

Sensation Truma bringt die Gas-Brennstoffzelle

SEPTEMBER 9 2006

€ 3,30

Schweiz sfr 6,50 · Österreich € 3,60 · Benelux € 3,90
Italien, Spanien, Portugal (Cont.) € 4,60 · Finnland € 5,20 · Norwegen nkr 45,00

REISE MOBIL

INTERNATIONAL



Carthago-Revolution
Der M-Liner
fährt nach
oben

So stark
sieht er aus

Der neue
S-Liner
von Knaus



Designstudie
Super-Bulli
aus Kanada



Schon im Profitest
Die neue B-Klasse
von Hymer



Traumhafte Mosel
Tolle Stellplätze
beim Winzer

Besser reisen
50 neue
Stellplatz-
tippS



125 Seiten
MESSE-
NEUHEITEN



Hymer C-SL



Mc Louis Steel



Chausson Allegro

Alle Neuheiten und Trends bei Campingbussen,



Bürstner Marano



Hobby Van



Weinsberg Imperiale V

Alkoven, Teilintegrierten und Integrierten



Eura Mobil Integra



Laika Rexos



Dethleffs Advantage I



Frankia I

Plus: das Topzubehör 2007 und großer Messeplaner



**Thomas
Seidelmann,
Chefredaktion**



**Sabine
Scholz,
Reisedredaktion**



**Claus-Georg
Petri,
Chefredaktion**

Sie haben es nicht nur sofort am neuen Titelkonzept und am größten Heftumfang aller Zeiten gemerkt: REISEMOBIL INTERNATIONAL dreht auf. Mehr Messeseiten zum Caravan Salon als jemals zuvor, mehr exklusive Fahrzeugneuheiten und Designstudien wie den Verdier-VW-Bulli sowie mehr Informationen zum Stand der Innovationen etwa in der Energieversorgungstechnik von Reisemobilen. Doch der Blick der Redaktion richtet sich nicht nur nach vorne: Uns interessiert auch Ihr Alltag, und deshalb gibt es in jeder Ausgabe von REISEMOBIL INTERNATIONAL in der Rubrik „Benefit“ wichtige Tipps rund ums Kaufen, Pflegen, Mieten und Reisen, zudem noch üppigere Stellplatzinformationen sowie eine Gebrauchtkaufempfehlung zu zwei besonders beliebten Wohnmobilen.

Neuerdings lernen die Bilder bei uns auch das Laufen: Schauen Sie doch im Internet unter www.doldemedien.tv, dort finden Sie die ersten redaktionellen Filme über unsere Arbeit. Beiträge im Heft mit Filmklappe machen auf diesen einzigartigen Service aufmerksam.

Um Sie in Zukunft noch umfassender über neue Stellplätze zu informieren, haben wir für Sie, liebe Leser, unseren Serviceteil für Stellplätze ab dieser Ausgabe glatt verdoppelt: mit topaktuellen Übernachtungsplätzen aus dem In- und Ausland, vor Ort (wie gewohnt) gründlich geprüft von unseren Stellplatz-Korrespondenten, sowie kompakten Infos als Ergänzung zu unserem Bordatlas 2006.

Wichtig auch: Ab sofort signalisiert Ihnen auf allen von unseren Stellplatz-Korrespondenten geprüften Plätzen ein großer Aufkleber mit Prüfiegel, dass das Gelände den Namen Stellplatz verdient. Diesen Qualitätsservice bietet Ihnen nur REISEMOBIL INTERNATIONAL.

Deshalb an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an Sie, liebe Leser. Durch Ihr Engagement erhält die Redaktion hervorragende Informationen über Stellplätze, die Sie auf Ihren Reisen entdeckt haben – und die wir dann, bestens recherchiert, allen Lesern vorstellen. Deshalb: Füllen Sie bitte auch weiterhin unseren Stellplatz-Fragebogen aus. So helfen Sie tatkräftig dabei mit, das Netz der empfehlenswerten Übernachtungsplätze noch enger zu knüpfen.

Da haben wohl einige Zubehörlieferanten verstanden, was wir Reisemobilisten wollen: Autarkie heißt das Zauberwort, unabhängig zu sein beim Genuss, an einem möglichst verwünschten Ort mit dem Reisemobil seine Freizeit zu verbringen. Und das ganz ohne Steckdose. Die eigene Stromquelle an Bord macht's möglich, etwa eine Brennstoffzelle.

Schon auf dem Caravan Salon vor einem Jahr hatten Hymer und SFC kooperiert, jede S-Klasse bekam eine Brennstoffzelle mit auf den Weg. SFC hat seither den Fuß in der Tür und stellt in diesem Jahr in Düsseldorf gleich drei dieser modernen Stromerzeuger mit unterschiedlicher Leistung vor.

Für eine Überraschung sorgt Truma: Auch der Hersteller für Heizungen und Klimaanlage tüftelt an einer leistungsstarken Brennstoffzelle. Allerdings lässt sich Truma für den Serienstart seiner Brennstoffzelle noch ein Jahr Zeit, zeigt aber schon auf dem Caravan Salon 2006 ein Modell. Übrigens: Wie die Brennstoffzelle von Truma arbeitet und was sie leistet, lesen Sie ab Seite 168. Exklusiv in Reisemobil International. Denn auch wir haben verstanden.



In dieser 48-seitigen Ausgabe zeigt Ihnen die Redaktion, wo Deutschland am schönsten feiert. Zudem stellen wir Ihnen die Sensation für Reisemobilisten im Internet vor: www.mobil-reisen.net.

Gratis für Sie:
das monatliche Extra
von REISEMOBIL INTERNATIONAL

blickpunkt

Interview: Mathieu Grosch

Der Europapolitiker eröffnet den Caravan Salon 2006

12



Ausgezeichnet:
Geprüfte Stellplätze
tragen ab sofort
unübersehbar
das Gütesiegel von
REISEMOBIL INTERNATIONAL
Seite **250**

magazin

Unsere Meinung

5

Bilder des Monats

8

Wertheim wächst

Expocamp, der Megastore der Hymer-Familie, ist im Juli inoffiziell eröffnet worden

16

Nachrichten aus der Branche

18

Jubiläum: Al-Ko wird 75

Der Chassishersteller schaut zurück auf ein erfolgreiches Dreiviertel-Jahrhundert

20

Interview: Thomas Bählkow

Der Marketing-Chef von Truma zum Boom von Klimaanlage

22

Messekalender 2006

Welche Schau kommt nach dem Caravan Salon?

25

23. Selbstausbauertreffen

Ausschreibung für die Riesenfete in der Lüneburger Heide

26

Neue Rubrik: Benefit

Wissen, das sich bezahlt macht

28

► Designstudie: Verdier

Einen topmodernen VW Bus im Retro-Look stellt eine kanadische Edelschmiede auf die Räder

38

Treffpunkt

Leser schreiben an die Redaktion

212

Bezugsquellen Adressen von Herstellern

214

mobil-reisen.net

Die interaktive Weltkarte der mobilen Szene steht ab sofort im Internet

296

Vorschau/Impressum

298

test & technik

► Profitest

Hymer B 674 SL: brandneuer Megaseller auf Fiat Ducato Maxi mit Al-Ko-Chassis

42

Probefahrt

Chausson Allegro 83: Teilintegrierter auf Renault Master

66



Exklusiv:
Truma stellt in Düsseldorf seine Brennstoffzelle vor. REISEMOBIL INTERNATIONAL zeigt sie schon jetzt
Seite **176**

► = Titelthema



Alles neu:

Hymer hat die B-Klasse nach dem Chassiswechsel von Grund auf überarbeitet. Über welche inneren Werte das Erfolgsmodell verfügt, zeigt der Profitest ab Seite **42**

Großes Extra:

Alle Trends vom Caravan Salon 2006 ab Seite **70**

Großes Extra: Caravan Salon 2006

Hallenplan zum Mitnehmen	71
red dot Design-Wettbewerb	78
Neuheiten: 46 Seiten Reisemobile	80
Trends 2007: Das sollten Sie gesehen haben	126
Daten & Fakten: neue Basisfahrzeuge	130
Messtrends: Alkovenmobile	142
Messtrends: Teilintegrierte	148
Messtrends: Integrierte	154
Messtrends: Kastenwagen	160
Zubehör für Kastenwagen	166
Zubehör allgemein	168

praxis & service

Exklusiv: Brennstoffzelle von Truma

Der Hersteller von Heizungen und Klimageräten stellt seine Energiequelle vor. Sie läuft mit Gas. 176

Energiequellen im Vergleich

Brennstoffzelle oder Gasgenerator? 178

Getestetes Zubehör

Nützliche Dinge für unterwegs 182

Markisen Große Kaufberatung

186

Stoffe erneuern Frischekur fürs Mobil

194

Lesermobil

Ehepaar Klein und sein Ikea-Mobil 198

Neue Rubrik: Gebrauchte des Monats

Hobby 600	202
Mercedes-Benz James Cook	204

freizeit & reise

Club-Porträt 20 Jahre Straßenfuchse 206

Club-Szene Nachrichten, Termine 208

Stellplätze und Sammelkarten

Geprüfte Plätze, Fragebogen 249

Kinderspaß mit Rudi und Maxi

Suchbild, Rätsel, Freizeittipps 268

Wandern, wo der Wein wächst

Mit dem Mobil zur Mosel 270

Besuch bei netten Nachbarn

Polen heißt Reisemobile willkommen 278

Leserreise: Südafrika

282

Reise-Magazin Tipps für Trips

284

Idyll auf der Insel

Texel bietet sich auch Reisemobilisten an 288

Gute Erholung:

Texel, westlichste der westfriesischen Inseln, zeigt sich Reisemobilisten gegenüber sehr gastfreundlich
Seite **288**

Ab jetzt jeden Monat:
mobil-reisen, die redaktionelle Beilage von REISEMOBIL INTERNATIONAL





Rekordfahrt im Regen



Fotos: Claus-Georg Petri

**auto
motor
sport**

**Fahrsicherheitszentrum
Nürburgring**

In Zusammenarbeit mit dem ADAC-Mittelrhein

171

Zeigen, was geht im Reisemobilbau – so lautete die Devise für Karmann-Mobil bei einem Weltrekordversuch. Auf der Döttinger Höhe, einem Teilstück der legendären Nordschleife des Nürburgrings, sollte ein aufgemotzter Colorado 655 T1 RS die 200-km/h-Grenze knacken.

Mit 300 PS aus dem 2,5-TDI-Motor des VW T5, auf 2.600 Kilo Leergewicht abgespeckt und die Motorhaube ein wenig höher gesetzt ging das Reisemobil an den Start. Rennpilot Frank Diefenbacher: „Mit einem Reisemobil durch die Grüne Hölle – das finde ich richtig gut.“

Doch das gesamte Team hatte die Rechnung ohne das

Wetter gemacht. Pünktlich zum Beginn des Rekordversuchs begann es zu regnen. Viermal raste der Colorado über die Döttinger Höhe, viermal blieb das Rennmobil deutlich unter der angepeilten 200er-Marke. Zu groß sei der Wasserverstand, hieß es, zu lang die Gischtfahne.

Pilot Diefenbacher streckte trotzdem den Schumi-Daumen: Denn bisher gab es keinen offiziellen Geschwindigkeitsrekord für Reisemobile – nun steht er bei 171 km/h. Und Karmann-Mobil-Chef Dr. Siebert dachte gleich an einen neuen Versuch: „Wir können doch nicht den Colorado für ein paar tausend Euro tunen und dann nur 171 fahren...“

Auf der Suche nach Einsamkeit

Absolute Stille bis auf das beruhigende Gluckern des Schmelzwassers, das rings ums Mobil ins Tal rinnt. Tagsüber heizen die Sonnenstrahlen die Felsen im Hochgebirge ein wenig auf. Nachts, wenn die kalte Luft der Gletscher ins Tal fällt,

wird es empfindlich kühl. Kein anderes Fahrzeug, so weit das Auge reicht. Ein Traumziel also in Norwegens Wildnis. Ganz legal zu erreichen, ohne Verbotsschilder zu missachten und auch ohne Allradantrieb. Während sich Einsamkeitsfanatiker in

Norwegens Wildnis wohl fühlen, mögen andere hier durchaus ihre Bedenken haben. Glücklicherweise können wir Reisemobilisten wählen, oder sogar beides genießen: Feste feiern und wenige Tage später die Natur auf uns wirken lassen.

Foto: Heiko Paul



Interview mit Mathieu Grosch

„Reisemobilisten sind echte Eurobarometer“

Der Europapolitiker **eröffnet** am 26. August **den Caravan Salon 2006** in Düsseldorf. Er schildert, welchen Stellenwert Freizeitfahrzeuge in der europäischen Politik genießen.

? Herr Grosch, was hat Sie zu der Zusage bewogen, den Caravan Salon 2006 zu eröffnen?

! Als Berichterstatter für die dritte Führerscheinrichtlinie habe ich eine hervorragende Zusammenarbeit mit der European Caravan Federation (ECF) gehabt, die mich sowohl über die wirtschaftlichen als auch die gesellschaftlichen Aspekte dieses Sektors überzeugend informiert hat. Es war mir eine Freude, die Einladung zu dieser Eröffnung anzunehmen.

? Die Caravaning-Branche in Europa und auch in Deutschland boomt und schafft neue Arbeitsplätze. Welchen Einfluss hat dieses wirtschaftliche Wachstum auf Entscheidungen, die Sie auf politischer Ebene treffen?

! Als Politiker versucht man natürlich, alle Wirtschaftszweige mit Wachstumspotenzial zu unterstützen und dementsprechend Maßnahmen zu verhindern, die diesen Zweigen grundlos die Zukunft verbauen. Es bleibt jedoch die Aufgabe der Politik, nicht nur wirtschaftliche Aspekte mit zu berücksichtigen, sondern auch Aspekte wie zum Beispiel Sicherheit und Umwelt.

? Dank welcher politischer Rahmenbedingungen wird die Caravaning-Branche in Europa ihre Stärke behalten oder sogar noch wachsen können?

! Ohne Europa gäbe es keine freie Bewegung über die nationalen Grenzen, keine gegenseitige Anerkennung der Führerscheine, keinen gemeinsamen Markt mit den entsprechenden Potenzialen für die Wirtschaft. Dennoch versuchen wir weiterhin, die Mobilität für alle Bürger zu vereinfachen und der produzierenden Wirtschaft einen möglichst großen Binnenmarkt ohne Hindernisse gleich welcher Art zu schaffen. Eine europäische Regulierung auch im technischen Bereich schützt die Branche und damit den Konsumenten vor nationalem Protektionismus.

? Was raten Sie der europäischen Caravaning-Branche?

! Wenn diese Branche ihren Modellcharakter in Bereichen wie Material und Sicherheit weiterhin entwickelt, entspricht dies den Zukunftskriterien europäischer Wirtschaft in einem globalisierten Markt. Daneben rate ich der Caravaning-Branche, weiterhin die gesetzgeberischen Tätigkeiten auf europäischer Ebene zu verfolgen und rechtzeitig, objektiv und offen für ihre Interessen einzustehen.

? Stichwort europäischer Führerschein: Für Caravaner hat der EU-Verkehrsministerrat am 27. März 2006 mit der 4,25-Tonnen-Grenze für die Klasse B eine Verbesserung herbeigeführt. Welches Ziel haben Sie dabei verfolgt?

! Im Rahmen der dritten Führerscheinrichtlinie bestand nach meiner Ansicht die Möglichkeit, auf der einen Seite den Fahrern von Caravans und Reisemobilen mehr Möglichkeiten zu geben und auf der anderen Seite die Verkehrssicherheit durch gezielte Ausbildung zu verbessern. Dies wurde vom Europäischen Parlament durch eine breite Mehrheit getragen.

? Warum haben die Politiker dieses Ziel nicht auch für Reisemobilisten anvisiert?

! Das Ziel ist sehr wohl von mir und vom Europäischen Parlament angestrebt worden. Allerdings waren auf Seiten des Rates die Transportminister nicht bereit, eine ähnliche Option für Reisemobilisten einzuführen. Zum einen wollten sie nicht die 3,5-Tonnen-Grenze aufweichen, die ja erst vor gar nicht allzu langer Zeit auf europäischer Ebene eingeführt worden ist. Zum anderen konnten auch Probleme mit anderen europäischen Rechtsakten auftreten, unter anderem in Bezug auf Fahrten-schreiber oder Aus- und Weiterbildung.

? Aber für Reisemobilisten bleibt das Problem der 3,5-Tonnen-Grenze nun erhalten. Wann kommt die Gleichbehandlung?

! Allgemein kann man im europäischen Vergleich feststellen, dass sich die Hersteller stets nach den vorhandenen, das heißt nationalen Gewichtsgrenzen gerichtet haben. Ich denke, dass sich die europäischen Hersteller auch auf die 3,5-Tonnen-Grenze einstellen können.

? Europa ist zwar weitgehend grenzenlos. Dennoch unterscheiden sich die jeweiligen nationalen Straßenverkehrs-Vorschriften noch immer sehr stark voneinander. Welche Vereinheitlichung streben Sie bei Ihrer Arbeit an?



„Leider sehen wir als EU-Politiker oft, dass jedes Land davon überzeugt ist, dass seine eigenen Normen die besten für ganz Europa wären.“

! Eine Harmonisierung der Straßenverkehrs-Vorschriften ist sicherlich ein wertvolles Ziel. Allerdings glaube ich nicht, dass sämtliche Entscheidungen von Brüssel aus gefällt werden müssen: Wäre es wirklich sinnvoll, 30-km/h-Zonen für ganz Europa vorzuschreiben?

? Starke Unterschiede gelten auch bei Gasflaschen und -tanks, für die es europaweit keine einheitlichen Anschlüsse gibt. Warum tut sich die Alte Welt bei solchen Dingen so schwer – und wie können Sie als Europapolitiker helfen, diese Vorschriften zu vereinheitlichen?

! Wir stehen hier vor einem Paradoxon: Auf der einen Seite sind wir alle dafür, dass solche Sachen europaweit einheitlich und kompatibel ausgelegt werden. Auf der anderen Seite wirft man Europa unnötige Bürokratie vor, wenn wir versuchen, solche technischen Produkte ganz genau für ganz Europa vorzuschreiben. Allerdings ist es

auch im langfristigen Interesse der Industrie, hier Übereinstimmung zu fördern und zu verbessern. Dies erfordert jedoch eine objektive Vorgehensweise. Leider sehen wir als EU-Politiker oft, dass jedes Land davon überzeugt ist, mit seinen eigenen Normen die jeweils besten für ganz Europa bereitstellen zu können.

? In Deutschland diskutieren Bund und Länder seit knapp zwei Jahren über die Kfz-Steuer für Reisemobile. Sie, Herr Grosch, verfolgen das Modell einer Kfz-Steuer, das auf dem Schadstoffausstoß des Fahrzeugs basiert. Warum halten Sie dieses Steuermodell auf europäischer Ebene überhaupt für machbar?

! Weil wir damit zwei Ziele erreichen können. Erstens können wir mit einer solchen Steuer die Zulassungssteuer ersetzen. Diese ist eine unnötige Standsteuer, die bei Grenzüberschreitungen Probleme bereitet und nicht dem Verursacherprinzip entspricht. Zweitens fördern wir so die umweltfreundlicheren Techniken und die ökologischen Kraftfahrzeuge.

? Welche Konsequenzen hätte ein solches Steuermodell für die Reisemobile, die gegenwärtig in Europa und Deutschland zugelassen sind?

! Dies wird sicherlich nicht auf europäischer Ebene entschieden werden, sondern wird innerhalb Deutschlands, das seine Steuerhoheit wahrt, verhandelt werden müssen.

? Wie könnten Ihnen Reisemobilisten und Caravaner dabei helfen, ein bürgernahes Europa zu schaffen?

! Die Reisemobilisten und Caravaner sind ja an sich schon richtige Europäer, weil sie sozusagen von Natur aus über den Tellerrand ihrer Region schauen wollen. Europa baut sich auf, indem man sich gegenseitig besser kennen und schätzen lernt. Das ist die Grundlage europäischen Denkens, im Respekt der Verschiedenheit. Somit sind Reisemobilisten und Caravaner echte Eurobarometer, deren Erfahrungswerte für uns sicherlich als hochwertig einzustufen sind.

? Wann und wohin verreisen Sie das nächste Mal mit einem Reisemobil oder Caravan?

! Ehrlich gesagt, habe ich diese Erfahrung bisher noch nicht gemacht. Vor

Mathieu Jean Hubert Grosch im Profil

Geburtsdatum:
14. September 1950 in Eupen, Belgien

Familienstand:
verheiratet, drei Kinder

Ausbildung:
Lizentiat für germanische Sprachen an der Universität Lüttich

Hobbys: Lesen, Tennis, Tauchen, Kochen

Politischer Lebenslauf:

Partei: CSP/EVP

1981 bis 1983: Arbeit im Kabinett von Premierminister W. Martens

1984 bis 1986: Arbeit im Kabinett des Ministerpräsidenten der Deutschsprachigen Gemeinschaft Joseph Maraite

1985 bis 1986: Mitglied des Provinzialrates, Provinz Lüttich

1986 bis 1990: Minister für soziale Angelegenheiten, Sport und Jugend in der DG

1988 bis 1991: Finanzschöffe, Erster Schöffe der Gemeinde Kelmis

1990 bis 1994: Ratspräsident der Deutschsprachigen Gemeinschaft

seit 1991: Bürgermeister der Gemeinde Kelmis

seit 1994: Mitglied des Europäischen Parlaments
Funktion im Europäischen Parlament

1994 bis 1999: Mitglied im Ausschuss für Fremdenverkehr und Verkehr, im Ausschuss für Regionalpolitik, Stellvertretendes Mitglied im Haushaltskontrollausschuss, Mitglied in der Delegation für die Beziehungen zu Slowenien.

1999 bis 2004: Mitglied im Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr, Stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Wirtschaft und Währung, Mitglied der Delegation für die Beziehungen zu Rumänien.

2004 bis 2009: Mitglied des Vorstands Europäischen Parlament, im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, im Ausschuss für regionale Entwicklung, Stellvertretendes Mitglied der Delegation im Gemischten Parlamentarischen Ausschuss EU-Mexiko, Stellvertretendes Mitglied der Delegation für die Beziehungen zu Japan.

kurzem kam mir aber tatsächlich die Idee, in ruhigeren Zeiten etwa die Etappen der Tour de France in einem Wohnmobil mitzufahren. Man sollte also niemals nie sagen.

Das Interview führte Claus-Georg Petri

„Reisemobilisten sind ja an sich schon richtige Europäer, weil sie sozusagen von Natur aus über den Tellerrand ihrer Region schauen wollen.“

kurz & knapp
Weiteres Plus

Obwohl die Neuzulassungen von Reisemobilen im Juni ein Minus von 5,2 Prozent hinnehmen mussten, sind sie von April bis Juni 2006 mit 9.967 Einheiten um 8,9 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum angestiegen. Das Zulassungsergebnis der ersten sechs Monate 2006 liegt um 2,3 Prozent über dem Vorjahr. Das entspricht 14.524 neu zugelassenen Reisemobilen.

Berens mit Koikarpfen

Mitte Juni ist der Kölner Concorde-, T.E.C.- und Niesmann + Bischoff-Händler Reisemobile Berens nach Brauweiler umgezogen. Das neue, abschließbare Gelände in der Donatusstraße 110 misst 6.000 Quadratmeter und wird am 9. und 10. September mit einem zünftigen Herbstfest eingeweiht. Zentraler Punkt soll ein Teich mit Koikarpfen sein. Tel.: 02234/999 44-0, Internet: www.reisemobile-berens.de.

Spende für Kinderhilfe

Beim Happy-Hobby-Weekend hat Freizeit Mobile von der Kammer in Sande eine Tombola durchgeführt. Deren Erlös sowie die Einnahmen aus dem Getränkeverkauf hat der Händler auf 1.500 Euro aufgerundet und der Wilhelmshavener Kinderhilfe gespendet. Der Verein schafft dafür Therapiematerial an.

Händler gewinnt

Einen Vorteil hat der Dortmunder Hymer-Händler Dürrwang-Mörlein aus der Fußball-WM gezogen: Englische Fußballfans waren durch positive Rückmeldungen in Internetforen auf Dürrwang-Mörlein aufmerksam geworden – und haben daraufhin zwei Reisemobile gekauft.

Für Selbstausbauer

Wolfgang Hettmer aus Obermichelbach, Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL, betreibt eine private Internetseite. www.campingbusausbau.de.


Expocamp, Wertheim

Sieben auf einen Streich

Sieben Hymer-Marken beherbergt Deutschlands **größter Fachhandelsbetrieb**, das Expocamp. REISEMOBIL INTERNATIONAL war bei der inoffiziellen Eröffnung in Wertheim dabei.

Nein, dieser Name ist nicht Programm: Allzu ärmlich sehen sie nicht aus, die Menschen, die an jenem heißen Samstag im Juli auf den Almosenberg pilgern. Wenige Kilometer von Wertheim am Main entfernt gelegen, entsteht auf einem Hügel mit herrlichem Rundblick auf den zauberhaften Spessart seit einem Jahr ein Objekt, für das das Wort Gigantismus noch leicht untertrieben klingt.

Auf 17.000 Quadratmetern überdachter Ausstellungsfläche, wunderbar platziert inmitten eines 25.000 Quadratmeter großen Areals samt fein ausgestatteten Stellplätzen, stehen dort Reisemobile und Caravans, soweit das Auge reicht – Deutschlands größter Fachhandelsbetrieb eröffnet Ende September offiziell. Sieben Marken zeigen hier Flagge, sieben Brüder und Schwestern aus dem gewaltigen Reich Erwin Hymers: Dethleffs, Bürstner, Laika, TEC, LMC, Niesmann + Bischoff und selbstverständlich auch Hymer selbst.

Schon zwei Monate vor dem Starttermin wird der Ernstfall geprobt. Expocamp-



Soll Kunden zum Expocamp locken – das Wertheim Village mit über 60 Designern. Der große Fachhandelsbetrieb ist gleich nebenan.

Geschäftsführer Roland Haag, seit seinem Berufsstart Hymer-Mitarbeiter, begrüßt die interessierten Besucher persönlich mit Handschlag. Erstaunt betritt der Kunde das weitläufige Gebäude: Im Lichtdurchfluteten Glaspalast herrscht keineswegs übliche Handelsatmosphäre vor, eher herrscht die Welt einer modernen Messe. Viel Platz gibt es zwischen den Fahrzeugen, überall laden Informationsstände und Displays zum Verweilen ein. Noch

fehlen Pflanzen, doch das satte Grün der umliegenden Hügel lässt eh jede Deko verblasen.

Roland Haags Team hat binnen eines Jahres ein Prestigeobjekt realisiert, das Glanz und Gloria transportiert und genau das produziert, was Marketingstrategen dem Handel immer wieder predigen: Käuferlebnisse.

Wer die Chance hat, 400 Fahrzeuge an einem Ort in angenehmer Umgebung das ganze Jahr über täglich außer

an Sonntagen zwischen 9 und 20 Uhr bestaunen zu dürfen, der fährt gern einige Kilometer hierher bis nach Wertheim.

Es klingt nach einem Tag im Expocamp durchaus sympathisch, wenn Roland Haag ausdrücklich betont, dass ihm „zweitausend gute Verkaufsgespräche, die im Abschluss anderen Händlern der Gruppe zugute kommen“, lieber seien als 500 eigene Verkäufe im Expocamp. Das hören die Fachhandelspartner gern.

Dennoch bleibt Wertheim, wie der weithin sichtbare Koloss längst nur noch genannt wird, ein Politikum. Man traut dem Frieden nicht. Händler aus der Region, aber auch aus den scheinbar fernen Städten wie Stuttgart, Nürnberg, Frankfurt, Kassel, Fulda oder gar Köln sehen in Wertheim einen Moloch entstehen, der ihnen die



Spagat zwischen Verkauf und Vermittlung: Expocamp-Geschäftsführer Roland Haag.



Ein Modell, das bei Erfolg Schule machen könnte: das fein gestaltete Zubehörgeschäft der Hymer-Tochter Movera. Mit Muße findet der Kunde hier alles.

Geschäfte vermiesen oder ganz rauben könnte.

Im Hymer-Konzern bemühte man sich von Anfang an, diese Angst zu nehmen und den Handelspartnern attraktive Partnerschaftskonzepte zu präsentieren. Doch nun, mit der Fertigstellung des imposanten Gebäudes samt seinem modellhaften Zubehörshop oder der gewaltigen Werkstatt, die den besten Autowerkstätten Konkurrenz machen könnte (und das auch muss), werden

die Karten neu gemischt, keimt wieder Angst auf.

Zweifelloos wurde das Expocamp auf Erfolg programmiert. Das Warenangebot stimmt, die Präsentation ist ohnegleichen, die Infrastruktur mit einer direkten Autobahnanbindung an die Urlaubsstrecke A3 kann nicht schaden. Und in Blickweite liegt das Wertheim Village, ein grandios gestalteter Fabrikverkauf für Designerware. Am Almosenberg warten große Geschäfte. *Thomas Seidelmann*

kurz & knapp

Herbstfest

Ein tolles Programm hat Schnieder Mobile Freizeit in Datteln für den 16. und 17. September 2006 zusammengestellt. Allen Besuchern, die zum Herbstfest in der Bülowstraße 80 mit dem Wohnmobil anreisen, wird eine kostenlose Übernachtung auf dem Campingplatz geboten. Tel.: 02363/34503 und 34514, Internet: www.schnieder-datteln.de.

Netz erweitert

Folgende Händler gehören seit Juli zum Laika-Händlernetz in Deutschland: Reisemobil- & Caravancenter Peters, Jülich, Tel.: 02461/93860, Internet: www.peters-reisemobil.de; Travel-Car, Kressbronn, Tel.: 07543/96040, Internet: www.tc-kressbronn.com; Caravan und Campingcenter, Overath, Tel.: 02206/3036, Internet: www.ccc-overath.de; Wohnmobil & Wohnwagenvermietung Heinz Ackermann, Leipzig-Mölkau, Tel.: 03418/783368, Internet: www.caravan-ackermann.de; Sawo Wohnwagen, Miehlen, Tel.: 06772/8461, Internet: www.sawo-wohnwagen.de.

Globecar-Treffen

Vom 13. bis 17. September 2006 lädt Pössl zum nächsten Globecar-Treffen auf dem Vier-Sterne-Campingplatz Mauterndorf ins Salzburger Land ein. Zum Rahmenprogramm gehören Wanderausflüge, Hüttenabende und Besuche im Wellnessbereich. Die Teilnahme kostet 225 Euro für zwei Personen im Reisemobil, eine Person bezahlt 125 Euro. Tel.: 08654/46940.

Neues Domizil

Heosolution aus Haldenwang, Entwickler von nachrüstbaren Zusatzschlössern für Fahrerhaus- und Aufbautüren von Reisemobilen, hat ein neues Firmengebäude in der Dürrlauinger Straße 35 bezogen. Neben dem Entwicklungsbereich soll in einer zusätzlich vorhandenen Halle eine Werkstatt entstehen, wo Reisemobilisten die Produkte von Heosolution und Zubehör anderer Hersteller montieren lassen. Tel.: 08222/412216, Internet: www.heosolution.de.



Dream erweitert sein Werk

Arbeiten in vollem Gange

Mit einem symbolischen ersten Spatenstich ebnete Firmenchef Ermes Fornasier am 29. Juni 2006 den Weg für den Baubeginn einer weiteren Produktionshalle auf dem 42.000 Quadratmeter großen Dream-Areal im italienischen Trivolzio nahe Pavia. So wird das Dream-Werk bereits ein Jahr nach seiner Einweihung um rund 5.000 Quadratmeter erweitert und

umfasst nach der geplanten Fertigstellung im September 2007 stolze 9.000 Quadratmeter überdachte Fläche für Produktion und Verwaltung.

Die Tochter der SEA-Gruppe wird so der Nachfrage nach Reisemobilen der Marke Dream gerecht. Ziel der Erweiterung ist, künftig mehr Eigenanteil an der Fertigung am eigenen Standort zu leisten. Die

Erster Spatenstich: Dream erweitert sein Werk auf 9.000 Quadratmeter.

Produktpalette wird ebenfalls erweitert: Zu den drei erfolgreichen Alkovenmobilen gesellen sich in diesem Jahr drei Teil- und ein Vollintegrierter.

Dream verdoppelt dafür die Anzahl von derzeit 40 Mitarbeitern nahezu und plant eine zweite Produktionsstraße. So sollen künftig pro Jahr 2.500 Dream-Reisemobile das Werk verlassen.

Buchtipps

Normal oder genormt?

Wer ein Reisemobil besitzt, will vielleicht mehr wissen über Normen, die seinem Gefährt zu Grunde liegen. Zwei Autoren haben sich nun dieser Vorschriften angenommen: Hans-Hermann Lehnecke vom DIN und Sekretär des deutschen Normungsgremiums, sowie Jost Krüger, Diplom-Chemiker und Leiter des Referats Technik und Umwelt beim CIVD, der auch im deutschen und europäischen Normungsausschuss für Caravans und Motorcaravans sitzt. Dabei herausgekommen ist das 400 Seiten starke Buch „Caravaning und Camping – Komfort und Sicherheit“.

Dessen Inhalt widmet sich den aktuellen Normen

für Reisemobile, Caravans, Schlafsäcke und Zelte und zitiert sie im Originaltext. Die beiden Fachleute erklären wichtige Teile dieser Vorschriften. Obendrein beleuchten sie Hintergründe für Zulassung, Führerschein oder Temporegelungen und liefern einen umfassenden Überblick über jene Einrichtungen, die an der Normung mitwirken.



Lehnecke, Hans-Hermann, und Krüger, Jost: Caravaning und Camping – Komfort und Sicherheit, Beuth Verlag, Berlin, 1. Auflage 2006, 400 Seiten, broschiert, 98 Euro.

Klages folgt Torresin



Neu bei Movera

Ab 1. September 2006 ist Detlef Klages neben Reinhold Beller Geschäftsführer der Movera GmbH. Klages folgt Erich Torresin nach, der viele Jahre die Geschicke des Zubehörgrossisten geleitet hatte und Movera weiterhin berät. Detlef Klages hat nach mehrjähriger erfolgreicher Tätigkeit im Handel und als Einkäufer zuletzt Synergieprojekte für die Hymer-Gruppe in den Bereichen Einkauf und Logistik geleitet.



75 Jahre Al-Ko

Fest in Familienhand

Fahrzeugtechnik-Hersteller Al-Ko produziert auch für Garten, Hobby und Lufttechnik.

Zu seinem 75-jährigen Bestehen gestattete Al-Ko beim Tag der offenen Tür mehr als 10.000 Besuchern einen Blick in seine hochmodernen Produktionshallen im bayerischen Kötz. 350 Mitarbeiter waren Anfang Juli im Einsatz, um den Gästen

Kober-Dynastie: Die Söhne und Enkel des Firmengründers Alois Kober leiten das weltweit tätige Unternehmen.

zu zeigen, wie EDV-gesteuerte Maschinen aus dicken Aluplatten AMC-Chassis für Reisemobile und Caravans fertigen.

Das 1931 vom Heizungsmonteur Alois Kober gegründete Unternehmen Al-Ko entstand aus einer Schlosserwerkstatt in



Jubiläumsfest: Der Vorstandsvorsitzende Kurt Kober (links) beglückwünscht Ulrike Rieber (Mitte) zu ihrem Hauptgewinn, einem Hymer-Caravan. Gute Stimmung herrschte beim Jubiläumsfest.



Fotos: Scholz



Fotos: Al-Ko



Patentlösungen: Die erste Auflaufbremse war ein Verkaufserfolg. Für den Transport einachsiger Zugköpfe bei Werksanlieferung hat Al-Ko das Europapatent.

Ab 1983 wagten die Bayerisch-Schwaben den Sprung über den Ozean und gründeten Firmen in den USA, Australien, Asien und schließlich in Afrika. 1985 gelang Al-Ko mit dem neuen Chassis für den Fiat Ducato – dem Vorgänger des heutigen amc-Chassis – der Durchbruch bei Camping-Basisfahrzeugen.

Außer Fahrzeugtechnik, vor allem Auto-Mobil-Chassis (amc), Anhängerkomponenten (Al-Ko Sechskant-Gummifederung), Handbremsen, Dämpfungselementen sowie Pkw-Zubehör gründete Al-Ko den Geschäftsbereich Garten + Hobby: Seit 1966 tragen Rasenmäher, Häcksler, Wasserpumpen und Betonmischer den Al-Ko-Schriftzug.

Dritter expandierender Geschäftsbereich der drei Al-Ko-Brüder ist die Lufttechnik für den industriellen Bereich. Mit Qualitätsprodukten, die mehr als 4.000 Mitarbeiter weltweit herstellen, beschreitet die AG aus Kötz – inzwischen verstärkt durch die Enkel des Firmengründers Harald, Raymond und Stefan Kober – 75 Jahre nach der Firmengründung unbeirrt den Weg hinaus in die Welt. sas

Kötz. Zunächst nahm Kober alle Aufträge an, reparierte defekte Jauchepumpen und erledigte Metallarbeiten. Als Verkaufsschlager erwiesen sich seine mit Holz zu befeuernden Backherde.

Alois Kobers Söhne Herbert, Kurt und Willy lernten 1947 beim Vater das Maschinenbauer-Handwerk – solider Grundstein für ihren Einstieg in die Firma. In den 50er Jahren begann Al-Ko, Handbremshebel zu entwickeln und in Serie zu fertigen und stellte die erste geprüfte Auflauf-Bremse in Deutschland her. Ab 1961 gründete das Familienunternehmen schließlich Auslandsgesellschaften in Österreich, Italien, England, Frankreich, der Schweiz und in Spanien.

1968 stieg Al-Ko in das Segment Campingfahrzeuge ein und produzierte Rahmen-fahrgestelle für Wohnwagen.

Interview mit Thomas Bählkow

„Wunsch nach mehr Komfort ist deutlich erkennbar“

*Der Leiter von Marketing und Produktmanagement bei Truma erläutert, warum das Putzbrunner Unternehmen verstärkt auf **Klimaanlagen für Freizeitfahrzeuge** setzt.*

? Herr Bählkow, noch bis vor ein paar Jahren galten Klimaanlagen im Innenraum von Reisemobilen als luxuriöses Zubehör für Fahrzeuge der Oberklasse. Heute bieten Truma und andere Firmen verstärkt solche Geräte an. Was ist die Ursache für diese Trendwende?

! Das Leistungsspektrum moderner, neuer Klimasysteme überzeugt die Konsumenten. Truma hat hier einiges geleistet. Nehmen Sie beispielsweise unsere Saphir-Klimageräte, die besonders leicht und leise sind und zudem eine individuelle Abkühlung des Innenraumes ermöglichen. Und preislich bewegen sie sich in einem Bereich, dass man von Luxus kaum noch sprechen kann.

? Warum halten Sie eine Klimaanlage in einem Reisemobil überhaupt für notwendig?

! Eine Klimaanlage mit komfortabler, individueller Luftverteilung bietet ein erheblich gesteigertes Wohlempfinden. Das gilt besonders dann, wenn

die Luft nicht zu kalt ist und möglichst zugfrei in die Räume des Fahrzeugs verteilt wird. Nachts, wenn der Körper sich erholen soll, gelingt das gut in einem Umfeld mit gereinigter und getrockneter Luft, die angenehm temperiert ist.

? Aber die Temperaturen haben sich gegenüber früher nicht dramatisch geändert, der Wunsch nach einer Klimaanlage muss also am gestiegenen Anspruch der Reisemobilisten liegen. Strebt der Kunde allgemein nach mehr Luxus?

! Ja. Wir beobachten die wichtigsten europäischen Märkte seit längerem und stellen fest, dass der Wunsch nach mehr Komfort ganz deutlich erkennbar ist. Hierzu gehört auch das richtige Klima, das entscheidend zum Wohlbefinden beiträgt.

? Das gilt auch für Fahrer kleinerer Reisemobile. Immerhin bietet Truma Klimageräte für Freizeitfahrzeuge schon bis 5,5 Meter Aufbauhöhe an. Verspricht dieser Markt Erfolg?

! Der Wunsch nach Klimakomfort zieht sich durch alle Fahrzeugsegmente. Zum Caravan Salon 2006 stellen wir zwei ganz neue Produkte vor. Für Aufbauten bis 5,5 Meter Länge kommt die Saphir compact. Dazu bieten wir den passenden Wechselrichter an. Mit dem Blick auf den Reisemobilmarkt stellen wir die Saphir vario vor. Sie ist so flach gebaut, dass sie bei vielen Reisemobilen in den Zwischenboden passt. Besonders von dem aufeinander abgestimmten Paket aus Saphir Klimaanlage und Truma Wechselrichter TG 1000 Sinus versprechen wir uns einen Markterfolg.

? Truma hat ein neues Marketing-Instrument entwickelt, den Klima-Profi. Es soll Händler motivieren, möglichst viele Klimageräte zu verkaufen. Was hat der Kunde davon?

! Beim Klima-Profi wird der Kunde professionell betreut und bestens beraten. Er bekommt das optimale Truma-Klimasystem für sein Fahrzeug und einen qualitativ hochwertigen Einbau mit individueller Kaltluftverlegung vom ausgebildeten Fachmann zu klar definierten Festpreisen.

? Und welche Vorteile genießt der Händler, der sich an dem Programm beteiligt?

! Auf den Händler, der als verlässlicher Partner zum Truma-Klima-Profi wird, wartet ein umfangreiches Paket aus Marketingmaßnahmen. Mit unserer Unterstützung wird jeder Klima-Profi am Erfolg unserer Klimasysteme teilhaben.



Hammoudah kauft Lienhop

Siebter Betrieb steht in Bremen

Ahmad Hammoudah, Gründer und Vorstand der Hammoudah Freizeit AG und einer der größten Reisemobil- und Wohnwagenhändler Deutschlands, hat seine siebte Niederlassung gekauft. Zusätzlich zu seinen Betrieben in Bielefeld, Bad Kreuznach, Hamm, Möser bei Magdeburg, Neumarkt/Oberpfalz und dem Stammhaus in Wuppertal eröffnet er vom 8. bis 10. Septem-

ber 2006 die Niederlassung in Bremen, Barkhausenstraße 3, mit einem Tag der offenen Tür.

Der Betrieb ist dort seit 1974 als „Michael Lienhop Reisemobile“ ansässig und weit über Bremens Grenzen hinaus als Spezialist für Reisemobile und Wohnwagen der Marke Dethleffs bekannt. Das neunköpfige Team um Niederlassungsleiter Klaus Lange präsentiert neue und gebrauchte



Eröffnet seinen siebten Betrieb in Bremen: Händler Ahmad Hammoudah.

Fahrzeuge auf dem fast 11.000 Quadratmeter großen Gelände, auf dem sich auch eine moderne Verkaufshalle befindet.

Dometic: Warn- und Umrüstaktion

Aus Backofen kann Gas strömen

Dometic warnt vor möglicherweise ausströmendem Gas beim Backofen des Kombi-Kühlschranks TechnoTower. Unter bestimmten Umständen könne der Ofen an einer Verschraubung hinter dem Gashahn undicht sein. Obwohl bisher noch keine Reklamationen bekannt sind, sollen zur Sicherheit alle ausgelieferten Geräte untersucht werden.

Die Undichtigkeit kann nur auftreten, wenn der Backofen in Betrieb ist. Darum dürfen

Kunden den Backofen bis zur Überprüfung durch die Dometic Serviceorganisation nicht mehr benutzen. Der Kühlschrank hingegen kann uneingeschränkt, auch im Gasbetrieb, weiter betrieben werden.

Von der möglichen Schwachstelle sind die TechnoTower-Modelle RMT 7650/1/5, RMT 7850/1/5, aber unter Umständen auch einzelne Backöfen der CMBO Baureihe betroffen. Die TechnoTower-Geräte sind über die Modellbezeichnung auf

dem Typenschild im Innern des Kühlschranks zu identifizieren. Geräte ab der Seriennummer 629xxxx sind von der Rückrufmaßnahme nicht betroffen.

Das europaweite Service-Netzwerk von Dometic steht für die schnelle Überprüfung der Geräte parat. Außerdem wurde eine Task Force gebildet, die eng mit den Fahrzeugherstellern zusammenarbeitet.

Dometic hat in Deutschland eine Hotline eingerichtet: 0271/3131500.

