinauf, steil, schweißtreibend, allein – scheinbar. Bei unserer wohlverdienten Gipfelprämie schauen plötzlich zwei Augen um die Ecke – eine Gams hatte das gleiche Ziel und ist sichtlich erschrocken. Ich werde augenblicklich starr wie eine Wachfigur, doch vergebens. Sekunden später ist das Tier wieder im Schutze seiner Herde und trottet den Hang entlang, auf der Suche nach Essbarem.

Von oben haben wir den riesigen Chiemsee schon gesehen, jetzt kurven wir dicht am Ufer entlang. Die Yachten sind winterlich verpackt, auch einige Ausflugsboote, die nostalgische Eisenbahn in Prien hält Winterschlaf. Eine dünne Eisschicht bedeckt die seichten Buchten im Norden.

Ein Wintermärchen mit Bergkulisse eröffnet sich uns, als wir in dem Weiler Eßbaum unser kuschelig warmes Reisemo-

bil verlassen. Den Bootssteg bedeckt eine dicke Schneehaube. Das Schilfufer ist eingefroren, der See mit einer milchig weißen Schicht überzogen, in der große Fußabdrücke einer Ente eingefroren sind. Alles liegt in Frieden fest umklammert vom Frost.

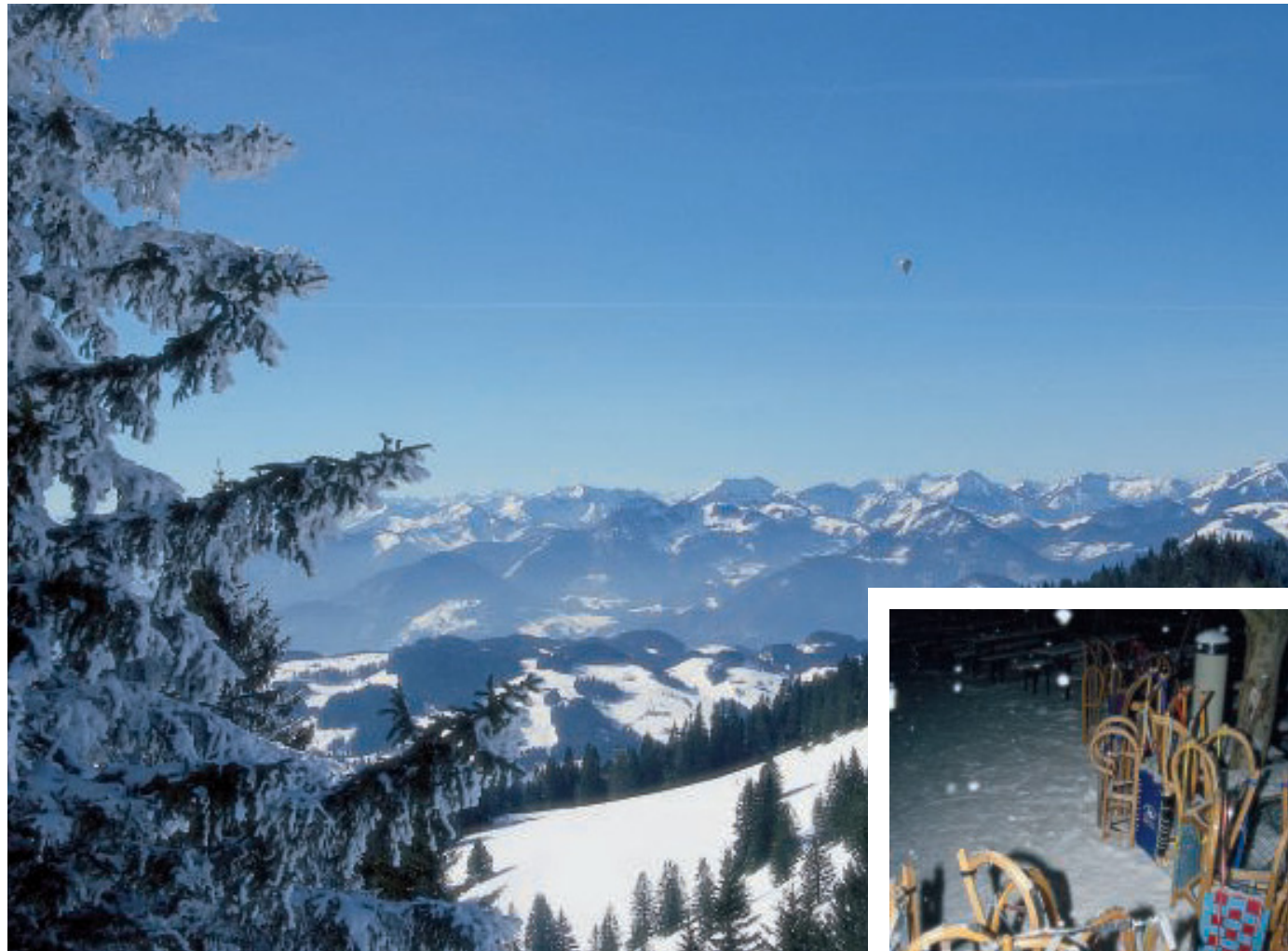
Angelehnt an den Bootsschuppen genießen wir die warmen Sonnenstrahlen auf der Haut und den weiten Blick bis hinüber zur Herreninsel mit ihrem Märchenschloss. Bayernkönig Ludwig wollte mit dem Prunkbau den Sonnenkönig nachahmen. Nur wenige Urlauber steuern mit dem Ausflugsboot in dieser Jahreszeit die bekannte Sehenswürdigkeit an. Keine Pferdekutsche, die einen zum Schloss bringt, keine Springbrunnen, die schon im Vorfeld das Gefühl von Überfluss und Leichtigkeit vermitteln.