CRM: Caravan und Reisemobilmarkt

Neue Modelle am Start, Stellplätze für Kunden

Der Caravan Reisemobilmarkt im Freistaat Sulzemoos zeigt seit Mitte Juli alle lieferbaren Modelle 2007 von Niesmann + Bischoff und Bürstner. Zur Probefahrt steht der neue Fiat Ducato in vielen Modellvarianten bereit.

Als Service für alle Kunden bietet CRM auf seinen Übernachtungsplätzen 24 Stromentnahmestellen an. Internet: www.crm-sulzemoos.de.

Kunden willkommen: 24 Stromentnahmestellen werten den Stellplatz auf.



Herbstmessen 2006

Das Leben nach dem Caravan Salon

Als weltgrößte Messe der mobilen Freizeit eröffnet der Düsseldorfer Caravan Salon das Geschäftsjahr der Caravaning-

Branche. Es beginnt immer am 1. September. Doch auch nach der Leitmesse zeigen Hersteller in Deutschland und Europa auf

anderen Ausstellungen, wie Fahrzeuge und Zubehör für die kommende Saison 2007 ausse-

hen. Hier ein kurzer Überblick*

August	
26. bis 3. September	Düsseldorf, Caravan Salon
31. bis 3. September	Friedrichshafen, Eurobike
September	
3. bis 5.	Köln, spoga + gafa – Internationale Fachmesse für Sport, Camping und Lifestyle im Garten
7. bis 10.	Lilleström (N), Norvegi Caravan & Fritid 2006
7. bis 10.	Jönköping (S), Elmia Husvagn Husbil
9. bis 17.	Rimini (I), Mondo Natura
14. bis 17.	Hamburg-Horn, Hamburger Caravantage
21. bis 28.	Hannover, IAA Nutzfahrzeuge
23. bis 24.	Kiel, 6. Kieler Caravan Tage
23. September bis 1. Oktober	Paris Le Bourget (F) Salon des Véhicules de Loisirs
30. September bis 15. Oktober	Paris (F), Mondial de L'Automobile
Oktober	
7. bis 15.	Barcelona (E), Caravaning Salón Internacional
13. bis 15.	Tulln (A), Austro Caravan + Allrad
17. bis 22.	Birmingham (UK), International Caravan & Motorhome Expo
18. bis 23.	Utrecht (NL), Kampeer & Caravan Jaarbeurs
20. bis 22.	Tulln (A) Austro Caravan + Allrad
26. bis 30.	Bern (CH), Suisse Caravan Salon
28. Oktober bis 5. November	Villingen-Schwenningen, Süddeutscher Caravan Salon
28. Oktober bis 5. November	Brüssel (B), International Caravan and Motorhome Fair
28. bis 31.	Erfurt, Reisen & Caravan
November	
2. bis 5.	Ulm, Tourismus & Caravan Tage
3. bis 5.	Bremen, Caravan 2006
9. bis 12.	Brünn (CZ), Caravaning
16. bis 19.	Karlsruhe, Horizont – Touristik Caravaning Outdoor
17. bis 19.	Friedrichshafen, Reisen & Freizeit
22. bis 26.	Leipzig, Touristik und Caravaning
25. November bis 3. Dezember	Porto (P), Campisport 2005

* besteht nicht vollständig, Änderungen vorbehalten.

Hamburger Caravantage

Schon ab Donnerstag geöffnet

Mit einer besucherfreundlichen Neuerung locken die diesjährigen Hamburger Caravantage: Sie beginnen erstmals schon am Donnerstag. An jenem 14. September öffnen sie von 14 bis 20 Uhr. Wer an diesem Donnerstag einen Kaufvertrag für ein gebrauchtes oder neues Freizeitfahrzeug abschließt, bekommt zwei Eintrittskarten für das Musical Mamma Mia geschenkt.

Von Freitag, 15., bis Sonntag, 17. September 2006, haben Besucher wie üblich von 10 bis 18 Uhr Einlass. An jedem Messetag sprudeln zwischen 15 und 16 Uhr 100 Liter Freibier, eine Band liefert die passende Musik. Zu sehen gibt es auf der Rennbahn in



Foto: Manfred Hirsch (www.hochbild.tv)

Horn die neuesten Modelle namhafter Hersteller. Eintritt: 4, ermäßigt 3 Euro. Tel.: 040/6051217, Internet: www.hamburger-caravaning.de.

23. Selbstausbauertreffen

Großer Andrang

Reiseziel mit Tradition: Zum Selbstausbauertreffen (SAT) in Wietzendorf erwarten REISEMOBIL INTERNATIONAL und das gastgebende Südsee-Camp vom 20. bis 22. Oktober 2006 wieder um die 1.200 selbst ausgebaute Fahrzeuge. Fachsimpeleien und Feilschen auf dem Flohmarkt der Teilnehmer stehen wie immer hoch im Kurs.

Fachvorträge, zu denen REISEMOBIL INTERNATIONAL am Samstagvormittag ins eigene Zelt neben dem großen Festzelt einlädt, erweitern das Spektrum. Dabei geht's um Zuladung und zulässiges Gesamtgewicht, TÜV-Genehmigungen oder Elektrik am Bord.

Am Samstagnachmittag präsentieren wieder Weitgereiste die Welt aus ihrer Sicht: Russland mit dem Reisemobil steht dabei ebenso auf dem Programm wie der Trip mit dem Mietmobil durch Südafrika und die schier endlose Fahrt durch die Weiten des US-Bundesstaates South Dakota mit seiner Wildwest-Tierwelt.

Namhafte Zulieferer der Caravaning-Branche bilden die Meile des Wissens. Hier erfahren Besucher, welche neuen Produkte es gibt und wie sie sich einbauen lassen. Außerdem profilieren sich Anbieter mit Aktionen: Truma zum Beispiel hält wieder ein bestimmtes Angebot rund um Klimaanlage bereit.



Fotos: Eckl, Petri

Obendrein kann bei den Zubehör-Ausstellern am Samstag, 21. Oktober, jeder Teilnehmer des SAT einen attraktiven Preis ergattern.

Bei dieser Tombola mitzumachen, ist denkbar einfach: Einfahrtnummer gleich Losnummer. Jeder Gewinn trägt eine Glückszahl – und stimmt diese mit der Startnummer überein, winkt Fortuna.

Zusätzlich gibt es am Sonntag um 10 Uhr drei Premium-Preise im Wert von insgesamt fast 6.000 Euro zu gewinnen (siehe Kasten). Wer hier als Sieger hervorgehen will, muss vorher im Zelt von REISEMOBIL INTERNATIONAL einen Coupon ausgefüllt haben. Zudem ist Anwesenheit bei der Verlosung Pflicht: Wer nicht da ist, geht leer aus.

Neu in diesem Jahr: Alle bei der Verlosung am Samstag nicht abgeholten Preise werden am Sonntag im Rahmen der Premium-Verlosung unter Volk gebracht. Einen Coupon im Zelt von REISEMOBIL INTERNATIONAL auszufüllen, lohnt sich also.

Bitte anmelden

Wer beim 23. Selbstausbauertreffen vom 20. bis 22. Oktober 2006 auf dem Südsee-Camp in Wietzendorf dabei sein will, sollte sich schnell entscheiden und sich, sein Fahrzeug und seinen Anhänger umgehend anmelden. Das geht noch bis zum 3. Oktober 2006 – am besten per Internet: www.suedsee-camp.de oder www.reisemobil-international.de. Wer im vergangenen Jahr dabei war, hat schon ein Anmeldeformular bekommen – das kann er natürlich auch per Post schicken: Südsee-Camp, Im Lindenhurstforst 40, 29649 Wietzendorf, Tel.: 05196/980-116, Fax: -299. Die Teilnahme kostet für zwei Nächte pauschal 48 Euro für ein Fahrzeug mit maximal vier Personen. Jede weitere Person bezahlt sechs Euro. Strom fällt extra an. Bei frühzeitiger Abreise wird der Pauschalbetrag nicht zurückerstattet.



Premium-Preise – wertvolles Zubehör zu gewinnen

Um das Selbstausbauertreffen noch attraktiver zu gestalten, verlost REISEMOBIL INTERNATIONAL drei Premium-Preise im Wert von vielen Tausend Euro. Wer einen der drei Premium-Preise ergattern will, muss im Zelt von REISEMOBIL INTERNATIONAL einen Coupon ausfüllen und abgeben. Die Verlosung steigt am Sonntagvormittag im Festzelt. Unbedingt beachten: Nur wer anwesend ist, gewinnt.

Und das sind die Preise:

Truma Klimagerät Saphir vario samt Wechselrichter und Einbau. Diese Klimaanlage arbeitet dank zwei getrennter Kühlmittelkreisläufe mit eigenen Kompressoren in drei Stufen von 600 bis 1.500 Watt. Zusammen erreichen sie eine maximale Kühlleistung von 2.000 Watt. Saphir Vario wiegt 27 Kilogramm und eignet sich dank der Bauhöhe von 20 Zentimeter besonders zur Montage in Zwischenböden von Reisemobilen. Damit die Saphir Vario sich auch während der Fahrt betreiben lässt, spendiert Truma einen selbst entwickelten Wechselrichter: Der TG 1000 Sinus wandelt zwölf Volt Gleichspannung in eine 230-Volt-Wechselspannung mit reinem Sinusverlauf um. Samt Einbau haben beide Geräte einen Wert von mehr als 2.500 Euro (siehe Seite 184).



Gasperini Self Energy EG20

Der Generator nutzt als Energiequelle die Gasflasche im Reisemobil. Das italienische Gerät sitzt im Unterboden des Fahrzeugs und leistet 240 Watt. Eine Automatik startet den Generator, sobald die Bordspannung unter zwölf Volt sinkt. Dann lädt er die Batterie, bis die Abschaltspannung von 14,5 Volt erreicht ist. Self Energy EG20 kostet 2.499 Euro (siehe Seite 178).



Waeco Kompressorkühlbox CF-50

Diese mobile Kühlbox fasst 49 Liter und läuft bei zwölf und 24 Volt Gleichstrom und 110 bis 240 Volt Wechselstrom. Die mittlere Leistungsaufnahme beträgt 45 Watt. Ihr Temperaturbereich reicht von plus zehn bis minus 18 Grad, regelbar über elektronischen Thermostat mit LED-Kontrollanzeige. Sie wiegt 18 Kilogramm. Der Deckel ist abnehmbar, die Stehhöhe reicht für Zweiliter-Flaschen. Der Lieferumfang umfasst die nötigen Anschlusskabel, einen herausnehmbaren Korb sowie montierbare Tragegriffe. Die Kühlbox CF-50 hat einen Wert von 799 Euro, Waeco gibt dazu noch das Befestigungsset fürs Reisemobil. Es kostet weitere 35,50 Euro.



Bei VW Nutzfahrzeugen Hinter den Kulissen

Damit schon die Anreise zum SAT ein Erlebnis wird, hat REISEMOBIL INTERNATIONAL für die Teilnehmer eine Werksbesichtigung bei VW Nutzfahrzeuge in Hannover-Stöcken arrangiert. Treffpunkt ist das Kundenzentrum (Bild). Für den 18. und 19. Oktober 2006 sind jeweils um 13.15 Uhr genau 50 Plätze für eine Werksführung reserviert. Sie dauert bis 15.30 Uhr, danach gibt's eine Erfrischung von VW Nutzfahrzeuge.

Interessenten müssen sich per E-Mail mit dem Passwort „Selbstausbauertreffen“ anmelden. Wer zuerst mailt,



Foto: Claus-Georg Petri

bekommt seine Bestätigung zuerst. Diese Bestätigung ist die Eintrittskarte zur Werksführung. Die E-Mail-Adresse lautet: besucherdienst.hannover@volkswagen.de. Ansprechpartner ist Terry Whitbread.

Wer über Nacht bleiben möchte, findet 15 Stellplätze

samt Ver- und Entsorgung neben dem Kundendienstgebäude von VW Nutzfahrzeuge. Sind diese Plätze besetzt, steht der Parkplatz gegenüber dem Besucherzentrum als Ausweichfläche zur Verfügung. Er verfügt allerdings über keinerlei Infrastruktur.

Reisemobile mieten im Ausland**Das Kleingedruckte macht den Unterschied**

Mit dem Wohnmobil durch die USA, Australien, Neuseeland – ein Traum, den sich immer mehr Menschen gerne erfüllen möchten, idealerweise in einem Mietmobil. Damit der Traum nicht zum Alptraum wird, sollten Sie einige Dinge beachten: Zunächst einmal sollten Sie unbedingt eine Reiserücktrittskostenversicherung abschließen, denn manche Vermieter verlangen bei Nichtantritt der Reise bis zu 100 Prozent der Kosten.

In den USA gibt es unzählige regionale Vermieter. Allerdings zeigt es sich immer wieder, dass es bei Wohnmobilen oft erheblich günstiger ist, Pauschalangebote direkt von Deutschland aus zu buchen. Buchung vor Ort erhöht den Preis nicht selten um 20 bis 25 Prozent.

Wichtig ist auch der Preisvergleich. Achten Sie dabei auf folgende Punkte: Wie viele Freikilometer sind im Preis enthalten? Gibt es eine Mindestmiet-



stellungskosten oder zusätzliche Steuern erhoben? Auch die Frage nach einem Rabatt bei Langzeitmiete oder den Preis einer Einfachmiete gilt es zu stellen.

Oft werden die Kosten durch die enthaltenen Versicherungen

dauer und ein Mindestalter des Fahrers? Sind (bei US-Vermietfirmen nicht selbstverständlich) Fahrten nach Kanada oder Mexiko erlaubt? Werden Bereit-

verzerrt. Bei einigen Veranstaltern ist eine Vollkaskoversicherung schon inbegriffen, andere offerieren lediglich eine Haftpflichtversicherung.

CamperMoney**Jetzt wird Sparen lustig**

Urlaub machen, Spaß haben und dennoch sparen – was nach der Quadratur des Kreises klingt, hat einen Namen: CamperMoney. Wer diese Karte besitzt, erhält auf ausgewählten Campingplätzen zu festgelegten Zeiten bis zu 30 Prozent Preisnachlass auf die Personen- und Stellplatzgebühren. Das Schöne dabei: Sie zahlen einfach mit Ihrem guten Namen, müssen nicht mit Rabattschecks oder ähnlichem Papierkram hantieren und auch nicht feilschen. Nur bei der Ankunft die Karte und den Personalausweis

vorzeigen, schon sparen Sie bares Geld.

Ab sofort haben Sie noch mehr Grund zum Jubeln, denn CamperMoney-Kunden können nun an sehenswerten Freizeiteinrichtungen sparen: Ein Glas Sekt gratis beim Musical Ludwig 2, eine Schifffahrt durch Wien mit 20 Prozent Nachlass oder ein Euro Rabatt auf die Eintrittspreise der Westernstadt Pullman City. Drei Beispiele von vielen für interessante Freizeiteinrichtungen, bei denen CamperMoney-Kunden Vorteile eingeräumt werden.

Informationen zu CamperMoney erhalten Sie über das Service-Telefon +49 (0)180/5 001025 oder im Internet unter www.camper-money.com.

**Die Revolution****Toilette ohne Kassette kommt**

Wer Wasser in Wein verwandeln könnte, wäre ein Großer. Nicht minder genial ist jemand, der es schafft, den Inhalt des Fäkalientanks in Grauwasser zu verwandeln. Dieser Geniestreich ist Elia Akkawi und seinem Team vom schwäbischen Reisemobilhersteller HRZ gelungen: In zweijähriger Entwicklungszeit schufen sie ein Miniklärwerk, das die übliche Kassette ersetzt. Fäkalien, Urin und Toilettenpapier werden gehäckselt und biologisch innerhalb von weniger als 24 Stunden zu Grauwasser zersetzt. Das Grauwasser

leitet HRZ in den Abwassertank. Was endlich rauskommt, sieht fast aus wie Trinkwasser. Der Inhalt des gezeigten Glases etwa enthält das „Gemeinschaftswerk“ der HRZ-Mitarbeiter, die die Biotoilette seit einem Jahr testen. Auf dem Caravan Salon zeigt HRZ (Halle 12 B 35) einen Dummy der Supertoilette, Verkaufsstart soll 2007 sein. Der Preis dürfte bei etwa 2.000 Euro liegen, ein nachträglicher Einbau funktioniert laut HRZ bei allen Fahrzeugen mit Thetford-Kassette.





Von Campern für Camper:

Schnelle Küche für unterwegs (1)

Roulade mit Käse und Schinken

(für 4 Personen)

Zutaten: 4 Rouladen, 1 Packung Käse, 1 Packung Schinken (es kann auch Kochschinken genommen werden), etwas Senf, Suppengemüse, Zwiebeln

Zubereitung: Rouladen würzen, mit etwas Senf einstreichen, Schinken und Käse darauflegen, die Rouladen zusammenrollen und mit Zahnstochern schließen. Nun normal braten, die geschnittenen Zwiebeln hinzugeben, danach das Suppengemüse hinzugeben, kurz weiter braten. Mit Wasser ablöschen und kochen. Zutaten: Reis oder Kartoffeln.

Dieses Rezept stammt von „Ini“ aus dem Camperforum (www.camperforum.de).

Haben auch Sie einen Rezeptvorschlag? Dann schicken Sie ihn an die Redaktion. Wir belohnen jedes veröffentlichte Rezept mit einem Einkaufsgutschein über 50 Euro beim Zubehörprofi Movera (www.movera.com).

Technik-Lexikon (1)

Tiefrahmenchassis

Von der Form her ein Leiterraum, meist aus Aluminium. Dieses Chassis ist tiefer am Fahrerhaus befestigt als der Serienrahmen und ermöglicht einen doppelten Boden.

An die Triebköpfe mit Fahrerhaus der Basisfahrzeughersteller werden profilierte Leichtbau-Tragrahmen möglichst tief liegend angeflanscht. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit eines niedrigen Fahrzeugbaus mit günstiger Schwerpunktla-

ge. Einziger deutscher Hersteller von Tiefrahmenchassis ist die Firma Al-Ko. Die Tiefrahmen müssen dabei – um die tiefe Bauweise zu ermöglichen – mit liegenden Drehstabfedersystemen ausgeführt werden, was wartungsintensiv ist. Weiterhin entsteht ein hoher Montageaufwand beim Wohnmobilhersteller (Verschraubung am Triebkopf,

anzuschließende Bremsleitungen, elektrische Leitungen) – dies führt durch die Kleinserienfertigung zu deutlich höheren Kosten. Auch sind Tiefrahmenfahrzeuge deutlich gefährdeter bei Bo-

denunebenheiten. Vorteile von Tiefrahmen ist die bessere Straßenlage. Nur bei frontgetriebenen Fahrzeugen möglich.



Alles, was Recht ist

Handyverbot am Steuer

Das Mobiltelefon während der Fahrt zu benutzen ist laut Straßenverkehrs-Ordnung verboten. Da ein Fahrer einen solchen Verstoß nur vorsätzlich, also bewusst, begehen kann, ist es nicht zulässig, die Regelgeldbuße noch zu erhöhen, weil der Verkehrsteilnehmer vorsätzlich gehandelt habe. Schließlich kann das Telefonieren während der Fahrt nicht rein zufällig, also fahrlässig, erfolgen. Ein Urteil des Kammergerichts Berlin (Az.: 3 Ws (B) 600/05).



Handy-Verbot am Steuer

So teuer kann Bußgeld beim Telefonieren am Steuer mit Handy am Ohr werden. Weil es in vielen Ländern keine präzisen Bußgeldkataloge gibt, sind die angegebenen Summen lediglich Richtwerte.

Belgien	ab 100 €	Litauen	bis 12 € (40 LTL)
Bosnien-Herz.	7 € (ab 15 BAM)	Luxemburg	bis 74 €
Bulgarien	15 € (30 BGN)	Niederlande	140 €
Dänemark	67 € (500 dkr)	Norwegen	165 € (1300 NOK)
Deutschland	40 € + 1 Punkt	Österreich	ab 25 €
Finnland	bis 78 €	Polen	50 € (200 zł)
Frankreich	ab 22 €	Portugal	ab 120 €
Griechenland	bis 150 €	Rumänien	ab 20 € (ab 70 RON)
Großbritannien	44 € (30 £)	Schweiz	64 € (100 sfr)
Irland	60 €	Slowakei	40 € (1500 Sk)
Island	57 € (5000 ISK)	Slowenien	85 € (20.000 SIT)
Italien	ab 71 €	Spanien	bis 91 €
Kroatien	70 € (500 HRK)	Tschechien	35 € (1000 Kč)
Lettland	bis 15 € (10 LVL)	Ungarn	bis 1.000 € (50.000 Ft)

In manchen Ländern ohne ausdrückliches Handy-Verbot (z.B. Schweden) drohen erhebliche Bußen, wenn der telefonierende Autofahrer in einen Unfall verwickelt wird, den Verkehr gefährdet oder unsicher rührt. Angaben ohne Gewähr.

Quelle: ADAC

Roll over Alkoven – Musik für unterwegs Mark Knopfler und Emmylou Harris: All the Roadrunning

Wegen ihrer vollen Terminkalender hat es so lang gedauert: In einer siebenjährigen Gemeinschaftsproduktion haben Mark Knopfler (einst Dire Straits) und Country-Lady Emmylou Harris zwölf Lieder aufgenommen. Unverkennbar tragen sie die Handschrift beider Musiker.

Die einfühlsamen Songs sind sauber arrangiert. Knopflers Gitarre und sein prägnanter Nuschelgesang tragen die glasklare Stimme von Emmylou Harris. Immer wieder schwingt die sich hoch empor, als sei sie ein

eigenes Instrument.

Das Album steckt voller relaxter Titel, die nur gelegentlich in den Schmalztopf der Country-Küche abgleiten. So führen die Melodien vom dahin treibenden Duett „Beachcombing“ hin zu „I Dug Up A Diamond“, das zu einer endlosen Landstraße passt. Beim munteren Squaredance-Hopper „Red Staggerwing“ dürften im Fahrerhaus die Finger mit-schnippen. Mit „This Is Us“ haben Mark Knopfler und Emmylou Harris ihrer durch-aus unterschiedlichen Fange-

meinde einen Duett-Klassiker geschenkt.

Der Schlusstitel „If This Is Goodbye“, ein bewegendes Liebeslied, steht unter dem Einfluss der SMS-Nachrichten der Opfer des 11. September. Dieser Kunstgriff beweist zweierlei: Mark Knopfler und Emmylou Harris haben sich für Ihre Scheibe Zeit gelassen. Und sie haben Tiefgang bewiesen – beim Text wie bei den Melodien.



Unfallreparatur

Werkstatt statt Presse

Dieses Bild zeigt das Horrorszenario schlechthin: Ein Lkw-Fahrer, der gerade mit dem Handy in der Hand telefonierte, übersah das Ende eines Staus und streifte dieses Reisemobil hinten links. Die Bordcrew kam mit dem Schrecken davon, das Wohnmobil aber hatte einen extrem beschädigten Aufbau. Erste Diagnose: Totalschaden.

Statt ab in die Presse aber heißt es zunehmend: ab zum Spezialisten, der auch scheinbar aussichtslose Fälle wieder in Ordnung bringt. Ein solches Unternehmen ist das Goldschmitt Technik-Center in Walldürn. Dort wurde auch der hier gezeigte Hymer wieder flott gemacht. Kontakt: Goldschmitt, Dornberger Straße 6–10, 74746 Höpfingen Tel.: 06283/2229-0, Internet: www.goldschmitt.de.



Das aktuelle Urteil

Wohnmobil kontra Verkaufsschirm

Kollidiert ein Reisemobil auf einem Supermarkt-Parkplatz mit einem dort stehenden, in die Fahrbahn hineinragenden Verkaufsschirm, der aufgrund seiner Größe und Farbe deutlich erkennbar ist, steht einer Haftung des Marktbetreibers das überwie-

gende Mitverschulden des Fahrers entgegen. Schadenersatzansprüche des Wohnmobileigentümers scheiden damit in einer solchen Konstellation eindeutig aus. So entschied das Amtsgericht Wetzlar in einem Verfahren (Az.: 39 C 2089/04).



Feiertage in Europa

Heute geschlossen



Unverhofft kommt oft: Wer die Termine für Feiertage im In- und Ausland nicht kennt, steht leider oft vor verschlossenen Türen. Eine Hilfe vor solch unliebsamen Überraschungen ist die ADAC-Liste aller Feiertage der zweiten Jahreshälfte in wichtigen Reiseländern Europas. Aufgezählt sind jene Termine, die von den Feiertagen in Deutschland abweichen:

- **Finnland:** 4. November, 6. Dezember
- **Frankreich:** 14. Juli, 11. November
- **Griechenland:** 28. Oktober
- **Großbritannien:** 28. August (nicht in Schottland)
- **Irland:** 7. August, 30. Oktober
- **Italien:** 8. Dezember
- **Kroatien:** 5. August, 8. Oktober
- **Österreich:** 26. Oktober, 8. Dezember
- **Polen:** 11. November
- **Portugal:** 5. Oktober, 1. und 8. Dezember
- **Rumänien:** 1. Dezember

- **Schweden:** 4. November
- **Schweiz:** 1. August, 8. Dezember (nicht überall)
- **Slowakei:** 1. und 15. September, 17. November
- **Slowenien:** 31. Oktober
- **Spanien:** 12. Oktober, 6. und 8. Dezember
- **Tschechien:** 28. September, 28. Oktober, 17. November
- **Türkei:** 30. August, 23. bis 25. und 29. Oktober
- **Ungarn:** 20. August, 23. Oktober

Auch die den deutschen Bundesländern weisen unterschiedliche Feiertage aus. So feiern nur Bayern und das Saarland am 15. August Mariä Himmelfahrt, den Reformationstag am 31. Oktober bloß die neuen Bundesländer. Allerheiligen begehen am 1. November lediglich Baden-Württemberg, Bayern, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und das Saarland, den Buß- und Bettag feiert nur noch Sachsen.



Bock auf Bummel

Schnäppchenjägern, die sich im Urlaub in Norditalien langweilen, weil sie die Orte ihrer Begierde nicht kennen, kann nun geholfen werden. Der neue große Schnäppchenführer Norditalien macht's möglich: 290 Seiten zum Fabrikverkauf von den Alpen bis nach Rom. Kostet 12,90 Euro, ISBN 3-936161-32-1.

Kommentar
Her mit dem Klinsi-Effekt


Redakteur Claus-Georg Petri zur Kfz-Steuer für Reisemobile.

Gewiss, Finanzpolitiker haben andere Dinge im Kopf als Reisemobile. Aus ihrer Sicht handelt es sich bei den paar Steuer-Milliönchen der Reisemobilisten um Peanuts – gemessen an Milliardenlöchern in den öffentlichen Haushalten. Bei allem Wohlwollen für diese Relation wächst das Unverständnis mit jedem Tag, an dem Politiker keine Entscheidung zur Kfz-Steuer für Reisemobile fällen. Immerhin beschäftigt Politik und Branche das Thema schon seit mehr als zwei Jahren. Immerhin gilt das Gesetz, nach dem auch Reisemobile wie Pkw nach Hubraum besteuert werden sollen, seit dem 1. Mai 2005. Immerhin haben weitsichtige Politiker (ja, es gibt sie) diese Novelle für Reisemobile ausgesetzt. Doch damit sollte die Gesetzgebung nicht enden. Vielleicht sollten die Politiker mal gucken, wie einst WM-Bundestrainer Klinsmann Schwung in die DFB-Elf bekommen hat. Klinsi würde angesichts des politischen Zauderns wohl lachen – oder bitterlich weinen.

Politiker sind gefordert, angesichts der steigenden Nachfrage nach Reisemobilen endlich ein verbraucherfreundliches Gesetz zu beschließen. Potenzielle Käufer müssen die Folgekosten kennen, bevor sie sich ein neues oder – wegen möglicherweise schlechterer Abgaswerte noch wichtiger – ein gebrauchtes Reisemobil zulegen. Erst recht vor dem Caravan Salon: Schließlich soll gerade die Branche neuen Schwung holen, mit dem sie ihren Aufschwung im kommenden Geschäftsjahr fortsetzt. Also her mit dem Klinsi-Effekt: Der befiehlt vielleicht sogar die Politik.

Das aktuelle Thema
Kfz-Steuer für Reisemobile – Schachern ums liebe Geld

Noch ist in Sachen Kfz-Steuer für Reisemobile nichts entschieden. Offensichtlich, so ist aus Insiderkreisen zu hören, haben Bund und Länder ordentlich geschachert, um wenigstens eine Idee zum Thema aufs Papier zu bringen.

Das allerdings ist gegenwärtig wohl in irgendeiner Schublade verschwunden: Die parlamentarische Sommerpause reicht noch bis Anfang September: In der 36. Kalen-

derwoche melden sich die Verantwortlichen wieder zurück. Dann dürfte besagte Idee dem Finanzausschuss des Bundestags vorgelegt werden.

Wie genau der Entwurf der Politiker aussieht, ist noch unklar. Kenner spekulieren, die künftige Kfz-Steuer für Reisemobile werde emissionsbezogen berechnet und zeitlich gestaffelt. Eine Gleichstellung mit Pkw und die daraus resul-

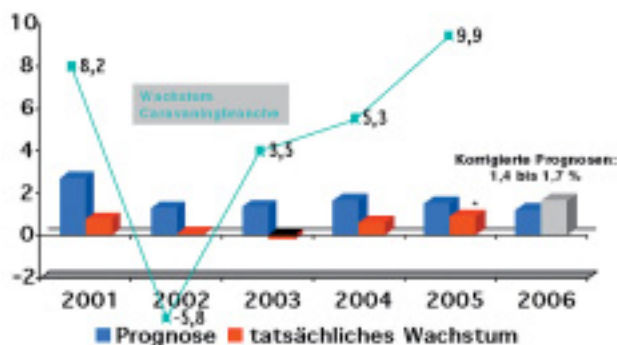


tierende Horrorsteuer dürfte vom Tisch sein.

Möglicherweise spielt das ADAC-Modell bei der zu erwartenden Diskussion eine Rolle. Es sieht vor, Reisemobile ab 2,8 Tonnen und nach den Nutzfahrzeug-Emissionsnormen einzuordnen. Die Steuer muss laut ADAC maßvoll ausfallen.

Hier geht's ab

Welche wirtschaftlichen Höhen die Caravaning-Branche seit 2002 erklimmt, zeigt der Vergleich mit dem Wirtschaftswachstum in Deutschland. Nach dem ökonomischen Absturz der deutschen Hersteller von Freizeitfahrzeugen – vorausgegangen war ein Höhenflug, begünstigt durch die deutsche Einheit ab 1989 – ist der stetige Anstieg unübersehbar. Geradezu erschreckend dagegen, wie das tatsächliche Gesamtwachstum in Deutschland dem prognostizierten hinterherhinkt. Nur gut, dass sich



auf diesem Gebiet im laufenden Jahr 2006 eine Wende zu vollziehen scheint. Aber auch darauf kann die

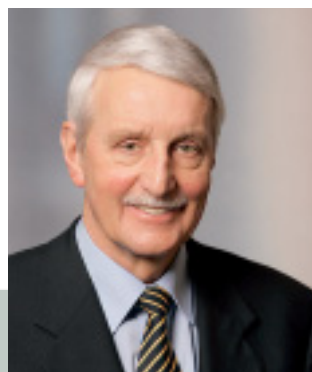
Caravaning-Branche stolz sein, hat sie doch einen erklecklichen Anteil daran.

Die Camper-Checkliste
Jetzt packen Sie's

Wer kennt es nicht, das Gefühl, wenn die Urlaubsreise beginnt: alles dabei? Nichts vergessen? Wirklich nichts? Die Gelben Engel des ADAC helfen auch hier weiter und bieten im Internet eine detaillierte Packliste für Caravaningfans an.

Über den Link www.adac.de/images/camper-checkliste_tcm8-148524.pdf gelangen Sie direkt zum Formular, das Sie sich ausdrucken können.





„Das Ergebnis der deutschen Autohöfe in diesem Jahr gibt Anlass zur Sorge. Der positive Trend der vergangenen Jahre ist offensichtlich fürs Erste beendet.“

Max Stich, ADAC-Vizepräsident für Tourismus:

ADAC Raststättentest 2006

	Autobahn-Nr.	Restm./Parkm.	Abstellplätze	Zeigeb./Trennbereich	Sanitäreinr.	Wasser / Gas	Strom	Wärmehilfsm.	Sanitätsstation	Prüfung	ADAC-Zeichn.
DEUTSCHLAND											
1	Stollberg	0,2	+	+	+	+	+	+	+	+	+
2	Mit	0,12	+	+	+	+	+	+	+	+	+
3	Hochheim	0,14	+	+	+	+	+	+	+	+	+
4	Rammern	0,9	+	+	+	+	+	+	+	+	+
5	Gröden	0,1	+	+	+	+	+	+	+	+	+
ÖSTERREICH											
6	Reinhold	0,12	+	+	+	+	+	+	+	+	+
7	Liechtenstein-Öst	0,2	+	+	+	+	+	+	+	+	+
8	Großglockner	0,1	+	+	+	+	+	+	+	+	+
9	St. Gallen	0,1	+	+	+	+	+	+	+	+	+
10	Thurau	0,1	+	+	+	+	+	+	+	+	+
TSCHÜEN											
11	St. Gallen Süd	0,1	+	+	+	+	+	+	+	+	+
12	St. Gallen Süd	0,1	+	+	+	+	+	+	+	+	+
ÖSTERREICH											
13	Fläming Ost	0,9	+	+	+	+	+	+	+	+	+
14	Fläming Ost	0,92	+	+	+	+	+	+	+	+	+
15	Brück/West	0,91	+	+	+	+	+	+	+	+	+
16	Hofmann/Berg	0,7	+	+	+	+	+	+	+	+	+
17	Gröden West	0,9	+	+	+	+	+	+	+	+	+
18	Reinhold West	0,2	+	+	+	+	+	+	+	+	+
19	Liechtenstein West	0,24	+	+	+	+	+	+	+	+	+
20	Reinhold West	0,2	+	+	+	+	+	+	+	+	+
21	Gröden West	0,1	+	+	+	+	+	+	+	+	+
22	Reinhold West	0,1	+	+	+	+	+	+	+	+	+
23	Gröden West	0,7	+	+	+	+	+	+	+	+	+
24	Reinhold West	0,1	+	+	+	+	+	+	+	+	+
25	Reinhold West	0,9	+	+	+	+	+	+	+	+	+
26	Reinhold Ost	0,95	+	+	+	+	+	+	+	+	+
27	Gröden West	0,7	+	+	+	+	+	+	+	+	+
28	Reinhold West	0,7	+	+	+	+	+	+	+	+	+
29	Reinhold Süd	0,9	+	+	+	+	+	+	+	+	+
30	Reinhold West	0,9	+	+	+	+	+	+	+	+	+
31	Reinhold West	0,5	+	+	+	+	+	+	+	+	+
32	Reinhold West	0,5	+	+	+	+	+	+	+	+	+

ADAC-Raststättentest 2006 Sieger und Verlierer

Sie sind mit dem Reisemobil auf der Autobahn unterwegs und wollen ein Pauschen einlegen? Dann nichts wie raus auf eine Raststätte oder einen Autohof.

Glück haben Sie, wenn Sie gerade die ostdeutsche Region Fläming kreuzen. Dann

kehren Sie vielleicht ein auf der Mövenpick-Marché-Raststätte Fläming-Ost, dem deutschen Sieger des diesjährigen ADAC-Raststättentests. Weniger erfreulich fällt es für Sie aus, wenn Sie im norddeutschen Autohof Neumünster-Süd Halt machen, dem Verlierer dieses Vergleichs.

Die Raststätte Fläming Ost erhielt die meisten Punkte für die sicheren und gepflegten Außenanlagen sowie die Spielmöglichkeiten für Kin-

der. Zudem überzeugte die „übertragende gastronomische Leistung des Restaurants“, resümierten die Tester. „Wären die Preise moderater und Parkplätze für Campingfahrzeuge ausgewiesen, die Rastanlage hätte sogar ein ‚sehr gut‘ erhalten.“

Ganz anders der Verlierer, Autohof Neumünster Süd. Reisemobilisten, die den sechs Kilometer langen Umweg auf sich nehmen, müssen sich mit schlechtem Essen zufrieden ge-

ben, unfreundlichem Service, unappetitlichen Toiletten und einem unsicheren Außenbereich. Auch für die Kinder gibt es keinen Spielplatz. Damit gehört dieser Autohof zu jener Hälfte aller Anlagen, die über keine Spielplätze verfügt.

Dabei liegen Sieger und Verlierer des Raststättentests 2006 dicht beieinander: „Das Ergebnis ist ernüchternd“, formuliert der ADAC, „ein Drittel der Testkandidaten ist schlichtweg durchgefallen.“



Reisekrankheit Knolle statt Pille

Unser Körper ist leider nicht immer so reisefreudig wie wir: Auf turbulenten Fahrten oder bei Benutzung von Fähren reagiert er mitunter mit Übelkeit. Der Grund: Beim Reisen senden unsere verschiedenen Bewegungsmelder dem Gehirn widersprüchliche Zeichen. Die Muskeln signalisieren Reglosigkeit, die Augen Bewegung – und das Gleichgewichtsorgan meldet ständig etwas Neues: Kurven oder Wellen, Beschleunigung, Abbremsen. Das bringt das Gehirn durcheinander, uns wird schwindelig, der Magen rebelliert. Natürlich gibt es dagegen Tabletten. Aber auch ein bewährtes Hausmittel: Ingwer – er beruhigt Magen und Darm. Am besten vor Reiseantritt ein frisches oder getrocknetes Stück kauen. Ingwerbonbons erfüllen denselben Zweck.

Gutes Polster

Gebrauchtfahrzeuge erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Doch was tun, wenn der Bezug durchgescheuert ist – oder einfach nur bescheuert aussieht? Als nach eigenen Angaben einziger Anbieter aus den neuen Bundesländern überzieht die Cowan Textiles GmbH aus Guben Sitze im Reisemobil mit neuen Stoffen, polstert sogar Matratzen auf und liefert auf Wunsch gleich noch die passenden Gardinen dazu. Internet: www.cowan.de.



Schilder-Lexikon (Teil 1)

Wer darf überholen?

Fortwährend, manchmal sogar lautstark, diskutieren Reisemobilisten über das Überholverbot. Ist der abgebildete Lkw ein Reisemobil oder nicht? Bei welchem Schild darf welches Wohnmobil überholen?

Die deutsche Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt das Überholverbot mit zwei Schildern, den Zeichen 276 und 277 (siehe Bild). Klar heißt es dazu im Gesetz:

„Überholverbote verbieten Führern von Kraftfahrzeugen aller Art (Zeichen 276) und Kraftfahrzeugen mit

einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und von Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibussen (Zeichen 277), mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen zu überholen.“

Im Klartext: Steht Zeichen 277, das Überholverbot für Lkw, am Straßenrand, dürfen auch Reisemobile mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen nicht überholen. Und das, obwohl der Kfz-Schein Reisemobile in der Regel als „So. Kfz Wohnmobil“, deklariert nicht aber als Lkw.



Fotos: Verdier



Die Bulli-Parade

Mit seinem Retro-Bulli kreiert der kanadische Designer Alexandre Verdier Träume für Junge und Junggebliebene. Eine Studie, die nach baldiger Umsetzung lechzt.

Wenn VW im New Beetle den alten Käfer fortleben lässt, Jungens die Armbanduhr von Max Bill wieder auflegt oder Thonet Stahlrohrregale im Stil der 20er entwickelt, so spricht man von Retrodesign. Gestaltung versucht dann, die Anmutung eines legendären Produkts, den Stil einer historischen Epoche oder die typischen Merkmale einer vergangenen Mode in neuen Entwür-

fen zu aktualisieren, durchaus auch mit modernsten Techniken und Materialien. Weit gefasst, zählen hierzu auch die Re-Editionen so genannter Klassiker, z.B. der Möbel von Le Corbusier, oder die von der Postmoderne aufgegriffene (Un-)Art, Stilelemente aus früheren Zeiten zu kombinieren oder wie Zitate in den eigenen Entwurf einzubauen. Retrodesign beruft sich gerne auf traditionelle Werte – doch es ist nicht zu übersehen, dass es auch auf Nostalgie beim Konsumenten spekuliert.

Keine Ausnahme macht hier der Designer Alexandre Verdier, der einen Westfalia-Campingbulli mit starker Anlehnung an den VW T2 auf moderne Weise interpretiert. „Wir wollten mit dem Westfalia-Bus ein Kultobjekt schaffen“, so Verdier. Ein kleines, vertrautes Haus, geschaffen aus modernen Materialien, mit dem man ein wunderschönes

Wochenende im Grünen verbringen könne. Der Designer drückt es so aus: „Dieses Fahrzeug ist kein technisches Objekt, sondern eine Lebenseinstellung.“

Klingt nach Pathos, ist aber keineswegs übertrieben. Der Verdier-Bulli mit VW-Gesicht fährt schon beim ersten Anblick tief ins Herz hinein, streichelt sanft die Seele. Wenn sich die Seitentür des Fahrzeugs öffnet, der Küchenblock lässig nach außen schwenkt und dort als Freiluftküche genutzt werden kann – warum sahen wir so etwas nicht schon früher? Und überhaupt: Warum gibt es nicht schon lange den Bus, dessen komplett mit Solarzellen bedecktes Dach nach oben fährt und dabei zur Seite hin die Flügel in Form zweier Markisen ausfährt? Flieg mit mir weg, kleiner Vogel – man möchte es ihm zurufen...

Auch innen setzt Verdier auf Überraschungseffekte: Aus dem Küchenblock klappt in Sekundenschnelle ein wahlweise als Tisch oder Ablagefläche verwendbares Board heraus. Ein wenig an James Bond erinnert der Beifahrersitz, der seine angestammte Funktion ausübt, aber noch ein Geheimnis birgt: Er mutiert mittels eines kleinen Zaubertricks zur Einstiegsleiter für die Schlafstatt im Dachgeschoss. Einfach clever. Genau wie der Heckstaukasten, der Campingstühle beherbergt.

Zu sehen ist der Verdier-Spross vorerst nur virtuell in einem hervorragend animierten Film unter www.reisemobil-international.de. Bleibt eine Frage offen: Wann rollt dieser wunderbare Bulli endlich auf realen Straßen? Wir sähen ihn gerne, ob als feuerrotes Spaßmobil oder als knuffiges Miniwohnmobil mit Holzoptik.
Thomas Seidelmann

Klappe halten: Campingstühle oder Spielsachen der Kinder verschwinden in einer Schublade im Fahrzeugheck.



Genial einfach, einfach genial: Der Beifahrersitz mutiert in Sekundenschnelle zur Einstiegsleiter.



Retro und doch so modern: Der Verdier-Bulli macht an.

In neuem Glanz

Von Heiko Paul (Text) und Hardy Mutschler (Fotos)

*Rundum erneuert erstrahlt der Hymer-Integrierte erstmals auf dem Caravan Salon 2006.
Welche Stärken offenbart **das Erfolgsmodell B-Klasse?** Und welche Schwächen?*

So war es bislang: Was eine Hymer B-Klasse ist, das musste in der Reisemobil-Branche wirklich niemand erklären. Europas erfolgreichste Reisemobilbaureihe galt als Synonym für Integrierte schlechthin.

Anders ist es, wenn nach 26 Jahren eine neue Generation des Klassikers an den Start geht. Dann, ein Jahr nach ihrem silbernen Jubiläum, lohnt es sich, genau nachzuschauen: Wie ist die Frischzellenkur der großen alten Dame bekommen?

Schließlich sind es nicht nur neue Kleider, sprich Wohn-

aufbau, auch das Fahrgestell ist mit dem Chassis-Wechsel ein Neues geworden. Und dazu gibt es natürlich noch gänzlich geänderte Motoren.

Zum Profitest von REISEMOBIL INTERNATIONAL rollt ein Hymer B 674 SL, aufgebaut auf dem neuen Fiat Ducato Maxi mit Al-Ko-Chassis und dem speziell für Reisemobile entwickelten 2,3-Liter-Motor mit 96 kW (130 PS). Der B 674 SL ist 7,20 Meter lang, 2,35 Meter breit und 2,90 Meter hoch. Diese B-Klasse kostet in der getesteten Variante xxx Euro.

Schon von außen fällt die

riesige Heckgarage auf, über der sich im Innenraum die beiden längs angeordneten Einzelbetten erstrecken. Die beiden drehbaren Fronsitze komplettierten die L-Sitzbank zur Sitzgruppe, direkt dahinter befinden sich auf der Beifahrerseite Aufbautür, Längsküche und Kleiderschrank, gegenüber ist das Bad eingebaut.