Dass in dem See Fische leben, lassen die Hinweisschilder an der Straße vermuten: Einige Berufsfischer haben die Erlaubnis, mit Netzen Renken und andere

Arten herauszuholen. Wir decken uns bei nächster Gelegenheit mit Geräuchertem für das Abendessen ein.

Im nahen Gstadt wird gerade ein Taxiboot beladen: Kinderwagen, Reisetaschen, Koffer. Wer sich im Winter für die gegenüberliegende Fraueninsel als Urlaubsziel entschieden hat, findet garantiert seine Ruhe und Entspannung. Die wohl schönste Perspektive über den Chiemsee mit seinen Inseln bietet sich dem Reisenden bei der Weiterfahrt nach Breitbrunn. Auf dem Höhenzug sollte er den Wagen abstellen und das Postkartenpanorama genießen. Die Dorfkirche glänzt in strahlender Wintersonne auf einem Hügel. Sie wurde auf einem alten Kraftplatz errichtet und gilt als das schönste Gotteshaus am Chiemsee.





Hoch hinaus: Weit über der Alpenkette schwebt lautlos ein Ballon. Die Rodel warten auf die nächsten Sportler.

Für den Abend steht das Primavera auf unserem Programm. Das Erlebnisbad wurde in Form einer riesigen Muschel mit einem traumhaften Außenbecken direkt am See gebaut. Der Wildwasserkanal und die Rutsche gehören zu den Favoriten der Kinder. Sie wollen am liebsten am nächsten Abend wieder rein.

Bald darauf steuern wir unser Mobil nach Sachrang, angeblich die kälteste Ecke Bayerns. Und richtig, kaum haben wir das Schloss über Aschau hinter uns gelassen, nimmt der Schnee auf den Bäumen zu. Das Tal wird immer enger, Eiszapfen hängen von den Hausdächern, der Wildbach hat sich seinen Weg zwischen schneebedeckten Steinen gebahnt. Erst als das Tal sich kurz vor Sachrang weitet, schielen wieder Sonnenstrahlen über die Berge.

Der Wanderparkplatz gleich neben der Loipe wird unser Stützpunkt für weitere Aktivitäten auf den Brettern. Keine Schilder, die uns Gewissenskonflikte bereiten. Die Profis drehen in der gespurten

Loipe schon ihre Runden. Wir schauen ihnen beim zweiten Frühstück aus unserem Wohnzimmerfenster zu. Die Kinder haben schon die erste Rolle für einen Schneemann platziert. Sie können wir für Langlauf nicht begeistern. Oder vielleicht doch? Das Scaten scheint sie zu interessieren. Hat es vom Bewegungsablauf doch Ähnlichkeit mit dem vertrauten Rollerskate.

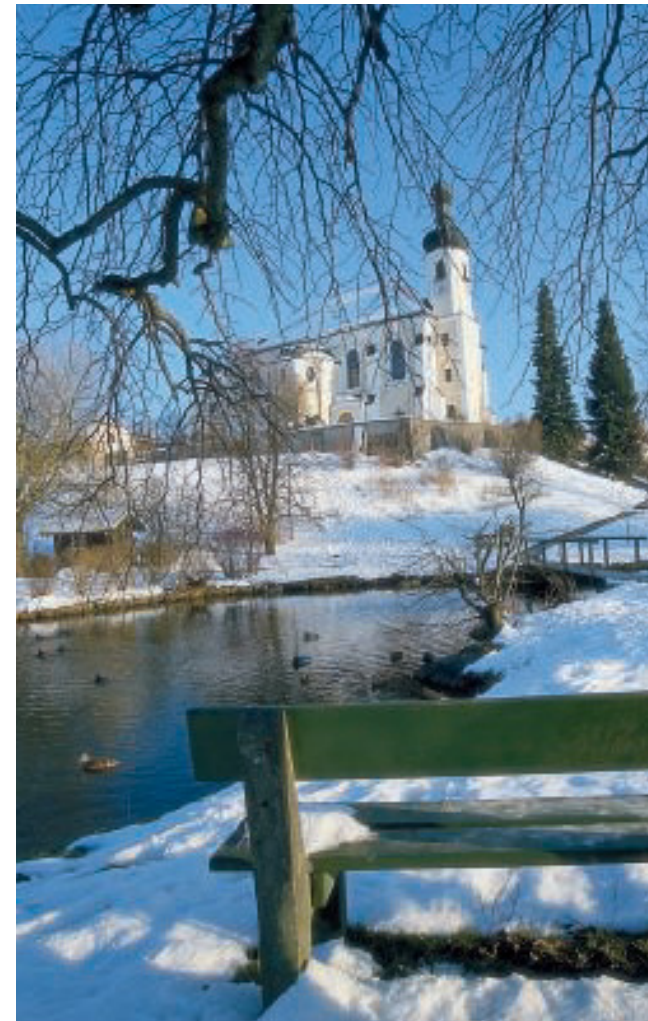
Wir benutzen unser Reisemobil als Basis, von der aus jeder seinen Interessen nachgeht. Doch das ist längst nicht alles, was wir hier unternehmen. Gleich in Aschau bringt eine nostalgische Gondel Urlauber auf die Skipisten der Kampenwand, und im Bergsportladen Steigenberger werden uns gleich ein Dutzend Skitouren aufgezählt. Wir entscheiden uns für den Geigelstein, zum einen weil die Kinder dort mit dem Schlitten runterrodeln können, aber auch, weil die Beschreibung der Priener Hütte so urig klingt.

In der wärmenden Sonne dann die erste Verschnaufpause. Das Zwischern der



Vögel übertönt meinen Herzschlag. Grüne Fichten, zwischen denen unsere Aufstiegs spur verschwindet, gleißend reflektieren der Schnee lässt uns die Augen zu einem kleinen Sehschlitz zusammenknäuen. Nach einer Stunde Aufstieg sind wir in eine andere Welt eingetaucht. In der Ferne blitzt die faszinierende Schönheit der Alpenkette auf, die Wand des Kaisergebirges steht zum Greifen nahe, der Wendelstein in der Ferne und vor uns die Trittsiegel der Waldbewohner neben der breiten Spur des Scooters. Darüber die Aufstiegs spur unserer Vorgänger.