Gerd Sartor ist **Dekra-Sachverständiger** und beurteilt, Wohnaufbau und Chassis. Ihm fällt sofort die neu gestylte Front der B-Klasse auf. Die vordere Stoßstange besteht

aus PUR, einem speziellen, sehr schlagzähen und stabilen Material, das sonst in der Automobilindustrie zum Einsatz kommt. „Das verlangt hohe Maschinenkosten“, betont der Fachmann.

Die GfK-Motorhaube direkt über dem Hymer-Schriftzug sei stabil, gut zu öffnen und gebe genug Raum für den Service frei. Weiteres Plus: Die tragenden Strukturen des Chassis sind vollständig erhalten. „Hier wurde nicht gesägt, nichts weggelassen. So ist es richtig“, sagt der Dekra-Sachverständige. Schließlich ►





Der Tisch lässt sich sowohl seitwärts als auch der Länge nach verschieben.



Gerd Sartor

seitig vorgegebenen Crash-Eigenschaften nicht verloren gehen.

An der Front auffällig sind auch die neuen, großen Scheinwerfer, von Hella extra für Hymer entwickelt. „Werden sie als Xenon-Scheinwerfer geordert, ist eine Scheinwerferreinigungsanlage notwendig. Die ist schön integriert“, stellt der Profitester fest.

Auch das optional erhältliche Kurvenlicht stelle einen Fortschritt dar. Als Herausforderung sieht Sartor das Verkleben der gebogenen Windschutzscheibe: „Gut gelöst.“

Ein Riesenfortschritt ist für ihn die neue Aufbau- und Abbautür. Tresorartig wirken die Bänder der Türaufhängung, die Dreifachverriegelung kommt ohne Schließbolzen aus, zusätzlich verfügt die Tür über Feststeller, die sie leicht in der 90- und 170-Grad-Stellung fixieren.

Doch nicht nur die Aufbau- und Abbautür, auch die Fahrertür hat Hymer geändert. „Endlich ist sie der B-Klasse würdig“, findet Gerd Sartor. Zehn Zentimeter breiter, doppelte Verriegelung, stabile, versenkte Scharniere und eine bessere Optik – „jetzt passt sie“, sagt er. Zudem sitzt die Fahrertür sicherer in der Karosse, bestimmt auch ein

Verdienst der von 30 auf 35 Millimeter Stärke an den Fiat-angewachsenen Wänden – wie übrigens das Dach auch.

Das Heck verfügt wie die Front über eine PUR-Stoßstange, hat einen charakteristisch geformten Dachspoiler mit eingelassener dritter Bremsleuchte und zweigeteilte, geschwungene Rückleuchten. „Das Ziel, automotive Optik zu erreichen, hat Hymer in weiten Teilen erreicht“, resümiert der Profitester.

Auch der Blick unter den Wagenboden offenbart Erfreuliches: „Einwandfreie Anbindung des Al-Ko-Chassis

an den Fiat-Windlauf, ein komplett durchgezogener, sauber verarbeiteter GfK-Unterboden, beste Verschraubungen und exakte Leitungsverlegung“, protokolliert der Fachmann.

Lob spendet auch Schreinermeister Alfred Kiess, er beurteilt den Innenausbau des Mobils. Die B-Klasse strahle eine gewisse Harmonie aus, findet er. Natürlich sei der Ausbau nicht supermodern, sogar eher konservativ. Aber stimmig.

Gut gefällt ihm die Ausführung der Klappen. Die Auf-



Die Schubladen unter der Spüle laufen ausgezeichnet. Die unterste nimmt zwei Mülleimer auf. Eine Zentralverriegelung sichert sie während der Fahrt.

hängung hält er für stabil, die Kunststoffschlösser müssten seiner Meinung nach auch ein Reisemobilleben lang halten, sachgerechte Bedienung vorausgesetzt. Das Schließblech des Kleiderschranks sei sogar versenkt, und auch das stabile Schloss der Schiebetür zum Bad gefällt ihm. Ebenso hebt er die Verriegelung der gut laufenden



Alfred Kiess

Schubladen in der Küchenzeile hervor. Die Möbel insgesamt seien routiniert gefertigt, nur weisen sie ihm „zu viele, übertragende Umleimer“ auf.

Als „richtig gute Idee“ bezeichnet der Schreinermeister die Möglichkeit, ohne großen Aufwand aus den zwei Einzelbetten eine große Spielwiese zu zaubern. Wie eine große Schublade wird ein Brett unter der mittleren Ablage im Kopfbereich herausgezogen, ein Schaumstoffformteil darauf gelegt – schon ist das Bett fertig.

Dieses große Bett verdeckt die drei Treppenstufen, die als Staufächer ausgebildet sind. Deshalb lässt sich unter der Matratze eine Leiter herausklappen – der Auf- und Abstieg ist damit gefahrlos möglich.

Im Bad erkennt der Schreinermeister die bewährte

Hymer-Konstruktion mit der Schiebetür, die wenig Platz einnimmt und stabil in ihren Führungen ruht. „Nur der Spalt zwischen Schiebetür und Nasszellenwand ist mir zu groß.“ Auch die klappbare Rückwand hält er für eine bewährte Konstruktion. „Sie erlaubt, in dem kompakten Bad eine separate Dusche.“

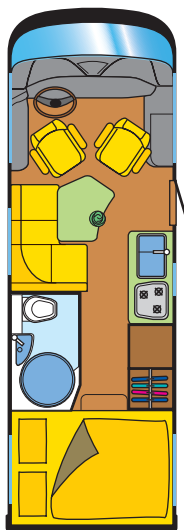
Auf einem stabilen Fuß sitzt der Tisch, verschiebbar in alle Richtungen. „Eine handwerklich gute Lösung“, sagt Kiess. Gut ausgeführt sei auch die Sitzbank mit der Aufhängung eines Dreipunkt-Gurtes, der zweite ist an der Wand befestigt. Wird das Polster des längs eingebauten Schenkels der L-Sitzgruppe weggenommen, ergibt sich für den Mitreisenden, der an der Wand sitzt, der Fußraum. „Eine akzeptable Lösung“, findet er.

Immerhin haben wir zwei Sitzplätze mit Dreipunkt-Gurten“, betont Profitesterin Monika Schumacher, die die Wohnqualität beurteilt. Für zwei Erwachsene indes hält sie die Sitzbank für zu schmal.

Wie schon Alfred Kiess lobt sie die Bettenlösung im Heck, wobei ihr die Einzelbetten mit einer Breite von 82 Zentimetern angemessen vorkommen. „Noch lieber hätte ich den Aufstieg ein wenig schmaler und die Betten breiter“, sagt sie. Die Hubbett-Größe von 196 mal 140 Zentimeter findet sie akzeptabel.

Kritik übt die Profi-Hausfrau an der Küchenzeile. „Ich habe hier fast keine Arbeitsfläche. Und schon gar keine Fläche, um einen Wasserkocher oder eine Kaffeemaschine aufzustellen.“ Zudem biete die Küche zu wenig Stauraum, gemessen ►

Die Konkurrenten



Niesmann + Bischoff Arto 69 FL

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 18, Al-Ko-Chassis mit 94 kW (127 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 4.000 kg, Gewicht mit Aufbau im fahrber. Zustand: 3.095 kg. Außenmaße (L x B x H): 684 x 227 x 296 cm, Radstand: 370 cm. Anhängelast: gebremst: 1.700 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: 30 mm Alu-Sandwichbauweise mit Isolierung aus Styrodur, Boden: 20-mm-Unterboden, Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 460 x 212 x 198 cm, Sitzplätze mit/

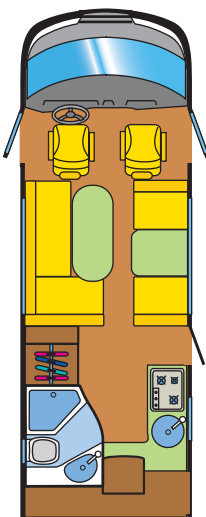
ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Hubbett: 192 x 136 cm, L-Sitzgruppe: 141 x 102 cm, Heckbett: 202 x 145 cm.

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

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6002, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 97 l, Zusatzbatterien: 1 x 75 Ah.

Grundpreis: 68.460 Euro.

Profitest in Heft 12/2005



Laika Ecovip H 680

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 18 mit Al-Ko-Tiefrahmenchassis und 94 kW (127 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Gewicht mit Aufbau im fahrber. Zustand: 3.147 kg. Außenmaße (L x B x H): 680 x 232 x 290 cm, Radstand: 422,3 cm. Anhängelast: gebremst: 1.700 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: GfK- und Alu-Sandwichbauweise mit 30 mm Isolierung aus Styrofoam, Boden: 55-mm-Unterboden, 50 mm Isolierung aus Styrofoam und Innenboden mit PVC-Belag.

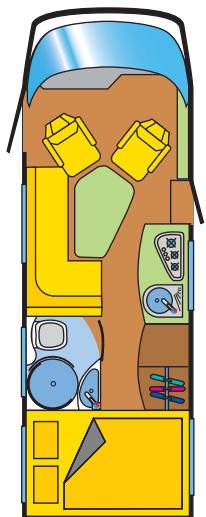
Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 390 x 220 x 196 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/4, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Hubbett: 190 x 140 cm, Längssitzbank: 185 x 96 cm, Zweierdinette: 180 x 64 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 108 l, Abwasser: 108 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalien: 17 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6002, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 142 l, Zusatzbatterien: 1 x 80 Ah.

Grundpreis: 69.415 Euro.

Profitest in Heft 3/2005



Knaus Sun Liner 650 LG

Basisfahrzeug: Fiat Ducato 18 mit Al-Ko-Tiefrahmenchassis und 94 kW (127 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.850 kg, Leergewicht mit Aufbau im fahrber. Zustand: 3.273 kg. Außenmaße (L x B x H): 683 x 230 x 299 cm, Radstand: 378 cm. Anhängelast gebremst: 1.600 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Alu-Sandwichbauweise mit 20 mm Isolierung aus Styropor, Boden: 60-mm-Unterboden, 50 mm Isolierung aus Styrofoam und Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 420 x 216 x 206 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Hubbett: 188 x 140 cm, Heckbett: 210 x 137 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 105 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 95 Ah.

Grundpreis: 65.620 Euro.

Dauertest in Heft 2/2006

Technische Daten

Basisfahrzeug: Fiat Ducato Maxi mit Al-Ko-Chassis.



Motor:

Vierzylinder-Turbodiesel, Hubraum: 2.300 cm³, Leistung: 96 kW (130 PS) bei 2.700/min, maximales Drehmoment 320 Nm bei 2.000/min. Kraftübertragung: Sechsgang-Getriebe auf Vorderachse.



Fahrwerk:

vorne: McPherson-Federbeine mit Schraubenfedern, hinten: Einzelradaufhängung mit Drehstabfedern. Bremsen vorne: Scheiben, hinten: Scheiben. Reifengröße: 225/75 R 16.



Füllmengen:

Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 120 l, Abwasser: 100 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalien: 17 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.



Maße und Gewichte:

Zulässiges Gesamtgewicht: 4.000 kg, Leergewicht mit Aufbau im fahrber. Zustand laut Hersteller: 3.100 kg, Außenmaße (L x B x H): 720 x 235 x 290 cm, Radstand: 385 cm. Spurweite vorn 181 cm, Spurweite hinten 186 cm. Anhängelast: gebremst: 750 kg, ungebremst: 1.500 kg.



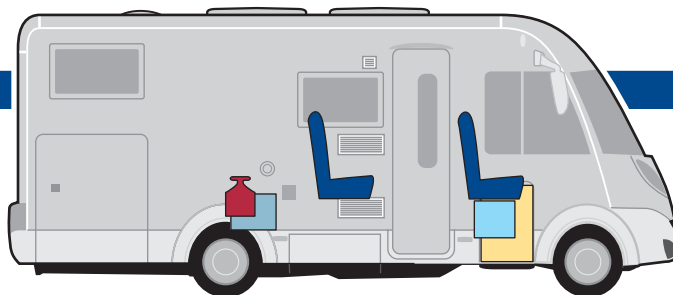
Aufbau:

Dach und Wände: Alu-Sandwichbauweise 35 Millimeter, Isolierung aus PUAL-Schaum, Boden: Doppelboden-Konstruktion, Unterboden GfK/Holz-Verbund 16/28 mm, Innenboden 46 Millimeter, Sandwich aus Holz und Styropor, mit PVC-Belag. 4 PU-Rahmenfenster, 1 Dachhaube, 1 Hymer Panorama Dachlüfter 80 x 50 cm, 1 Hymer Dachlüfter 80 x 75 cm Milchglas im Bad, 1 Dachhaube über Heckbetten. 1 Fenster in Aufbau mit Verdunklungsrollo, Seitenscheiben im Fahrerhaus Isolierglas. Eingangstür 186 x 54 cm.



Wohnraum:

Innenmaße (L x B x H): 460 x 218 x 199 cm, Möbel Sperrholz foliert, Metallscharniere, Kunststoffschlösser, Push-Locks. Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt: 4. Bettenmaße: Hubbett: 195 x 140/128 cm, Heckbetten: 196 mal 82 cm, 194 x 82 cm, Nasszelle (B x H x T): 105 x 190 x 78 cm, davon Dusche: 59 x 190 x 82 cm, Kleiderschrank (B x H x T): 63 x 130 x 63 cm, Küchenblock (B x H x T): 124 x 89 x 65/60 cm.



Technische Daten

	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässiges Gesamtgewicht	4.000 kg	2.100 kg	2.400 kg
Grundgewicht (gewogen)**	3.100 kg	1.580 kg	1.520 kg
Fahrer	75 kg	56 kg	19 kg
100% Frischwasser (120 l)	120 kg	70 kg	50 kg
100% Gas (2 x 11 kg plus Fl.)	48 kg	37 kg	11 kg
+ Boiler/Toilette	13 kg	1 kg	12 kg
Leergewicht (StVZO)	3.356 kg	1.744 kg	1.612 kg
+ Beifahrer	75 kg	56 kg	19 kg
+ 2 Passagiere	150 kg	53 kg	37 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Pers.)	20/40 kg	1/2 kg	19/38 kg
+ 10 kg/Meter Länge	72 kg	3 kg	69 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	3.523 kg	1.804 kg	1.719 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	477 kg	296 kg	681 kg
Norm-Gewicht (4 Pers.)	3.693 kg	1.858 kg	1.835 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	307 kg	242 kg	565 kg

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

Der Hymer B 674 SL basiert auf Fiat Ducato Maxi mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 4.000 Kilogramm. Ist die B-Klasse nach der Norm EN 1646-2 beladen, verbleibt bei zwei Reisenden noch eine zusätzliche Kapazität von 477 Kilogramm, bei vier Reisenden sind es immerhin noch 307 Kilogramm. Dies sind ansprechende Werte. Sie zeigen aber auch, dass das Mobil als 3,5-Tonner – obwohl es sparsam ausgestattet war – kaum zu bewegen ist.



Ausstattung Testfahrzeug

Ducato Maxi	1.330 Euro
ABS/ASR, EBD	Serie
Elegance Paket silber (Komplettlackierung Silber, Klimaanlage, Tempomat, Holzdekor Armaturen Brett)	2.607 Euro
Komfortpaket 1 (Faltverdunklung, Fahrerhaus, Fliegenschutz-Rolltür, Außenspiegel in Silber, Autoradiovorbereitung, 2 Stützen hinten)	1.360 Euro

Stilwelt Sardegna Silber	830 Euro
Nebelscheinwerfer	275 Euro
Aluminiumfelgen	990 Euro
Bugspoiler PUR-Technik	Serie
Dunstabzugshaube	Serie
Pilotensitze mit integriertem Gurt	Serie



Bordtechnik

Heizung: Truma C 6002

3 Ausströmer unter Sitzgruppe, 1 Ausströmer an Einstieg, 1 Ausströmer an Treppenaufgang, 1 Ausströmer im Bad, in Heckgarage und Doppelboden.

Boiler: Integriert, 12,5 Liter.

Herd: 3-flammig Cramer, mit elektrischer Zündung.

Kühlschrank: Dometic, 88 Liter

Elektrik: Ladegerät 18 A mit Sicherungen und Batterietrennschalter, Bordbatterie 80 Ah Gel, 12-/230-V-Steckdosen: 1/4

Leuchten: 4 Spots rund um Glasdach, 2 Spots unter Hubbett, 1 Leuchte Hubbett, 1 Lichtleiste über Küche, Lichtleiste Kücheneck, Leuchte im Kleiderschrank, 1 Leuchte Heckgarage, 2 verstellbare Leuchten Einzelbetten, 2 Verstellbare Leuchte Sitzgruppe, 2 Spots Treppenaufgang, 2 Spots Bad.



Messergebnisse

Beschleunigung

0-50 km/h	6,9 s
0-80 km/h	14,4 s
0-100 km/h	20,6 s

Elastizität

50-80 km/h	10,5 s
50-100 km/h	17,9 s

Höchstgeschwindigkeit

(laut Kfz-Schein): 140 km/h

Wendekreis

14,4 m



Testverbrauch

11,3 l/100 km



Kosten

Die Kosten wurden ermittelt in Zusammenarbeit mit der Dekra

feste Kosten: 126,83 Ct/km (Kfz-Steuer, Versicherung, Abschreibung)

Variable Kosten: 26,83 Ct/km (Kraftstoff, Reifen, Reparatur, Wartung)

Gesamtkosten: 153,66 Ct/km



Preise

Grundpreis: 69.920 Euro

Testwagenpreis: 75.982 Euro

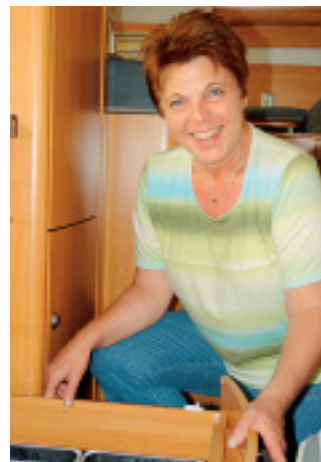
Vergleichspreis: 69.920 Euro



Grundpreis plus Vorracht, TÜV, und Zulassungsbescheinigung II



Kein Knarren ist während der Fahrt vom Hubbett zu vernehmen. Das mit der Wand abklappbare Waschbecken ist bewährte Hymer-Technik.



Monika Schumacher

an der Größe des Mobils. „Nur die Schubladen neben dem Kühlschrank und darüber die zwei Dachstauschränke – das ist mir zu wenig. Töpfe, Pfannen, Vorräte, wo soll das alles hin?“

Das Manko der geringen Staukapazität im Wohnbereich zieht sich durchs ganze Mobil, abgesehen vom Eckschrank im Bad, der die Hygieneutensilien locker aufnimmt. So vermisst Monika Schumacher drei umlaufende Dachstauschränke im Heck. „Das ist doch ein Vorteil von Einzelbetten, dass gerade Stauschränke, der Länge nach eingebaut, gut zu erreichen

sind.“ Mit dem Ablageboard und der Reling fange sie nichts an, schon gar nicht beim Fahren.

Obendrein gebe es nur zwei Dachstauschränke über der Sitzgruppe: „Nicht allzu üppig, zumal auch der Kleiderschrank mit 63 mal 130 mal 63 Zentimeter normal dimensioniert ist.“

Solle eine Vierer-Crew das Mobil nutzen, müsse eben vieles in die Heckgarage, „die mit Verzurrösen und auch Regalen schön ausgestattet ist“. Dass auch Außenstauflächen hilfreich sind, vergisst die Profitesterin nicht zu erwähnen – und da-

den gelegentlichen Gebrauch zu aktivieren. „Zumal mir auch der Tisch zu klein geraten ist.“

Ihr Vorschlag geht sogar noch weiter: „Weg mit dem Hubbett und die bei Hymer neue Möglichkeit wählen, Dachstauschränke über den Fahrersitzen einbauen.“

Alles ist da, wo es sein sollte“, konstatiert **Elektromeister** Götz Locher, als er die elektrische Anlage der B-Klasse überprüft. Der Schalter für die Trittstufe und die zentrale Beleuchtung sind von außen bei geöffneter Tür gut zu erreichen. Wer ein wenig weiter ins Mobil greift, schaltet sogar die Lichtsäule an der Küchenzeile ein. „Ins dunkle Mobil stolpern muss niemand.“

Im B 674 gibt es ohnehin nirgends dunkle Ecken. Das Fahrzeug ist gleichmäßig ausgeleuchtet, überwiegend mit Spots. Licht befindet sich auch im Kleiderschrank und in der Heckgarage. Sogar die drei Stufen zu den Einzelbetten sind beleuchtet: Sie lassen sich von einem Schalter am Kopfende der Betten steuern. „Eine ►

von hat der B 674 SL einige. Sie sind durch den neuen Einstieg mit integrierter Trittstufe und der elektrisch ausfahrbaren Stufe und dank der breiteren Tür gut zu erreichen, „Stauraum im Wohnbereich können sie jedoch nur bedingt ersetzen“.

Deshalb sieht Monika Schumacher den B 674 SL eher als Zwei-Personen-Mobil mit der Option, das Hubbett für



Richtungswechsel nur schwer aus der Ruhe zu bringen. Die Karosserie schaukelt sich kaum auf, egal welche Manöver der Fahrer macht, das Mobil bleibt gutmütig und schiebt im Zweifel sanft über die Vorderräder. Trotzdem ist das Fahrwerk angenehm abgestimmt.

Gut gefällt den Testern der neue 96 kW (130 PS) starke Motor, der sein maximales Drehmoment bereits bei 2.000/min zur Verfügung stellt. Der Motor ist in der B-Klasse angenehm leise und in Verbindung mit dem leicht zu schaltenden Sechsgang-Getriebe eine gute Wahl. Die Fahrleistungen sind angemessen, und der Verbrauch mit 11,3 Litern erscheint bei dem großen Mobil günstig.

Spielwiese oder Einzelbetten. Der Umbau jedenfalls geht problemlos vonstatten.



Götz Locher

gute Idee. Wer nachts raus muss, braucht damit keine Festbeleuchtung“, sagt der Elektromeister.

230-Volt-Steckdosen finden sich im Bad, im Fernseh-fach und über der Küche. Götz Locher wünscht sich mindestens noch eine, und zwar nahe der Sitzgruppe. Gut gefällt ihm dagegen das kleine Technikfach direkt hinter der Fahrtür. Hier lassen sich Bordbatterie und Ladegerät gut erreichen.

Frisch- und Abwassertank befinden sich frostsicher im doppelten Boden, ebenso der Ablasshahn des Abwassertanks. „Die B-Klasse ist damit auf

jeden Fall wintertauglich“, konstatiert Profitester Heinz-Dieter Ruthardt. Er beurteilt **Gas- und Wasserinstallation.**

Dass Hymer eine Tauchpumpe verwende, sei wohl Philosophie des Hauses, habe aber den Vorteil, dass bei einem Leck nicht das ganze Mobil unter Wasser gesetzt wird.

Einwandfrei sei der Gasflaschenkasten. Gut gefällt dem Spezialisten die klappbare Blechkante. Damit müssen die Flaschen nicht angehoben, sie können nach vorn herausgezogen werden. „Selbst die neuen BP-Kunststoffflaschen passen in den Kasten“, sieht der Profitester.



Heinz-Dieter Ruthardt

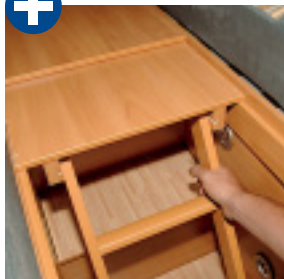


Einwandfrei sind die Gasrohre verlegt, bis zum Verteiler sogar 10 und nicht nur 8 Millimeter stark. „Gut zugänglich über der Besteckschublade und stabil aufgehängt ist auch der Verteiler mit den Gasabsperrhähnen.“ Und das Ablassventil der Truma C 6002 ist „dank der großen Tür unter dem Kleiderschrank auch in Eile zu finden“, lobt Ruthardt.

Einen Riesenschritt nach vorn macht die B-Klasse dank des neuen Fahrgestells. Sie verfügt über eine gute Straßenlage und ist auch durch schnelle

Wer darauf spekuliert, die große B-Klasse als 3,5-Tonner zu fahren, muss enttäuscht werden. Es scheint angesichts der großen Heckgarage nicht sinnvoll, die Zuladung dermaßen zu reduzieren. Als Vier-Tonner hingegen gibt es keinerlei Beladungsorgen. Das Ducato-Maxi-Chassis ist beim B 674 SL auf jeden Fall empfehlenswert.

Die neue B-Klasse dürfte mit gesteigerter Karosseriequalität, modernem Design in Verbindung mit dem bewährten Innenausbau auf Jahre hin wieder eine wichtige Rolle bei den Integrierten spielen. ►



Gelungene Schubladen-Lösung mit Treppe, um die Heckbetten zur Spielwiese umzubauen.



Stabile Bänder halten die neue Tür zum Wohnaufbau.



Der hohe, formschöne Wasserhahn macht es möglich, auch hohe Töpfe unterzustellen.



Ausziehbar ist die Halterung für den Flachbildschirm. Das Fach nimmt wenig Raum ein.



Tolle Optik der neuen Scheinwerfer. Sogar Xenon-Licht ist möglich.



Den Griff zum Öffnen herziehen und dann die Tür nach außen drücken, das passt nicht.



Wasser oder Diesel. Was muss wo hinein? Die Verwechslungsgefahr ist zu groß.

Mein Fazit



Die Frischzellenkur hat der B-Klasse gut getan. Mit dem Wechsel auf das neue Chassis sind notwendige Veränderungen, wie etwa neue Türen, verstärkter Aufbau, geänderte Schürzen, PUR-Teile und neue Scheinwerfer eingeflossen. Dass die frischere Optik, die B-Klasse ist mittlerweile ein richtig elegantes Mobil, nur die Außenhaut betrifft, Hymer im Innenraum nur wenig geändert hat, ist schade. Hier wäre mehr Mut wünschenswert gewesen.
Heiko Paul



Bewertung	
Fahrkomfort	
Sitzen: Drehbare Isringhausen-Sitze, integrierte Gurte, gute Sitzposition, Sitze in der Höhe nicht verstellbar.	★★★★☆
Fahrzeugbedienung: Leichtgängige Schaltung, geringe Lenkkräfte, ergonomisch durchdachtes Cockpit.	★★★★☆
Fahren: Guter Komfort, einwandfreies Handling, kraftvoller Motor, geringe Windgeräusche.	★★★★☆
Wohnaufbau	
Karosserie: Alu-Sandwich, Pual-Technik, Alu-Schürzen, PUR Stoßstangen.	★★★★☆
Türen, Klappen, Fenster: Gut eingepasste Aufbautür, besonders stabile, große Fahrertür, PU-Rahmenfenster.	★★★★☆
Stauraumangebot: Eher durchschnittliches Stauraumangebot im Wohnbereich, Doppelboden, Außenstauklappen.	★★★★☆
Innenausbau	
Möbelbau: Gut verarbeitete, maschinell gefertigte Möbel, stabile Schiebetür im Bad mit guter Schließfunktion.	★★★★☆
Betten: Durchschnittliche Bettenmaße, nach Umbau riesiges Heckbett, Hubbett mit integrierter Leiter.	★★★★☆
Küche: Längs eingebaute Küche, Kühlschrank unter Herd, 88 Liter Fassungsvermögen, wenig Stauraum.	★★★★☆
Waschraum/Bad: Bad mit separater Dusche, gute Staumöglichkeiten, pfiffige Duschartrennung	★★★★☆
Sitzgruppe: L-Sitzgruppe, bequeme Polster, leicht zu drehende Frontsitze, verschiebbarer Tisch, knappe Größe.	★★★★☆
Geräte/Installation	
Gas: Normgerechter, stabiler Gasflaschenkasten mit abklappbarer Kante, vorbildliche Leitungsverlegung.	★★★★☆
Wasser: Tauchpumpe, gute Qualität der Wasserhähne, Abwasserinstallation in Doppelboden frostsicher.	★★★★☆
Elektrik: 80 Ah Aufbauakku, Ladegerät 18 A mit Sicherungen zusammen mit Batterie in Außenstaufach.	★★★★☆
Heizung: Truma C 6002, gleichmäßige Verteilung der Ausströmer.	★★★★☆
Fahrzeugtechnik	
Sicherheitsausstattung: ABS, ASR, elektronische Bremskraftverteilung.	★★★★☆
Zuladung: Gute Zuladung bei zwei Reisenden, akzeptable Zuladung bei vier Personen.	★★★★☆
Chassis: Fiat Ducato Maxi mit Al-Ko-Chassis, sauber gearbeitete Anbindung des Wohnaufbaus.	★★★★☆
Betriebskosten	
Pflege/Wartung: Gut zugängliche Einfüllstutzen für Betriebsflüssigkeiten, Wartungsintervalle 30.000 km.	★★★★☆
Preis/Leistung: Robuster Wohnaufbau in Pual-Technik, sauber gefertigte Inneneinrichtung.	★★★★☆
Gesamtergebnis in der Kategorie Integrierte über 60.000 Euro 78 ★ Maximal 100 Sterne möglich STERNE	



French Connection

Von Juan J. Gamero (Text und Fotos)

Die Kunst zu leben verbindet der Chausson Allegro 83 mit der **Fahrkultur** des Renault Master.

Lust auf Französisch? Kein Problem. Der Chausson Allegro 83 kommt aus Frankreich und rollt auf dem französischen Renault Master-Chassis vom Band. Was liegt da näher, als den schmucken Teilintegrierten in seinem Heimatland zu testen? Also ab auf die andere Rheinseite und los.

Schon auf dem Weg dahin punktet der Allegro dank seiner

Fahrleistungen. Das 84 kW (115 PS) starke 2,5-Liter-Turbodieselaggregat des 3,5-Tonnners beschert dem 6,89 Meter langen und ab 49.950 Euro teuren Testwagen ordentlichen Vorschub. Zusammen mit der leichtgängigen Servolenkung und dem Quickshift-Automatikgetriebe (1.315 Euro Aufpreis) fährt sich der Chausson so komfortabel wie ein Kleinbus.

ABS, Fahrer-Airbag und Rückfahrwarner verbessern die Sicherheit. Höhenverstellbare Isri-Sitze mit Armlehnen und Lordosenverstellung, elektrische Fensterheber sowie Motor-Klimaanlage maximieren den Komfort. Praktisch ist die Zentralverriegelung für das Fahrerhaus.

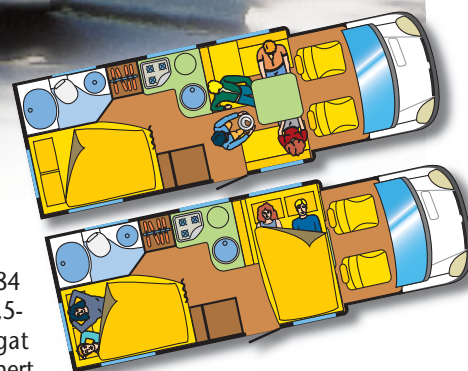
Konsequent ist das Mobil für das komfortbewusste Paar konzipiert. So bietet der Allegro 83 in seinem Inneren reichlich Platz und Annehmlichkeiten. Das gediegene, in hellbraunem Holz und blauen Polstern gehaltene Interieur gefällt durch seine zurückhaltende Eleganz. Die Möbel wirken robust, sind

sauber angepasst und besitzen stabile Metallscharniere und -aufsteller.

Die große L-Sitzbank mit der verschiebbaren, auf einem Metallfuß ruhenden Tischplatte (98 mal 75 Zentimeter) sowie die 100 Zentimeter breite Längssitzbank ergeben im Zusammenspiel mit den drehbaren Frontsitzen einen großzügig dimensionierten und komfortablen Salon. Dazu lässt sich der Tisch absenken und aus der Längssitzbank ein Lattenrost ausziehen: So entsteht aus der Sitzgruppe ein 210 mal 140/102 großes Zusatzbett.

Reichlich Tageslicht bekommt die Sitzgruppe über die große Panorama-Dachluke.

Eine gute Lösung im Allegro: Damit auch der auf der Fensterseite sitzende Passagier auf der Sitzbank in Fahrtrichtung während der Reise Beinfreiheit genießen kann, lässt sich ein Teil der Längsbank davor abklappen.



Gelungen: das Längsbett im Heck (oben) und die große L-Küche (links), die dem mobilen Küchenchef fast keine Wünsche vorenthält und mit vielen praktischen Details punktet.

Besonders gut kommt das große Schubfach mit Gitterauszug an, die das komplette Geschirr problemlos aufnimmt. Gegenüber auf der Beifahrerseite komplettiert der 150 Liter fassende AES-Dometic-Kühlschrank mit darüber platziertem Grill-Backofen die gehobene Ausstattung der Kombüse.

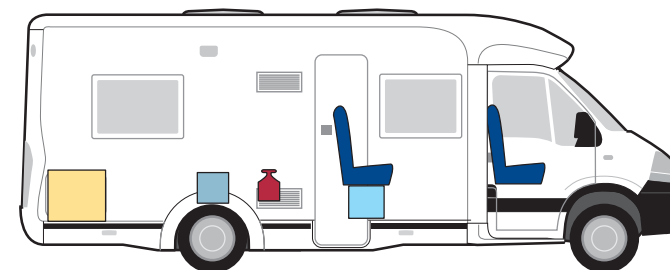
Jeweils zwei Hängeschränke über Halbdinette und der Längssitzbank nehmen Wäsche und Kleinutensilien auf. Dazu findet ein schmales TV-Fach mit Auszug für den Flachbildschirm über der Halbdinette seinen Platz. In den beiden Kunststoff-Ablagen über dem Cockpit sind Karten und Lesestoff gut verstaut.

Sehr gut gelungen ist die 95 mal 58/101 Zentimeter große L-Küche des Allegro 83, die sich nach hinten an die Halbdinette anschließt. Sie ist mit einem eingelassenen Dreiflammkocher ohne Piezo-Zündung von Cramer, einer ovalen Edelstahlspüle mit Abdeckplatte und robuster Inox-Armatur ausgestattet. Zur Küche gehören auch zwei Oberschränke, eine Dunstabzugshaube, zwei drehbare Gewürzregale aus Metall sowie eine Besteckschublade und zwei ausziehbare Schubfächer.

Das Heck des Testwagens nehmen auf der Beifahrerseite der 145 mal 52 mal 52 Zentimeter große, beleuchtete Kleiderschrank sowie das 93 mal 83 Zentimeter große Bad des Teilintegrierten in Beschlag. Die schicke Sanitärzeile ist mit Holzmöbeln und modernem Designer-Waschtisch sowie drehbarer Kasettentoilette, Handtuchhalter und Kleiderhaken ausgestattet. Zwei Oberschränke mit Spiegel nehmen die Waschutensilien auf.

Die sich anschließende, 75 mal 58 Zentimeter große, oval geschnittene Duschkabine besitzt eine abgerundete Klarsicht-Schiebetür, eine praktische Fußablage sowie eine Dachluke.

Nachts machen es sich die zwei Insassen auf der Beifahrerseite in dem 200 mal 131 Zentimeter großen, mit Lattenrost bestückten Längsheckbett ge-



Ladetipps

	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg	1.870 kg	2.060 kg
Grundgewicht (gewogen)	2.820 kg	1.305 kg	1.515 kg
Fahrer	75 kg	57 kg	18 kg
+ 100% Frischwasser (130 l)	130 kg	48 kg	82 kg
+ 100% Gas (2 x 5 kg) inkl. Flaschen	48 kg	-15 kg	63 kg
+ Boiler/Toilette	12 kg	0 kg	12 kg
Leergewicht (StVZO)	3.085 kg	1.395 kg	1.690 kg
+ Beifahrer	75 kg	57 kg	18 kg
+ 1 Passagier	150 kg	55 kg	95 kg
+ 10 kg/Person (2/3 Pers.)	20/40 kg	3/6 kg	17/34 kg
+ 10 kg/Meter Länge	69 kg	10 kg	59 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	3.249 kg	1.465 kg	1.784 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	251 kg	405 kg	276 kg
Norm-Gewicht (4 Pers.)	3.419 kg	1.523 kg	1.896 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	81 kg	347 kg	164 kg

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

Chausson baut seinen Allegro 83 auf Renault Master mit Flachbodenchassis und einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm auf. Ist der Teilintegrierte nach der StVZO und der Norm EN 1646-2 beladen, können zwei Reisende 251 Kilogramm, vier Personen 81 Kilogramm zuladen.

Technische Daten

Basissfahrzeug: Renault Master Flachbodenchassis mit 84 kW (115 PS)-Turbodiesel-Motor und Sechsganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht mit Aufbau im fahrber. Zustand: 3.075 kg*. Außenmaße (L x B x H): 689 x 230 x 272 cm, Radstand: 407 cm. Anhängelast: gebremst: 1.400 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: GfK-Sandwichbauweise mit 27 mm Isolierung aus Styrofoam, Boden: 5,5-mm-Unterboden, 50 mm Isolierung aus Styrofoam und Innenboden mit PVC-Belag*.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 450 x 224 x 195 cm, Sitz-

plätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 210 x 140/102 cm, Heckbett: 200 x 131 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 4000 S, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 150 l, Zusatzbatterien: 1 x 105 Ah.

Grundpreis: 49.850 Euro.

Testwagenpreis: 51.265 Euro

Vergleichspreis: 50.150 Euro

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

mütlich. Zwei relativ schlanke Reisemobilisten haben mit der Bettenbreite des Allegro 83 kein Problem – fülligere Zeitgenossen dürften da schon eher Schwierigkeiten bekommen.

Fünf über dem Heckbett platzierte Hängeschränke nehmen Wäsche auf. Unter der Liegestatt befindet sich ein geräumiger beleuchteter Stauraum. ►



Salonfähig: Die große Sitzgruppe im Bug besteht aus einer L-Sitzbank, drehbaren Frontsitzen und einer Längssitzbank.



Mitgedacht: Serienmäßig mit dabei ist das TV-Fach mit Auszugsvorrichtung für den Flachbildschirm (oben links). Das große Bad ist chic eingerichtet und mit einer separaten Duschkabine ausgestattet (rechts oben).



Wärme produziert, wenn's draußen stürmt und schneit, eine Truma C 4000 S-Heizung. Obendrein arbeitet im Wohnraum des Allegro 83 eine Zusatz-Fahrheizung, sie funktioniert über den Motorwärmetauscher. Der 100 Liter fassende Abwassertank hängt zwar unterflur, ist aber isoliert und beheizbar.

Eine gute Figur macht der Allegro 83 auch bei der Zuladung. Ist der 3,5-Tonner nach der StVZO und der Norm EN 1646-2 beladen, können zwei Reisende noch 251 Kilogramm zusätzliches Gepäck einladen, vier Personen immerhin noch 81 Kilogramm. Das sind praxisgerechte Werte.

Am Ende der rundum französischen Probefahrt bleibt die Erkenntnis, dass Chausson seinem Allegro 83 all jene Tugenden mit auf den Weg gibt, die

Fürs Grobe: der Heckstauraum unter dem Bett.

dem komfortablen Lebensstil der Grande Nation nachgesagt werden. Und obendrein sorgt die Master-Basis von Renault fast für ein „wie Gott-in-Frankreich“-Fahrgefühl.

Mein Fazit



Der Chausson Allegro 83 ist ein Reisemobil für zwei, die nicht auf Platz und Komfort verzichten möchten. Er überzeugt durch seinen klar gegliederten Grundriss, seine gehobene Ausstattung und praktische Details.