Christiane entdeckt in der Ferne einen Heißluftballon am blauen Himmel. Diese Jahreszeit ist ideal, um die Alpen zu überqueren. Die Passagiere schauen vermutlich gerade auf die Loferer und Kitzbüheler Berge. Einige Ballonfahrer haben am



Tolle Erlebnisse: Blick auf die Dorfkirche von Breitbrunn, Gondel zum Nachtrodeln in Oberaudorf, Fahrt mit dem Taxiboot zur Fraueninsel.

Chiemsee ihren Stützpunkt eingerichtet, um schnell die richtigen Wetterbedingungen nutzen zu können.

Die letzten Höhenmeter zum Gipfelkreuz sind grandios: die Latschen mit einer dicken Eiskruste überzogen, mitten durch gleiten die Ski in der Aufstiegs spur.

Noch wenige Meter, dann stockt mir fast der Atem. Wie will man ein 360-Grad-Panorama der Superlative beschreiben? Wir genießen es wie die anderen Gipfelstürmer neben dem Kreuz: in aller Stille.

„Wo bleibt ihr denn?“ begrüßen uns die Kinder später auf der Sonnenterrasse

der Hütte, die Bäuche bereits mit Cola bis zum Rand gefüllt. „Kommt, wir wollen endlich runterrodeln und mal sehen, ob ihr mit euren Brettern uns abhängen könnt.“ So entgeht uns ein guter Kaiserschmarrn und vielleicht auch die Hausmusik vom Hüttenwirt.

Dirk Schröder

Winterspaß am Chiemsee

i Kur- & Tourismusbüro Prien, Alte Rathausstraße 11, 83209 Prien, Tel.: 08051/69050, Internet: www.tourismus.prien.de, Priener Hütte: Tel. 08057/428.

Skigebiet Sudelfelds: Im Internet bietet www.sudelfeld.de täglich aktuelle Wetterbilder. Telefonische Auskunft: 08023/428, Liftbetrieb Sudelfeld Tel.: 08023/588

Nützliche Internetadressen:

www.erlebnismwelt-chiemgau.de,
www.kampenwandbahn.de,
www.chiemsee-schiffahrt.de,
www.wendelsteinbahn.de.

Frasdorf, Lederstube,
Tel.: 08052/951986, Bordatlas 2004
von REISEMOBIL INTERNATIONAL Seite 138.

Prien, Bavaria Boote, Harrasser Straße 39,
Tel.: 08051/4575, Internet: www.bavariaboote.de, Bordatlas 2004 Seite 264.

Prien, Café-Restaurant Alpenblick,
Am Sportplatz 2, Tel.: 08051/64619,
Bordatlas 2004 Seite 265.

Prien Harras, Panorama Camping
Harras, Tel.: 08051/90460, Internet: www.camping-harras.de, Bordatlas 2004 Seite 264.

Traunstein Oed Abstreit, Ederhof,
Tel.: 08662/7382, Bordatlas 2004 Seite 306.

Traunstein Rettenbach, Gasthaus Jobst,
Tel.: 0861/2538, Bordatlas 2004 Seite 306.

Traunstein Tinnerting, Ortnerhof,
Tel.: 0861/6167, Internet: www.ortnerferienhof.de, Bordatlas Seite 306.

Traunstein Wolkersdorf, Grünäugl, der Freizeitprofi, Tel.: 0861/986160, Internet: www.gruenaeugl.de, Bordatlas 2004 Seite 306.

Übersee-Almfischer, Bauernhof Steiner,
Tel.: 08642/1388, Bordatlas 2004 Seite 307.