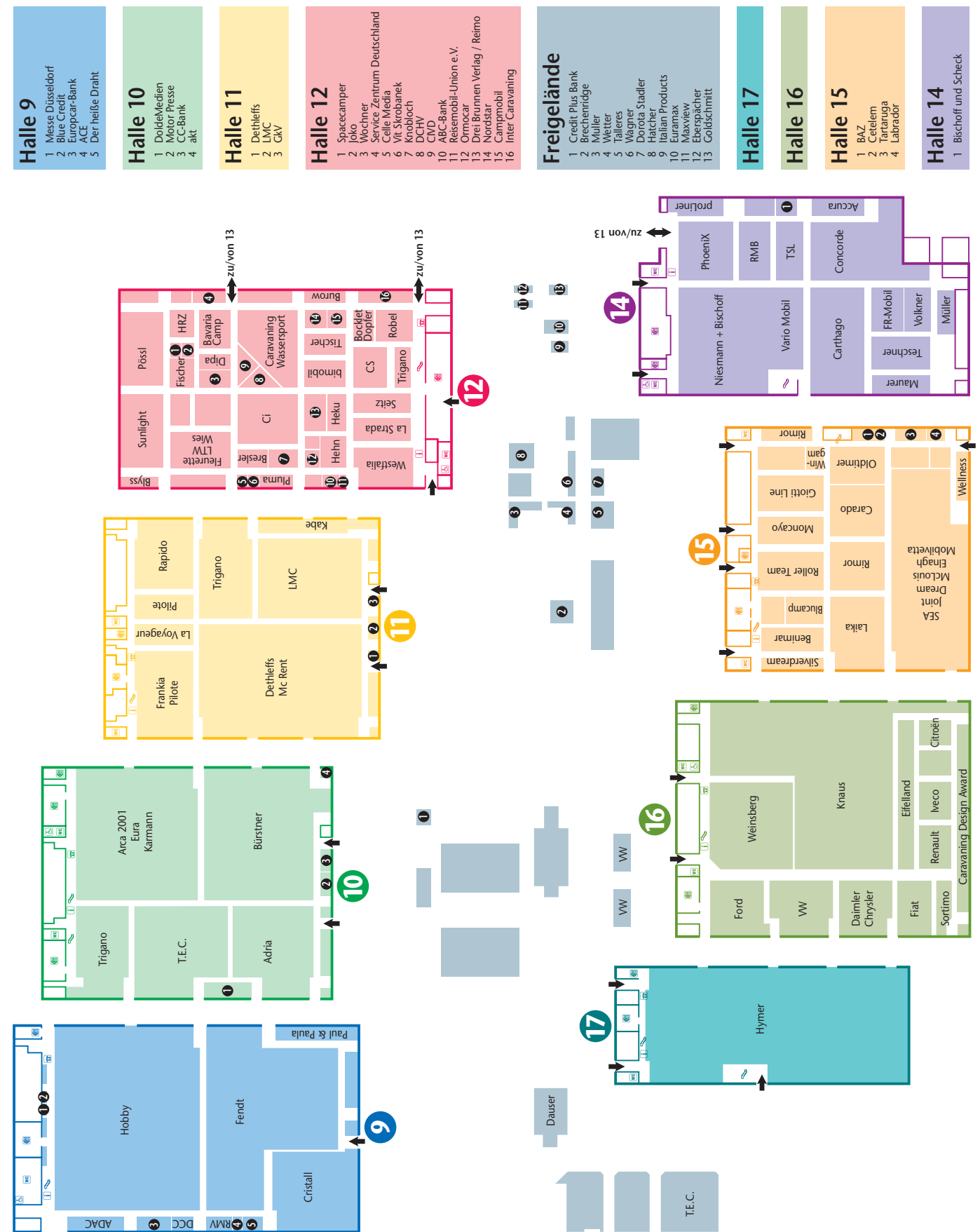
Juan J. Gamero

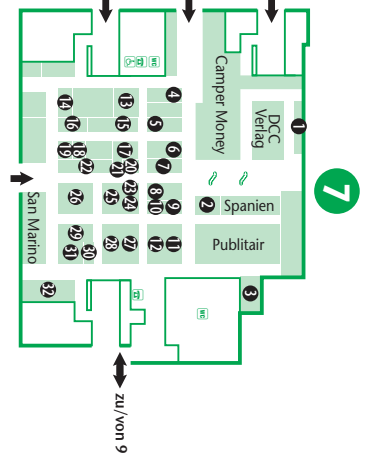


Die Trends des Jahres 2007

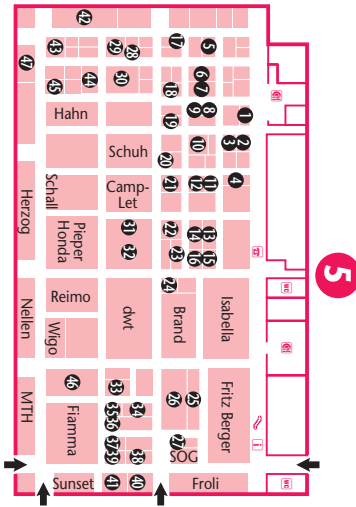
bei Reisemobilen und Zubehör
auf über 80 Seiten

Messe-Extra
von REISEMOBIL INTERNATIONAL
zum Caravan Salon

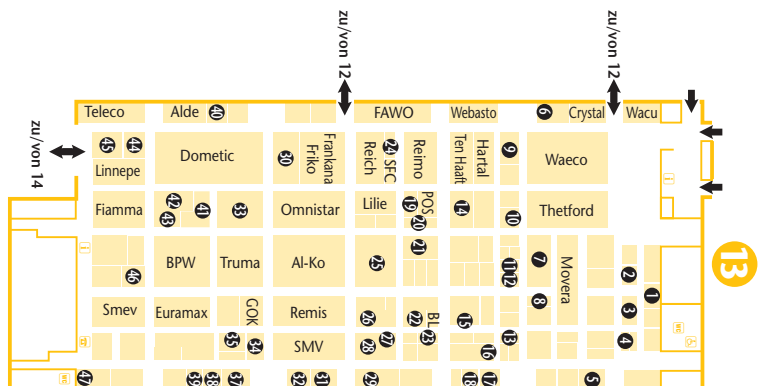




- Halle 7**
- 1 Müller Verkoop & Adviescentrum
 - 2 Thunigen
 - 3 Pestrolka
 - 4 Friesland
 - 5 Boomerang Reisen
 - 6 Seabridge
 - 7 Kuga
 - 8 Holten/Hof
 - 9 Tursarda
 - 10 Campotel
 - 11 Warm Service
 - 12 Campingwirtschaft Deutschland
 - 13 Wyllen
 - 14 Bacchus
 - 15 Weinhaus Graf Eltz
 - 16 Freizeitzentrum Oberrhein
 - 17 Bertelsmann
 - 18 Unger
 - 19 Camping Europa
 - 20 Campingplatz Glitzeweller Hof
 - 21 Direkta
 - 22 Visit Denmark
 - 23 Rau Verlag
 - 24 Kirche unterwegs
 - 25 Lisc Farma
 - 26 IRMA
 - 27 Haveltourist
 - 28 Leading LC & CP
 - 29 ACSU
 - 30 Horbad
 - 31 Schinderhannes/Oberhof
 - 32 Reisemobilfreundliche Orte



- Halle 5**
- 1 Yachtikon
 - 2 Van Protect
 - 3 Cadac
 - 4 Votronic
 - 5 JSP
 - 6 van Esa
 - 7 Bakatherm
 - 8 Klimatop
 - 9 Cobb
 - 10 BB Walder
 - 11 Mobil-Safe
 - 12 Scheibel
 - 13 Wyllen
 - 14 Winter Solar
 - 15 ESCCE
 - 16 Reipert
 - 17 olay
 - 18 Van Shower
 - 19 Pur Natur
 - 20 Voss
 - 21 Vosmerk
 - 22 Paroli
 - 23 Allround
 - 24 Mobile
 - 25 SK Caravanning
 - 26 SK Camping
 - 27 Solara
 - 28 Lity
 - 29 Tupper
 - 30 Steckdub
 - 31 Duktuff
 - 32 EA Metallbau
 - 33 Katdyn
 - 34 CleverSolar
 - 35 Cleves
 - 36 Eigena
 - 37 Papnahl
 - 38 Büttner Elektronik
 - 39 KLS
 - 40 Autocamp
 - 41 Besel
 - 42 LC Freizeitwelt
 - 43 Dr. Keddo
 - 44 Hofkes
 - 45 Multiman
 - 46 Holcamper
 - 47 Ben Elfers



- Halle 13**
- 1 Womotec
 - 2 Sipfel
 - 3 Mustervolt
 - 4 Gisalex
 - 5 Hymer
 - 6 Toptron
 - 7 Alden Camos
 - 8 Lehmer
 - 9 Kenzie
 - 10 Powerwheel
 - 11 G + S
 - 12 Exide
 - 13 Kerstan
 - 14 Brunner
 - 15 Krasott
 - 16 TEC
 - 17 HEO Solution
 - 18 Kuhn
 - 19 Sabasco
 - 20 OLS
 - 21 Maxview
 - 22 Alu-Line
 - 23 ASU
 - 24 Solara
 - 25 Goldschmidt & Sawiko
 - 26 Industrial Electronics
 - 27 ADL
 - 28 Kathrein
 - 29 knorz
 - 30 Technoform
 - 31 Pro-Car
 - 32 Berker
 - 33 polyplastic
 - 34 Caltra
 - 35 Horrex
 - 36 Thirionk
 - 37 Barmig
 - 38 Killian
 - 39 Transwatt
 - 40 Reich
 - 41 Girmex
 - 42 Comet
 - 43 Schaudt
 - 44 Eberspächer
 - 45 Sport Craft
 - 46 Bolon
 - 47 CKW





Wohin die Reise geht



**Noch größer, noch übersichtlicher:
Der Caravan Salon Düsseldorf
zeigt sich *erstmalig* in elf Hallen.**

Reisemobilisten freuen sich dieses Jahr nicht nur auf aktuelle Grundrisse und Aufbauten der Freizeitfahrzeuge: Sie sind auch neugierig auf komplett neue Basisfahrzeuge. Folgerichtig belegen die neuesten Reisemobil- und Caravan-Modelle die größte Fläche in den Hallen 9 bis 12 und 14 bis 17. Die Palette reicht

von Einsteigermodellen ab 5.000 Euro bis zum Luxusmobil für 1,7 Millionen Euro.

Dass die Ausstellungsfläche in erstmals elf Messehallen auf 200.000 Quadratmeter erweitert ist, macht sich besonders in Halle 5 bemerkbar. Hier finden die Besucher das komplette Camping-Zubehör-Angebot.

Premiere auch bei Tourismus, Stell- und Campingplätzen, die erstmals die komplette Halle 7 belegen. Bewegungsfreaks finden Anregungen zum Thema Wassersport in Halle 12, Fußball-Nachwuchskicker gewinnen auf dem Freigelände Gutscheine für eine Fußballschule.

Amtzweiten Messe-Wochenende präsentieren 250 Aussteller auf der Outdoor-Messe Tour Natur in Halle 4 aktuelle Ausrüstung und Bekleidung sowie 5.000 Reiseziele für Wan-

CSD kompakt:

26. August bis 3. September,
25. August: Fachbesuchertag,
Tour Natur: 1. bis 3. September

Eintritt (Euro)

Erwachsene:	11,-
Schüler, Azubis:	7,50,-
Zwei-Tage-Karte:	17,-
CSD-Clubmitglieder:	7,50
CSD-Clubmitglieder Schüler:	4,-
CSD-Clubmitglieder 2 Tage:	14,-

Die Eintrittskarten gelten vom 1. bis 3. September auch für die Tour Natur

Caravan-Center P1

Stellplatz mit Strom:	20,-
CSD-Clubmitglieder:	17,-
Stellplatz ohne Strom:	13,-
CSD-Clubmitglieder:	10,-

**Angebots des Riesen-
Angebots in elf Hallen
planen die Besucher
ihren Weg durch die
Messe wohl überlegt.**

derfans. Der Eintritt ist im Caravan-Salon-Ticket enthalten.

REISEMOBIL INTERNATIONAL sowie CAMPING, CARS & CARAVANS aus dem DoldeMedien Verlag laden Sie, liebe Leser, herzlich zum Stand A 43 in Halle 10 ein. Dort freut sich auch Weltenbummler Herbert Nocker mit seinem BMW Dixi Baujahr 1928 samt Dachzelt auf Gespräche mit Ihnen – und signiert sein neues Buch „Die Reise meines Lebens“. Wenn da kein Fernweh aufkommt...



Fotos: Dieter S. Heinz



Mehr Design als Schein

Die Caravaning-Branche feiert ihre **Fortschritte** im Design mit einem Preis, der auf dem Caravan Salon zum dritten Mal vergeben wird.



Einer der drei Hauptpreise geht an den neuen Mercedes James Cook in der Variante mit Nase überm Fahrerhaus.

Design – oder nicht sein. Für die Wohnmobilbranche war das viele Jahre lang kein Gebot, das jemandem den Angstschweiß auf die Stirn trieb. Als Design galt – von einigen Ausnahmen wie etwa dem Hobby 600 (siehe auch Beitrag in dieser Ausgabe) oder Showmobilen abgesehen, die nie oder nur kurz gebaut wurden –, wenn eine blaue Applikation einer roten Wiche oder ein Kreis als Dekor einem Dreieck Platz machen musste.

Seit einigen Jahren aber prangt am Eingang zum Reisemobilglobus nicht mehr das Schild „designfreie Zone“. Zu verdanken ist das einer Handvoll renommierter Designer, die den Hymers, Dethleffs, Knaus oder Bürstners dieser Welt neue Formen und Farben gaben und – besonders wichtig – auch die These widerlegten,

dass ein gut funktionierendes Zubehörprodukt nicht per se von wunderbarer Anmut sein könne.

Einen wichtigen Beitrag zu besserem Design leistet auch der „3. caravaning design award“, ein Wettbewerb, der von der renommierten Designerschmiede red dot projects organisiert wird und dessen Ergebnisse auf dem Caravan Salon in Düsseldorf gezeigt werden. Eine Jury, die in diesem Jahr aus dem Designer Tom Schönherr (Phoenix Design, Stuttgart), REISEMOBIL-INTERNATIONAL-Chefredakteur Thomas Seidelmann, dem Leiter des Design-Zentrums Nordrhein-Westfalen (Essen), Professor Dr. Peter Zec, sowie Branchenjournalisten Adi Kemmer bestand, bewertete ausschließlich Branchenprodukte hinsichtlich ihres Designs.

Die ausgezeichneten Produkte

Den „caravaning design award“ mit der besonderen Auszeichnung „best practice“ erhalten in Düsseldorf der Mercedes James Cook, der günstige Retro-Wohnwagen Paul & Paula und die Unterflursteckdose Swing. Handelt es sich beim James Cook um ein lange etabliertes Fahrzeug, das schon bei der letzten Wahl 2004 einen Hauptpreis erhielt, so wurden mit Paul & Paula sowie dem Reich-Produkt junge Produkte ausgezeichnet. Paul & Paula begeisterte die Jury mit seinem zeitlosen, schlichten Stil und der Botschaft, dass gutes Design nicht teuer sein muss. Dem Designercredo „form follows

function“ folgt Reich mit der Unterflursteckdose, die hässliche Anschlüsse an der Fahrzeugwand ersetzt und bei Nichtgebrauch wunderbar unter dem Reisemobil verschwindet. Einen Sonderpreis erhält Alexandre Verdier aus Montreal für seine Studie eines Retrovans (siehe Beitrag auf Seite 38). Zwölf weitere Unternehmen erhalten den „caravaning design award“: Bürstner für seinen pflegeleichten Polsterstoff Nova-life, Eura Mobil fürs Außendesign seiner neuen Integriertenbaureihe, Kathrein für die Sat-Anlage CAP 900, Knaus für den C-Liner, LMC für den Wohnwagen Inno-van, Niesmann + Bischoff für den Clou

Wie bei den ersten beiden Wettbewerben musste die Jury feststellen, dass Anspruch und Wirklichkeit in Sachen Gestaltung manchmal weit auseinander driften. Viele der eingereichten Produkte überzeugten zwar durch teilweise perfekte Funktion, fanden aber besonders vor den Designern keine Gnade. Dennoch lautete das Fazit der Jury unisono, dass die Caravaning-Branche eine (im positiven Sinne) dramatische Entwicklung durchlaufen habe. „Im Vergleich zu den Vorjahren ist eine deutliche Qualitätssteigerung bei den eingereichten Produkten zu beobachten“, so Professor Zec.

Sein Kollege Tom Schönherr mahnte jedoch zu noch mehr Mut: „Verglichen mit den entsprechenden Produkten aus dem Wohnumfeld ist die Qualität der Reisemobil- und Caravan-Einrichtungen noch vergleichsweise gering.“ Küchen- und Baddesign seien schon viel weiter, als man es bei den zu prämierenden Produkten sehe, auch die Material- und Verarbeitungsqualität seien im Heimbereich höher.

Liner 990 SG, VW für den California mit Hochdach, Wigo für das Vorzelt Ultra Light. Dethleffs darf sich gleich zweimal in die Siegerliste eintragen: für das Innendesign des „Frauenmobils“ und für den Wohnwagen Vari_1. Ebenfalls zwei Preise gehen an Truma. Ausgezeichnet werden das Caravan-Rangiersystem Mover und ein Handtuchhalter mit Heizungsanschluss.

Mutiges, innovatives Außendesign und edles Interieur – der Clou Liner 990 SG von Niesmann+Bischoff war für die Jury preiswürdig.



Topwerte für Design: Einen Hauptpreis gibt es auch für die Unterflursteckdose von Reich.





Klare Linien

Bei der **S-Klasse** blieb kein Stein auf dem anderen.

Die Vorgänger erregten Aufsehen, beim neuen Modell ist es nicht anders: Hymer's S-Klasse geht ihren eigenen Weg.

Automotive Anmutung stand offenbar ganz weit oben in der Prioritätenliste der Entwickler, denn elegant integrierte Xenon-Scheinwerfer, die als Einheit bis an die B-Säule reichende, verklebte Frontscheibe, exakt passender Bugspoiler aus PUR, ein elegantes GfK-Heckteil mit Dachspoiler und integrierter Bremsleuchte, geschwungener Heckleuchtenträger aus PUR – solche Features sind nicht selbstverständlich.

Neu im Bereich des Aufbaus sind eine um 20 Zentimeter verbreiterte, massivere Fahrertür sowie der beleuchtete Einstieg mit integrierter Stufe. Die neue Wohnraumtür ist um acht Zentimeter breiter geworden und wirkt äußerst stabil. Sie verfügt über eine Dreifachverriegelung, die ohne überstehende Schließbolzen auskommt.

Über Couch oder Sideboard auf der Beifahrerseite ist kombiniert mit dem Dachstauschrank serienmäßig ein elektrisch absenkbarer Flachbildschirm installiert. Die der Couch gegenüberliegende L-Sitzgruppe komplettiert ein optisch attraktiver Tisch, der mit wenigen Handgriffen vergrößert werden kann. Hochmodern wirkt die Küche mit elektrischer Zentralverriegelung der Schubladen.

Ein weiteres Highlight der S-Klasse ist der Waschbereich. Holzdekor, ergonomisch gestaltete Möbel, Glaswaschbecken – all dies vermittelt Exklusivität.

Heiko Paul

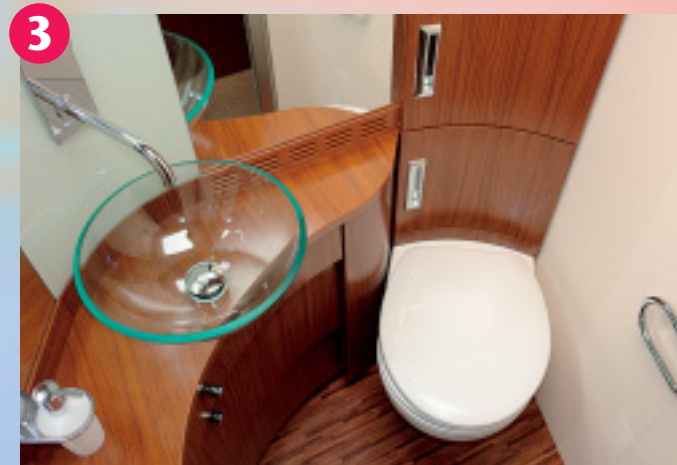
Fotos: Heiko Paul



Als Möbel-Dekor hat sich Hymer für das dunkle Bergamo Noce entschieden, abgesetzt mit hellen, lederartigen Desingelementen. Der Kühlschrank im Tec-Tower fasst 175 Liter.



Der Dreiflamm-Kocher mit vorne abgesetzten Bedienelementen ist eine Spezialentwicklung.



Ergonomisch gestaltete Möbel im Waschraum. Das neue Jet-WC, ein klassisches Spül-WC, bietet haushaltsüblichen Sitzkomfort. Es verarbeitet angenehm geräuschlos alle Fäkalien.



Als Glanzpunkt der S-Klasse gilt das neu konzipierte GfK-Heckteil mit Dachspoiler.



Das Xenon-Licht der mit Chrom eingefassten Hella-Scheinwerfer ist serienmäßig.

Alle Angaben laut Hersteller

Technische Daten

Hymer S-Klasse

Preis: ab 111.000 Euro.

Basis: Mercedes-Benz Sprinter 515 CDI, 110 kW (150 PS).

Zulässiges Gesamtgewicht: 5.000 kg.

Maße: (L x B x H): 813 x 235 x 290 cm, Radstand: 432,5 cm.

Aufbau: Karosserie Alu-Sandwich, 35 mm Dach- und Wandstärke, Isolierung Pual-Schaum, Boden 46 mm, Heckteil GfK, Stoßstangen PUR.

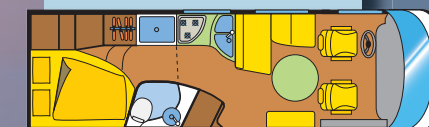
Füllmengen: Frischwasser 140 l, Abwasser 100 l.

Ausstattung: Heizung: Alde Compact 3010, Sitze mit Dreipunktgurt: 4, Schlafplätze: 4 fest.

Modelle: 3, S 790, S 800, S 830.

Kurz gesagt

Die Hymer S-Klasse glänzt mit hochwertigem Auf- und Ausbau. Küche und Bad sind richtige Designerstücke.



Historie



1979 stellte Hymer die S-Klasse vor. Sie wurde schnell zum Inbegriff des luxuriösen Reisens, wie die Aufnahme in das Buch Deutsche Standards zeigt.



Schwere Liga

*Hobby spendiert seinen großen Alkoven eine eigene **Baureihe** und nennt sie **Sphinx**.*

Eigentlich sind es zwei Grundrisse, die Hobby in seiner schweren Klasse anbietet: den 7,73 Meter langen 725 GMFC mit Doppelbett quer im Heck und den 770 GEMC, 8,10 Meter lang, mit französischem Bett oder Einzelbetten.

Dass es doch vier verschiedene Modelle sind, resultiert aus den unterschiedlichen Basisfahrzeugen. Einmal gibt es den Fiat Ducato mit 4,5-Tonnen-Tandemachs-Al-Ko-Chassis, zum anderen ist der Iveco Daily mit Heckantrieb und Zwillingsbereifung das Basisfahrzeug.

Der Fiat ist serienmäßig mit dem 2,3-Liter-Multijet-Motor mit 96 kW (130 PS) ausgerüstet, gegen Aufpreis gibt es den 3-Liter-Motor mit 116 kW (157 PS). Dank des Tiefrahmen-Chassis ist hier ein Doppelboden mit einer Höhe von 36 Zentimetern möglich, beim

Iveco als Basisfahrzeug sind es nur 23 Zentimeter. Dafür glänzt der aber mit Heckantrieb und Zwillingsbereifung und einem zulässigen Gesamtgewicht von 5,2 Tonnen. 107 kW (146 PS) stehen hier in der Basisversion zur Verfügung, gegen Aufpreis gibt es den 129 kW (176 PS) starken Turbodiesel.

Bei allen Modellen der Sphinx-Baureihe stehen natürlich große Heckgaragen bereit – schließlich soll die mögliche Zuladung auch optimal ausgenutzt werden.

Überraschend sind die Design-Elemente, die Hobby einsetzt. Das GfK-Heck mit seinen riesigen Kiemen zum Beispiel ist ein solches, das in der Reisemobilbranche nicht verwechselt werden kann. Klasse ist auch der GfK-Alkoven mit den Sicken, die zum einen für eine flotte Optik sorgen, zum anderen aber auch Stabilität beim Fahren bringen.

Alle Angaben laut Hersteller

Technische Daten

Hobby I 725 AK GfMC

Preis: Ducato ab 60.900 Euro, Iveco ab 65.900 Euro.

Basis: Fiat Ducato mit Tandemachs-Al-Ko-Chassis, Multijet-Dieselmotor 96 kW (130 PS), Iveco Daily 107 kW (146 PS), Heckantrieb, Zwillingsbereifung.

Zulässiges Gesamtgewicht 4.500/5.200 kg.

Maße: (L x B x H): 773 x 230 x 329 cm, Radstand Iveco 410 cm.

Masse in fahrber. Zustand: 4.100 kg.

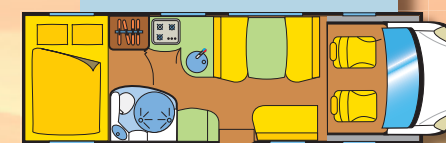
Aufbau: Alu-Sandwich-Dach und -Wände 34 mm mit Isolierung aus Styropor. Boden 40 mm mit Isolierung aus Styropor.

Füllmengen: Frischwasser 200 l, Abwasser 200 l. Gas 2 x 11 kg

Ausstattung: Dometic Tec-Tower 175-l-Kühlschrank. Truma C 6002-Heizung mit 12,5-Liter-Boiler. 4 Sitzplätze mit 3-Punkt-Gurt, 4 feste Schlafplätze, 2 durch Umbau der Dinette.

Kurz gesagt

Die Sphinx-Reihe hat durch den Aufbau auf den neuen Iveco deutlich gewonnen. Die GfK-Elemente gefallen, machen die Mobile unverwechselbar. Zudem sind die Preise angesichts der gebotenen Größe und Ausstattung günstig.



Das Ahorn-Dekor sorgt für eine freundliche Atmosphäre. Der große Hobby ist mit dem Dometec Tec-Tower mit einem Kühlschrankvolumen von 175 Litern ausgerüstet.



Spüle und Herd erhalten neue Glasabdeckungen. Die runden Möbel sollen ein besseres Raumgefühl – etwa durch die Zurücknahme der Oberschränke – bieten.



Neu ist das Design des Waschraums mit dem Holz-Alu-Kontrast. Auf kleinem Raum kann durch die runde Schiebetür eine Dusche abgetrennt werden.



Der Alkoven ist komplett durchgestylt. GfK-Elemente sorgen für die interessante Form und verleihen der Nase zusätzlich höhere Steifigkeit. Die Positionslichter sind schön eingelassen und dadurch auch gut geschützt.



Ein absoluter Hingucker ist das GfK-Heck mit den an Lüftungsschlitze erinnernden Rippen. Ein Dachspoiler und die dritte Bremsleuchte sind ebenfalls integriert.



1



Im Ontario dominiert die zweifarbige Möbelloptik, wie aus dem Colorado bekannt.

2



Das Bad ist kompakt mit futuristischer Optik. Eine runde Schiebetür trennt die Dusche ab.

3



Auf funktionelle Details wie die stabile Türklinke an der Badtür legt Karmann großen Wert.

Fotos: Paul



Ein echter Karmann

Karmann Mobil nutzt die Vorteile des neuen Ducato und präsentiert einen vollständig überarbeiteten **Ontario**.

Der Basisfahrzeugwechsel ist dem neuen Ontario von Karmann Mobil gut bekommen – und er zeigt zugleich auch, welches Potenzial die Karmann-Verantwortlichen in dem neuen Ducato sehen. Das Design erweist sich als stark dem Colo-

rado angeglichen – der Alkoven ist vorne eingezogen.

Seit S7 Fenster mit flachen Außenrahmen, dazu die breite Spur und das typische Karmann Heck machen die Familien-Zugehörigkeit perfekt. Zusätzliche Eleganz bringt na-

türlich die Lackierung mit sich: Wohnaufbau, Fahrerhaus und Stoßfänger sind in Silbermetall gehalten.

Bei allem Design legt Karmann Wert auf die Optimierung der Praxistauglichkeit, gerade beim Ontario. Schließlich

sind dessen Grundrisse auch für Familien mit kleinen Kindern geeignet. So gibt Karmann beispielsweise im Alkoven eine Kopffreiheit von 80 Zentimeter an, und die Breite der Liegefläche mit 160 Zentimeter. Im Ontario 670 sind die Etagenbetten 210 mal 90 Zentimeter groß. Ein Stauraumwunder ist der Doppelboden mit einer Innenhöhe von 34 Zentimetern. Das

Dach hat eine GfK-Außenhaut, die Seitenwände sind Alu-Sandwich. Die Isolierung besteht aus geschlossenporigem Schaum, Dach und Wände kommen vollständig ohne Holzverstärkungen aus. Großen Anteil daran hat die spezielle Klebtechnik, die für eine besonders steife Karosserie sorgt.

Innen wirken die Ontarios großzügig. Großen Anteil da-

ran haben der hochklappbare Alkoven sowie die Betonung des Lichtraumes durch Oberschränklappen im Dekor White Stream. Das durchgehende Alu-Profil haben auch die Oberschränke des Colorado.

Für die Wintertauglichkeit ist der Unterboden des Doppelbodens isoliert, alle Tanks liegen im beheizbaren Bereich, ebenso die Entleerungshähne. pau

Alle Angaben laut Hersteller

Technische Daten

Karmann Mobil Ontario 670

Preis: ab 48.950 Euro.

Basis: Fiat Ducato Maxi mit Multijet Turbo-Dieselmotor, 96 kW (130 PS).

Zul.Gesamtgewicht: 3.500 kg.

Maße: (L x B x H): 670 x 230 x 324 cm, Radstand: 404 cm.

Aufbau: GfK-Sandwichkabine, außen und innen GfK, direkt mit Dekor beschichtet. Wände und Dach 30 mm stark.

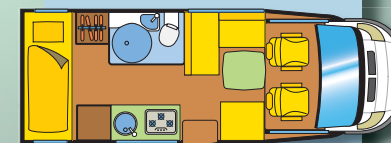
Füllmengen: Frischwasser 150 l, Abwasser 100 l.

Ausstattung: Sitzplätze 4, alle mit 3-Punkt-Gurt, Kühlschrank: 175 l, Batterie: 105 Ah.

Baureihe Ontario: 4 x Alkoven.

Kurz gesagt

Der Ontario setzt die Tradition des Hauses Karmann Mobil fort, optisch besondere Lösungen zu bieten. In dieser Baureihe finden sich auch ansprechende Grundrisse.



Historie



Der Vorgänger des neuen Ontario rollte auf Mercedes Benz Sprinter und hatte seine Wurzeln in der Missouri-Baureihe auf VW LT.

4



Die Heckleuchten sind schön eingelassen und gehören unverwechselbar zum Karmann-Design.



Auf Linie gebracht

Der neue Carthago M-Liner ähnelt dem Spitzenprodukt Mega-Liner, ist aber deutlich günstiger.

Diese Schwangerschaft dauerte zwei Jahre, doch das Warten hat sich gelohnt: 24 Monate nach dem Mega-Liner schenkt Carthago der Reisemobilwelt einen kleinen Bruder – den M-Liner. Der Name führt in die Irre, denn mit dem bisherigen M-Liner hat die nächste Generation nur noch wenig gemeinsam. Das zeigt sich bereits von außen: Auf die Iveco-Basis, alternativ als Daily-Version oder Buschassis Eurocargo Tector erhältlich, pflanzt Carthago ein Reisemobil, das sich stark am Frontdesign des Topmodells Mega-Liner orientiert, aber durchaus eigene Charakterzüge aufweist. Gefällig und zudem deutlich dynamischer als bisher wirkt auch die eingeraumte Heckpartie.

Aufgewertet wird der M-Liner durch die Technik des edlen Mega-Liners: Der Doppelboden schafft reichlich Stauraum, der (dank hoch gesetztem Fahrerhaus) durchgehende Wohnraum-boden bringt mehr Komfort im Alltag. Klasse für Winterurlaub: Die Alde-Warmwasserheizung schafft mollige Wärme am gesamten Boden von Wohnraum und Fahrerhaus.

Auch das Möbelbaukonzept des Mega-Liners findet sich nun im M-Liner wieder, die Rondoschränke entfallen. Badezimmer-Luxus wie daheim beschert das Raumbad des Carthago: Die Badezimmertür mutiert zur Wand und verbindet dadurch Toilettenraum und Dusche zu einem geräumigen Bade- und Ankleidezimmer.

Der Einstieg ins M-Liner-Vergnügen – unterstrichen durch die angenehme Fahrzeugbreite von 2,35 Meter – beginnt bei knapp 130.000 Euro und dem Iveco Daily, noch mehr Spaß und Busfahrerfeeling beschern aber die beiden Tector-Chassis. Dann sitzt der Carthago-Kapitän nämlich auf Luftsitzen, hört einen 6-Zylinder unter sich röhren und kann sich auf den Komfort der optionalen Luftfederung freuen.

Thomas Seidelmann



Alle Angaben laut Hersteller

Technische Daten

Carthago M-Liner

Preis: Iveco Daily: ab 129.500 Euro, Iveco Eurocargo Tector: ab 149.000 Euro.

Basis: Iveco Daily, Vierzylinder, 3.0 L, 176 PS, Euro 4, 6/6,5 t, wahlweise mit Automatik; Bus-Chassis Iveco Eurocargo Tector 75 E 18, vier Zylinder, 3,9 L, 177 PS, Euro 4, 7,5 t, Bus-Chassis Iveco Eurocargo Tector 80 E 22, sechs Zylinder, 5,8 L, 217 PS, Euro 4, 8 t, alle drei Chassis mit Zwillingsbereifung, Heckantrieb.

Zulässiges Gesamtgewicht: 6.000 bis 8.000 kg.

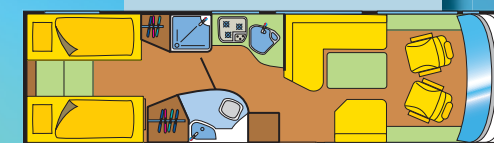
Maße: (L x B x H): 638 x 235 x 305 cm, Radstand: 345 cm.

Aufbau: Alu-Sandwich-Ausführung, Wand 48 mm dick, Boden 50 mm, Unterseite ganzflächig aus GfK, Hartschaumisolierkern aus RTM-Schaum.

Füllmengen: Frischwasser und Abwasser jeweils 300 Liter, Gas 2 x 11 kg.

Kurz gesagt

Der neue M-Liner übernimmt viele Elemente des viel teureren Mega-Liners, überzeugt aber durch eine eigene Optik, die den biedereren Stil des Vorgängers weit hinter sich lässt. Technisch und vom Design her spielt der M-Liner in der Premium-Liga ganz vorne mit.



1 Die große Klappe und die Heckabsenkung erleichtern das Be- und Entladen der neuen Heckgarage. Auch der Einstieg ins Heckbett bleibt erfreulich niedrig.



2 Der durchgehende Doppelboden mit 42 cm Höhe lässt sich von außen und innen (mittels Bilgenklappen) beladen.



3 Mit dem aufgesetzten Heckrahmen wirkt der M-Liner dynamischer als bisher. Die sechs Teile des Rahmens lassen sich einzeln austauschen.



4 Drei Bettvarianten bietet Carthago an: ein Doppelbett quer im Heck, zwei Einzelbetten – sowie die Queens-Bett-Version mit freistehendem Doppelbett.



5 Serienmäßig verbaut Carthago das Raumbad. Toiletten- und Duschbereich können damit getrennt oder auf Wunsch in einem Raum vereint werden.



1 Eura Mobil legt Wert auf großzügige Küchen. Zahlreiche Schublade erleichtern es, Ordnung zu halten.



2 Frisches Möbeldesign mit viel Aluminium, schnörkellose Klappen, die Küchenmöbel farblich abgesetzt – Eura Mobil geht in die Offensive. Im I 670 SB ist eine bequeme L-Sitzgruppe eingebaut.



3 Besonders beliebt: Ein längs eingebautes Doppelbett und daneben das Bad mit Lamellentür.



4 Die Dusche ist zuverlässig abtrennbar, die Toilette sitzt mittig, das Waschbecken davor.

Die neue Klasse

Eura Mobil geht mit der **Terrestra-Baureihe** neue Wege – bei Design und Fertigungstechnik.

Der Terrestra-Integrierte ist ein Hingucker schlechthin – vor allem der frech gestylte Vorderwagen macht den neuen Integrierten unverwechselbar. Emotionen will Eura Mobil mit dem Integrierten wecken, und zwar nicht nur durch Farben, sondern durch Design.

Vier Integrierte wird es zunächst geben, von 5,99 Meter bis 7,50 Meter lang. Der Kleinste wird ab 56.000 Euro zu haben sein.

Neben dem Anspruch, ein Designer-Stück und trotzdem

praxisgerecht zu sein, will Eura noch einen zweite Forderung erfüllen: technisch Maßstäbe zu setzen.

Ein wichtiges Kriterium ist dabei, die 3,5-Tonnen-Grenze trotz durchgehendem Doppelboden einzuhalten.

Deshalb hat Eura Mobil sowohl bei der Fertigungstechnik als auch bei der Materialwahl nachgelegt. Weder in den Wänden noch im Dach oder Boden findet sich noch Holz. Außen GfK, zur Isolierung PU-Schaum und innen ebenfalls GfK. Damit soll jeglicher Art von eindringender Feuchtigkeit ein

Schnippchen geschlagen werden. Dass es gleich gar nicht dazu kommt, dazu dienen Aluprofile, in denen die Seitenwände, der Boden und das Dach verankert und verklebt werden. Die Profile sind speziell für das Kleben ausgelegt. Und um Fertigungsfehler zu verhindern, gibt es dann statt der Sika-Pistole Klebeanlagen. In die Alu-Profile können dann auch noch Verkleidungsteile wie Seitenschürzen oder speziell geformte Kantenleisten eingehängt werden. Die Front des Integrierten bis knapp hinter der B-Säule besteht aus doppelschaligem GfK, das im modernen Vakuum-Expansionsverfahren hergestellt wird. Die GfK-Teile kommen gleich doppelschalig aus den Formen, sind äußerst passgenau, deutlich leichter und von gleich bleibender Qualität. Der einzige Nachteil: extrem hohe Werkzeugkosten.

Hochwertig und elegant wirken auch die Terrestra-Möbel. Ein besonderes Highlight: das 190 x 160 Zentimeter große Hubbett, das sich ohne Umklappen der Sitze so weit nach unten bewegen lässt, dass eine Leiter zum Einstieg nicht nötig ist.

Heiko Paul

Technische Daten

Eura Mobil Terrestra I 670 SB

Preis: 59.950 Euro.

Basis: Fiat Ducato 35 mit Multijet Dieselmotor, 96 kW (130 PS).

Zul. Gesamtgewicht: 3.500 kg.

Maße: (L x B x H): 695 x 230 x 299 cm, Radstand: 404 cm.

Aufbau: GfK-Sandwichkabine, 35 mm stark.

Füllmengen: Frischwasser 150 l, Abwasser 100 l.

Ausstattung: Kühlschrank 175 l AES, Sitze mit Dreipunktgurt: 4, Schlafplätze: 4 fest.

Baureihen: 4 Integrierte: I 560 LB, I 660 HB, I 670 SB, I 700 EB.

Kurz gesagt

Gewagtes Äußeres verbunden mit neuer Technik und Features, die in der Praxis viel Freude versprechen. Angesichts des Gebotenen ist der Preis günstig.



Variationen



Sieben Grundrisse gibt es bei den Terrestra-Alkoven-Modellen. Die Preise beginnen bei 41.950 Euro.



5 Hochwertige Kunststoffteile mit bündig eingelassenen Schweinwerfern sorgen für eine heiße Optik. Die Kotflügel des Terrestra erinnern ein wenig an den New Beetle.





Das S-tablishment

Mit dem S-Liner zeigt Knaus in Düsseldorf den **Integrierten der Zukunft**. Ähnlichkeiten mit dem Aufsehen erregenden C-Liner sind dabei durchaus gewollt.

Auf dem letzten Caravan Salon drückten sich die Besucher noch am C-Liner die Nase platt, nun steht auf der Düsseldorfer Show der große Bruder. Und wieder dürfte es Besucherschlangen am Knaus-Stand geben, denn auch der S-Liner polarisiert, teilt die Welt in altes und neues Design.

Nichts erinnert mehr an den bisherigen Integrierten von Knaus, den Sun-Liner. Der Neue ist so herzerfrischend anders, er weckt Begehrlichkeiten, legt die Latte für die Konkurrenz sehr hoch und setzt Knaus unter Druck: Hier haben wir es mit einem Auto auf höchstem Niveau zu tun, was immer auch automobiler Standards im Fahrzeugbau voraussetzt. Ein hoher Anspruch, den Knaus dabei an sich selbst stellt.

Auf zunächst vier Grundrisse beschränkt Knaus das Serienangebot seines neuen Edelmodells, das entweder auf dem 130- oder dem 157-PS-Multijet-Ducato mit Doppelboden basiert. In den packt Knaus den beheizten Frischwassertank, der 140 Liter fasst, 40 mehr als der Abwasserbehälter.

Im Inneren des schicken Alu-Glattschleib-Aufbaus brennt Knaus ein Designfeuerwerk ab, das geschickt mit Innovationen kombiniert wird. Ein Beispiel dafür: die in der Breite verstellbare Sitzgruppe, Lounge genannt. Nähe schafft zwar Nähe, aber im Reisemobil ist es nicht immer angenehm, sich auf die Pelle zu rücken. Die Lounge löst genau dieses Problem auf intelligente Weise. Drei weitere Besonderheiten

des neuen S-Liner: der Multimedia-Turm mit High-End-Beschallung und Computer-Anschluss, die feine Küche mit Gas-Ceran-Kochfeld sowie das großzügig dimensionierte, ebenso edel wie zurückhaltend schlicht wirkende Bad.

Großzügig gestaltet Knaus auch das Fahrerhaus mit einer großen Panorama-Scheibe, Pilotensitzen und vielen praktischen Ablagen. Ebenfalls erfreulich, dass Knaus es sehr gut versteht, Licht im S-Liner nicht nur als Helligkeitsspende einzusetzen, sondern als Stimmungsmacher.

Eine Besonderheit des S-Liner hat Knaus sich indes für Düsseldorf aufgehoben: Erstmals sollen dort die Pandur-Echtglasfenster gezeigt werden, mit denen Kratzer und matte Scheiben der Vergangenheit angehören. So macht der Mix aus Design und Innovation Spaß.

Thomas Seidelmann



Alle Angaben laut Hersteller

Technische Daten

Knaus S-Liner

Preis: ab 66.950 Euro.

Basis: Fiat Ducato 130 Multijet mit Al-Ko-Tiefrahmenchassis, 2,3 l, 130 PS oder Fiat Ducato 160 Multijet, 3,0 l, 157 PS.

Zulässiges Gesamtgewicht: 3.500 bis 4.500 kg.

Maße: Länge: 664 cm (S-Liner 650 LG) bis 875 cm (S-Liner 800 LEG), Breite (außen/innen): 230/216 cm, Höhe (außen/innen): 293/202 cm.

Füllmengen: Frisch- und Abwassertank beheizt, 140/100 l.

Ausstattung: Dometic-Kühlschrank, 105 l, Heizung Truma C 6002, Säurebatterie 100 Ah, Sitzplätze mit Gurt: 4, vier Polsterstoffe als Serie, zwei weitere gegen Aufpreis in der „Exklusiv“-Variante.

Anzahl der Grundrisse: 4

Kurz gesagt

Knaus kann mit diesem S-Liner in der Oberklasse der Integrierten ein gewichtiges Wort mitreden. Der Versuch, weit in die Zukunft weisendes, mutiges Design mit aktuellen Trends zu kombinieren, ist perfekt gelungen. Ein ganz starker Auftritt.



1 Herausragend: die seitlich ausziehbare Sitzbank, Liner-Lounge genannt. Sie ermöglicht breitschultrigen Menschen viel Bewegungsfreiheit. Links der Multimedia-Tower mit Dolby-Surround-Beschallung.



2 Den S-Liner bietet Knaus wahlweise mit Doppelbett oder zwei Einzelbetten an.



3 Auf Wunsch mit Gourmet-Küche: Gas-Ceran-Kochfeld, Dometic-Backofen, TEC-Tower, integriertem Dunstabzug und Eingriffsicherheits-schließen an allen Klappen und Türen.



4 Das Bad im neuen S-Liner betitelt Knaus als Wellness-Zone. Darin enthalten sind eine abtrennbare Duschtasse und die runde Trenntür – ein Bad ohne Ecken und Kanten.



5 Die Optik des C-Liner auf ein Großfahrzeug übertragen – so entstand der S-Liner. Auf dem Caravan Salon zeigt Knaus einen kompakten Kastenwagen.



Auf Stahl gesetzt

Mc Louis ersetzt die **Mittelklasse-Baureihe** Glen für 2007 durch die Steel-Serie.

Steel – auf deutsch Stahl – tauft die italienische SEA-Tochter Mc Louis ihre neue Mittelklasse. Insgesamt sechs Modelle – drei Alkoven und drei Teilintegrierte – auf der neuen Fiat Ducato-Basis zu attraktiven Grundpreisen zwischen 35.500 und 40.950 Euro stehen zur Auswahl. Als Basis-Motorisierung entscheiden sich die Italiener für das 74 kW (100 PS) starke Multijet-Turbodieseltriebwerk von Fiat. Gegen 1.717 Euro Aufpreis rollt der Steel mit 96 kW (130 PS) vom Produktionsband.

Aufgebaut wird auf dem 33 L- und 35 L-Chassis mit 3,3 und 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. ABS, ASR und Fahrer-Airbag, Zentralverriegelung im Fahrerhaus, elektrische Fensterheber und Doppelblattfederung hinten sind Serie. Bei der größeren Motorvariante kommen zusätzlich elektrisch verstell- und beheizbare Außenspiegel hinzu. Die Kabinen der Steel-Serie

sind aus GfK gefertigt und besitzen eine Bodenstärke von 70 Millimetern und 33 Millimeter dicke Wände und Decken. Die Kabinenform wurde modifiziert und aerodynamischer gestaltet, so dass sie sich gut an die moderne Optik des neuen Ducato anpasst.

Das Einstiegsmodell der Steel-Baureihe stellt das 6,38 Meter lange und ab 35.950 Euro teure Alkovenmodell 435. Trotz relativ kompakter Abmessungen ist er als Familienmobil konzipiert. Zwei im Heck platzierte Etagenbetten – das untere hochklappbar – ein großes Bad mit separater Duschkabine längs sowie eine üppig dimensionierte Längsküche bieten der mehrköpfigen Crew ordentlich Platz und Komfort.

Komplettiert wird die familiengerechte Raumaufteilung durch eine vollwertige Viererdinette und einen großen Kleiderschrank im Bug, der die Garderobe aufnimmt.

Juan J. Gamero



Alle Angaben laut Hersteller

Technische Daten

Mc Louis Steel 435

Preis: ab 35.950 Euro.

Basis: Fiat Ducato 33 und 35 mit Multijet-Dieselmotor, 74 kW (100 PS) und 96 kW (130 PS) Leistung.

Zulässiges Gesamtgewicht: 3.300/3.500 kg.

Maße: (L x B x H): 638 x 235 x 305 cm, Radstand: 345 cm.

Aufbau: GfK-Kabine mit 33 mm Dach- und Wandstärke, 70 mm Bodenstärke.

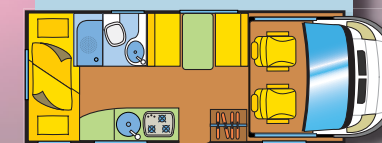
Füllmengen: Frischwasser: 110 l, Abwasser: 100 l.

Ausstattung: Kühlschrank: 110 l, Heizung: Truma SL 3002. Sitze mit Dreipunktgurt: 4, Schlafplätze: 4 fest, 2 durch Umbau.

Baureihe Steel: Insgesamt 6 Modelle, 3 Teilintegrierte und 3 Alkoven.

Kurz gesagt

Der Mc Louis Steel 435 ist ein günstiges Alkovenmobil für preisbewusste Familien. Trotz des Einsteiger-Images bietet der Steel 435 ordentlich Platz und eine praxiserhaltende Ausstattung.



Die Polster der Viererdinette sind schön ausgeformt. Die Sitzbank entgegen der Fahrtrichtung ist mit Kopfstützen bestückt. Aus der Dinette lässt sich zusätzlich ein 181 mal 125 Zentimeter großes Zusatzbett bauen.



Die große Längsküche besitzt fast Haushaltsdimensionen und ist mit einem eingelassenen Dreiflammkocher, Rundspüle und reichlich Arbeits- und Ablagefläche ausgestattet. Unter- und Oberschränke nehmen das Geschirr auf.



Die quer montierten Etagenbetten sind satte 84 Zentimeter breit und 2,2 Meter lang. Den Liegekomfort erhöhen hölzerne Lattenroste. Das untere Bett lässt sich durch eine Roll-Jalousie optisch vom restlichen Wohnraum abtrennen.



Das schicke Bad ist mit Holzmöbeln, Eckwaschtisch, drehbarer Kassettentoilette und großer, separater Duschkabine mit Falttür versehen.



Das Volumen der Heckgarage lässt sich praktischerweise durch das Hochklappen des unteren Etagenbettes verdoppeln.



Kleiner mit großer Zukunft

Hobby stößt in den Markt der kleinen Mobile vor. Der **Hobby Van** ist nur 6,07 Meter lang.



Der Kleiderschrank sitzt mittig unter dem Heckbett und ist problemlos zugänglich.

Eine ganze Reihe namhafter Hersteller hat es schon vorgemacht und Erfolg damit – warum sollte Hobby dies mit seinem Van nicht auch gelingen. Die Zutaten sind bewährt: Basisfahrzeug ist der neue Ford Transit mit Flachbodenchassis. Er glänzt bereits in der Grundversion mit ausgezeichneter Ausstattung: Fahrer- und Beifahrer-Airbag, ABS inklusive ASR (Anti-Schlupf-Regelung), elektronische Bremskraftverteilung, Tempomat, Joystickschaltung, elektronische Wegfahrsperre und Lederlenkrad mit integrier-



Das große Dachfenster über dem Fahrerhaus bringt viel Licht ins kleine Mobil.

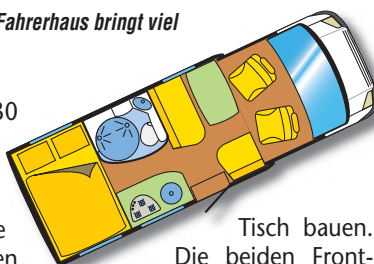


ten Bedientasten. Das 6,07 Meter lange, 2,07 Meter breite und 2,71 Meter hohe Mobil hat einen Radstand von 3,30 Meter, Frontantrieb und den neu entwickelten 2,2 Liter TDCI-Motor, der 81 kW (110 PS) leistet. Optional ist auch der 96 kW (130 PS) starke Dieselmotor lieferbar.

Die Möbel-Einbauten nutzen den Van optimal aus.

Unter dem 196 mal 130 Zentimeter großen Bett quer im Heck befindet sich eine Heckgarage, die von außen über eine große Klappe zugänglich ist. Einen Teil der Heckgarage nimmt auch der Kleiderschrank ein. Er ist über eine Tür vom Innenraum aus zu öffnen.

Wer einen dritten Schlafplatz braucht, kann ihn aus Halbdinette, Einzelsitz und



Tisch bauen. Die beiden Frontsitze sind drehbar, so dass sich hier eine gemütliche Sitzgruppe ergibt.

Im Van-Bad findet sich eine drehbare Toilette und eine Runddusche mit fester Abtrennung. Für eine entsprechende Frischwasserkapazität sorgt ein 100 Liter-Frischwassertank, der Abwassertank fasst 92 Liter.

Die Alu-Sandwich-Wände und das Dach sind 34 Millimeter stark und wie der 40 Millimeter dicke Boden mit Styropor isoliert.

Auffällig am Van ist das Dachfenster im Fahrerhaus, das verdunkelt werden kann. Bei Nacht kommt das Licht-

Technische Daten

Basisfahrzeug Ford Transit FT 350, Frontantrieb, Sechsganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht 3.500 Kilogramm Außenmaße (L x B x H): 607 x 207 x 271 cm, Innenhöhe 190 cm, Radstand 330 cm.

Aufbau Dach und Wände: Alu-Sandwich, Holzrahmen verstärkt, GfK-Teile. Dach und Wände 34 mm mit Isolierung aus Styropor, Boden 40 mm mit Isolierung aus Styropor.

Wohnraum Sitzplätze mit/ohne Gurt 4/0, davon 3-Punkt-Gurt: 4. Bettenmaße Heckbett 196 x 130 cm.

Füllmengen: Kraftstoff 80 l, Frischwasser 100 Liter, Abwasser 92 Liter, Fäkalien 17 Liter, Boiler 12,5-Liter.

Serienausstattung: Heizung Truma C 4002, 3-Flamm-Kocher, Kühlschrank Dometic 93 Liter, Zusatzbatterie Gel 80 Ah.

Preis 35.900 Euro

Alle Angaben laut Hersteller

konzept zum Tragen, das aus einer schicken Deckenleuchte, Spotleuchten, indirekter Beleuchtung und Leuchtdioden besteht. Serienmäßig ist auch die Fahrerhausverdunklung von Remis. Heiko Paul





Günstigster Hymer-Alkoven

Hymer C-CL ist die Bezeichnung für den preisgünstigsten **Hymer Camp**. Zielgruppe des Alkovenmobils: junge Familien.

Bei allen C-CL-Modellen kommt jetzt das überarbeitete Ford-Chassis mit 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zum Einsatz. Es hat Frontantrieb und ist serienmäßig mit dem 2,2-Liter-TDCI-Motor ausgerüstet, der 110 PS leistet. Optional gibt es diesen Motor auch mit 130 PS. Serienmäßig besitzt dieses Chassis ABS, EBD, Tempomat und sogar Fahrer- und Beifahrer-Airbag.

Vom Camp CL gibt es sechs Grundrissvarianten zwischen 5,61 und 6,99 Meter Länge. Der Aufbau wurde im Vergleich zum Vorjahr wesentlich verstärkt. So sind die Wandelemente jetzt 35 Millimeter stark, der Fußboden 46 Millimeter.

Die Innenbreite des Fahrzeugs wuchs aufgrund des neuen Chassis um sechs Zentimeter auf 2,18 Meter.

Zum harmonischen Gesamtbild tragen der patentierte

geschwungene Fender an der B-Säule sowie der neue runde GfK-Alkoven mit stilistisch angepasstem Fenster bei.

Serienmäßig ist das Fahrerhaus in Toriono Blau und der Aufbau weiß lackiert. Optional ist die Kombination Colorado Rot/Silber oder eine silberne Volllackierung möglich.

Der Küchenbereich ist mit runder Spüle, gerundetem Kochfeld sowie neuen Armaturen zeitgemäß ausgestattet. Alle Modelle haben einen geräumigen Toilettenraum mit separater Dusche. Die Unterschränke sowie der Eckschrank sind aus Holz.

Der Alkoven bietet dem Schlafenden eine Innenhöhe von 70 Zentimetern und ist beheizbar. Durch das Hochklappen des Bettes wird der Wohnraum vergrößert.



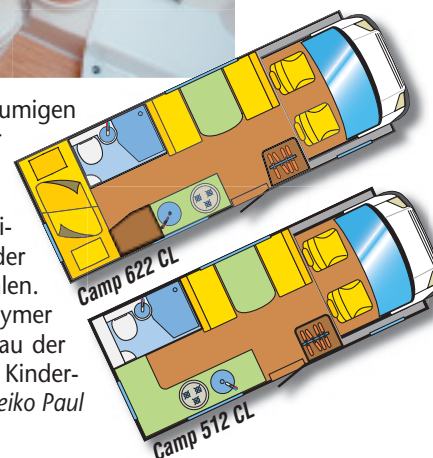
Fotos: Heiko Paul



Zwei Stockbetten im Heck des 622 CL. Holz-Dekor macht das Bad wohnlich. Eine Falttür trennt die Dusche vom Waschraum.

Neben dem geräumigen Alkoven und einer Bettmöglichkeit im Essbereich kann der Kunde außerdem zwischen Heckbetten oder Etagenbetten wählen. Beim Grundriss des Hymer C 622 CL ist der Umbau der Sitzgruppe zu einem Kinderbett möglich.

Heiko Paul



Der Länge nach

Zweiter Grundriss: Den **Hymer Van** gibt es jetzt auch mit Einzelbetten.

In dieser Ausführung ist das Zwei-Personen-Reisemobil 2,75 Meter hoch, 2,36 Meter breit und hat eine Länge von 6,58 Meter. Die Längseinzelbetten können als Sonderausstattung zum Doppelbett ergänzt werden.

Serienmäßig fährt der Hymer Van auf dem neuen Ford-Flachbodenchassis mit

Frontantrieb. Der 2,2-Liter-TDCI-Motor leistet 110 PS, die stärkere Variante 130 PS.

Möglich ist, zwischen zwei Möbeldekoren zu wählen. Einmal gibt es ligurische Erle sowie ohne Aufpreis Milano Eiche mit cappuccinofarbenen Möbelklappen. Aufgewertet wird der Innenraum durch neue Accessoires wie Utensilientaschen

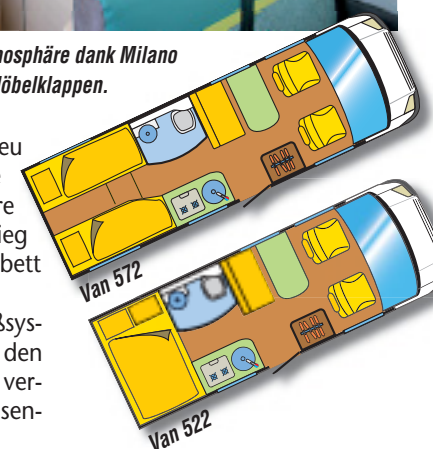


Fotos: Heinz

Ungewöhnliche, aber frische Atmosphäre dank Milano Eiche und cappuccinofarbenen Möbelklappen.

und einer Garderobe. Neu ist beim Van 522 eine wie eine Schublade ausziehbare Doppelstufe, die den Einsieg ins hoch gesetzte Heckbett erleichtert.

Neu ist ein Schließsystem mit zum Fahrerhaus, den Aufbautüren sowie allen verschließbaren Klappen passendem Schlüssel.





Im Zeichen des Zorro

Die **Z-Klasse** stellt die neue Einsteigerklasse der Spanier.

Fast möchte man meinen, die iberischen Konstrukteure der neuen Z-Serie wollen mit dem knallroten, schmissigen Z an der Seitenwand ihres Produkts dem Rächer der Armen eine Ehre erweisen. Angesichts des unverschämt günstigen Grundpreises von 29.399 Euro für das 5,59 Meter lange Alkovenmodell Z 330 liegt der Gedanke ja auch nahe, es handle sich eher um eine Schenkung als einen Kauf. Auf dem Fiat Ducato 30 mit 2,2 Liter Multijet-Turbodieselmotor und 74 kW (100 PS) Leistung geben die Spanier dem Z 330 eine modern gestylte GfK-Kabine mit großem Heckbad, Längsküche und Viererdinette auf den Weg. Insgesamt umfasst die Z-Reihe jeweils zwei Alkoven- und Teilintegriertenmodelle, die zum Teil auch auf Ducato 35 mit 96 kW (130 PS) Leistung zu haben sind.

Ebenfalls neu ist die gehobene Space-Line-Klasse. Auch auf Fiat Ducato aufbauend,



umfasst die modern gestylte Baureihe der Spanier jeweils vier Alkoven- und Teilintegriertenmodelle zu Preisen zwischen 34.800 und 44.180 Euro und Aufbauhöhen zwischen 6,42 und 7,22 Metern.

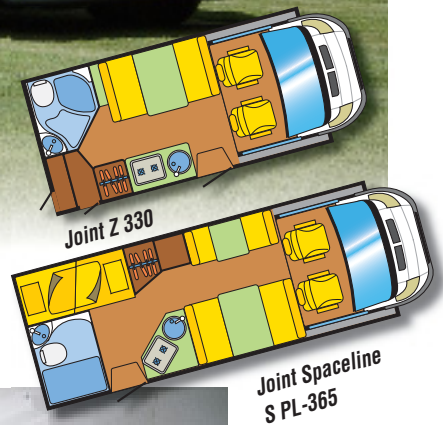
Juan J. Camero

Schicker Auftritt: Optisch ist die neue Joint-Generation auf der Höhe der Zeit.

Kompakt aber funktionell: Die Längsküche des Z 330 punktet mit nüchterner Eleganz.



Ausgefallen: Das Bad der Z-Klasse besitzt eine separate Duschkabine, ist üppig dimensioniert und in Lila gehalten.





Gelungene Premiere

Der neue **Weinsberg Imperiale S** kommt als Teilintegrierter für Einsteiger auf die Messe.



Für komfortbewusste mobile Paare mit kritischem Blick auf den Preis hat Weinsberg seine neue Baureihe Imperiale S konzipiert. Zu haben ist sie in drei Versionen zu Preisen ab 37.990 und 44.150 Euro sowie Aufbauhöhen von 6,36, 6,89 und 7,04 Metern. Als Basis fungiert der Renault Master.

Die Kabinen sind in Alu-Sandwichbauweise gefertigt mit 33 Millimeter Dach- und Wandstärke sowie 40 Millimeter dickem Boden. Die aerodynamisch geformte Dachhaube besteht aus GfK. Gegen 1.083 Euro Aufpreis verwöhnt Fahrer und Beifahrer ein großes Acrylglas-Dachfenster über dem Cockpit. Für weitere 1.995 Euro rollt der Teilintegrierte mit granit-silbernem Fahrerhaus, lackierter Stoßstange und Alufelgen vom Band.



Ergonomisch geformt: die Längsküche des Imperiale S 590 MQ.

Den kleinsten Imperiale S stellt das Modell 590 MQ. Sein Grundriss verfügt über Halbdinette und Längsküche im Bug. Längs erstreckt sich auch das schmucke Bad. Im Heck thront



Schick gemacht: Sowohl die Inneneinrichtung der Kabine (oben) wie die Gestaltung des Längsbades (links) wirkt modern und zeitlos elegant.

erhöht und quer eingebaut das Bett mit darunter liegender Garage.

Die Alkoven-Einsteigerklasse Orbiter bekommt durch zwei neue Modelle Zuwachs.

Ein neues Heck und Kunststoff-Applikationen passen die Optik an die übrigen Baureihen an. Innen werten schicke Möbel und pfiffige Details den Orbiter auf.

Juan J. Gamero



Verliebt ins Detail

Nach dem Chassis-Wechsel sind die **Cristall-Mobile** aus Isny noch attraktiver.

Schön ist sie geworden, die neue Fahrzeug-Generation von Cristall. Die aerodynamisch geformten Alkoven und Dachhutzen der Teilintegrierten bestehen aus einem GfK-Monocoque und machen die Fahrzeuge zu Hinguckern.

Verbesserte Details wie Gasflaschenkästen mit Auszug, Zwischenboden-Stauräume und Parkett-Laminat-Böden im Inneren werten die Fahrzeuge zusätzlich auf. Höhenverstellbare Heckbetten sorgen für weiteren Komfort. Das aktuelle Cristall-Programm umfasst

neun Modelle auf Fiat Ducato und zwei auf Renault Master zu Grundpreisen zwischen 42.990 und 46.990 Euro.

gam



Gekonnt gemacht: Hell, geräumig und mit schicken Accessoires aufgepeppt, präsentiert sich die neue Cristall-Generation.



Herrschaftszeiten

Elnagh benennt seine Baureihen nun nach Adelstiteln.

Sie heißen Baron, Duke, Prince und King, rollen allesamt auf dem neuen Fiat Ducato vom Band und sind optisch auf der Höhe der Zeit.

Die neue Einsteigerklasse der Italiener repräsentiert die Baron-Serie. Hier stehen insgesamt drei Alkovenmodelle und zwei Teilintegrierte zu Grundpreisen zwischen 33.700 und 36.700 Euro zur Wahl. Die Mittelklasse Duke offeriert ebenfalls drei Alkoven- und zwei Teilintegriertenmodelle ab 37.600 bis 39.600 Euro.

Die gehobene Elnagh-Mittelklasse erstrahlt nun als Prince. Hier wählt der Kunde zwischen

vier Alkovenmodellen mit familiengerechtem Grundriss und Grundpreisen von 44.700 bis 46.900 Euro. Dazu gibt es zwei Teilintegrierte, den sieben Meter langen Prince 420 L und den 7,21 Meter langen 550 L zu Preisen von 45.900 und 46.400 Euro.

Die Kabine besteht aus GfK mit 35 Millimeter dickem Dach, 32 Millimeter dicken Wänden und 72 Millimeter dickem Boden.

Das schicke Interieur mit den rot gestreiften weißen Polstern und hellen Möbeln wirkt elegant, gleichzeitig aber jugendlich frisch. Vorn stehen eine Halbdinette mit drehbaren Frontsitzen und eine Längssitzbank bereit. Auf der Fahrerseite schließt sich bei beiden Modellen eine L-

Küche mit eingelassenem Dreiflammkocher und Rundspüle an.

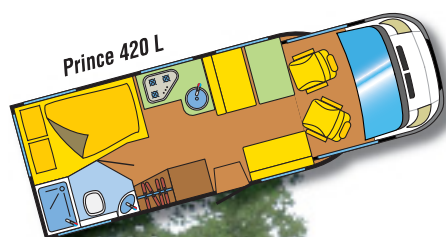
150-Liter-Kühlschränke, Dunstabzugshaube, Badmöbel in Holzdekor und



Praxisgerecht dimensioniert: die L-Küche des Prince 420 L.



Eigenerbett: Längs im Heck stellt die Liegestatt des Teilintegrierten.



Prince 420 L



Fotos: Camero



Komfortabel: die große Sitzgruppe im Bug des Prince.



Aufgeräumt: Der Eingangsbereich wirkt offen und einladend.

Duschwannen mit zwei Abflüssen gehören bei der Prince-Reihe zum Standard. Ebenso beleuchtete Kleiderschränke, isolierte und beheizbare Abwassertanks und die mit Diesel betriebene Webasto-Heizung Air Top 3500.

Im Prince 420 L stehen ein Längsbett und ein daneben platziertes Bad mit separater Duschkabine im Heck. Das Modell 550 L hat ein quer montiertes Bett, davor ein Längsbad im hinteren Fahrzeugtrakt.

Die Top-Klasse von Elnagh verkörpert künftig die King-Reihe. Geplant sind drei Modelle im gehobenen Ausstattungssegment mit viel Platz und reichlich Serienausstattung.

Juan J. Camero



Großzügig: das geräumige Bad des Elnagh-Mobils.



Aufgewertet

Kastenwagenspezialist **Dopfer**
veredelt seinen Individual 332 K.

Auf dem neuen Mercedes Sprinter mit mittlerem Radstand aufbauend (wahlweise auch auf VW Crafter),

wertet Dopfer seinen Individual 332 K mit geölten Möbeloberflächen aus Erle-Echtholzfurnier auf. Die gehobene Ausstattung umfasst auch



einen Froli-Lattenrost im Hochdachbett, insgesamt 15 Alu-Rollen-Schubauszüge sowie Stand- und Truma C 4002-Heizung. Die jeweils 200 Liter fassenden Versorgungstanks sind frostsicher im beheizbaren Innenraum des Kastenwagens installiert. Der Individual 332 K hat im Bug eine Halbdinette mit drehbaren Frontsitzen. Daran schließen sich im erhöht montierten Mitteltrakt die Längsküche mit Zweiflammkocher und Spüle sowie der Kleiderschrank und der 90-Liter-Kühlschrank an. Das ebenfalls hoch gesetzte Heck des ab 73.200 Euro teuren Dopfer-Mobils wird vom quer montierten Bad mit separater Duschkabine dominiert.

gam

Schick: der optische Auftritt des Dopfer-Mobils.

Neu geordnet

Mit der V-Klasse wendet sich **FR-Mobil** an komfortbewusste Paare.

Mit neuer dynamischer Front und überarbeiteter Serienlackierung stellt FR-Mobil seine gehobene V-Baureihe vor. Die Vollintegrierten-Serie, die konsequent auf das

an Komfort gewöhnte mobile Paar zugeschnitten ist, wird es in fünf verschiedenen Variationen geben. Als Basisfahrzeuge dienen der Mercedes



Elegant: das Interieur der FR-Mobile.

Sprinter und der Iveco Daily mit zulässigen Gesamtgewichten von 3,5 bis 6,5 Tonnen. Die Aufbauhöhen bewegen sich zwischen 6,30 und 8,30 Meter, die Grundpreise zwischen 114.000 und 198.000 Euro. Das Topmodell, der V 830, ist mit einer Smart-Garage im Heck ausgestattet. Alle Modelle sind absolut wintertauglich.

gam





Deutlich attraktiver

Viele **Detailverbesserungen** und das facegeliftete Basisfahrzeug werten die **FreeTEC-Serie** entschieden auf.

Die Umstellung auf die neuen Ford-Chassis hat T.E.C. genutzt, um die etablierte FreeTEC-Serie – vier Grundrisse bei Längen von 6,37 bis 7,23 Metern werden angeboten – weiter zu verfeinern.

Alle FreeTEC rollen auf Ford-Chassis mit Heckantrieb und Zwillingsbereifung und verfügen über ein Sechsgang-Schaltgetriebe. Basismotorisierung ist der 2,4-l-TDCI-Motor mit 115 PS. Wer's lieber etwas flotter mag, bekommt den 2,4-l-TDCI auch mit 140 PS.

Das Basisfahrzeug ist zeitgemäß ausgestattet, hat ein Lederlenkrad, ABS und Traktionskontrolle, Fahrer- und Beifahrer-Airbag, Tempomat,

Nebelscheinwerfer und elektronische Differenzialsperre.

Die FreeTEC-Serie verfügt über eine neue Küche mit integrierter Dunstabzugshaube, in deren Gehäuse Spots und Steckdosen integriert sind.

Deutlich aufgewertet hat T.E.C. den Waschraum. Weg vom Kunststofflook, hin zu Holzapplikationen. Das Waschbecken ist aufgesetzt, die Armatur modern, es gibt Balldachine und hinterleuchtete Plexiglaselmente sowie eine separate Dusche mit Rundtür. Eine besondere Lösung: Die Toilette lässt sich ganz herausnehmen. Somit kann beispielsweise der Boden direkt darun-

Der neue Ford Transit wartet mit attraktiven Motoren auf.

ter komplett und problemlos gereinigt werden.

Verfeinert ist der Möbelbau: T.E.C. achtet auf minimale Fugen zwischen den Klappen, setzt robuste Klappenscharniere ein und hat neue Griffe mit integriertem Schloss, die sich leicht bedienen lassen.

Verfeinert ist auch die Außenoptik: Um Wanddurchbrüche zu minimieren, wird der Kühlschrank über das Dach entlüftet, die Stromspeisung erfolgt über Unterflurklappen.

Die Aufbautür hat serienmäßig ein Fenster eingebaut und verfügt zudem über eine Ziehharmonika-Fliegentür von Remis.

Der kleinste FreeTEC-Alkoven, der 598, ist 6,37 Meter lang und kostet in der Grundausstattung 43.990 Euro. Sein Alkovenbett misst 204 mal 150 Zentimeter, und im Heck steht eine Rundsitzgruppe zur Verfügung. Hier lässt sich ein Bett mit den Maßen 208 mal 195 Zentimeter bauen. Wer nicht umbauen möchte, kann



Die Sitzgruppe lässt sich zu einem 205 mal 198 Zentimeter großen Bett umbauen.



natürlich auch auf den 65 Zentimeter breiten Längsbänken schlafen, die immerhin 195 Zentimeter lang sind.

Unter der quer eingebauten Längssitzbank ist ein Gurtbock montiert, so dass hier zwei Personen sicher in Fahrtrichtung angeschnallt sitzen können.

Zur flotten Außenoptik tragen natürlich auch die neuen Farben bei. Chassisfarbe ist hellblau-metallic, die Wände sind in einem Grauton gehalten, was gut harmonisiert. Zusammen mit dem neu gestylten Heckleuchenträger und den Applikationen ergibt sich ein frisches Bild.

Heiko Paul

Moderner Wasserhahn und Designerwaschbecken: Die Ausstattung kann sich auch in der günstigen FreeTEC-Serie sehen lassen. Eine runde Schiebetür schützt WC und Waschtisch vor Spritzwasser.

Technische Daten

Basisfahrzeug: Ford Transit 350 M mit Heckantrieb und Zwillingsbereifung, Sechsganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässiges Gesamtgewicht 3.500/3.850 kg.

Außenmaße: (LxBxH) 637 x 232 x 302 cm.

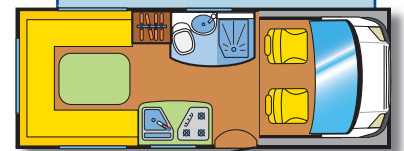
Aufbau Dach und Wände: Alu-Sandwich 30 mm, Boden Sandwich, 40 mm, Isolierung aus Styropor.

Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/0, davon mit Dreipunktgurt 4.

Füllmengen: Kraftstoff 80 l, Frischwasser 50/85 l, Abwasser 110 l, Boiler 12,5 l, Fäkalien 17 l.

Ausstattung: Heizung Truma C 6002, Herd 3-flammig, Kühlschrank Dometic 97 l.

Preis: 43.990 Euro





Doppeldecker

*Seine Markisen links und rechts hat das Alkovenmobil behalten. **Doppelt ist nun auch der Boden.***

Die Markisen links und rechts haben den Silverdream bekannt gemacht. Doch das ist nicht das einzige, was das schnittige Mobil von AZ System aus dem Hause Wanner in Dettingen/Teck so interessant macht. Die Fahrzeuge der schwäbisch-italienischen Co-Produktion rollen derzeit nur auf Mercedes Sprinter, sollen bald aber auch auf Iveco zu haben sein.

Ein Highlight ist der Wohnaufbau. Die Wandstärke des GfK-Sandwichmaterials beträgt 40 Millimeter, die Isolierung besteht aus 30 Millimeter starkem PU-Schaum.

Ein besonderes Verfahren sorgt für erhöhte Steifigkeit des Monocoques. In gewaltigen Öfen unter großer Hitze härten die Karosserien aus. Weiterer Vorteil dieses Vorgangs: Die GfK- und Schaumschichten sind ausgedampft und damit quasi geruchsfrei.

Der Alkoven weist eine lichte Höhe von knapp über 70 Zentimetern auf. Dennoch bleibt der Silverdream unter einer Gesamthöhe von drei Metern. Und das, obwohl der Modelljahrgang 2007 über einen doppelten Boden verfügt, beheizt und als Technikboden konzipiert ist. Warmluftschläuche der Truma C 6002 beispielsweise sind hier verlegt, ebenso sind dort die Tanks frostsicher untergebracht.

Durch die einlamierte Zwischenebene wurde die Steifigkeit der Karosserie noch weiter erhöht. Eine kurze Probefahrt bestätigt: Quietschen oder



Viele Echtholzelemente werten den Innenraum des Silverdreams auf. Der SE 650 hat ein Doppelbett quer im Heck.

Technische Daten

Basisfahrzeug MB Sprinter 315 CDI Serienschassis. Sechsganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: 674 x 296 x 299 cm. Radstand: 366,5 cm.

Aufbau Dach und Wände: GfK-Sandwich-Monocoque, 40 mm stark mit 30 mm Isolierung aus PU-Schaum.

Zul. Gesamtgewicht: 3.500 kg, Gewicht in fahrbereitem Zustand laut Hersteller: 2.960 kg.

Füllmengen: Kraftstoff 80 l, Frischwasser 100 Liter, Abwasser 92 Liter, Fäkalien 17 Liter, Boiler 12,5-Liter.

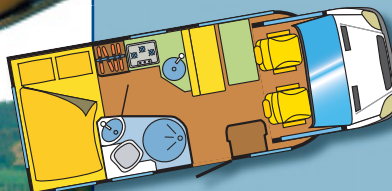
Serienausstattung: Heizung Truma C 6002, Dreiflamm-Kocher mit elektrischer Zündung, AES-Kühlschrank, zwei Aufbaubatterien à 100 Ah.

Knarzen, verursacht durch Karosserieverwindungen, gibt es im Silverdream praktisch nicht.

Importeur und Mitkonstrukteur Karlheinz Wanner legt großen Wert auf eine komplette Ausstattung. So enthält der Silverdream eine Motor-Klimaanlage, die Zweifarb-Metallic-Lackierung ist serienmäßig. Ein besonderer Kniff ist der Klimahimmel: Ein spezielles Gebläse und raffiniert angeordnete Schläuche in einem doppelten Dach saugen verbrauchte Luft oberhalb der Möbel aus dem Mobil heraus.

Einen neuen Grundriss gibt es auf dem neuen 3,5-Tonnen-Sprinter obendrein: Der SE 650 zum Preis von 86.900 Euro verfügt über drehbare Frontsitze, Halbdinette und Winkelküche. Über der Heckgarage erstreckt sich hochgesetzt das Doppelbett.

Heiko Paul





Reisen wie im Omnibus

Das erste **Bimobil** der nächstjährigen Modellpalette hat vier Sitzplätze vorn und eine Rundsitzgruppe im Heck.

Zum Düsseldorfer Caravan Salon kommt Bimobil-Chef Raimund von Liebe mit einem Modell, das zwei seiner beliebtesten Module enthält: Längsbetten im Alkoven und Heck-Rundsitzgruppe.

Das neue Modell LB 458 ist auf Iveco Daily aufgebaut. Es ist 6,97 Meter lang, 2,28 Meter breit, 3,30 Meter hoch und hat einen Radstand von 375 Zentimetern. Ein Dreiliter-Turbodiesel treibt es an, der 129 kW (176 PS) leistet.

Im Prinzip handelt es sich bei dem Mobil um einen verlängerten LB 365. Das heißt: Auch bei dem LB 458 steht hinten auf einem Podest die Rundsitzgruppe. Sie ist 160 Zentimeter breit und gibt nach Umbau ein ebenso breites, 210 Zentimeter langes Doppelbett ab.

Nach vorn schließen sich links Kleiderschrank und Nasszelle mit separater Duschkabine an. Rechts erstreckt sich die Längsküche über 1,35 Meter. Sie ist mit Dreiflammkocher, Spüle, großer Arbeitsfläche, 97-Liter-Kühlschrank und viel

Voluminös: das große Bad des L 458.

Stauraum ausgestattet. Die Trennwand zwischen ihr und der Sitzgruppe nimmt das für Bimobil typische Gewürzbord auf.

Vor der Küche geht es eine zweite Stufe hinunter. Auf diesem Niveau stehen links und rechts weitere Schränke. Im rechten steckt in Augenhöhe der Backofen über dem Kontrollpaneel der Elektroanlage.

Noch eine Stufe weiter unten, auf dem Niveau des Fahrerhausbodens, stehen rechts und links je ein Einzelsitz mit Dreipunktgurt. Unter den großen Ausstellfenstern neben diesen Sitzplätzen bieten schmale Kommoden die Möglichkeit, Bildschirme oder Spielkonsolen zu montieren, mit denen sich die hinten reisenden Passagiere die Zeit

vertreiben können. Über diese Sitzplätze und das Fahrerhaus ragen die beiden Längsbetten im Alkoven nach vorn. Das Linke von ihnen misst zwei Meter, das Rechte 1,95 Meter Länge. Beide sind 80 Zentimeter breit, lassen sich aber durch Einlegepolster zur durchgehenden Kuschelwiese verbinden.

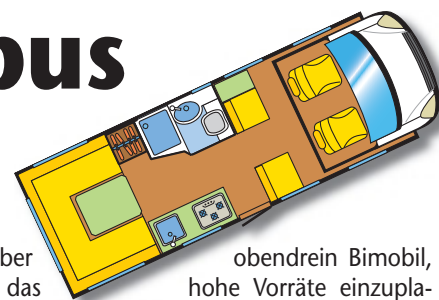
Den LB 458 homologiert Bimobil als 5,2-Tonner. Bei einer Masse im fahrbereiten Zustand von zirka 4.000 Kilogramm bietet das Mobil eine Zuladung von rund 1.200 Kilogramm. Solche Werte erlauben nicht nur den Urlaubern, die Schränke und Stauräume voll zu nutzen. Sie ermöglichen

obendrein Bimobil, hohe Vorräte einzuplanen und damit große Autarkie zu gewährleisten.

So fasst der Frischwassertank 150 und der Abwassertank 120 Liter. Die Bordbatterie hat eine Kapazität von 115 Ah. Die übrige Ausstattung liegt mit zwei Elf-Kilogramm-Gasflaschen, Kassetten-Toilette und Trumatic-Heizung C 6002 auf dem in dieser Fahrzeugklasse üblichen Niveau.

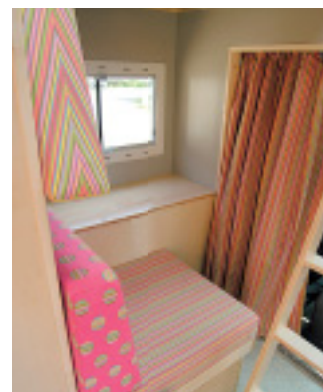
In der Grundversion kostet das Bimobil L 458 auf dem nahezu komplett ausgestatteten Iveco Daily 83.100 Euro. Klimaanlage und Radio mit CD-Player gibt es gegen Aufpreis.

Frank Böttger



Gelungen: die Inneneinrichtung des Bimobils.

Praktisch: die Einzelsitze im Bug.



Alles im Kasten

Karmann stellt mit dem dynamischen Davis eine coole Kiste auf die Räder.

Silbermetallic-Lackierung, ausgestellte Radkästen und eine breitere Spur: Der neue Karmann Davis signalisiert schon optisch, dass er etwas Besonderes sein möchte. Innen trumpft der in zwei Versionen erhältliche Kastenwagenausbau auf Fiat Ducato mit schicken zweifarbigen Möbeln, Oberschrankklappen in weiß abgestuftem Dekor und einer speziellen Küchenbeleuchtung



auf. Der ab 38.980 Euro teure und 5,41 Meter lange Davis 540 HS besitzt eine auf einem Podest ruhende Hecksitzgruppe, Längsküche, Längsbad und drehbare Frontsitze mit Beistelltisch. Der 5,99 Meter lange und ab 39.980 Euro teure Davis 590 HB offeriert ein quer montiertes Heckbett mit darunter liegendem Stauraum, Längsküche, Längsbad und eine Halbdinette mit drehbaren Frontsitzen. Die Abwassertanks der Fahrzeuge hängen unterflur, sind jedoch isoliert und beheizbar. Somit lässt sich der Davis auch in der kalten Jahreszeit nutzen.

Juan J. Gamero



Einladend: die Hecksitzgruppe des Karmann Davis 540 HS.



Optimierter Einstieg

Das Basismodell 6800 B hat **Phoenix** in mehrerer Hinsicht verbessert.

Paaren mit Hang zur luxuriöseren Art der mobilen Freizeit legt Phoenix seinen 7,20 Meter langen und ab 97.700 Euro teuren 6800 B nahe. Auf den neuen Iveco Daily 50 C 18 mit 129 kW (176 PS) Leistung baut der Reisemobilhersteller aus Aschbach das Einsteiger-Modell – und hat es gründlich optimiert.

Auf der Beifahrerseite stellt Phoenix hinter der Eingangstür die Möbel um. Der Kleiderschrank steht nun vorn am Eingang, so dass an seiner

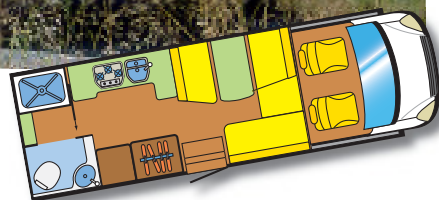
Seitenwand der Anbau einer Glasvitrine samt Fach für einen TFT-Flachbildschirm möglich ist. Den Kühlschrank versetzen die Franken nach hinten, damit darüber ein aufgesetzter Backofen passt.

Das quer über das Heck laufende Bad mit Holzmöbeln und separater Duschkabine bekommt Platten aus Granit-Mineralwerkstoff passend zur Küchen- und Tischoberfläche des Phoenix 6800 B.

Das 200 mal 150 Zentimeter große Alkovenbett lässt

sich gegen 800 Euro Aufpreis mit zwei Auszügen auch als Längsbett nutzen. Außerdem hat Phoenix das Volumen des durchladbaren Stauraums im Doppelboden vorn deutlich vergrößert.

Als neues Basisfahrzeug nimmt Phoenix den Iveco Euro Cargo E 18 ins Integrierten-Programm auf. Er steht als Option bereit zum bisher und auch weiterhin verbauten MAN TGL-Chassis. Zusätzlich sind drei neue, edle Integrierte in Planung. *Juan J. Camero*



Elegante Lösungen: Im Eingangsbereich sind die schicke Glasvitrine und der Flachbildschirm untergebracht (links). Das Alkovenbett lässt sich verbreitern (oben).



Wie zu Hause: Das große Heckbad lässt fast keine Wünsche offen und bietet den Insassen sogar eine Haushaltsduschkabine.

Weinsberg mit Vario-Van

Die Knaus-Tochter springt mit dem innovativen **Imperiale V** auf den Van-Trend auf.



Mit dem Imperiale V zeigt Weinsberg den Prototyp eines attraktiv designten Kompaktmobils in der 3,5-Tonnen-Klasse, das bei einer Aufbauhöhe von unter sechs Metern sogar eine großzügige Garagenlösung aufweist.

Der teilintegrierte Aufbau auf neuem Fiat Ducato erforderte allerdings einen Kraftakt bei der Wahl der geeigneten Möbelproportionen und Raumteilungselemente. Besonders anspruchsvoll ist die Integration der Fahrerhausitze in den Sitzgruppenbereich: Die variable Halbdinette mit verlängerbarem Tisch bietet ausreichend Platz für vier Personen, das im Cockpit integrierte Glasdach sorgt für angenehme Raumweite.

Das Doppelbett im Fahrzeug-Heck ist bequem über eine Extratreppe erreichbar, die darunterliegende Garage bietet Platz für Camping-Utensilien, Fahrräder oder Reisegepäck. Die Konstrukteure der Knaus-Tabbert-Group-Tochter setzen zudem ein neues Raumteilungssystem mit variabler Jalousietür an. Durch sie können der gesamte Schlaf-, Ankleide- und Badbereich komplett vom



Weinsberg-Van – fast identisch mit dem künftigen Knaus V-Liner.

Wohnraum abtrennt werden. Ist mehr Raumöffnung gewünscht, fungiert die Vario-Jalousie einfach als Badezimmertür. Der speziell für die kompakte Fahrzeugklasse entwickelte Toilettenraum ist mit einem drehbaren Waschbecken ausgestattet, so dass je nach Bedarf auch hier mehr Bewegungsfreiheit entsteht. Optimal auf die Fahrzeugdimensionen abgestimmt ist außerdem die kompakte Küchenzeile mit Rundwaschbecken, Kocher und integriertem 90-Liter-Kühlschrank. Darüber angeordnete schlanke Oberschränke sorgen für ausreichend Stauraum in Griffhöhe.

Nach der Premiere auf dem Caravan Salon geht der Imperiale V zunächst mit einem innovativen Grundriss in Serie.



Variabilität ist Trumpf

Viele Reisemobilisten wollen

einen Kastenwagen fahren und dennoch ihre Fahrräder oder gar den Motorroller innerhalb des Fahrzeugs transportieren. Dafür hat **CS** den **Cosmo** entwickelt.

Der Cosmo, ihn gibt es ab 52.500 Euro, basiert auf dem neuen Mercedes-Sprinter mit einem Radstand von 366,5 Zentimetern. Er ist 5,91 Meter lang und 1,99 Meter breit. Die CDI-Motoren beginnen mit einer Leistung von 80 kW (109 PS). Als Spitzenmotorisierung ist ein 3-Liter V6 CDI-Motor mit 135 kW (184 PS) im Angebot. Wesentliche Sicherheitsausstattung, unter anderem ESP der neuesten Generation, aber auch ABS, ASR und Fahrer-Airbag sind genauso Serienstandard wie Zentralverriegelung mit Funk, elektrische Fensterheber, elektrisch einstellbare und beheizbare Außenspiegel sowie Wärmedämmglas im Fahrerhaus. Das zulässige Gesamtgewicht beträgt 3.500 Kilogramm.

Kernstück des Innenausbaus ist deshalb der 1,90 mal 1,45 mal 0,75 Meter große Heckstauraum, der durch die Hecktüren zu erreichen ist. Die Einrichtung dieses Cargoraums ist variabel. Verzurrösen an den Seitenwänden sowie Schienen auf dem Boden sind ebenso möglich wie eine Unterteilung mit Fächern.

Serienstandard im Cargoraum ist zudem ein klappbares Bett. Darüber hinaus ist es möglich, auch zwei Betten im Cargoraum einzubauen, ihn mit Fenstern auszustatten und somit vier feste Betten im Fahrzeug unterzubringen.

Abgesehen von dem Cargoraum bietet der Cosmo eine gan-

Der Cargoraum im Cosmo ist 1,45 Meter hoch. Wer möchte, kann stattdessen auch Stockbetten einbauen. Beim Innenausbau verwendet CS hochwertige Materialien.

ze Reihe von bewährten Merkmalen: Hierzu zählt das vorn angeschlagene Hubbett mit Scharnier und Lattenrost. Es ist mit einer zehn Zentimeter starken Kaltschaummatratze ausgestattet. Die Liegefläche beträgt 2,10 mal 1,50 Meter. Die Sitzgruppe unterhalb des Bettes besteht aus zwei komfortablen Drehsitzen im Fahrerhaus und einer zweiseitigen Bank.

Der gesamte Bereich hinter der Schiebetür bis zum



Die Küche sitzt auf dem Podest im Heck, das die Wassertanks und die Batterie aufnimmt.

Heck ist mit einem doppelten Boden ausgestattet, der Wassertanks und die Bordbatterie beherbergt. Die Kapazität des Frischwassertanks ist mit 150 Litern für Kastenwagen üppig.

Heiko Paul



Die nächste Generation

Der **Concorde Liner**: Mittlerweile ein Maßstab im Segment der großen Integrierten. Zum Caravan Salon kommt die Baureihe neu.

Die ersten Außenaufnahmen des neuen Concorde Liners gibt es bereits. Wie das Mobil im Innenraum, das zum ersten Mal auf dem Caravan Salon in Düsseldorf zu sehen ist, aussehen wird, ist sicherlich keine Überraschung mehr. Denn der Charisma II hat es mit seinem vorbildlichen Möbelbau ja schon vorgemacht, und Concorde verspricht nochmals eine Weiterentwicklung.

Auch soll die Serienausstattung hervorragend sein. Der kleinste Liner wird 8,48 Meter lang sein, das Topmodell auf MAN 10.249 ist 9,98 Meter lang.

Detailarbeit hat Concorde auch beim Charisma II geleistet. Hier werden zum Modelljahr 2007 drei neue Grundrisse angeboten. Heiko Paul

Gigantische Front: Die Concorde Liner rollen auf Lkw-Chassis.





Mega- stark

Mit dem luxuriösen **Maxi-Megaron** wächst der Hersteller **Robel** aus Emsbüren über sich hinaus.

Neuland betritt Robel mit dem Schritt in die mobile Oberklasse. Auf Basis des Mercedes-Benz Atego mit Voll-Luftfederung an der Hinterachse und 176 kW (240 PS), baut Robel-Mobil sein Alkovenmobil Maxi-Megaron. Auf Kundenwunsch gefertigt, sind Fahrzeuge mit 7,49 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht bis acht Meter Länge und 2,45 Meter Breite möglich. Tragfähigere Varianten bis zu zwölf Tonnen sind ebenfalls zu haben.

Die Wände der GfK-Kabine sind 35 Millimeter dick, 52 Millimeter misst der Boden mit Aluminium-Leiterrahmen. Die hochwertigen Erle-Echtholzmöbel veredeln das Interieur ebenso wie die Mineralwerkstoffplatten in Küche und Bad. Hochwertig wirken auch die Alcantara- und Leder-Polster im Wohntrakt.

Der Grundriss des ersten Maxi-Megaron sieht im Bug zwei Längssofas vor, die sich zur großen U-Sitzgruppe verbinden lassen. Dazwischen steht ein Hubtisch. Eine Küche mit Haushaltsdimensionen samt Mikrowelle sowie ein großes Bad mit separater Duschka-

bine nehmen den Mitteltrakt des edlen Alkovenmobils ein. Im Heck stehen zwei längs platzierte Einzelbetten, unter denen sich eine voluminöse Garage für zwei Fahrräder oder einen Motorroller befindet.

Mit Satelliten-Anlage, DVD-Recorder, zwei Flachbildschirmen und Klimaanlage ausgestattet, pendelt sich der Preis für den Maxi-Megaron bei 200.000 Euro ein.