**Die nächste
Ausgabe erscheint am
22. Dezember 2004**

www.reisemobil-international.de

IMPRESSUM

REISEMOBIL INTERNATIONAL

Die Zeitschrift für mobilen Freizeitspaß erscheint monatlich

Herausgeber: Gerhard Dolde

Verlag: DoldeMedien Verlag GmbH, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart, E-Mail info@dolde.de

Redaktion: Telefon 0711/13466-0 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)

Test und Technik (Ltg): Heiko Paul (pau)

Redaktion: Juan J. Gamero (gam), Klaus Göller (kig), Rainer Schneekloth (ras), Sabine Scholz (sas), Volker Stallmann (vst)

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

H. O. v. Buschmann, Robert Domina,

Dieter S. Heinz, Roland E. Jung,

Dirk Schröder, Aurel Voigt

Fotos: Wolfgang Falk

Produktion:

DoldeMedien Werbeagentur GmbH

Gestaltung: Gunild Carle, Frank Harm, Dirk Ihle, Petra Katarincic, Sabina Schulz, Peter Sporer

Reproduktion: Holger Koch

Anzeigenleitung: Hansjörg Schwab (verantw.), Sylke Wohlschiess (stv.)

Anzeigenverkauf: Patricia Jung

Anzeigenendisposition: Stephanie Schreiber

Kleinanzeigen: Petra Steinbrener

Anzeigenverwaltung: Anzeigen-Marketing Hansjörg Schwab GmbH, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart, Telefon 0711/1346690, Telefax 0711/1346696.

E-Mail anzeigen@dolde.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 15. Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Stuttgart.

Druck: Körner Rotationsdruck, Sindelfingen

Abo-Service: Zenit Pressevertrieb GmbH,

Postfach 810640, 70523 Stuttgart,

Telefon 0711/7252-198,

Telefax 0711/7252-333

Vertrieb: Partner Presse Vertrieb, Stuttgart,

E-Mail kundenservice@zenit-presse.de

Preis des Einzelhefts: 3,- €

Jahresabonnement:

31,20 €, Ausland 36,- €

Die Mitglieder des Caravan-Salon-Clubs

erhalten das Abonnement zu je 2,15 €

pro Ausgabe (Ausland 3,- €)

Bankverbindung: Untertürkheimer

Volksbank eG (BLZ 600 603 96),

Konto 18 919 006

Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung

der DoldeMedien Verlag GmbH. Für unver-

langt eingesandte Manuskripte und Bildvor-

lagen keine Haftung. Zuschriften können auch

ohne ausdrückliche Zustimmung im Wortlaut

oder auszugsweise veröffentlicht werden. Alle

technischen Angaben ohne Gewähr.

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.



Beilagen-Hinweis: Der Gesamtauflage dieser Ausgabe liegt ein Prospekt der Firma Wohnungsbaugesellschaft Leipzig-West AG, 04229 Leipzig, und einer Teilaufgabe ein Prospekt der Firma IN Touristik Barbara0 Föhner, 51375 Leverkusen, bei.

Aller guten Dinge

Drei Mobile im Vergleich: Globecar, Globebus, Advantage T 6441 – welcher Dethleffs eignet sich für welches mobile Paar?

Mini-Max

Hobby stellt mit dem T 550 AK SC ein äußerst kompaktes Freizeitfahrzeug auf die Basis des Ford Transit. Das preisgünstige Alkovenmobil durchläuft den Profitest.

Länge läuft

Längsbett im Heck und Längssitzbank gegenüber der Halbdinette: Der Grundriss des Weinsberg Imperiale 670 LD mit langem Radstand ist auf die Bedürfnisse zweier Reisender zugeschnitten. Wie bewährt sich der Teilmteingrierte auf Renault Master?

Schnee, juchheeee

Winterfreuden in der Schweiz, dazu als Basis das passende Reisemobil, und der Skiurlaub kann kaum noch schief gehen. Dazu gibt es viele Tipps für Reisen in die Ferne und durch heimatische Gefilde – wie immer mit Stellplätzen.



Im DoldeMedien Verlag erscheinen außerdem jeden Monat CAMPING, CARS & CARAVANS und nautica. Die Zeitschriften sind erhältlich beim Zeitschriften- und Buchhandel und beim



Presse-Fachhandel mit diesem Zeichen.