Juan J. Gamero

Imposant: Innen wie außen macht der Maxi-Megaron von Robel eine gute Figur.



Fotos: Gamero

Auf Kurs

Rimor aus der Toskana gibt mächtig Gas.

Auf Produktvielfalt und interessante Preise setzt Traditionshersteller. So beginnt der mobile Einstieg in der Katamarano-Klasse bei 30.160 Euro. Fünf Alkoven- und zwei Teilintegriertenmodelle auf Ford Transit 350 L mit Flachbodenchassis stehen hier zur Wahl. Neues Außendesign, Polster, Möbel und Bodenbeläge peppen den Katamarano auf.

Der Europeo auf Fiat Ducato geht in die Breite und misst stolze 2,34 Meter. Die Rimor-Mittelklasse besticht mit automotivem Outfit und moderner Inneneinrichtung. Zu haben ist sie ab 40.500 Euro.

Jugendlich: Moderne Formen und peppige Farben prägen die neuen Rimor-Modelle.

Für 46.980 Euro geht es im oberen Rimor-Alkovensegment los: Die Superbrig-Reihe umfasst insgesamt acht Modelle auf Ford, Renault und Mercedes-Benz Sprinter.

Die gehobene Teilintegrierten-Serie Sailer besteht aus vier Modellen ab 46.835 Euro. gam



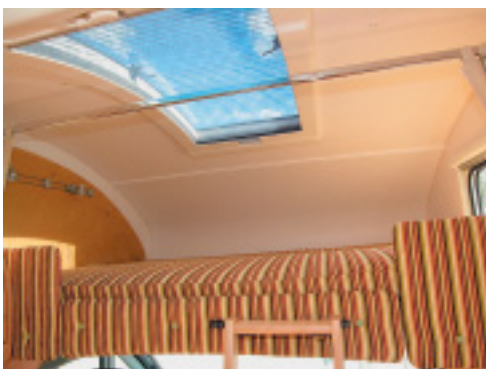


Das müssen Sie gesehen haben

Die Kreativen in der Reisemobil-Branche haben auch zum diesjährigen Caravan Salon Innovationen realisiert. REISEMOBIL INTERNATIONAL hat **zehn tolle Teile für Sie** ausgesucht.

Blick zu den Sternen

Sonnendächer von einem Meter Länge sind in Reisemobilen nichts Neues. Auch gewölbte Varianten in den Dachüberbauten von Teilintegrierten gibt es schon seit einigen Jahren. Neu ist aber, dass Bürstner in diesem Jahr gewölbte und ausstellbare Sonnendächer auch an seinen Alkovenmobilen zeigt. Im Gegensatz zu den Sonnendächern auf den Teilintegrierten, die im vorderen Teil der Kappe über dem Cockpit sitzen, orientieren sich diejenigen auf den Alkovenmobilen nach hinten – lassen so nicht nur Licht und Luft in den Alkoven fallen, sondern auch auf die Sitzgruppe. Unvergleichlich das Erlebnis, vor dem Einschlafen über sich den nächtlichen Sternenhimmel beobachten zu können.



Formschön versteckt

Vor den Scheiben der Fahrerhäuser haben sich in den letzten Jahren Faltrollo durchgesetzt. Die zeigten sich bisher aber in aller Regel als Konstruktionen, die sich hinter einfachsten, vor die Fenstersäulen gesetzten Plastikabdeckungen verbargen. Zum einen engten sie oft den Blick zur Seite sehr stark ein. Zum anderen sorgten sie für Klappergeräusche. Mit beidem will Hymer nun mit neuen Rollos Schluss machen. Ihr auffälligstes Merkmal: Sie sitzen in elegant ausgeformten Rahmen, in die selbst die Riegel eingreifen und damit aus dem Blickfeld verschwinden.



Wasser aus der Leuchte

Vielen Frauen soll schon beim Anblick der allzu oft direkt gegenüber dem Einstieg platzierten Küche der Spaß am Reisemobil-Urlaub vergehen. Folgerichtig, könnte man meinen, haben die Hersteller deswegen schon die Herde und Spülbecken unter schicken, dunklen Glasplatten versteckt. Nun geht Hymer bei seiner neuen S-Klasse einen Schritt weiter und macht sogar die Küchenarmatur unsichtbar. Integriert in eine säulenförmige Designer-Leuchte auf der Küchenarbeitsplatte wird sie erst sichtbar, wenn man eine Klappe entriegelt und die Armatur samt Brauseschlauch aus der Leuchtsäule herausfädelt.



Designer-Dunstabzugshaube

Endlich, endlich... beschäftigen sich auch die Zuliefer-Multis mit bewusster Gestaltung und ansprechenden Formen. Wieviel Chic dabei herauskommen kann, zeigen LMC und Dometic mit ihrer gemeinsam entwickelten Designer-Dunstabzugshaube. Sie präsentiert sich nicht mehr als schlichter abgekanteter Blechkasten, in den man Löcher für das Gebläse, die Leuchten und Schalter geschnitten hat, sondern ist ein Schmuckstück aus Glas und Edelstahl, das den Küchen der LMC-Reisemobile Wertigkeit, Modernität und besonderes Flair verleiht. ►



Technikcenter statt Garderobe

Unerwartet schnell haben die Flachbildschirme das Reisemobil erobert. Sie spielen freilich auch gerade hier ihre Trümpfe besonders deutlich aus: niedriges Gewicht und geringen Platzbedarf. Wo noch vor einem Jahr der Raumbedarf für einen halben Kühlschrank vorzusehen war, genügt heute der Platz für eine Aktentasche oder den Bordatlas von REISEMOBIL INTERNATIONAL. Besonders platz- und gewichtsparend bringt Bürstner den Flachbild-Fernseher in einigen seiner Modelle unter – schwenkbar an einer Säule befestigt, die neben dem Eingang am Kleiderschrank hängt. Den Platz darüber belegt das neu entwickelte Multifunktions-Panel zum Ablesen aller wichtigen Daten im Reisemobil.



Lümmeln wie zu Hause

Ein Relaxmöbel ganz besonderer Art hat Bürstner für alle Modelle entwickelt, deren Grundriss rechts neben der Halbdinette eine Längscouch vorsieht. Die von den Kehlern zusammen mit dem Sitzmöbel-Hersteller Hukla realisierte Bank lässt sich sowohl in der Rückenlehne als auch im Sitzpolster und in den Armlehnen mehrfach verstellen. Damit ermöglicht sie dem oder den dort sitzenden Reisenden, welcher Statur sie auch sein mögen, eine individuelle, entspannte Haltung beim Relaxen, Klönen, Essen oder Feiern.



Mit Designer-Rucksack

Ausgemachte Ästheten stört alles, was die plane Außenhaut eines Reisemobils zerschneidet – Lüftungsgitter, Einfüllstutzen und Außenklappen aller Art. Besonders Letztere können den Reisemobilkörper wie einen Schweizer Käse aussehen lassen.

Dass sich seitlich zumindest ein Teil der Klappen in den Schürzen verstecken lässt, brachte Niesmann + Bischoff und den Designer Manfred Lang auf die Idee, die hintere

Heckklappe der Fahrrad-Garagen in den Flair-Modellen durch ein aufgesetztes Design-Element zu kaschieren. Obwohl er auf Wunsch mit einer – sogar mit einer elektrischen Zuziehhilfe versehenen – Heckklappe ausgestattet werden kann, sieht man das dem Flair dank dieses Aufsatzes nicht an. Seine Rückfront ziert eine formschöne Querplatte, keine Außenstauklappe mit Alurahmen und eingesetzten Schlössern.

Gut versteckt

Eine ganz besondere Art, den Flachbildschirm bei Nichtgebrauch zu verstecken, hat sich die französische Firma Pilote ausgedacht. In Ihren Reisemobilen hängt das teure Stück vor der Wand zur Nasszelle und ist von einem schmucken halbrunden Schrankelement mit grün schimmernden Glaseinsätzen abgedeckt. Will die Fahrzeugbesatzung fernsehen, entriegelt sie das ganze Schränkchen, senkt es bis auf die untere Kommode ab – und schon ist der Blick auf den Flachbildschirm freigegeben.



Scharniere versenkt

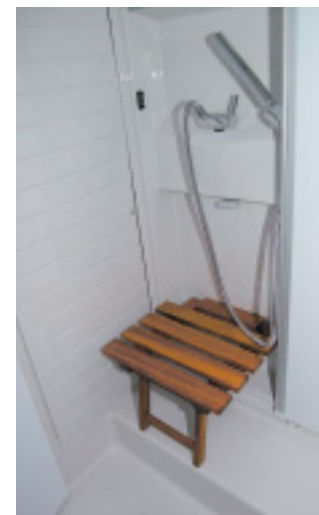
Gemeinsam mit der Firma Hartal haben die Techniker aller Marken der Hymer-Gruppe – Bürstner, Dethleffs, Hymer, LMC, Niesmann + Bischoff und T.E.C. – eine neue Wohnraumtür für Reisemobile entwickelt. Das automotiv gestaltete Meisterstück hat alles, was man heute von einer guten Einstiegtür erwartet: mehrere Schließungen, ein tief heruntergezogenes Fenster mit Rollosystem, eine formschöne Innenverkleidung und die Möglichkeit zur Anbringung eines zusätzlichen Sicherheitsschlusses.

Neu an dieser Tür sind die massiven Handgriffe, mit denen sie sich wie bei einem Personenwagen öffnen lässt, und die beiden innen liegenden kräftigen Scharniere. Sie sind aufwändig in Parallelprogramm-Technik konstruiert und verdeckt eingebaut, was den Vorteil hat, dass bei geschlossener Tür von außen nichts von ihnen zu sehen ist.



Mit Ruhesitz

Bäder mit Klappwänden gibt es schon seit einigen Jahren und auch Sitze oder Hocker in Dusche oder Waschraum sind nichts Neues – in amerikanischen Reisemobilen gelten gar Duschwannen in der Form von Sitzbadewannen als Standard. Neu ist aber die Kombination von Klappwand und Dusche mit Sitzgelegenheit, wie sie Bürstner in einigen Reisemobil-Modellen des nächsten Jahrgangs zeigt. Wird die Dusche nicht benötigt, bleibt sie hinter einer Klappwand versteckt und man hat einen äußerst geräumigen Wasch- und Toilettenraum. Nach Öffnen der Klappwand wird nicht nur die Duscharmatur zugänglich, sondern auch ein Holz-Klapp-



hocker, auf dem man bequem sitzen oder den Nachwuchs in ergonomisch vernünftiger Höhe duschen, waschen oder abtrocknen kann.



Volle Bandbreite



Die Hersteller von Basisfahrzeugen haben ihre Modelle von Grund auf erneuert. Mit Konsequenzen für die **Reisemobil-Saison 2007**.

Das hat es in der Geschichte des Reisemobils wohl noch nie gegeben: Bis auf den schon im März 2003 erstmals vorgestellten VW T5 stehen die Basisfahrzeuge für die nächste Reisemobil-Generation als mehr oder weniger vollständig neue Produkte auf den Rädern.

Relativ wenige Änderungen haben einzig die frontgetriebenen Renault Master und der baugleiche Opel Movano erfahren. Sie wurden hauptsächlich mit Motoren gemäß der Abgasnorm Euro 4 ausgestattet.

Einiges mehr hat Ford am Transit getan, den es nach wie vor in Varianten mit Front- oder Heckantrieb gibt. Er bekam ein starkes Facelift außen – geänderter Kühlergrill und eckige,

größere Scheinwerfer –, ein schickes, neues Armaturenbrett nach Art der Limousine Mondeo und überarbeitete Motoren, ebenfalls gemäß Euro 4.

Komplett neu entwickelt dagegen sind der Mercedes-Benz Sprinter und der VW Crafter, der Iveco Daily und der Bestseller unter den Basisfahrzeugen für Reisemobile, der Fiat Ducato samt seinen ebenfalls von der italienischen Firma SEVEL gebauten Brüdern Citroën Jumper und fertigungsgleichen Peugeot Boxer.

Der genaue Blick offenbart mehr als neue Kleider

Gleich geblieben sind bei den neu konstruierten Basis-

fahrzeugen die Antriebsart und die entscheidenden technischen Eckwerte. So treiben die längs eingebauten Motoren bei Sprinter, Crafter und Daily wie gehabt die Hinterachsen an. Die quer unter der Haube arbeitenden Triebwerke von Ducato, Jumper, Boxer, Master und Movano dagegen wirken auf die Vorderachsen.

Auch die durchweg über Joystick im Armaturenbrett zu schaltenden Getriebe und die Fahrwerke sind vom Prinzip her weitgehend gleich geblieben. Das gilt zum Beispiel für die Vorderachsen, mal abgesehen davon, dass deren Querblattfeder bei Sprinter und Crafter nunmehr aus Kunststoff gefertigt ist. Viel haben die Hersteller



Moderne Akzente: Scheinwerfer und Spiegel sind automotiv gestylt.

dagegen an Bremsen, Rädern und Reifen der Neuen getan, die allesamt deutlich größer dimensioniert ausfallen.



Stabile Form: Durch den kräftigen Vorderbau hat sich das Crashverhalten der Basisfahrzeuge deutlich verbessert.

Obwohl in vielen Details verbessert, vor allem in Bezug auf die Sicherheit, wirken Daily, Sprinter und selbst der Crafter mit seiner eigenwilligen Front in ihren Maßen und der Form ihrer Karosserien nur wenig verändert.

Doch das Augenmaß täuscht: Immerhin sind Sprinter und Crafter in der Breite um

sechs Zentimeter gewachsen, bleiben aber mit 1,99 Meter unter der magischen Grenze von zwei Metern. Wirklich neu sind die weit nach vorn ausladenden Fronten. Die wurden nötig, um bessere Crash-Eigenschaften zu erreichen.

Als völlige Neuentwicklungen stellen sich in diesem Punkt der Ducato und seine Brüder dar: Sie scheinen mit ihren Vorgängern nichts mehr gemeinsam zu haben. Zum einen bestechen sie mit ihrer automotiven, dynamisch-sportlichen Form. Die bietet dank der dreigeteilten Stoßstange und der in mehreren Varianten lieferbaren Kühlergrill-Einfassung den Reisemobil-Herstellern vielfältige Möglichkeiten, individuelle, markentypische Gesichter zu gestalten.

Zum anderen sind die Drillinge aus dem italieni-►



schen Werk SEVEL wegen ihrer verbesserten Crash-Absorptions-Elemente im Vorderwagen um gut zehn Zentimeter länger und fünf Zentimeter breiter geworden – besonders interessant für ausgebauten Kastenwagen. Einzig birgt die größere Breite den verschmerzbaeren Nachteil, dass die neuen Kastenwagen auf Autobahnbaustellen nicht mehr in den Zweimeterspuren fahren dürfen.

Neues Gesicht: Der Ford Transit hat ein umfassendes Facelift erfahren und trägt nun eine markante Front. Applikationen verleihen ihm eine gewisse Dynamik.



Vielseitiger Einsatz: Der Opel Movano erobert sich zusammen mit dem baugleichen Renault Trafic das Segment der jungen Familien. Erfolg versprechend auch deshalb, weil diese Fahrzeuge tiefgaragen- und damit alltagstauglich sind.

Die Motoren sind wahre Kraftpakete

Gleichgültig, ob die Hersteller wenig oder viel an der äußeren Gestalt ihrer Fahrzeuge geändert haben: Die Motoren sind in ihrer Auslegung allesamt neu – wenngleich sie durchweg auf tausendfach erprobten Rumpfbtriebwerken basieren.

Sie sind bei Mercedes-Benz Sprinter und VW Crafter aufgebaut auf Varianten aus Pkw, beim Fiat Ducato und seinen Kollegen sowie dem Daily stammen die Basen aus der Motorenbaureihe der zum Iveco-Konzern gehörenden Traditions-Schmiede Sofim, die

diese Transporter auch bisher schon angetrieben hat.

Die stärksten Motoren aller neuen Transporter bietet Mercedes-Benz für den Sprinter an. Stolz 190 kW (258 PS) leistet der 3,5-Liter-Sechszylinder-Benzinmotor. Er stammt aus dem sportlichen SLK. Wichtiger für Reisemobile indes dürfte der Dreiliter-Sechszylinder-Turbodiesel sein, der es auf eine Spitzenleistung von 135 kW (184 PS) bringt und ein maximales Drehmoment von 400 Nm erreicht.

Knapp hinter diesem Triebwerk rangiert der Dreiliter-Turbodiesel des Iveco Daily, mit 129 kW (176 PS) und

ebenfalls 400 Nm maximalem Drehmoment.

Ihm folgt als Dritter im Bunde der hinterradgetriebenen Transporter der 2,5-Liter-TDI-Turbodiesel des VW Crafter. Der leistet 120 kW (164 PS) und hat ein maximales Drehmoment von noch immer kräftigen 350 Nm.

Würde allein das maximale Drehmoment berücksichtigt, könnte der Dreiliter-Multijet-Turbodiesel des Fiat Ducato nicht nur dem Crafter seinen Platz streitig machen: Auch er bringt es, wie Sprinter, Daily und Crafter, auf ein maximales Drehmoment von 400 Nm. Unter dem Aspekt der Leis-



tungsentfaltung jedoch landet er mit seinen 116 kW (157 PS) nur auf dem vierten Platz. Damit allerdings nimmt er die Pole-Position unter den Fronttrieblern ein.

Ist solcher Überfluss an Kraft überhaupt nötig?

Über so viel Leistung ließe sich trefflich streiten. Wer braucht so viel Power? Bringt sie ein Reisemobilist überhaupt auf den Boden? Etwa bei nasser, schmieriger, schneebedeckter oder vereister Fahrbahn? Und das obendrein mit Frontantrieb und dadurch bedingt geringer belasteter Vorderachse? Ohne die Möglichkeit, eine Differenzialsperre zu aktivieren?

Sich diese Fragen zu stellen, wird vor allem vor dem Hintergrund der weiteren Motoren interessant, die bis auf den VW Crafter mit einem Hubraum von 2,2 oder 2,3 Litern auskommen – ein wichtiger Aspekt vor dem Hintergrund einer möglichen Besteuerung von Reisemobilen nach Hubraum.

So lockt der Ducato seine Kunden

Für Ducato, Jumper und Boxer bieten die Mutterkonzerne Fiat und PSA außer dem Dreiliter-Triebwerk einen 2,2-Liter-Multijet-Motor an. Der leistet 74 kW (100 PS) und entwickelt ein maximales Drehmoment von 250 Nm. Er ist mit einem Fünfgang-Getriebe kombiniert, wird aber angeblich für Reisemobile aus deutscher Fertigung nicht importiert.

Die Rolle der Basis von Freizeitfahrzeugen soll der bekannte 2,3-Liter-Multijet-Turbodiesel übernehmen. Der bringt 96 kW (130 PS) und erreicht ein maximales Drehmoment von 320 Nm.



Große Stärke: Iveco setzt mit dem neuen Daily auf bewährte Transporterqualität. Viel Platz und starke Motoren sind die Merkmale.

Sprinter setzt auf Ausgewogenheit

Gleich vier 2,2-Liter-CDI-Turbodieselmotoren unterhalb der beiden Spitzenmotoren offeriert Mercedes-Benz für den

Sprinter. Der schwächste von ihnen, er leistet 65 kW (88 PS), dürfte im Reisemobil wohl kaum eine Rolle spielen. Auch der zweite im Bunde, 80 kW (109 PS) und 270 Nm, wird wohl eher selten geordert.

Das Gros der Reisemobile auf Sprinter werden sicherlich die Motoren mit 95 kW (129 PS) und 305 Nm oder 110 kW (150 PS) und 330 Nm antreiben. Die Aggregate sind je nach Zulassung für Euro 4 nach Pkw- oder Nutzfahrzeugkriterien geprüft.

Sie zeichnen sich aus durch obenliegende Nockenwellen, Common-Rail-Einspritzung ►



Schicke Arbeitsplätze: Das Cockpit des Fiat Ducato wirkt ansprechend und bietet jede Menge Ablageflächen ...

mit bis zu 1.600 bar Druck, Piezo-Injektoren mit sieben Einspritzlöchern, Turboladern mit variabler Schaufelgeometrie sowie Oxidations-Katalysatoren und Diesel-Partikelfiltern. Die beiden stärkeren Motoren imponieren mit der erstmals im Transporterbereich eingesetzten Registeraufladung, erreicht durch zwei hintereinander geschaltete Turbolader.

Verblockt sind die Motoren mit Sechsgang-Schaltgetrieben. Das bisherige automatisierte Sprintshift-Getriebe entfällt ab sofort. Zukünftig gibt es nur noch ein Wandler-Automatikgetriebe, in Verbindung mit den beiden Sechszylinder-Motoren serienmäßig, ansonsten als Sonderausstattung.

Der Daily offeriert die volle Bandbreite

Iveco bietet unterhalb des Dreiliter-HPI/HPT-Motors, den das italienische Unternehmen auch in einer etwas schwächeren Version mit 107 kW (146 PS) und 350 Nm liefert, weitere drei Motorvarianten mit 2,3 Liter Hubraum an. Sie reichen von 71 kW (96 PS) und 240



Nm über 85 kW (116 PS) und 260 Nm bis zu 100 kW (136 PS) und 320 Nm.

In Aufbau und technischer Auslegung entsprechen die Daily-Triebwerke weitgehend denen des Fiat Ducato. Sie sind ausgestattet mit Common-Rail-Einspritzung, vier Zylindern mit 16 Ventilen, Abgasrückführung und Turboladern mit variabler Turbinen-Geometrie. Alle Motoren erfüllen die Abgasnorm Euro 4. Sie lassen sich auf Wunsch mit Partikelfiltern ausrüsten, die bei den Modellen mit 6,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht sowie denen für die Personenbeförderung zum Serien-Lieferumfang gehören.

Motoren des Transit für Front- und Hecktrieb

Ford unterscheidet bei der Motorisierung für den Transit zwischen den Varianten mit Front- und Heckantrieb. Die Fronttriebler bestückt der Hersteller mit einem 2,3-Liter-Benzinmotor – 107 kW (145 PS), 210 Nm – sowie mit drei 2,2-Liter-Turbodieselmotoren.



... der VW Crafter überzeugt durch seine Robustheit ...



... einem Pkw am ähnlichsten ist der Opel Movano. Einen Joystick haben sie alle.

Die hat der Globalplayer mit dem französischen PSA-Konzern entwickelt. Die Hecktriebler liefert Ford außer mit dem gleichen Benzinmotor wie die Fronttriebler mit drei 2,4-Liter-Turbodieselmotoren aus.

Entsprechend differieren die Motorleistungen. Für den Frontantrieb stehen drei Leistungsstufen zur Auswahl: 65 kW (85 PS) und 250 Nm, 81 kW (110 PS) und 285 Nm sowie 96 kW (130 PS) und 310 Nm. Die Leistungswerte der heckgetriebenen Transit-Modelle liegen bei 74 kW (100 PS) und 285 Nm, 85 kW (115 PS) und 310 Nm sowie 103 kW (140 PS) und 375 Nm.

Auch beim Transit dürften die beiden stärksten Motoren dieser Hubraumklasse am meisten gefragt sein. Alle Ford-Motoren arbeiten mit Einspritzdrücken von bis zu 1.600 bar, haben zwei obenliegende



Gediegenes Cockpit: Es erinnert an die Limousinen von Ford.

Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder und Ladeluftkühlung.

Die schwächeren Varianten sind mit Turboladern mit starrer Ladergeometrie ausgestattet, die stärksten mit variabler Turbinen-Geometrie. Alle Motoren erfüllen die Nutzfahrzeugnorm Euro 4. Partikelfilter bietet Ford noch nicht an.

Verblockt sind die Triebwerke der frontgetriebenen Va-

rianten mit Fünfgang-, die der heckgetriebenen Modelle mit Sechsgang-Schaltgetrieben.

Der Crafter bleibt bei einem Hubraum

Auf ähnlichem Niveau rangiert auch der Crafter mit seinen Motoren. Allerdings baut VW hier ausnahmslos 2,5-Liter-Triebwerke ein.

Unterhalb des schon angesprochenen Top-Triebwerks eröffnet Volkswagen die Möglichkeit, unter drei Varianten zu wählen: 65 kW (88 PS) und 220 Nm, 80 kW (109 PS) und 280 Nm sowie 100 kW (136 PS) und 300 Nm. Alle vier Motoren sind serienmäßig mit Partikelfilter, Abgasrückführung und Oxidations-Katalysator ausgerüstet und erfüllen die Normen Euro4/EU4 für Pkw und Nutzfahrzeuge.

Die Kraft übertragen die Motoren des Crafter serienmäßig über Sechsgang-Schaltgetriebe. Für die beiden mittleren Leistungsstufen bietet VW als Option die Shiftmatic an.

Dieses automatisierte Schaltgetriebe verfügt ebenfalls über sechs Gänge, bietet einen automatisierten und manu-

ellen Schaltmodus und passt sich durch Verschiebung der Schaltpunkte dem individuellen Fahrstil an.

Renault und Opel verzichten auf drei Liter Hubraum

Bleiben letztlich noch die neuen Motoren für Renault Master und Opel Movano. Bei ihnen handelt es sich um 2,5-Liter-Turbo-Dieselmotoren mit der Bezeichnung dCi. Den bisherigen Dreilitermotor wird es zukünftig nicht mehr geben.

Drei Leistungsstufen bieten Renault und Opel an: 74 kW (101 PS), 88 kW (120 PS) und 107 kW (146 PS). Während die beiden schwächeren Varianten Euro 4 ohne Partikelfilter erreichen, bekommt das stärkste ►



Triebwerk, es erreicht ein maximales Drehmoment von 320 Nm, dieses Bauteil serienmäßig.

Alle Master- und Movano-Modelle sind serienmäßig mit Sechsgang-Schaltgetriebe ausgestattet. Optional ist das auf dieser Box basierende automatisierte Quickshift-Sechsganggetriebe erhältlich.

Wie viel Kraft für welches Gewicht?

Wie viel Power braucht ein Reisemobil? Wer das beantworten will, sollte unbedingt das jeweils zulässige Gesamtgewicht berücksichtigen. Und auch da gibt es einige Neuerungen in der aktuellen Transporter-Generation.

Alles beim Alten bleibt bei Ford Transit, Renault Master und Opel Movano, die sich unterhalb der 3,5-Tonnen-Grenze tummeln.

Nicht mehr nur 3,85, sondern gar 4,0 Tonnen sind neuerdings beim Fiat Ducato und seinen Brüdern möglich. Dazu allerdings ist das so genannte Heavy-Chassis nötig, das insgesamt stabiler gebaut und ausgestattet ist. Wer das Light-Chassis wählt, für den ist unabänderlich bei 3,5 Tonnen Schluss – Auflastung nicht möglich.

Nur Mercedes-Benz Sprinter, VW Crafter und Iveco Daily bieten mehr. Am weitesten geht der Daily, der auch künftig ein zulässiges Gesamtgewicht von bis zu 6,5 Tonnen schultert. Anders Sprinter und Crafter: Bei ihnen stehen zwei Grundmodelle zur Auswahl, eines mit 3,5, das andere mit fünf Tonnen.

Dazwischen sind zwei weitere Varianten erhältlich. Die erste, eine abgelastete Version des Fünftonnners, hat 4,6 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht. Sie ist vorwiegend für den gewerblichen Güterver-



kehr gedacht und deshalb mit so genannten Supersingle-Reifen der Dimension 285/65R16 auf der Hinterachse bestückt. Die zweite ist die aufgelastete Version des 3,5-Tonnners und bietet 3,88 Tonnen (bisher 3,8).

Nicht mehr gebaut wird der bisherige Sechstonner, einst eine beliebte Basis für große und luxuriös ausgestattete Integrierte.

Um das zulässige Gesamtgewicht zu ermöglichen, mussten die Hersteller die Achslasten erhöhen. Ducato, Jumper und Boxer tragen vorn nun 2.100 und hinten 2.400 Kilogramm. Sprinter und Crafter bieten vorn je nach Modell 1.650, 1.800 oder 2.000 Kilogramm Tragkraft. Hinten sind es 1.800, 2.250 und 3.200 – beim Sprinter zusätzlich 3.500 Kilogramm.

Auch Ford hat die Achslasten geändert. Die Vorderachse der heckgetriebenen Varianten trägt nun 1.850 Kilogramm.

Kräftiger Pneu:
Der 4,6-Tonner von Sprinter und Crafter bekommt den starken Supersingle-Reifen.



auf Reifen der Dimensionen 215/75 R 16 oder 225/75 R 16.

Auf vier Reifengrößen bringen es auch Sprinter und Crafter. Sie richten sich streng nach dem zulässigen Gesamtgewicht. Die 3,0-Tonner bekommen 205/75 R 16 aufgezogen, die 3,5- und 3,88-Tonner 235/65 R 16. Der Supersingle kommt für die 4,6-Tonner. Die zwillingsbereiften Fünftonner geben sich mit kleineren Reifen zufrieden: 195/75 R 16.



Viel Power: Die Hersteller der neuen Chassis setzen auf kräftige Diesel, hier Ford und Iveco.

Mehr Gewicht bringt größer dimensionierte Räder und Reifen

Entsprechend der höheren Traglasten waren bei den neuen Transportern auch tragfähigere Räder und Reifen nötig. Die gestatten, größere Brems Scheiben und -sättel unterzubringen und damit die Bremsleistung deutlich zu erhöhen.

Jeweils zwei Reifengrößen sind für die beiden Ducato-Versionen von Fiat lieferbar. Die Light-Chassis rollen auf Reifen der Größe 215/70 R 15 oder 225/70 R 15, die Heavy-Chassis

Neue Radstände bedingen kürzere Überhänge

Auch die Radstände haben die Transporter-Konstrukteure geändert. Dies ging unter anderem auf den Wunsch jener Reisemobilhersteller zurück, denen zu lange Überhänge hinter der Hinterachse ein Dorn im Auge sind. Bei Ducato, Jumper und Boxer messen die Radstände jetzt 300, 345 und 403,5 Zentimeter für alle Modellvarianten. Dazu kommt speziell für die Fahrgestelle der Radstand von 380 Zentimetern.

Sprinter und Crafter laufen mit Radständen von 325, 366,5 und 432,5 Zentimetern, ebenfalls für alle Varianten.

Nicht ganz diesen Bereich deckt der Ford Transit ab. Ihn gibt es mit 293, 330 und 375 Zentimetern Radstand.

Ganz anders macht es Iveco mit dem Daily. Die Italiener unterscheiden zwischen Kastenwagen und Kombis einerseits, die sie mit Rad-►



ständen von 300, 330 und 395 Zentimetern anbieten und Fahrgestellen andererseits. Bei ihnen wählt der Kunde zwischen 300, 345, 375, 435 und 475 Zentimetern.

Welcher Aufbau darf's denn sein?

Die Wahl haben die Käufer auch bei der Aufbauart. Kastenwagen und Kombis, Fahrgestelle mit Einzel- oder Doppelkabine, Pritschenwagen und Windläufe. Das Angebot ist bei allen Herstellern mit mehreren hundert Varianten schier unüberschaubar.

Für die Reisemobilbranche interessant ist eine wichtige Neuerung: Die drei SEVEL-Fahrzeuge gibt es nicht mehr mit dem so genannten Flachbodenchassis. Bei diesem Fahrgestell, künftig nur noch für die frontgetriebenen Ford Transit und Renault Master lieferbar, handelt es sich im Prinzip um die Bodengruppe des jeweiligen Kastenwagens samt hinterer Radläufe. Auf sie montieren die Reisemobil-Hersteller ihren meist nach hinten überstehenden Wagenboden.

Statt des bisherigen Flachboden-Chassis bieten Fiat und PSA ein flaches Rahmenchassis an. Das soll steifer sein als die bisherigen Flachbodenchassis



Durchaus geländetauglich: Iveco 4x4 Daily. Blick aufs Fahrwerk und die Schaltzentrale im Inneren.

und gleichzeitig deutlich leichter als die stabileren, um 14 Zentimeter höher aufragenden Normalausführungen für den gewerblichen Einsatz.

Grundsätzlich gibt es künftig zwei Ducato-Varianten. Eine ist gedacht für gewerbliche Nutzer, die andere als Basis für Reisemobile. Beide unterscheiden sich in vielen Einzelpunkten, nicht nur in der Rahmenkonstruktion.

So gibt es beispielsweise exklusiv für die Reisemobil-Version eine Hinterachse mit auf 198 Zentimeter verbreiteter Spur. Normal sind 179 Zentimeter. Das Breitspurfahrwerk bietet eine 26 Zentimeter breitere Spur als der bisherige Fiat Ducato.

Mercedes-Benz Sprinter und Iveco Daily offerieren weitere Spezialitäten: Allrad-Versionen. Die von DaimlerChrysler ist erst im nächsten Jahr zu sehen. Iveco hingegen zeigt seinen 4x4 Daily schon auf der IAA für Nutzfahrzeuge im September 2006 in Hannover. Diese Basis ist allradgetrieben und dank ihres Fahrwerks auch geländegängig.

Al-Ko mischt beim Chassis kräftig mit

Weitere Chassisvarianten bei den frontgetriebenen Transportern sind durch das Anflanschen von amc-Chassis der Firma Al-Ko möglich. SEVEL liefert dazu aus Italien eigens entwickelte Triebköpfe mit auf dem Fertigungsband angeschweißten Aufnahmeflanschen. Bei den anderen Transportern – Renault Master, Opel Movano und VW T5 – müssen die Originalrahmen hinter den Fahrerhäusern abgeschnitten werden.

Mit Hochdruck arbeitet Al-Ko daran, seine Palette von Hoch- und Tiefrahmen an die neuen Transporter anzupassen. Den Reisemobil-Herstellern bieten sie eine ganze Reihe von Vorteilen:



Speziell für Reisemobile: Breitspurfahrwerk für den Ducato, ab Werk von Fiat erhältlich.

- Radstände im Zentimeter-Raster,
 - breitere Hinterachsspur,
 - Einzelradaufhängung an Drehstäben,
 - größere Stehhöhen im Wohnbereich,
 - Möglichkeit eines Doppelbodens,
 - Wahl einer Luftfederung.
- Speziell für den Fiat Ducato hat Al-Ko wieder ein Tandem-Hinterachs-Chassis in Arbeit, das die Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts des Viertonnens auf mindestens 4,5 Tonnen erlauben soll.

Doch auch für den Sprinter hat Al-Ko tief in die Trickkiste gegriffen. Galt Al-Ko bisher nur als ein Begriff für Chassis an frontgetriebenen Transportern, so haben die Spezialisten nun gemeinsam mit DaimlerChrysler ein spezielles Reisemobil-Chassis für den Mercedes-Benz Sprinter entwickelt.

Die Rahmenoberkante dieses Chassis liegt 205 Millimeter tiefer als beim normalen Sprinter. Das Fahrwerk, das ab September in Serie gehen soll, wird direkt auf dem Band im Werk Ludwigsfelde in den Sprinter eingebaut.

Es dürfte klar sein, dass in ein solch tief bauendes Chassis die normale Sprinter-Hinterachse samt Kardanwelle nicht passt. Die deshalb von den Mercedes-Benz-Technikern speziell entwickelte Hinterachse macht mit Einzelradaufhängung, von 1.646 auf 1.890 Millimeter verbreiteter Spur, einem im Achsschemel fest verschraubten Differenzial sowie schräg stehenden Stoßdämpfern und Schraubenfedern auf sich aufmerksam. Lediglich die Naben, Bremsen und Räder hat das Tiefrahmenchassis mit dem sonstigen Sprinter gemeinsam.

Auch das zulässige Gesamtgewicht von 3,5 oder 3,88 Tonnen, die Hinterachslast von 2.000 oder 2.230 Kilogramm und das Zugsgesamtgewicht mit 5,5 und 5,88 Tonnen liegen auf dem Niveau der normalen Sprinter. Anders die Radstände: Hier haben sich Mercedes-Benz und Al-Ko auf 360, 385 und 410 Zentimeter geeinigt.

Der Sprinter mit Al-Ko-Chassis, wie übrigens auch die anderen Transporter mit angeflanschten amc-Chassis, verfügt über die gleichen elektronischen Sicherheits-Sys-►



Extra angefertigt: Al-Ko hat zusammen mit DaimlerChrysler ein Chassis für den heckgetriebenen Sprinter entwickelt.



teme wie die entsprechenden Basisfahrzeuge.

Die Auswahl ist mannigfaltig

Welcher Transporter in welcher Ausführung mit welcher Motorisierung, welchem Ausstattungspaket mit welchen elektronischen Helfern oder sonstigen Komfort- und Sicherheitsfeatures bei welchem Reisemobil-Hersteller zu bekommen ist, lässt sich an dieser Stelle nicht auflisten. Zu umfangreich sind die individuellen Möglichkeiten.

Das beginnt mit in Höhe und Neigung verstellbaren



Lenkrädern, elektrisch verstellbaren Fensterhebern und Außenspiegeln, reicht über Klimaanlage, Zuheizern und Standheizungen bis zu Airbags, Rückfahr- und Einparkhilfen. Dazu kommen Navigationssysteme und Fahrwerkshilfen wie ABS, ASR oder Anfahr-Assistenten.

Obwohl die Transporter-Hersteller solche Einbauten als serienmäßig bezeichnen, heißt das noch lange nicht, dass alle Reisemobil-Hersteller sie in allen Ländern so ordern.

Als Beispiel seien die drehbaren Fahrerhaus-Sitze des Fiat Ducato erwähnt: Sie stammen in der Serie vom italienischen Isringhaus-Ableger. Einige deutsche Hersteller indes bestellen die Chassis ausdrücklich

Arbeit für die Sicherheit: Die neuen Chassis mussten in ihrer Entwicklung ähnliche Checks mit Dummies über sich ergehen lassen wie Pkw.

ohne diese Sitze und montieren die ihrer Meinung nach besser geeigneten Aguti-Sitze in ihre Reisemobile.

Alles in allem sind die Möglichkeiten zur sicheren Ausstattung der neuen Transporter nahezu phänomenal. Da gibt es zum Beispiel beim Sprinter zusätzlich zum Fahrer- und Beifahrer-Airbag solche Einrichtungen vor den Fenstern und für den Brustkorb.



ESP kann sich nun durchsetzen

Den größten Fortschritt allerdings bringt das adaptive ESP der Firma Bosch. Erst mit dieser Version gelingt der Durchbruch des ESP auch für Reisemobile: Es berechnet nach den ersten Beschleunigungen und Bremsungen des Tages die Lage des Schwerpunktes und das tatsächlich abzubremsende

Gewicht. Dann reagiert das ESP exakt auf den tatsächlichen Zustand des Reisemobils und vermeidet Fehleingriffe.

Eingeschlossen in das adaptive ESP sind außer dieser Load Adaptive Control (LAC), die eine Vielzahl von Sensoren speist, vor allem auch eine Motorschleppmoment-Regelung (MSR), das Antiblockiersystem (ABS) und die Antischlupfregelung (ASR), die elektronische Bremskraftverteilung (EBV) und der elektronische Bremsassistent. Letzteres System erhöht aufgrund der Schnelligkeit der Bremspedalbetätigung den Bremsdruck für jedes Rad einzeln bis kurz vor die Blockiergrenze und erreicht damit eine optimale Verzögerung.

Allein Mercedes-Benz hat für das adaptive ESP – das gleiche Basismodell gibt es optional auch im Ducato, Jumper, Boxer, Master, Movano und einigen Varianten des Transit – 44 Kurvenprogramme für die rund 1.000 Sprinter-Modelle erstellt. Von denen wird die entsprechende Variante am Ende des Produktionsbandes in das jeweilige Fahrzeug programmiert.

Die neuen Transporter heben sich aber nicht nur durch solche teure und aufwändige Sicherheitsdetails von ihren Vorgängern ab. Sie bestechen auch mit sinnvollen Kleinigkeiten. So stecken die Starterbatterien jetzt überwiegend in Blechkästen unter den Füßen des Fahrers und die bei einem Unfall Kniescheiben spaltenden Zündschlüssel sind zum Teil schon kniebellförmigen Modellen aus Kunststoff gewichen.

Bei dieser vollen Bandbreite an Neuheiten rund um die Transporter hat der bevorstehende Caravan Salon nicht nur die Reisemobil-Hersteller vor die Wahl gestellt. Er wird dasselbe wohl auch mit den Käufern tun.

Frank Böttger



Hoch hinaus

Die neuen Basisfahrzeuge sind höher als die alten. Konsequenz: Für Alkovenmobile sind neue Ideen gefragt.



Schick: Auffälliges Design zielt den Advantage von Dethleffs. Der Innenraum wirkt gemütlich.

mehr Lebensraum im Innern zu geben. Alle neuen Adria-Alkovenmobile verwöhnen mit separaten Duschkabinen in den Bädern. Außerdem bekommen sie serienmäßig Rückfahrwarner, und ihre L-Küchen sind mit 142-Liter-Kühlschränken sowie Backofen ausgestattet.

Büirstner zeigt eine Schlafrundung

Eine kühn geschwungene Schlafrundung ist das Markenzeichen der neuen Alkovenmobil-Baureihe Levanto von Büirstner. In hohem Bogen spannt sich der Alkoven über Fahrerhaus und vorderen Teil der Sitzgruppe, schafft innen eine lichte Höhe von 75 Zentimetern. Im hinteren Teil nimmt er ein längs eingebauter, ausstellbarer Dachfenster auf, durch das sich ein herrlicher Blick auf den Sternenhimmel genießen lässt. Die sieben Levanto-Modelle – sie sind zwischen 5,99 und 7,05 Meter lang und für 40.000 bis 48.600 Euro zu haben – rüstet Büirstner aus mit neuem Raumbad, Vollauszugs-Schubladen an den Küchen und neuen Kontrollbords. Optional ist eine Media-säule für den Flachbildschirm erhältlich sowie für bestimmte



Breiter: Adria nutzt die neuen Maße des Fiat Ducato und vergrößert den Innenraum deutlich.



Außer aufs Gewicht, das bei allen Reisemobil-Gattungen eine zentrale Rolle spielt, müssen die Konstrukteure neuer Alkovenmobile besonders auf die Höhe achten. Der Markt erwartet von ihnen zwar nicht die gleiche niedrige Silhouette wie von Teilintegrierten.

Dennoch: Obwohl die Schlafstatt über dem Fahrerhaus eine praxismgerechte Höhe aufweisen soll, muss bei 3,30 bis 3,40, allerhöchstens 3,50 Metern Fahrzeughöhe Schluss sein. Schließlich wollen Reisemobilisten trotz Solar- und Sat-Anlage auf dem Dach noch unter Bäumen oder niedrigen, südeuropäischen Brücken hindurch fahren können.

Zudem wirkt sich die Stirnfläche des Reisemobils – und da spielt unterschiedliche Höhe bei gleicher Breite die entscheidende Rolle – auf den

Luftwiderstand und damit auf die Höchstgeschwindigkeit und den Kraftstoff-Verbrauch aus.

Adria bringt separate Duschen unter

Die um fünf Zentimeter gewachsene Außenbreite des Fiat Ducato nutzt das slowenische Unternehmen Adria, um seinen vier Alkovenmobilen mit 2,30 Metern Außenbreite deutlich

Modelle der tec-Tower mit Backofen samt Grill.

Dethleffs setzt auf Individualität

Völlig neu auf die Räder hat Dethleffs seine erfolgreiche Advantage-Baureihe gestellt. Allein sieben Grundrisse umfasst deren Familie von Alkovenmobilen vom Zweipersonen-Mobil mit Heckküche bis zum großzügigen Familienmobil mit Heckgarage.

Alle Modelle sind auf dem neuen Fiat Ducato aufgebaut. Die kürzeren laufen auf dem Original-Breitspur-Fahrwerk mit Sawiko-Rahmenabsenkung, die längeren auf angeflanschem Al-Ko-Chassis. Zukünftig wählt der Kunde

bei den Advantage-Varianten zwischen den Ausstattungs-linien Basic und Luxus. Beide zeigen sich mit neuen Möbeln, die Basic-Linie mit hellen, die Luxus-Linie mit eleganten, dunklen Oberflächen.

Zusätzlich bietet Dethleffs seinen Kunden durch eine Vielzahl von Optionen hohe Individualität bei der



Farbig: Bürstner setzt auf kräftige Akzente beim Außendesign.

Ausstattung: Außenfarbe in Achatgrau, Titansilber, Polarblau zum weißen, roten oder blauen Fahrerhaus. Die Außenhaut ist in Hammerschlag oder Glattblech erhältlich, den Aufbau isoliert Styrofoam.

Frankia fährt mit Al-Ko-Chassis

Ganz auf den Fiat Ducato mit angeflanschem Al-Ko-Chassis als Basis konzentriert sich die Firma Frankia bei ihren Alkovenmodellen.

Den neu gestalteten, zweischaligen GfK-Alkoven, der in Monocoque-Bauweise entsteht, hat Frankia um fünf Zentimeter erhöht. Er bietet innen jetzt 65 Zentimeter lichte Höhe über der Matratze.

Treu geblieben ist Frankia seiner Firmen-Spezialität, in Alkovenmobilen, Teil- und Vollintegrierten möglichst immer die gleichen Grundrisse umzusetzen.

Als Neuheit bringt Frankia in diesem Jahr eine Sitzgruppe im Vorderwagen: Sie tut dem Gesetz Genüge, das bei neu zugelassenen Reisemobilen ab Oktober 2006 keine Sitze mehr quer zur Fahrtrichtung zulässt. Als Lösung bieten die Franken rechts und links kurze Sitzbänke oder Isringhausen-Einzelsitze mit Dreipunktgurten an, ►



Vielfältig: Bis zu 14 Grundrisse plant Hymer für den Camp.

die sich längs und quer zur Fahrtrichtung nutzen lassen.

Hymer strotzt vor Grundrissen

Gleich 13 oder sogar 14 Grundrisse will Hymer in seiner Alkovenmobil-Baureihe Camp auf dem Düsseldorfer Caravan Salon präsentieren. Sie splitten sich in die Varianten CL – auf Ford Transit, gedacht für junge Familien und Vermieter – sowie SL auf. Letztere, als hochwertigere Linie, bietet Hymer wahlweise auf Fiat Ducato, Mercedes-Benz Sprinter oder Renault Master an.

Sind die CL-Modelle in Blau-Weiß, Rot-Silber oder komplett in Silber gehalten, tritt die SL-Familie mit silbergrauen Seitenwänden zum weißen oder silbernen Fahrerhaus um die Gunst der Käufer an. Feine Dekorlinien in dunklem Rot und Grau unterstreichen ihren edlen Charakter.

Die neuen Camp-Modelle sind 2,35 Meter breit. Ihre Wände sind von 30 auf 35 Millimeter Dicke angewachsen, ihre Böden von 42 auf 46 Millimeter und ihre schicken Stromlinien-Alkoven aus der Feder des Hymer-ids in Pforzheim innen auf eine lichte Höhe von 70 Zentimetern.

Übertragen auf die Grundrisse hat Hymer die Möblierung – CL-Versionen in Ligurischer Eiche, SL-Familie in Lugano-Birnbaum – und die Möglichkeit, den Alkovenboden nach oben zu schwenken. So lassen sich die gedrehten Fahrerhausitze besser in den Wohnbereich einbeziehen.



Einheitlich: Knaus setzt auf Details, die das Fahrzeug innen wie außen harmonisieren sollen.



Laika zeigt pfiffige Details

Viel Detailarbeit hat das zum Hymer-Konzern gehörende italienische Unternehmen Laika in seine neuen Alkovenmobile der Ecovip-Baureihe gesteckt. Außen haben die Italiener Wohnaufbau und Alkoven mit den markentypischen zwei Fenstern in der Front gekonnt dem Basisfahrzeug Fiat Ducato angepasst. Innen arretiert ein neues Klappsystem den Tisch der Dinette während der Fahrt künftig besser an der Außenwand. Der Dreiflammkocher mit den Brennern in Reihe bietet den Reisenden mehr Arbeitsfläche.

Knaus verströmt Harmonie

In perfekter Harmonie nehmen die wulstigen Kantenleisten der Sun-Traveller-Modelle von Knaus die Form des Fiat Ducato und seiner Radläufe auf. Außer fünf Sun Traveller auf Renault Master bietet Knaus sieben Modelle dieser Baureihe auf Fiat Ducato mit Al-Ko-Tiefrahmenchassis an.

Das kleinste Modell dieser Familie ist der 41.000 Euro teure 550 D, der als 3,5-Tonner mit dem

Überlegt: Laika bleibt bei seinen zwei Fenstern im Alkoven.

LMC platziert einen mächtigen Alkoven

Mächtige, hoch aufragende Schlafbuckel mit Höckern kennzeichnen die neuen Alkovenmobile von LMC aus Sassenberg. Neun Modelle der Start-Familie und drei der Finish-Baureihe dominiert dieser Alkoven, dessen Form ▶





bei den Varianten auf Fiat Ducato und Ford Transit identisch ist. Während die Modelle der Einsteiger-Baureihe Start außen in Weiß gehalten



Rund: Mobilvetta Design und LMC setzen auf ausgefeilte Wölbungen.

Geräumig: Robel baut auf VW auf und schafft darin ordentlich Platz.

sind, treten die Finish-Varianten serienmäßig silbern lackiert in Düsseldorf an. Innen unterscheiden sich die beiden Baureihen durch ihre Möbel. Bei den Start-Modellen sind die Möbelklappen nach außen, bei den Finish-Varianten nach innen gewölbt.

Mobilvetta Design bleibt beim gewohnten Chic

Wahlweise auf frontgetriebenem Renault Master oder heckgetriebenem Iveco Daily baut die italienische Traditionsfirma Mobilvetta Design ihre Alkovenmobile. In der Form etwas zurückgenommen, aber immer noch mit südländischem Chic präsentieren sich die neuen, Huari genannten Alkovenmobile wie stets bei Mobilvetta Design mit vielen Sitzplätzen und hoher Staukapazität.

Stellvertretend sei hier der Huari 1101 zum Grundpreis von 61.450 Euro genannt. Er gefällt mit Viererdinette und Längsküche, ausgestattet mit Vierflammkocher-Backofen-Kombination, im vorderen Teil. Die Mitte teilen sich das Bad mit separater Duschkabine, der Kleiderschrank sowie der ausgelagerte, 150 Liter fassende Kühlschrank. Hinten quer vervollständigt das über einer Fahrradgarage angeord-



nete Doppelbett die helle und freundliche Inneneinrichtung.

Robel baut weiterhin auf VW auf

Historisch bedingt setzt die Firma Robel aus Emsbüren auf Basisfahrzeuge von Volkswagen. Die Palette ihrer Alkovenmobile auf dem neuen Crafter umfasst Varianten im Bereich der 3,5-

Tonnen-Klasse – 6,00 bis 6,60 Meter lang, mittlerer Radstand von 366,5 Zentimetern – wie im Fünftonnen-Segment – sieben bis acht Meter lang, 432,5 Zentimeter Radstand. Letzterer hat Zwillingsbereifung hinten.



Die Alkoven sind auf 65 Zentimeter lichte Höhe angewachsen, die Doppelböden auf 42 Zentimeter. Unverändert bleibt die Kabinenkonstruktion mit 35 Millimeter dicken Wänden und 52 Millimeter starker Bodenplatte sowie der Echtholz-Möbelbau im Erle-Design.



Roller Team setzt italienische Akzente

Innen und außen stark überarbeitet zeigen sich die Alkovenmodelle der italienischen Trigano-Marken C.I. und Roller Team. Außen dominiert ein wuchtiger, weit nach hinten schwingender Alkoven ihr Erscheinungsbild. Innen bestehen sie unter anderem durch helle, moderne Möbel mit quer verlaufender Maserung.

Zur Ausstattung gehören Vierflammkocher-Backofen-Kombination, Küchenstauschränke mit Füllungen aus lichtdurchlässigem Kunststoff und formschönen Accessoires.

Frank Böttger

Formschön: Roller Team betont seinen Alkoven mit einem kräftigen Schwung.



Heiße Optik des Bürstner Teilintegrierten Privilege mit aufstellbarem Dachfenster über dem Fahrerhaus.

Mächtig auf dem Vormarsch

Die **Teilintegrierten** erobern zunehmend den deutschen Reisemobilmarkt.

Bis vor wenigen Jahren führten die Teilintegrierten in Deutschland ein regelrechtes Schattendasein, ganz im Gegensatz zu Frankreich, wo sie schon längst den Markt beherrschten. Doch damit ist nun Schluss: Auch die Deutschen sind inzwischen von den Vorteilen dieser Reisemobilgattung überzeugt, wie die Zulassungszahlen belegen.

Das wird auch der diesjährige Caravan Salon in Düsseldorf untermauern, auf dem ein gewaltiges Angebot von Teilintegrierten zu sehen ist.

Bürstner baut auf Fiat und Renault

Traditionell stark in diesem Reisemobil-Segment ist die Firma Bürstner, die dank ihrer intensiven Bindungen und ihres Produktionswerks in Frankreich schon immer europäisch – zumindest aber bi-national – ausgerichtet war. Vorerst konzent-

riert sich das Unternehmen aus Kehl bei seinen Teilintegrierten auf die Basisfahrzeuge Fiat Ducato und Renault Master – neue Star-Modelle auf Mercedes-Benz Sprinter sollen auf der Stuttgarter CMT im Januar nächsten Jahres folgen.

Auch ohne sie hat Bürstner fünf Teilintegrierten-Baureihen im Programm: Marano, Solano, Delfin, Delfin Performance und Mega Van.

Den Einstieg markieren die vier Marano-Modelle auf Fiat Ducato. Sie sind zwischen 6,14 und 7,29 Meter lang und ab 38.000 Euro zu haben. Ihnen folgen ebenfalls auf Fiat Ducato fünf Solano-Varianten, die im 7,29 Meter langen und 50.900 Euro teuren Topmodell T 720 G gipfeln. Zwei Delfin-Modelle messen 6,80 und 7,15 Meter Länge und kosten 49.500 und 51.000 Euro. Dazu kommen vier Delfin-Performance

und der Mega Van – allesamt auf Renault Master, die beiden letzteren mit angeflanschem Al-Ko-Chassis.

Auch innen hat Bürstner seine Modelle überarbeitet. Die Küchenmöbel haben statt Staufächern nun durchgehend Schubladen mit Vollauszügen. Eine neue Mediasäule nimmt den Flachbildschirm auf. Für verschiedene Modelle gibt es ein großes Dachfenster, den neuen TEC-Tower mit Backofen und Grill. Die hochwertige Eingangstür stammt von Hersteller Hartal.

Chausson und Challenger rollen auf Fiat-Flachchassis

Auf Fiat-Flachchassis mit verbreiterter Hinterachse setzt die französische Firma Trigano bei zwei neuen Teilintegrierten ihrer baugleichen Marken Chausson und Challenger. Bei Chausson heißen die beiden

Der Chausson Allegro hat ein komplettes GfK-Dach. Die beiden Dachelemente stoßen etwa in der Mitte zusammen.



Der neue Ducato harmoniert besonders gut mit Teilintegrierten, wie Dethleffs und C.I. zeigen.

neuen 7,03 Meter langen Modelle Allegro 93 und 94. Sie ergänzen den Allegro 82 und den 83, die beide auf Renault Master aufgebaut sind.

Die beiden Neuen zeigen sich mit weit überkragendem GfK-Dach vorn und hinten sowie markanten Heckpfosten mit überdimensional hohen Rückleuchten. Innen präsentieren sich beide mit der gleichen Winkelküche und kompakten Nasszellen.

Im Allegro 93 erstreckt sich vorn eine Winkercouch mit gegenüber stehendem Längssofa.

C.I. schmückt sich mit Inovodesign

Der italienische Ableger von Trigano firmiert unter den Markennamen C.I. und Roller Team. Für die Entwicklung



und Gestaltung der nächsten Reisemobil-Generation haben die Italiener das Turiner Designbüro Inovodesign ins Boot genommen.

Eines der neuen Modelle aus dieser Zusammenarbeit ist der 6,30 Meter lange und ab 38.110 Euro teure Elliot 30 P. Bis auf die Platzierung des Kühlschranks zwischen Sitzgruppe und Bett entspricht sein Grundriss dem eines klassischen Integrierten mit Halbd-

nette vorn sowie Hecklängsbett und gestreckter Nasszelle.

Dethleffs zeigt ein breit angelegtes Angebot

Teilintegrierte von Dethleffs, das bedeutet Qual der Wahl. Advantage, Esprit, Globebus, unzählige Grundrisse, elf Farben und zwölf Textil-Ausstattungen. Da kann der Kunde beinahe von Individualmobilen sprechen. ►





Dream setzt bei den Teilintegrierten größtenteils GfK-Elemente ein.

Stellvertretend für alle Modelle sei hier nur die Advantage-Baureihe vorgestellt, die es in den Linien Basic als Einstiegslösung und Luxus gibt. Für den Preisunterschied zwischen 3.500 und 4.000 Euro fahren die Luxus-Modelle mit Glattblechhaut, Alufelgen, Rundbogentür, dunklen Möbeln, großem Panorama-Dachfenster und besonderem Beleuchtungskonzept vor. Alle Teilintegrierten präsentieren sich mit ausstellbaren Dachsternen im Fahrerhaus.

Dream stellt seinen extremen Traum auf die Räder

Auf Fiat Ducato aufgebaut sind die Teilintegrierten der zum italienischen SEA-Konzern gehörenden Marke Dream. Als neuestes Modell zeigen die Italiener den X-Dream 526 G – einen eleganten, mit GfK-Wohnaufbau versehenen Teilintegrierten.

Fendt setzt wieder auf Reisemobile – aus Italien

Nach vierjähriger Abstinenz als Reisemobil-Hersteller ist Fendt auf dem Caravan Salon wieder mit drei Teilintegrierten präsent – Alkovenmobile sollen später folgen. Die Fendt-Mobile fertigen allerdings die Mertinger nicht selbst, sie haben mit Tecnoform für den Möbelbau und Giottiline für die Gesamtmontage



Wieder Fendt-Reisemobile: Zum Start gibt es Teilintegrierte auf Iveco.

kompetente Partner in Italien Partner gefunden.

Die drei Neuen sind auf Iveco Daily aufgebaut und je nach Einsatzzweck als 3,5- oder Viertonner zugelassen. Das kürzeste der drei Fendt-Mobile ist der 6,82 Meter lange T 580. Er hat eine Halbdinette mit gegenüber stehender Längscouch und ein Doppelbett längs im Heck neben dem gestreckten Hygienebereich.

7,30 Meter lang sind der T 590 – Winkelsitzgruppe und Winkelküche, Heckbett quer über einer Fahrradgarage – sowie der T 595. Dessen Grundriss sieht vorn die Sitzgruppe des T 580 und hinten zwei längs montierte Einzelbetten vor.

Die Fendt-Teilintegrierten sind mit Dreiliter-Turbodieselmotoren bestückt, die 129 kW (176 PS) leisten. Sie kosten in der Grundversion zwischen 57.300 und 61.500 Euro.

Frankia ist nach dem Brand wieder neu erstarkt

Seiner bisherigen Firmenpolitik, die angebotenen Grundrisse glei-

chermaßen für Alkovenmobile, Teil- und Vollintegrierte anzubieten, bleibt das fränkische Unternehmen Frankia auch bei der Anpassung seiner Modellpalette an die neuen Basisfahrzeuge treu.

Zwei Besonderheiten zeichnen die Teilintegrierten von Frankia aus, das mittlerweile zur französischen Pilote-Gruppe gehört. Erstens warten alle Modelle mit Doppelboden auf – egal, ob sie auf Mercedes-Benz Sprinter oder Fiat Ducato laufen. Zweitens hat Frankia ein längs eingebautes Hubbett für seine Teilintegrierten entwickelt. Das erlaubt, auch im abgesenkten Zustand noch bequem unter ihm zu sitzen.

Hobby baut seine Modellreihen aus

Die Firma Hobby ist traditionell bei Teilintegrierten besonders stark vertreten. Absoluter Klassiker war über viele Jahre die Hobby 600 Serie, die jetzt durch die Toskana-Exklusiv-Reihe ersetzt ▶



Hobby bei Teilintegrierten besonders stark. Nachfolger des Hobby 600: Der Toskana Exclusive. Stark bei Teilintegrierten: Frankia.





In bewährter Hymer Pual-Technologie: die Tramp-Baureihe.

wird. Einige Merkmale des Vorgängers sind beibehalten, wie etwa die runden Wände. Ansonsten aber hat Hobby den Wechsel des Basisfahrzeugs zum Anlass genommen, die Toskana-Exklusiv-Serie komplett neu zu entwickeln. Doch dies ist bei weitem nicht die einzige Teilintegrierten-Reihe bei Hobby. Ohne die runden Wände muss die Toskana-Reihe auskommen. Diese Modelle auf Fiat Ducato, von denen es auch Alkoven-Fahrzeuge gibt, sind kürzer und preislich günstiger. Mit Hobby Siesta modifiziert Hobby seine T-Baureihe der Vorsaison auf Ford Transit. Hier gibt es sechs Teilintegrierten-Grundrisse.

Nur einen Grundriss dagegen gibt es beim Hobby Van, ein ganz kompakter Teilintegrolierter auf Ford Transit.

Hymer steht auf den Begriff Halbköven

Zwar ist Hymer in erster Linie für seine vollintegrierten Hymermobile bekannt. In-



Auch T.E.C. spielt an Aufbau und Fahrerhaus mit den Farben.

zwischen haben sich die Bad Waldseer aber auch mit ihren als Halbköven bezeichneten Teilintegrierten einen Namen gemacht. Diese Tramp genannten Modelle splittet Hymer in die CL- und die SL-Baureihe auf.

Die für junge Familien oder die Vermietung gedachten CL-Modelle sind auf Ford Transit aufgebaut und ab Werk in Blau-Weiß gehalten, sind aber auch in Rot-Silber oder komplett silbern zu ordern. Wahlweise auf Fiat Ducato, Renault Master

oder Mercedes-Benz Sprinter sind die Modelle der SL-Familie zu haben.

Alle neuen Tramp-Modelle sind 2,35 Meter breit, ihre Wandstärke ist von 30 auf 35 Millimeter und die des Bodens von 42 auf 46 Millimeter angewachsen. So gut wie unverändert bleibt das Innenleben der Tramps. Die CL-Modelle dominiert Ligurische Eiche. Die SL-Varianten sind mit Möbeln in Birnbaum-Dekor eingerichtet.

Knaus zeigt Grundrisse für die Familie

Wohnwagen- und Reisemobil-Hersteller Knaus hat mit den Sport-TI-Modellen eine Teilintegrierten-Baureihe aufgelegt, die mit einer Preisdifferenz von rund 6.000 Euro deutlich unterhalb der bekannten Sun-TI-Modelle platziert ist. Auf dem Düsseldorfer Caravan Salon stellen die Jandelsbrunner drei Grundrisse der neuen Familie vor, die zwischen



Den LMC Finish gibt es serienmäßig in Silber.

42.000 und 44.000 Euro kosten. Die Fahrzeuge sind auf Renault-Master-Flachbodenchassis aufgebaut und der 3,5-Tonnen-Klasse zuzuordnen.

Die kürzeste Neuheit ist der 6,44 Meter lange 600 MG. Ihm folgt der 6,97 Meter lange 650 MG. Der 700 UFB misst nochmals 15 Zentimeter Länge mehr. Die beiden kürzeren Modelle verfügen über Halbdinetten und eine Heckgarage unter dem Quer-Doppelbett, die längste Variante hat vorn zwei kurze Sitzbänke quer zur Fahrtrichtung und im Heck ein raumhohes Staufach.

LMC blitzt mit Modellen in Silber und tollen Ideen

Ein großes Angebot an Teilintegrierten findet sich auch bei LMC aus Sassenberg. Es teilt sich auf in sieben Modelle der Einsteiger-Baureihe Start und sechs Varianten der serienmäßig in Metallic-Silber gehaltenen Finish-Familie.

Je nach Modell setzt LMC auch die neuen Modelle auf Fiat Ducato oder Mercedes-Benz Sprinter. Durch die unterschiedlichen Höhen der Basisfahrzeuge und Zutaten wie angeflanschte Al-Ko-Chassis an den Ducato-Triebkopf differieren die Dachüberbauten für die Basisfahrzeuge und daraus folgend die Gesamthöhen der Modelle stark: Die auf Sprinter sind deutlich höher als die auf Fiat Ducato.

So wie sich die Start- und die Finish-Modelle durch ihre Farbe unterscheiden, so gibt es auch im Innern deutliche Charakteristika. Bei den Start-

Modellen sind die Möbel nach außen gewölbt, die furnierten und mit Multiplexkanten versehenen Finishmöbel dagegen nach innen.

Viele Ideen hat LMC in die Realisierung praktischer Ideen gesteckt: Designer-Dunstabzugshaube, Kühlschrank ohne Lüftungsöffnungen in der Seitenwand, Sitzpolster-Heizung und eine Cassetten-Toilette, die sich zum Putzen auf einer Schiene herausziehen lässt, sind nur ein Teil davon.

T.E.C. bringt lichtdurchlässige Waschbecken

Auf das Ducato-Serien-Tiefrahmenchassis mit verbreiterter Spur baut T.E.C. seine Teilintegrierten auf. Den Wohnaufbau in eleganter hellgrauer Lackierung ergänzt farblich das in Metallic-Hellblau abgesetzte Fahrerhaus mit einem neuen, vom Hymer-IdC gezeichneten Cockpitüberbau.

Innen gibt es neue, schicke Bäder mit aufgesetzten, lichtdurchlässigen Waschbecken und Küchen mit neuer, dekorativer Dunstabzugshaube sowie Arbeitsplatten in Granitoptik. Die Kühlschränke entlüften über das Dach, wodurch die

Lüftungsöffnungen in den Seitenwänden entfallen.

Tikro bleibt nicht immer bei seiner Breite

Einer der ersten, der seine Teilintegrierten auf neuen Basisfahrzeugen fertig hatte, war Eugen Seitz. Der durch seine inzwischen an Dometic verkaufte Fensterproduktion bekannt gewordene Schwabe stellt seine Modelle der Marke Tikro in Düsseldorf gleich auf drei Basisfahrzeugen vor: Mercedes-Benz Sprinter, VW Crafter und Citroën Jumper. Allerdings überschreiten die auf Jumper ausgebauten Teilintegrierten wegen der Breite des Basisfahrzeugs die magische Zweimetergrenze, bisher für Seitz ein wesentliches Konstruktions-Kriterium.

Die Tikro-Aufbauten ähneln sich bei allen Modellen wegen ihrer geraden Wände und des hoch aufragenden, ebenfalls ebenen Hecks. In dem gewährt auf Wunsch eine große Klappe Zugang zum Innenraum.

Der Tikro-Interessent wählt aus einer Vielzahl von Grundrissen. Er kann sich sein Mobil aber auch aus vielen

Den Tikro gibt es mittlerweile auf fast jedem erdenklichen Basisfahrzeug.



Modulen zusammenstellen – etwa mit dem elektrisch bis unter den Heckbuckel nach oben anzuhebendem Doppelbett. Frank Böttger



Knaus hält bei den Sport-TI-Modellen die Renault-Fahne hoch.



Bei der Entwicklung der **Vollintegrierten** haben sich die Reisemobil-Hersteller und die von ihnen beauftragten Designbüros mächtig ins Zeug gelegt.

Gewagte Formen für Ästheten



Vollintegrierte Reisemobile bieten den Entwicklern und Designern nahezu unbegrenzte Möglichkeiten, sich auszuleben. Und weil immer mehr Reisemobil-Hersteller sich der professionellen Hilfe von Design-Ateliers oder -Studios bedienen, werden auch die Integrierten immer interessanter. Hat im Vorjahr Knaus mit dem C-Liner für Furore gesorgt und kräftig gepunktet, so wird auf dem diesjährigen Caravan Salon eine ganze Reihe innovativer und Aufsehen erregender Neuheiten im Segment der Integrierten um das Interesse und die Gunst der Käufer buhlen.

Die neuen Dethleffs-Integrierten erinnern vom Außendesign stark an amerikanische Mobile.

Carthago bringt einen neuen M-Liner

Wahlweise auf frontgetriebenen Fiat-Ducato- oder hinterradgetriebenen Iveco-Daily-Chassis bietet der ober-schwäbische Reisemobilbauer Carthago seine erfolgreiche



Chic-Baureihe an, bei der unter anderem die Warmwasserheizung Serienstandard ist. Die Aufbau-längen für den neuen Chic I reichen von 7,30 bis 7,80 Meter. Als Antriebsquelle kommt beim Daily auf Wunsch der Dreiliter-Turbodieselmotor zum Einsatz, der 129 kW (176 PS) leistet. Nagelneu zur Messe ist auch der M-Liner, der

mit der letzten Generation M-Liner nur noch wenig gemeinsam hat (siehe S. 88/89). Er fährt auf Iveco Daily oder Euro-Cargo-Bus-Chassis und orientiert sich hin zum Topmodell Mega-Liner.

Französisches Mobil von deutschen Bändern

Mit seinen neuen Integrierten der baugleichen Produktfamilien Chausson und Challenger zeigt das französische Unternehmen Trigano multikulturelle Arbeitsteilung. Entwickelt wurden die neuen Voll-



Neben dem neuen Carver sticht bei Concorde der neue Liner heraus. Er wird größer sein und noch besser ausgestattet als das Erfolgsmodell Charisma II.

integrierten von Trigano VDL in Frankreich, wobei allerdings die äußere Gestaltung auf die schwäbischen Designpartner Panik und Ruhdorfer hinweist. Gebaut werden sollen die Integrierten von Eura Mobil in Sprendlingen bei Mainz, einer hundertprozentigen Tochter von Trigano.

Das Kleinste ist 5,95 Meter lang und mit Winkeldinette, großer Küche und Heckwaschraum eingerichtet. Genau einen Meter länger ist Modell Nummer zwei, ebenfalls mit Winkeldinette, aber Heck-Doppelbett quer über einer Fahrradgarage. Der Dritte im Bunde ist 6,99 Meter lang und bekommt einen Grundriss mit Winkeldinette, Winkelküche und Längsbetten im Heck.

Eura Mobil Terres-tra: ein markantes Gesicht.



Premiere des neuen Concorde Liner

Neu auf der Messe stehen wird von Concorde der Carver, die etwas kürzere Variante des Charisma II. Mit Spannung erwartet wird der neue Concorde Liner, der es schwer haben wird, den Charisma II zu überbieten.

Wichtigste Kriterien: Der Neue rollt auf Lkw-Chassis und wird noch besser ausgestattet sein als der kleine Bruder. Auch soll eine größere Innenraumbreite das Raumgefühl noch einmal steigern. Concorde will zudem eine Maxi-Version liefern, 10 Meter lang auf MAN 10.249.

Dethleffs deckt großes Marktspektrum ab

Mit neuem, markantem Gesicht trumpfen die unterschiedlichen Vollintegrierten des Traditionsherstellers Dethleffs aus Isny im Jubiläumsjahr zum 75. Bestehen des Unternehmens auf. Selbst die Globebus-Familie mit ihren drei Modellen tritt mit diesem Gesicht an, das amerikanische Einflüsse nicht verhehlen kann.

Für 42.000 Euro bietet Dethleffs mit dem Globebus I einen nur 5,89 Meter langen und 2,12 Meter breiten Integrierten an, der wohl ohne Konkurrenz sein dürfte.

Vielfalt pur bietet Dethleffs bei seinen weiteren Integrierten-Baureihen an. So kann der Kunde allein in der Advantage-

Baureihe zwischen den beiden Linien Basic und Luxus – Preisunterschied zwischen 3.500 und 4.000 Euro – wählen, kann sich aus elf Farben und zwölf Textilausstattungen sein ganz spezielles Wunschmobil zusammenstellen.

Auch in den Innenräumen gibt es bei Dethleffs viel Neues: Küchenmöbel mit zahlreichen Schubladen, variabel teilbare Kocherabdeckungen, verschiebbare Waschtische oder die Travel-Lounge genannte Sitzbank mit verstellbarer Sitzfläche und Lehne bei den Barversionen.

Neues Design und Produktionsverfahren

Extravaganz und Progressivität werden die Integrierten ►



von Eura Mobil mit nach Düsseldorf bringen. Gezeichnet vom Designbüro Panik und Ruhdorfer in Schwaikheim bei Stuttgart präsentieren sie sich mit einer ungewöhnlichen, stark eingezogenen Frontpartie und riesiger Panorama-Windschutzscheibe. Umlaufende, dicke Kantenleisten sollen die optische Wirkung eines Space-Frame erzeugen.

Vier Modelle will Eura Mobil anbieten. Zwischen 5,60 und 7,50 Meter lang, auf Fiat Ducato aufgebaut und preislich unterhalb der Integra-Baureihe angesiedelt.



Frankia stellt Fiat- und Mercedes-Modelle auf Al-Ko-Chassis.

8600 FD – Besonderheit: Smart-Garage – auf insgesamt sieben Modelle.

breit und 3,30 Meter hoch und ist im Heck mit einer Hubgarage für einen Smart Fortwo ausgestattet.

Froli geht jetzt ins schwerere Segment

Erst vor drei Jahren hat Froli-Chef Heinrich Fromme mit dem Bau von exklusiven Reisemobilen mit der Markenbezeichnung FR-Mobil begonnen. Und doch bringt er zum diesjährigen Caravan Salon bereits ein Modell der Superlative mit. Das FR-Mobil Vi 830 ist 8,30 Meter lang, 2,50 Meter

Der Dauerbrenner B-Klasse ist gewachsen

Mit deutlich aufgewerteten Integrierten seiner B- und S-Klasse kommt Hymer, Europas Nummer eins bei Reisemobilen, nach Düsseldorf. Das Hauptinteresse dürfte dabei auf der neuen B-Klasse liegen, die als Verkaufsschlager nun in ihre 26. Auflage geht und fortan



Im 26. Modelljahr zeigt sich die Hymer B-Klasse frischer denn je.

Alle vier Modelle bekommen vorn Winkelsitzbänke zu den drehbaren Fahrerhaussitzen.

Geschlafen wird im 5,60 Meter langen I 560 im Hubbett, im I 660 HB im Querbett über der Heckgarage, im I 670 SB im Hecklängsbett und im 7,50 Meter langen I 700 EB in Einzel-Längsbetten.

Frankia: Frontpartie noch nicht entschieden

Die zur französischen Pilote-Gruppe gehörende Firma Frankia zeigt seine Vollintegrierten auf Fiat Ducato und Mercedes Sprinter in Düsseldorf mit unterschiedlicher Frontpartie. Erst nach Auswertung der dort durchgeführten

Kundenbefragung wollen die Franken entscheiden, ob das so bleiben wird oder beide Varianten zukünftig mit einheitlicher Frontmaske antreten sollen.

Sowohl bei den Modellen auf Fiat Ducato als auch auf Mercedes Sprinter setzt Frankia auf Al-Ko-Chassis. So rollen zum Beispiel der 6400 und der 6800 auf dem von Mercedes-Benz und Al-Ko gemeinsam entwickelten 3,88-Tonnen-Reisemobil-Chassis, das Modell 8400 auf einem Fünftonnen-Sprinter-Chassis mit zwischen- gesetzter Al-Ko-Rahmenverlängerung, und der 7400 nutzt das Original-Fünftonnen-Chassis des Sprinters. Das Angebot an Royal-Class-Integrierten auf MAN-Chassis erweitert Frankia mit dem



Familiengesicht: Der neue S-Liner von Knaus

in den einsteigsorientierten Variante B-CL sowie der Premium-Baureihe B-SL antritt. Allein die B-SL-Familie umfasst neun Modelle auf Fiat Ducato und vier auf Mercedes Sprinter.

Viel Detailarbeit hat Hymer bewältigt, um die B-Klasse fit für die Zukunft: frischer und automotiver – zu machen. Sechs Zentimeter mehr Außenbreite, Frontspoiler aus PU, geklebte Windschutzscheiben, Leuchteinheiten bis hin zu Xenon-Licht, flachere Schürzen, tieferer Einstieg, eine um zehn Zentimeter in der Breite angewachsene Fahrtür, die diesen Begriff nun auch verdient. Das sind nur einige der Neuerungen im Außenbereich.

Innen hat Hymer dagegen nur maßvolle Veränderungen vorgenommen. So ersetzt



Klare, zurückhaltende Formensprache beim Laika Rexos.

Hymer die Halbdinetten durch L-Sitzgruppen, im Fahrerhaus gibt es mehr Ablage- und Stauflächen und in den B-SL-Modellen sitzen Fahrer und Beifahrer zukünftig auf Aguti-Sitzen. Für die allerdings ist im Moment keine Höhenverstellung vorgesehen.

Der C-Liner bestimmt das Knaus-Gesicht

Das große Geheimnis um die neuen Knaus Integrierten hat REISEMOBIL INTERNATIONAL gelüftet (siehe Doppelseite). Es wird je einen rund sechs Meter langen Van in Form eines Teil- und einen in Form eines Vollintegrierten geben. Das Äußere

dieser beiden 3,5-Tonner lehnt sich stark an den C-Liner an, der im letzten Jahr das Messe-Highlight in Düsseldorf war.

Die innovative, richtungsweisende Formgebung des C-Liner ist den neuen Vollintegrierten gemeinsam. Die bündig in die Wände integrierten Fenster sollen für Furore sorgen. Innen gibt es spektakuläre Details, zum Beispiel Zweiersitzbänke, die sich nach der Fahrt zusammenschieben lassen, wobei die Pfosten der Dreipunktgurte hinter den Rückenlehnen verschwinden.

Laika setzt auf Tradition

Weitgehend die typische Linienführung der bisherigen Integrierten prägt auch den ►



Auftritt der sieben neuen Rexos-Modelle von Laika, dem zum Hymer-Konzern gehörenden, italienischen Reisemobil-Hersteller. Aufgebaut auf Iveco Daily 35 C 14 ist der 7,20 Meter lange und 76.200 Euro teure Rexos 720 ein typischer der Laika-Philosophie: Klare, eher zurückhaltende Formsprache, zwei Fahrerhaustüren, Wohnraumtür mit großem Fenster, niedrige Schürzen und Heckgarage außen sowie



Der Mobilvetta-Integrierte debütierte auf der CMT 2006. Jetzt gibt es neue Grundrisse.

– hat Niesmann + Bischoff zur grundlegenden Überarbeitung der beiden Baureihen genutzt. Aufbauten mit neuen, breiteren Wohnraumtüren und ohne sichtbare Fugen, flach gehaltene Schürzen, Rückwände mit wulstigen Rändern und geklebte Windschutzscheiben zeichnen sie unter anderem aus.

Innen gefallen die Fahrzeuge mit neuen Möbeln in freundlich-heller Bernstein-Kirsche, schmutzunempfindlichen Polsterstoffen in Nanotechnologie, neuen Möbelgriffen und nach beiden Seiten verschiebbaren Esstischen.

Pilote erweitert Integrierten-Angebot

In drei Baureihen untergliedert der französische Reisemobil-Hersteller Pilote seine Angebots-Palette, die er auf Citroën Jumper, Fiat Ducato, Mercedes Sprinter oder Renault Master aufbaut. Den preislichen Einstieg in die durchweg 2,30 Meter breiten Integrierten markieren bei Pilote die beiden Modelle der Aventura-Baureihe, die wahlweise auf Jumper oder Ducato lieferbar sind.

Fünf Vollintegrierte umfasst die mittlere Baureihe namens Reference. Sie sind auf Fiat Ducato oder Renault Master aufgebaut. Acht Vollintegrierte auf Mercedes Sprinter bilden die Oberklasse Explorateur. Äußerlich unterscheiden sich die Modelle auf Sprinter von den anderen Modellen durch ihre Scheinwerfer. Innen gibt es mindestens 14 Zentimeter hohe Doppel- oder Technikböden, neue Tisch- und Arbeitsplatten, Bäder mit neuen Duschwannen und Armaturensäulen, eine neue Wasserversorgung und 150-Liter-Kühlschränke sowie optional – je nach Modell – Vierflammkochen mit Backofen, Vorbereitung für Flachbildschirme und Alde-Warmwasser-Heizungen.

Frank Böttger



Optisch nähern sich die Niesmann + Bischoff-Integrierten an.

innen eine Raumaufteilung mit Halbdinette und Längssitzbank vorn, L-Küche mit Vierflammkochen-Backofen-Kombination und großes Bad mit separater Dusche in der Mitte, Doppelbett hinten quer.

und Längssofa im Bug, Küche mit Vierflammkochen und Backofen sowie Bad mit separater Duschkabine in der Mitte und Doppelbett quer im Heck über einer großen Fahrradgarage.

Mobilvetta baut ein Monocoque

In GfK-Monocoque-Bauweise ohne jegliche sichtbare Fuge mit tiefem Kühlergrill und je drei nebeneinander platzierten, kleinen, runden Scheinwerfern auf beiden Seiten baut die zur SEA-Gruppe gehörende toskanische Firma Mobilvetta ihre Kimú-Integrierten. 38 Millimeter dicke Wände und 70 Millimeter dicke Böden bilden die Hülle der neuen Vollintegrierten, die auf dem Renault Master rollen. Als ein Beispiel aus der Familie präsentiert sich der Kimú 132 mit Halbdinette

Drei eigenständige Baureihen

Seinen drei Baureihen ein eigenständiges Gesicht zu geben und



Der Sprinter von Mercedes-Benz ist die Basis der Pilote-Integrierten Explorateur.



Mehr Spielraum in den neuen Transportern

Größere Innen-
abmessungen der
neuen **Kasten-
wagen** bieten
deutlich mehr
Variabilität.

Am auffälligsten
spielen die neuen
Transporter ihre
Trümpfe bei ausge-
bauten Kastenwagen
aus. Mit rund fünf Zentime-
tern mehr Breite außen und
innen – Ducato, Jumper und
Boxer überschreiten deshalb
allerdings die Zweimetermarke
– bringen das Trio, aber auch
Sprinter und Crafter das Zeug
mit, Betten quer einbauen zu
können. Und zwar ohne seitlich
aufgesetzte Ohren.



Die Dächer bieten reichlich Höhe

Weitere Vorteile bieten die
Dächer der neuen Kastenwa-
gen. Sie erlauben es durchweg,
auf spezielle Hochdächer zu
verzichten. Sprinter und Crafter

*Platz da: Mit GfK-
Verbreiterungen
schafft CS Raum für
ein Doppelbett quer
im Heck des VW
Crafter.*



sind mit zwei verschiedenen
Stahldächern zu haben, die
Innensteh-Höhen von 165 und
194 Zentimetern ermöglichen.

Dazu gibt es ein weiteres
Hochdach, entwickelt von
der 100-prozentigen Daimler-

Chrysler-Tochter Westfalia, in
deren Werk in Rheda-Wieden-
brück gefertigt und sogar von
deren Mitarbeitern bei der
Sprinter-Produktion im Werk
Ludwigsfelde montiert. Dieses
Dach bietet eine Innensteh-
Höhe von 214 Zentimetern.
Es ermöglicht also großzügige
Doppelböden.

Auch Ducato, Jumper
und Boxer prahlen mit gro-
ßen Innenhöhen. Die reichen
bei ihnen von 166 über 193
und bis zu 217 Zentimeter.
Da muss nicht unbedingt ein
eigens entwickeltes Reisemobil-
Hochdach montiert werden.
Hersteller können auch das
Serienangebot nutzen, wie das
Pössl schon geraume Zeit als
Vorreiter praktiziert.

Adria zeigt eine breite Palette

Ganz auf das Serienange-
bot der Basisfahrzeug-Herstel-
ler setzt das slowenische Unter-
nehmen Adria, das bis vor drei
Jahren die Pössl-Reisemobile

*Beliebt: Der Adria Twin auf Fiat
Ducato bietet interessante Grundrisse
für die Reise zu zweit.*



gebaut hat. Das Riesenangebot
von insgesamt neun ausgebau-
ten Kastenwagen bringt Ad-
ria-Importeur Reimo aus dem
hessischen Egelsbach mit nach
Düsseldorf – je zwei auf Renault
Trafic und Master, fünf auf Fiat

Ducato. Besonders interessant
sind die beiden neuen Modelle
Club D und Twin.

Der kürzere von beiden,
der 5,65 Meter lange Club D,
verfügt über eine 1,40 Meter
breite, zum Doppelbett um-

baubare Hecksitzgruppe. Vorn
lässt sich an den hinter dem
Fahrsitz stehenden Kühl-
und Kleiderschrank ein Tisch
einhängen. Um den herum
versammeln sich bis zu drei
Reisende auf den gedrehten
Fahrerhaussitzen und auf ei-
nem an der Waschräumwand
befestigten Klappsitz.

Mit einem besonders inte-
ressanten, von Adria zum Mus-
terschutz angemeldeten Detail,
überrascht der 5,99 Meter lan-
ge Twin. Bei ihm liegt das Dop-
pel-Heckbett rechts und links
auf den Technikeinbauten auf,
der Mittelgang ist frei. Da die
Bettauflage mehrfach unterteilt
ist, lässt sich das gesamte Bett ►



*Gestreckt:
Der Dopfer-
Ausbau 331-K
des VW Crafter
verfügt über eine
lange Möbelzeile mit unter-
schiedlich hohen Sideboards.*



Klassisch: Im von HRZ ausgebauten Opel Movano ruht das Doppelbett im Heck auf der Garage. Winzig wirkt das Bad.



Elegant: Der neue James Cook gilt als bewährter Kastenwagenausbau auf Mercedes-Benz Sprinter. Möglich sind unterschiedliche Hochdächer.

samt Bettwäsche nach links an die Wand klappen. Dadurch ergibt sich ein Riesenstauraum von einem Meter Breite, 1,75 Meter Höhe und – bei geschwenkter, vorderer Trennwand – mehr als zwei Meter Länge. Genug Platz für zwei Fahrräder, einen Motorroller oder sogar ein Motorrad. Konventionell ist dagegen, wie der weitere Raum genutzt wird: drehbare Fahrerhaussitze und Halbdinette vorn, Nasszelle, Küche und Kleiderschrank in der Mitte.

Bresler setzt auf eigene Ideen

Weil es nicht alle vorher angesprochenen Dachhöhen für alle Radstände gibt – je



kürzer die Kastenwagen, umso weniger gehen sie in die Höhe – fasste Dieter Bresler einen Entschluss. Kurzerhand entwickelte der Sachse für das von ihm am meisten verkaufte Modell, den Junior 496 DK auf Citroën Jumper mit dem

kürzesten Radstand von 300 Zentimetern, ein eigenes GfK-Dach. Damit setzt er in dem ausgeklügelten Kastenwagen einen Grundriss für vier Personen um. Gesessen wird an der Halbdinette, zum Schlafen bauen sich zwei Passagiere die

Sitzgruppe zum Bett um, die beiden anderen krabbeln ins absenkbare Dachbett.

CS macht den Crafter breiter

Den VW Crafter mit mittlerem Radstand und Original-



Alltagstauglich: Der Marco Polo markiert den Einstieg von Daimler-Chrysler in die reisemobile Welt.

des CS-Mobils belegen links die Nasszelle, in der sich das Waschbecken als Schublade in den Riesenstauraum unter das Bett schieben lässt. Rechts reicht die Küche bis in den Tür-ausschnitt.

Dopfer baut das Bad ins Heck

Auch Individualausbauer Rainer Dopfer präsentiert einen ausgebauten VW-Crafter mit mittlerem Radstand und Original-Hochdach auf seinem Stand in Düsseldorf. Seine Ausbau-Variante 331 K – geölte Erle-Echtholzmöbel mit hellgrauen Mineralstoff-Ar-

beits- und Abstellplatten – setzt auf ein Bad, das samt Kleiderschrank das gesamte Heck belegt. Davor stehen links die Winkelküche, rechts zwei in der Höhe abgestufte Kommoden. Das 200 mal 140 Zentimeter große Doppelbett entsteht aus der Halbdinette-Sitzbank.

H.R.Z. zählt auf den Opel Movano

Als einer von wenigen setzt der schwäbische Kastenwagen-Spezialist H.R.Z. auf den Opel Movano mit langem Radstand. Der knapp 40.000 Euro teure H.R.Z.-Movano wird über das Opel-Händlernetz vertrieben und gefällt mit einem klassischen Grundriss: Doppelbett quer im Heck über großer Garage, Halbdinette vorn, ►



Küche und Kompakt-Nasszelle in der Wagenmitte.

La Strada powert im Ford

Verstärkt setzt das frühere Familien-Unternehmen La Strada im hessischen Echzell auf den Ford Transit als Basisfahrzeug. Nach Düsseldorf bringen die Hessen ihre Erfolgsmodelle mit, den 30.000 Euro teuren Pronto und den 35.000 Euro teuren Trento. Letzterer ist angelehnt an den auf Sprinter rollenden Regent L und zeigt sich als Vierpersonenmobil mit 200 mal 140 Zentimeter großem Hub-Doppelbett, Toilettenraum mit Dusche, komfortabler Küche und gemütlicher L-Sitzgruppe.

Mercedes-Benz steigt mit Marco Polo ein

Mercedes-Benz kommt mit komplett neuem Reisemobil-Programm nach Düsseldorf. Den Einstieg in die Sparte Freizeitfahrzeuge markiert bei den Stuttgartern der Marco Polo. Ursprünglich mit dem Mercedes-Benz Vito gemeinsam vorgestellt, wird der von Westfalia entwickelte und gebaute Campingbus inzwischen

als Ausbau des Mercedes-Benz Viano realisiert.

Der auf Alltagstauglichkeit, Sicherheit und Fahrspaß ausgelegte Marco Polo imponiert mit elektrohydraulischem, tiefgaragentauglichem Aufstelldach. Elektrisch verstell- und klappbare Rücksitzbank sowie Möbel mit Applikationen in Aluminiumoptik werten das Mobil auf. Angetrieben wird der Marco Polo von Vier- und Sechszylinder-CDI-Motoren – allesamt mit Dieselpartikelfilter – mit bis zu 150 kW (204 PS) Leistung. Auf Wunsch gibt es den Marco Polo als 4Matic auch mit Allradantrieb und als Activity mit umfangreicher Sonder-Ausstattung.

Auch den Klassiker unter den ausgebauten Kastenwagen, den James Cook, hat Mer-

cedes-Benz kräftig überarbeitet. Ihn bieten die Stuttgarter nunmehr in drei Varianten an. Nummer eins ist der direkte Nachfolger des bisherigen James Cook mit der markanten Nase über dem Fahrerhaus. Er trägt die Modellbezeichnung Classic, ist 5,91 Meter lang und 3,36 Meter hoch.

Die zweite James-Cook-Variante heißt Kompakt. Sie verzichtet auf das Westfalia-Spezial-Schlafhochdach, kommt mit dem Mercedes-Benz-Superhochdach aus, das allerdings auch eine Westfalia-Konstruktion ist und eine Innenstehhöhe von 2,14 Metern bietet. Der Kompakt hat im Dach kein Bett und ist mit seiner Gesamthöhe von ziemlich genau drei Metern ein reines Zweipersonen-Reisemobil.



Jugendlich: Renault zielt mit seinem Trafic auf junge Leute. Camping-Gefühl vermittelt das Evado-Paket mit Standheizung und Kühlbox.

Renault zielt auf junge Kunden

Bei Renault heißt die Campingbus-Variante Trafic Generation. Ihr verhilft das Evado-Paket zu Campingflair und angenehmem Aufenthalt auf längeren Reisen. Diese 2.262 Euro-Ausstattung enthält eine Standheizung, eine 32-Liter-Kühlbox, ein Verdunklungsset aus acht maßgeschneiderten Isolier-Elementen sowie die Metallic-Lackierung des Wagens. Ideal passt das Evado-Paket zur Topausstattung Trafic Generation Privilege, die mit 74 kW (100 PS) oder 99 kW (135 PS) motorisiert ist.

SEA kehrt zurück zu alter Tradition

Auf alte Tugenden besinnt sich die SEA-Gruppe und bietet mit dem Trident B wieder einen Kastenwagen-Ausbau des VW-Bully an. Unzweifelhaft knüpft der Campingbus auf Basis des T5 in Form, Raumaufteilung und Ausstattung an die Tradition der britischen Edelmarke Holdsworth an.

Kern des 5,39 Meter langen und knapp 59.000 Euro teuren Kompaktmobils bildet

die hinter dem Fahrersitz eingebaute Längscouch, die sich zum 181 mal 161 Zentimeter großen Doppelbett ausziehen lässt. Die mit hellem Leder be-

zogene, großzügige Sitzgruppe bildet sich aus dem langen, auf einem Mittelfuß stehenden Esstisch sowie dem drehbaren Beifahrer- und einem dritten, im hinteren Bereich der Schiebetür platzierten



Bewährt: SEA kehrt zurück zu ausgebauten Kastenwagen und widmet sich mit dem Trident dem VW T5 mit Hochdach. Platz muss sein.

Einzelst. Dazu kommt noch die Längscouch. Hinter der Sitzgruppe stehen sich rechts und links zwei Küchenmodule gegenüber, das eine mit dem Kocher, das andere mit der Spüle. Daneben platziert sind Toilette und Waschtisch.

Frank Böttger





Anbau-Element:
Heckklappenvorzelt
Primus von Herzog.

Vorzelt

Mehr Raum zum Campen

Ein Zelt, das an der Heckklappe von Campingbussen befestigt wird, bietet Vorzelt-hersteller Herzog an. Mit breitem Eingang und großzügiger Lüftung ist Primus auch bei sommerlicher Hitze nutzbar. Bei einfacher Montage entsteht in kürzester Zeit zusätzlicher

Lebensraum. Das Heckklappenvorzelt ist aus Polyester, mit Polyurethan beschichtet und wiegt sieben Kilogramm. Es soll einer Wassersäule von 3.100 Millimeter Stand halten und 225 Euro kosten. Tel.: 07143/89440, Internet: www.herzog-freizeit.de.

Einbaumöbel

Eine Küche ist Gold wert

Speziell für kleine Fahrzeuge wie den Caddy von Volkswagen entwickelte VanEssa die Minimodulküche, die bislang kleinste Küche der Produktserie. Wie die etwas größeren Campingküchen nimmt die kleine Variante für sich in Anspruch, einen handelsüblichen Van innerhalb weniger Minuten in einen voll ausgestatteten Camper mit Liegefläche und Küche zu verwandeln. Das Miniküchenmodul kostet ab 1.100 Euro. Tel.: 08063/7856, Internet: www.campingkueche-vanessa.de.



Dank VanEssa
werden aus
kleinen Vans
Reisemobile.

Duschzelt

Nasszelle verbessert

Seine am Heck von Kastenwagen oder Vans zu montierende Duschkabine bietet VanShower nun mit zusätzlichem Sicht- und Spritzschutz zum Fahrzeuginnenraum hin an. Alle Duschzelte sind mittlerweile aus hochwertigem Persenning-Gewebe gefertigt, besitzen einen zusätzlichen Heckreißverschluss und kosten 150 Euro. Die ebenfalls verfügbaren Heckzelte bieten für 200 Euro Mosquito-Seitenfenster, die jetzt von innen verschließbar sind. Tel.: 06134/557716, Internet: www.vanshower.de.

Dank Spritzschutz ist der Innenraum des Fahrzeugs nun vor Nässe aus dem Duschzelt sicher.



Moskitonetze
von Brandrup
halten Insekten
vom Innenraum
fern.

Mückenschutz

Störer werden ausgesperrt

Im California auf Volkswagen T5 haben Insekten von nun an strenges Hausverbot. Zubehörspezialist Brandrup hat seine Moskitonetze Flyout für die Heckklappe, die Schiebetür und die Dachluke neuerdings um Modelle für die Schiebefenster ergänzt. Rollo und Fenster lassen sich dank eines raffinierten Reißverschlusses

weiterhin bedienen ohne das Netz abnehmen zu müssen. Allen Moskitonetzen Flyout ist der rundum gut abdichtende Klettverschluss sowie die schwarze Farbe, welche gute Sicht nach draußen garantiert, gemein. Moskitonetze für Schiebefenster des California T5 kosten ab 50 Euro. Tel.: 08555/40710, Internet: www.brandrup.de.

Regenrinne

Kontaktaufnahme erleichtert

Zur Nachrüstung an VW T5 (egal, ob mit kurzem oder langem Radstand,) bietet Zubehörspezialist Reimo die Regenrinne Multi Rail an. Sie leitet Regenwasser ab und erlaubt eine Befestigung von Sonnensegeln oder Vorzelten mit Einzugs- oder Klemmstangen.

Auch die Montage von Dachträgern ist möglich. Die bereits gebogene und vorgebohrte Aluminiumschiene ist für die linke oder rechte Fahrzeugseite verfügbar und kostet bei Reimo inklusive Spoiler 152 Euro. Tel.: 06103/400521, Internet: www.reimo.de.



Die Regenrinne
Multi Rail von
Reimo hält
Sonnensegel,
Vorzelte oder
Dachträger.



Federung

T5 als Luftikus

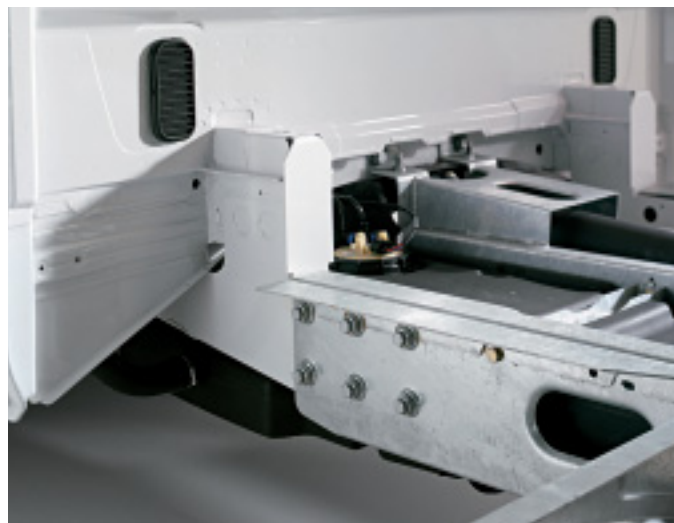
Auch an Volkswagen T5 ersetzt Goldschmitt inzwischen die originalen Schraubenfedern durch Luftfederbälge. Die von einem Kompressor versorgte Anlage garantiert anschließend ein konstantes Niveau des Fahrzeughecks über der Fahrbahn und gleicht dabei gar unterschiedliche Beladungen aus. Die optionale Steuerung Intelli-Ride erlaubt das Absenken der Ladekante im Stand. Voll-Luftfederungen steigern den Fahrkomfort deutlich und sind deshalb in Ambulanzfahrzeugen verbreitet. Für den VW T5 kostet die Umrüstung 2.640 Euro. Tel.: 06283/22290, Internet: www.goldschmitt.de.

*Goldschmitt
nutzt die
Dämpfungseigenschaften
der Luft zur
Steigerung des
Fahrkomforts.*



Kleines im Visier

Erstmals zwei Hallen reserviert die **Düsseldorfer Messe für Zubehör: Halle 13 und 5**



Das Tiefrahmenchassis von Al-Ko liegt 20 Zentimeter unter dem Original.

Wer sich vornehmlich für Reisemobilausstattung interessiert, muss in diesem Jahr weite Wege in Kauf nehmen. Während in Halle 13 traditionell Produkte für Reisemobilhersteller zu finden sind, wanderten die Endkundenprodukte von Halle 14 in Halle 5. Außer den Produzenten selbst sind dort auch Händler vertreten, die Zubehör gleich an den Mann

oder die Frau bringen. Welche Accessoires werden erstmals 2007 in Reisemobilen verbaut?

Chassis von **Al-Ko** bilden die Grundlage vieler Reisemobile. Gemeinsam mit DaimlerChrysler entwickelten die Kötzer nun das erste amc-Tiefrahmenchassis für heckgetriebene Fahrzeuge, dessen Rahmenoberkante 20 Zentimeter tiefer liegt als beim normalen Mercedes-Benz Sprinter-Fahrgestell. Die guten Fahreigenschaften des Sprinter bleiben ebenso erhalten wie die Funktion von Antiblockiersystem ABS, Antischlupfregelung ASR und adaptivem elektronischem Stabilitätsprogramm ESP.

Ferner ist das Al-Ko Tiefrahmenchassis so konzipiert, dass es für alle Al-Ko-Zubehörteile passt: Lastenträger für Motorroller

Die Satellitenanlagen von Alden sind gegen Windböen präpariert.



und Fahrräder, abnehmbare Anhängervorrichtung, Sicherheitsgurtsystem SGS5 sowie mechanische oder elektrische Hubstützen.

Der Zubehörlieferant **Alden** – nach eigenen Angaben Marktführer für Antennen und Solartechnik in Frankreich – hat seine Satellitenanlagen überarbeitet. Von Wettbewerbern unterscheiden sich die Schüsseln der Elsässer durch eine Technik zur Verringerung des Luftwiderstands und Sollknickstellen, welche die Schäden durch Windböen gering halten. Zur Suche der Satelliten hat Alden ein Modul entwickelt, das mit allen Empfangsanlagen harmonisiert, nur den Ort des gewünschten Satelliten ausfindig



Eine Matratzenauflage von BB Walder verwandelt Sitzgruppen in bequeme Schlafstätten.

macht und andere ignoriert. Eine Solarzelle, die kontinuierlich der Sonne folgt, rundet die Neuheiten der Franzosen ab.

Auf Maß gefertigte Matratzen für Reisemobile sind bei **BB Walder** zu finden. Die Kaltschaummatratze Galactika verspricht hohe Stützkraft und dank differenzierter Kernzonen und aufwändigen Lüftungskanälen exzellenten Liegekomfort sowie gute Klimawerte. Mit



Berker entwickelt spezielle Schalter für Reisemobile.

ViscoVario hat Walder eine Matratzenauflage auf Basis eines viskoelastischen Schaums entwickelt, mit der sich Sitzgruppen oder Reservebetten im Handumdrehen zu bequemen Schlafstätten umbauen lassen sollen.

Berker aus Schalksmühle stellt speziell für Freizeitfahrzeuge entwickelte Schalter aus. Neu im Einbauprogramm Berker B.mobil ist ein Drehdimmer für 12 Volt, der besonders kompakt und in den Farben Polarweiß, Braun, Grau, Anthrazit, Chrom matt und Champagner verfügbar ist.

Der Elektronikfachmann **Büttner** aus Neukirchen hat eine intelligente Steuerung entwickelt, die ein Zusammenspiel der ansonsten konkurrierenden Energieerzeuger Solar- und Brennstoffzelle regelt. Die Brennstoff-

zelle kommt demnach nur dann zum Einsatz, wenn nicht ausreichend Solarleistung zur Verfügung steht, die Batterien innerhalb eines Tages zu laden. Das Steuerungssystem erkennt Wetteränderungen und erlaubt, den Startzeitpunkt der Brennstoffzelle festzulegen und Ruhezeiten vorzugeben.

Die Stromverteilung in Reisemobilen ist **Caliras** Metier. Einen neuen Weg wollen die



Bei Crystop finden Reisemobilisten eine tragbare Satellitenanlage.

Elektronikspezialisten nun mit einem Bussystem beschreiten, wie es in Pkw und teilweise in Nutzfahrzeugen bereits Realität ist. Das Multiplexing-System bildet ein Netz, das sämtliche Funktionen der elektronischen Anlage, Füllstände von Tanks, aber auch das Einfahren von Satellitenantennen und Trittstufen sowie das Abziehen des Netzsteckers überwacht. Die gesammelten Informationen über die kontrollierten Betriebszustände stellt das System auf einem Touchscreen dar. Wesentliche Vorteile des Multiplexers sind Kabel- und Gewichtseinsparungen, die individuelle Anpassung an Kundenwünsche und die Erweiterbarkeit durch den modularen Aufbau sowie die Konfiguration per Windows-Software.

Satellitenspezialist **Crystop** aus Karlsruhe stellt eine

tragbare Empfangsanlage vor. Der Vorteil der abgesetzten Satellitenanlage SoloSat liegt auf der Hand: Das Reisemobil kann unter Bäumen im kühlen Schatten stehen, während die Satellitenschüssel für einen guten Empfang unter freiem Himmel schmoren muss.

Branchenriese **Dometic** kommt mit Neuheiten aus nahezu allen Geschäftsbereichen nach Düsseldorf. Für Klimaanlagen bietet der Siegener Hersteller ein neues System an, das kalte Luft besser verteilen soll. Sein kompakteres Design beansprucht weniger Raum im Mobil, resultiert in geringerem Gewicht und wird bei den Dachklimaanlagen Blizzard 2.200 und 1.600 zu finden sein.

Sensationell ist Dometics Entwicklung einer Staukastenklimaanlage, die mit 2.500 Watt kühlt, bei Bedarf mit einer Wärmepumpe mit 3.000 Watt für jede Menge heiße Luft sorgt und somit besonders für Urlaubsländer mit großen Temperaturunterschieden prädestiniert ist. Zur Luftverteilung ist die HB 2500 mit jeweils drei Luftdüsen an einer Stirn- und ►



Dometic hat die Luftverteilung seiner Klimaanlagen weiterentwickelt.



Fiammas Auszug für die Heckgarage soll den Nutzwert des Stauraums erhöhen.

einer Längsseite sowie einem 3-Stufen-Gebläse ausgestattet.

Das Sicherheitssystem CaravanControl ist eine Steuerungsanlage, die nicht nur bei Einbruch, Rauchentwicklung und Gaslecks warnt, sondern auch die Fernbedienung von Kühlschrank, Klimaanlage, Beleuchtung und Heizung über Telefon erlaubt.

Dometic-Tochter **Seitz** aus Krautheim stellt das Komfortfenster SkyView vor, das sich dank thermischer Verformbarkeit seiner Bauteile individuell an jede Dachkontur anpassen lässt. Die Dachhaube besitzt trotzdem einen integrierten Sonnen- und Insektenschutz und lässt sich maximal 15 Zentimeter ausstellen.

Die Boiler von **Elgena** sorgen für heißes Wasser an Bord eines Reisemobils. Die neue Therme Nautic-Junior besticht durch ihre geringen Abmessungen und ist als Typ E mit Elektroheizung, als Variante M mit einem Wärmetauscher und Anschluss an das Motor- kühlwassersystem erhältlich. Modell ME kombiniert beide Techniken.

Eine ausziehbare Schiene für Heckgaragen von Reisemobilen präsentiert der italienische Zubehörhersteller **Fiamma**. Das Ordnungssystem besitzt



GuG führt Sanitärflüssigkeiten für tragbare Toiletten und Reisemobile neu im Programm.

zwar keine durchgehende Bodenplatte, lässt sich aber um 90 Zentimeter ausziehen und will den Nutzen des großen Stauraums optimieren.

Kunststoffwarenfabrikant **Froli** ergänzt sein Schlafsystem mit zwei in der Neigung verstellbaren Kopfteilen. Zur Fixierung von Reisemobilen ist ein neuer Stufenkeil verfügbar. Zudem wurde das im letzte Jahr eingeführte Hakensortiment erweitert.

Goldschmitt technobil baut seine Voll-Luftfeder nun auch in den VW T5 ein. Luftfederbälge, welche die originalen Schraubenfedern ersetzen und von einem Kompressor mit Druckluft versorgt werden, erhöhen Fahrkomfort

und -sicherheit, halten trotz unterschiedlicher Beladungszustände ein konstantes Niveau des Aufbaus über der Fahrbahn und erlauben auf Wunsch gar das Absenken oder Anheben des Fahrzeughecks. Mit der Umrüstung von Benzin-Stromerzeugern auf Gasbetrieb betritt Goldschmitt methatech zudem Neuland.

GuG aus Ahaus präsentiert neben seinen klassischen Produkten rund ums Gas neue Sanitärflüssigkeiten für Spülwassertanks oder mobile Toiletten.

Hymer Leichtmetallbau aus Wangen, bekannt für Leitern und Heckträger, stellt ein Regalsystem für Heckgaragen von Reisemobilen vor.

Das Grundgerippe mit abklappbaren Schalen aus Aluminium nimmt alternativ Kunststoffboxen mit Standardmaßen auf, lässt sich erweitern und soll für Ordnung mit System (OMS) sorgen.

GuG führt Sanitärflüssigkeiten für tragbare Toiletten und Reisemobile neu im Programm.

Katadyn, Schweizer Spezialist für Wasserreinigung, präsentiert den Vario-Filter. Je nach Wasserverschmutzung lässt sich zu einem Glasfaser- und einem Aktivkohlefilter manuell eine dritte Stufe zuschalten: Der Keramik-Vorfilter erhöht bei stark belastetem Wasser die Lebensdauer des Glasfaserfilters. In der Produktlinie PremiumVoyage – die innovative Reiseaccessoires der Bereiche Gesundheit, Komfort und Sicherheit umfasst – stellt Katadyn drei Modelle einer Reiseapotheke vor. Je nach Reiseziel sind sie anders ausgestattet, besitzen aber stets einen Ordnungsplan für den sofortigen Überblick.

Bei **KLS** finden Reisemobilisten traditionell Tuning-Kits und Räder. Neu im Sortiment sind Energiesparleuchten und ein hinterleuchtetes Waschbecken.

Kuhn Auto Technik wird nicht müde, die Fahreigenschaften von Reisemobilen zu verbessern. Für den neuen Fiat Ducato hat Kuhn einen zusätzlichen Hinterachsstabilisator entwickelt, der den zwar vorhandenen, nach Meinung vieler Fachleute aber zu schwach ausgelegten Originalstabilisator unterstützt. Zurzeit in Arbeit ist zudem eine Zusatzstahlfeder für den Ducato, eine Zusatzluftfeder



Per Zusatzluftfeder will Kuhn die Fahreigenschaften von Sprinter und Crafter verbessern.

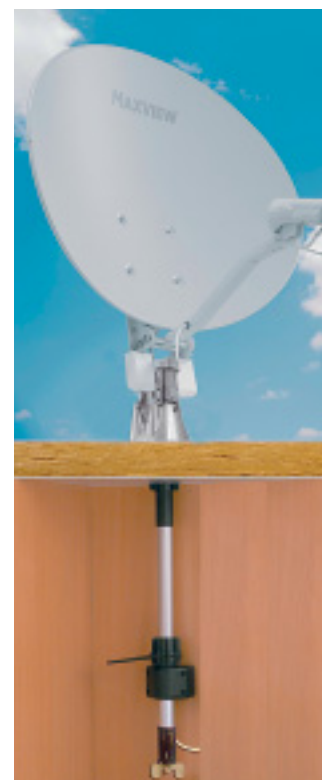
für Sprinter und Crafter sowie elektromotorische Hubstützen.

Lilie, Vertrieb von Reise mobilzubehör aus Besigheim, bietet neue Schieberventile für Abwassertanks in manueller oder elektrischer Ausführung an. Der zuletzt Genannte ist über den mitgelieferten Schalter gar vom Innenraum aus fernbedienbar. LED-Einbau- und Aufbauleuchten sowie kleine Helfer wie eine faltbare Trittstufe und eine besonders Platz sparende Kombination aus Besen, Kehrwisch und Schaufel komplettieren die Neuheiten.



Das Luftfederprogramm von Linnepe deckt bereits die neuen Basisfahrzeuge von Fiat, Renault und Ford ab.

Linnepe baut sein Luftfederprogramm weiter aus. Für die neuen Mobile auf Fiat Ducato, Renault Master und Ford Transit stehen jeweils Roll- und Faltenbalgversionen zur Wahl. Zum Transport von Lasten bietet der Hersteller aus Ennepetal einen neuen Aluminium-Heckträger in markantem



Linnepe-Design mit LED-Leuchten sowie einen absenkbaren Garagenauszug an.

Mit der OmniSat Winder hat **Maxview** eine einfach zu installierende Satellitenanlage neu im Sortiment, deren Ausrichtung vom Fahrzeuginnern aus erfolgt. Dank Ölbad ist das Getriebe zur Einstellung der Elevation sehr leichtgängig.

Tresore für Reisemobile baut **Mobil-Safe** aus Wanna. Neu ist der Konsolensafe, der die Sitzkonsole in ein Wertfach mit drei Millimeter starken Stahlwänden und einer sechs Millimeter dicken Tür verwandelt. Da die Tür nicht mit einem Scharnier befestigt ist, sondern sich herausnehmen lässt, benötigt sie keinen Schwenkbereich.

Der renommierte Wasser-Peter stellt seine im Laufe des letzten Jahres eingeführten Pflegemittel der Marke **Multiman** erstmals in Düsseldorf vor. Der Schwerpunkt des Sortiments liegt auf der Wasseranlage, aber auch Reinigungsmittel für die Fahrzeughülle sind verfügbar. ►

Die Satellitenanlage von Maxview lässt sich manuell vom Fahrzeuginnenraum aus einstellen.



Mobi-Safe baut einen speziellen Tresor für die Sitzkonsole von Reisemobilen.

Papmahl, in der Vergangenheit für Motortuning an Reisemobilen bekannt, hat sein Portfolio um Anhänger für Kleinstwagen und Hubstützen erweitert.

Neue Stecker für Zigarettensanzünder und Bordsteckdose sowie ein Adapter zwischen beiden Systemen und LED-Leuchten finden Reisemobilisten unter den Neuheiten von **Pro Car** aus Schalksmühle. Bemerkenswert ist die Desinfektionsanlage, die den Frischwassertank wie das Leitungssystem von Bakterien und Algenwachstum befreit. Mittels Schwachstromelektrolyse und ohne Einsatz von Chemie will dies der Reinigungsanlage 2B Sure gelingen. Die Methode nutzt natürliche Salze, die sich bis auf einige Regionen in Finnland stets im Trinkwasser befinden.

Einen Heißwasserbereiter für das 12-Volt-Bordnetz stellt **Reich** vor. Dank intelligenter Elektronik erhitzt das Einbaugerät maximal 300 Milliliter innerhalb von vier Minuten auf 98 Grad Celsius, ausreichend für zwei Tassen Kaffee. Mit der Armaturenserie Concept bringen die Eschenburger ein weiteres Produkt in ihrem Kernbereich auf den Markt, lieferbar in Metall wie Kunststoff.

Reinert Tuning bietet eine Steigerung der Motorleistung auch für die neuen Fahrzeuge von Fiat, Peugeot

Der in das Mobil integrierte Heißwasserspender von Reich kocht Wasser für zwei Tassen Kaffee.



Remis stellt eine Dachhaube mit interessanten Ausstattungsmöglichkeiten vor.



und Citroën an. Deren elektrische Motorsteuerung stellte die Tuner bislang vor gewisse Schwierigkeiten und ließ den Einsatz bisheriger Systeme nicht zu.

Ver- und Entsorgungssäulen mit geänderten Details sind bei **Freizeit Reisch** zu sehen. So wanderte der Spülwas-

60 Grad vor. Clou des Fensters sind die Ausstattungsvarianten mit integrierten Halogenstrahlern, bis zu drei Entlüftern oder Holzoptik-Paneelen.

Von **Sawiko** gibt es für die neuen Basisfahrzeuge Anhängerkupplungen und Rahmenverlängerungen zu sehen. Das Programm der Wertdepots,



Sawiko bietet einen besonders günstigen Heckträger an.



Sportcraft stellt einen Sitz mit nach vorne klappbarer Rücklehne vor.

serhahn nach oben, um den Missbrauch der Anschlüsse zur Reinigung von Kassettentoiletten zu erschweren.

Für die neuen Basisfahrzeuge entwickelte **Remis** bereits passende Verdunkelungssysteme Remifront III. Zudem stellen die Kölner das weiterentwickelte Dachfenster Remitop vario mit Handkurbel und einem Öffnungswinkel bis

welche die Sitzkonsole als Safe nutzen, wurde für Reisemobile auf Renault ausgeweitet. Seinen vollluftgefederten Smart-Anhänger hat Sawiko optisch und technisch überarbeitet sowie den Motorradträger Eco entwickelt, der bis zu 150 Kilogramm trägt und besonders günstig sein soll.

Attraktive Möbel für das Vorzelt präsentiert Camping **Schuh** aus Schwieberdingen. Darunter sind neue Vorratschränke und Tische von Bel Sol.

Mit Brennstoffzellen in drei Leistungsgrößen hat **SFC** Smart Fuel Cell sein Angebot an den neuen Energieerzeugern vergrößert. Unter dem neuen Namen Efoy erhalten Technikbegeisterte nun Geräte mit einer überarbeiteten Optik und einer Spitzenleistung bis zu 65 Watt.

Einen Sitz mit integrier-



180 Liter Volumen und eine neue Inneneinteilung bietet Thetfords neuer Kühlschrank.

tem Dreipunkt-Gurt, innen liegenden Armlehnen und einer komplett nach vorn klappbaren Rückenlehne hat **Sportcraft** aus München entwickelt. Das automotive Design wird von den Kunststoffverkleidungen unterstützt.

SMV Metall aus Bohmte lastet mit einer Doppelfaltenbalg-Zusatzluftfeder Renault Master auf ein zulässiges Gesamtgewicht von vier Tonnen auf. Eine Luftfederung für den neuen Fiat Ducato und seine Vorgänger sowie die Hubstütze Hubmatic runden das Programm ab.

Der niederländische Toiletten- und Kühlschrankproduzent **Thetford** stellt ein Absorbergerät mit einem gigantischen Volumen von 180 Liter vor. Das Modell N180 gehört zur Premium LCD-Reihe, besitzt drei Temperaturzonen, einen automatischen Abtauzyklus und eine überarbeitete Innenausstattung. Dank des LCD-Felds mit integrierter Diagnosefunktion lässt sich der Kühlschrank leicht bedienen und warten.

Thitronik vergrößert sein Sortiment an Warnersystemen vor Gas und Einbruch um einen Rauchmelder und bietet zukünftig eine komplette Alarmanlage an.

Der Klimaspezialist **Truma** erweitert seine Klimaanlage-Baureihe Saphir um ein 1.700 Watt Modell namens Compact und eine dreistufige Anlage Vario, die je nach Wahl mit einer Leistung von 600, 1.500 oder 2.000 kühlt. Beide Anlagen lassen sich über den optionalen Wechselrichter TG1000 Sinus

auch während der Fahrt am 12 Volt-Bordnetz nutzen. Der Vordruckregler VDR50/30 ist für Besitzer von älteren Fahrzeugen mit einer 50 Millibar-Gasanlage wichtig, da er den Betrieb von aktuellen Gasgeräten mit einem Betriebsdruck von 30 bar gestattet. Ein Handtuchhalter, der sich direkt an einen Ausströmer koppeln lässt, sorgt für trockene Tücher.

Seinen Kompressorkühlboxen spendiert **Waeco** neuerdings einen speziellen



Mit dem Kühler für Standardbierfässchen erfüllt Waeco den Traum eines jeden Gastgeber.

Auszug, der in der Heckgarage fest verschraubt wird und das Ein- und Ausladen der Box erleichtert. Zudem steigen die Emsdettener in den Markt der Kühler kleiner Bierfässer ein. Die Zapfanlage verzichtet auf den Einsatz spezieller Fässer. Dank der Standardfässer sind für das Gerät viele Biermarken erhältlich – wahrscheinlich auch das Lieblingsgebräu. Der Gerstensaft fließt zudem nicht durch Leitungen innerhalb des Geräts, sondern direkt ins Glas, so dass Keime, Pilze und Verschmutzungen keine Chance kriegen. Rückfahrvideosysteme wie akustische Rückfahrwarner sind bei Waeco nun als kabellose Versionen erhältlich, welche die Informationen per Funk ins

Cockpit leiten. Eine aufwändige Kabelverlegung gehört damit der Vergangenheit an.

Wigo Zelte hat seine Vorzeltkollektion für Reisemobile um vier Modelle erweitert. Dass die von Dethleffs-Designer Michael Studer kreierten Zelte optisch am besten zu den Fahrzeugen des Allgäuer Reisemobilherstellers passen, ist nicht verwunderlich.

Zur Reparatur kleiner Schäden an der Außenhaut von Reisemobilen stellt Pflegemittelhersteller **Yachticon** sein neues Gelcoat vor, das besonders widerstandsfähig gegen UV-Strahlung, Alterung und Verwitterung sein soll. Sechs Farbpasten ermöglichen, sogar die ausgebesserte Stelle an den Farbton den Fahrzeugaufbaus anzupassen.

Außer den oben genannten Neuheiten feiern an diversen Ständen noch weitere, bisher noch nicht gesehene Produkte Premiere. In diesem Sinne lohnt es sich auf alle Fälle, die Zubehörhallen 5 und 13 in Düsseldorf genauer unter die Lupe zu nehmen.



Vorzelte im Dethleffs-Design sind am Stand von Wigo zu bewundern.

Von den Gasmännern entwickelt

Überraschung für die Caravaning-Branche:

Truma, Hersteller von Heizungen und Klimageräten baut eine **Brennstoffzelle**. Sie erzeugt 250 Watt – aus Propan oder Butan. Zu sehen ist sie als Modell auf dem Caravan Salon.

Und vorab exklusiv in REISEMOBIL INTERNATIONAL.

Mit einem zukunftsweisen- den Projekt macht Truma auf dem Caravan Salon 2006 von sich reden. Der Hersteller von Heizungen und Klimageräten stellt das Modell einer Brennstoffzelle vor.

„Für uns ein wichtiger Schritt, in der Caravaning-Branche zum Systemlieferanten zu wachsen“, frohlockt Thomas Bählkow. Eine solche Leistung allein zu schultern,

sei eher ungewöhnlich für ein mittelständisches Unternehmen mit 450 Mitarbeitern, findet der 41-jährige Marketingchef bei Truma in Putzbrunn, „darauf sind wir mächtig

stolz.“ Freilich arbeitet Truma mit Partnern in Deutschland zusammen und erfährt für das Projekt auch eine Förderung durch das Land Bayern.

Dabei geht Truma keinen einfachen Weg: Seit dem Jahr 2000 widmet sich der Hersteller dem Thema Bordstrom-Versorgung. Ein Jahr später schon stand fest: Eine Brennstoffzelle soll es sein.

„Solcher Aufwand ist in jedem Fall gerechtfertigt“, betont Bählkow, immerhin ebne die Brennstoffzelle den Weg zur Autarkie – einem häufig geäußerten Wunsch vieler Reisemobilisten (siehe Kasten).

„Uns ist die Meinung unserer Kunden wichtig“, beteuert Bählkow. Deshalb zeigt Truma auf der weltgrößten Messe für die mobile Freizeit an seinem Stand C31, Halle 13, ein wirklichkeitsnahes Modell der Brennstoffzelle – und einen kleinen Film, der die Arbeitsweise der Energiequelle darstellt.

Für die vielen Diskussionen, die zu erwarten sind, ist der Hersteller gewappnet: Die Fachleute aus dem Entwicklungsteam werden auf dem Caravan Sa-

Die Köpfe: Die Energiequelle fürs Reisemobil geht auf die Arbeit dieses Entwicklungsteams zurück.



lon genau hinhören. „Wir wollen die Reaktionen der Besucher und auch der Branche testen, bevor wir an den Markt gehen.“

REISEMOBIL INTERNATIONAL indes bekam exklusiv Gelegenheit, schon vorab einen Blick hinter die Kulissen zu werfen. Klare Erkenntnis: Dank der langen und intensiven Forschung hat sich Truma einen deutlichen Technologie-Vorsprung vor möglicher Konkurrenz erarbeitet.

Die vom Truma-Team entwickelte Brennstoffzelle dürfte weitgehend dem Wunsch vieler Reisemobilisten nach Unabhängigkeit von der Steckdose entsprechen. Dafür sprechen die Eigenschaften des Geräts.

Eines der wichtigsten Argumente: Ihren Brennstoff bezieht die Truma-Brennstoffzelle aus der Gasflasche des Reisemobils. Propan oder Butan strömt dabei über einen zuvor auf 750 Grad erhitzten Katalysator, der das Flüssiggas in verschiedene Gase zerlegt, vor allem aber in Wasserstoff. Der ist dann der eigentliche Energieträger.

Gas aus der Bordversorgung zapft Truma aus fünf Gründen als Brennstoffquelle an:

1. Der Umgang mit anderen Energieträgern entfällt.
2. Propan oder Butan sind sehr umweltfreundlich,
3. diese Gase sind auf dem Campingplatz ebenso zu haben wie an vielen anderen Stellen, etwa in Baumärkten,
4. die Infrastruktur zum Flaschentauch steht in den meisten Reiseländern flächendeckend zur Verfügung,
5. die fahrzeuginterne Infrastruktur ist in jedem gängigen Reisemobil vorhanden.

Den Bedarf an elektrischem Strom meldet eine Sense-Leitung von der Bordbatterie an die Steuerung der Brennstoffzelle. Die schaltet sich selbstständig ein, sobald die



„Dank der Brennstoffzelle aus dem eigenen Haus wachsen wir zum Systemlieferanten.“

Thomas Bählkow, Truma-Marketing-Chef.

Spannung im Akku unter eine bestimmte Voltzahl absinkt. Der Strom fließt daraufhin so lange wie nötig. Dabei wirkt die Brennstoffzelle wie ein Ladegerät gleichzeitig pflegend und erhaltend auf die Bordbatterie.

Die Brennstoffzelle soll bis zu 250 Watt liefern. Weniger würde laut Truma einer Standardbatterie langfristig eher schaden als nutzen. Mit dieser Leistung arbeite die Brennstoffzelle wirtschaftlich und decke den normalen Verbrauch in einem Reisemobil in jedem Fall ab.

Sogar stundenweise eine moderne Klimaanlage zu betreiben sei möglich.

90 Gramm Gas verbraucht die Brennstoffzelle pro Stunde. Aus einer vollen Elf-Kilogramm-Gasflasche, deren Energieinhalt 142 Kilowattstunden (kWh) beträgt, erzeugt die Brennstoffzelle 30 kWh Strom. Bei einem angenommenen Preis von 15 Euro für das Gas kostet eine kWh demnach 50 Cent – gemessen an anderen Energieerzeugern ein günstiger Wert.

Würde die Brennstoffzelle als alleinige Energiequelle genutzt, versorgte sie das Reisemobil laut Truma bis zu 60 Tage lang mit dem nötigen Strom. Der Hersteller hält seine Brennstoffzelle für sehr zuverlässig: 5.000 Betriebsstunden werde sie Strom ohne nennenswerten Leistungsverlust produzieren.

Elektrische Energie produziert sie relativ leise. Ihr Geräusch soll nicht lauter sein als eine in den Unterschrank oder doppelten Boden eingebaute Klimaanlage von Truma. Mit deren Abmessungen ist die Brennstoffzelle weitgehend identisch. Das fertige Produkt soll weniger als 20 Kilogramm wiegen.

Doch wie sie tatsächlich aussieht, wenn sie serienreif ist,



Autarkie – der Wunsch nach Freiheit

Mit dem Reisemobil an einem heiligen Ort stehen, ohne auf die Steckdose angewiesen zu sein, ist der Wunsch vieler Reisemobilisten. Obwohl die Zahl der Stellplätze mit Stromversorgung in den nächsten Jahren eher steigen dürfte, wird sich dieser Wunsch nach Freiheit und Ungeborgenheit noch verstärken. Schon 2004 ermittelte das deutsche Wirtschaftswissenschaftliche Institut an der Universität München (dwif) in Deutschland 11,7 Millionen Übernachtungen mit dem Reisemobil außerhalb von Campingplätzen – Tendenz steigend.

Zudem machen sich Reisemobilisten gern auf, andere europäische Länder zu erkunden, deren Infrastruktur nicht so umfangreich und gut ist wie hierzulande.

zeigt Truma erst auf dem Caravan Salon 2007. Lieferfähig will das Unternehmen kurz darauf sein, gegen Ende des kommenden Jahres. Dann sollen zunächst 150 bis 200 Einheiten für den Kunden bereit stehen – zum Stückpreis um die 4.000 Euro.

Erst Anfang 2008 will Truma größere Mengen in Serie produzieren. Marketing-Chef Bählkow erwartet, dass bis zum Jahr 2010 die Preise deutlich sinken – dank steigendem Bedarf. Dabei hofft er darauf, die Brennstoffzelle vielleicht „um die 2.000 Euro verkaufen zu können.“

Allein der skizzierte Zeitrahmen zeigt: Truma setzt tatsächlich auf ein zukunftsweisendes Projekt.

Claus-Georg Petri

Hat es in sich: Die Brennstoffzelle ähnelt einer Klimaanlage von Truma. Zu sehen ist ein wirklichkeitsnahes Modell auf dem Caravan Salon, Stand C31, Halle 13.

Den eigenen Saft laden

Um die Bordbatterie zu laden, gibt es verschiedene Systeme. Welche Vor- und Nachteile haben **Brennstoffzelle** und **Stromgenerator**? Hier ein Vergleich.



Leistungsstark und kompakt: Die Brennstoffzelle Efoy von SFC wandelt Methanol in elektrischen Strom um. Der Gasgenerator von Gasperini indes versorgt dank seiner höheren Leistung sogar größere elektrische Verbraucher mit Energie.



Die schönsten Stellplätze haben oft den Nachteil, dass sie keine Steckdose besitzen. Um an solchem Ort die Bordbatterie auf Spannung zu halten, bleibt oft nichts anderes übrig, als mit dem Fahrzeug den Platz zu verlassen, um die Batterie an der nächsten Steckdose zu laden. Noch schlechter ist die Variante, die Batterie durch sinnloses Herumfahren für die nächste Pause wieder in Schwung zu bringen.

Wie gut ist es da, den eigenen Saft an Bord zu erzeugen. Dabei hilft ein automatisches Batterieladesystem, das den Ladezustand der Batterie überwacht und sie bei Bedarf nachlädt. Die Geräte produzieren elektrischen Strom auf unterschiedliche Weise. Der Kunde hat die Qual der Wahl: Das Angebot reicht vom tragbaren Generator über eingebaute Gasgeneratoren bis hin zur fest installierten Brennstoffzelle.

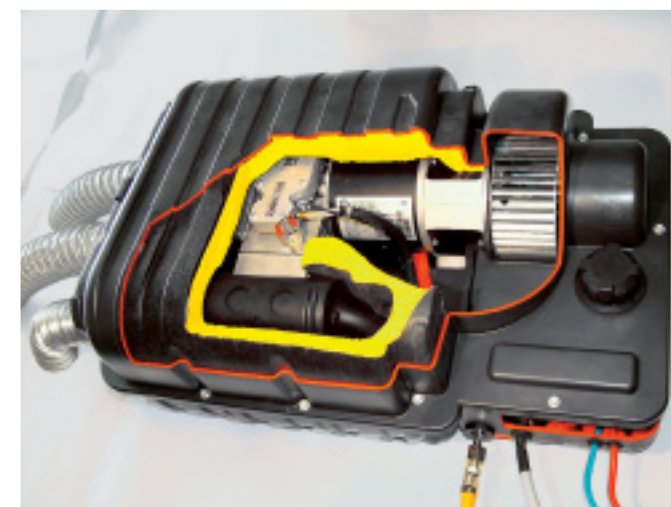
Gasgenerator im Unterboden

Einen Generator, der als Energiequelle die Gasflasche im Reisemobil nutzt, bietet Hersteller Elettromeccanica Gasperini S.R.L. aus Villanova di Castenaso in Italien an, den Self Energy EG20 für 2.499 Euro. Eine Automatik startet den Generator, sobald die Bordspannung unter 12 Volt sinkt. Dann lädt er die Batterie, bis

die Abschaltspannung von 14,5 Volt erreicht ist.

Um zu vermeiden, dass der Generator in der Nacht anspringt, kann der Benutzer das Gerät auch manuell in Betrieb nehmen, quasi auf Vorrat. Die Automatik schaltet aber auch dabei den Generator ab, sobald die Spannung 14,5 Volt beträgt. So sollen Schäden an der Batterie vermieden werden.

Die Leistung des Generators beträgt 240 Watt. Das



Einblick in den Self-EnergyEG20: Gut zu erkennen sind die vorderen Anschlüsse für Gas und Elektrik sowie die seitlichen für Abgas und Wärme. Komfortabel funktioniert die Bedienung über das separate Bedienteil.



reicht, um alle gängigen Verbraucher im Reisemobil sogar über einen längeren Zeitraum zu betreiben. Der EG20 wiegt 19 Kilogramm, hinzu kommt Gewicht für das Installationsmaterial. In Verbindung mit dem Einbaurahmen ist der Unterboden des Reisemobils der ideale Einbaort der Anlage: So bleibt wertvoller Stauraum erhalten. Zudem wirkt sich das Gewicht bei dem tief gelegenen Einbaort nicht nachteilig auf den Schwerpunkt des Reisemobils aus.

Nachteilig indes macht sich das Arbeitsgeräusch des Generators bemerkbar, obwohl der Geräuschpegel unter dem üblicher Benzingeneratoren liegt. Der Hersteller jedoch hat diesen Schwachpunkt erkannt und bietet für 90 Euro einen Schalldämpfer für das Gerät an. Den Einbau der Anlage sollte eine Fachwerkstatt vornehmen.

Elektrischer Strom aus Methanol

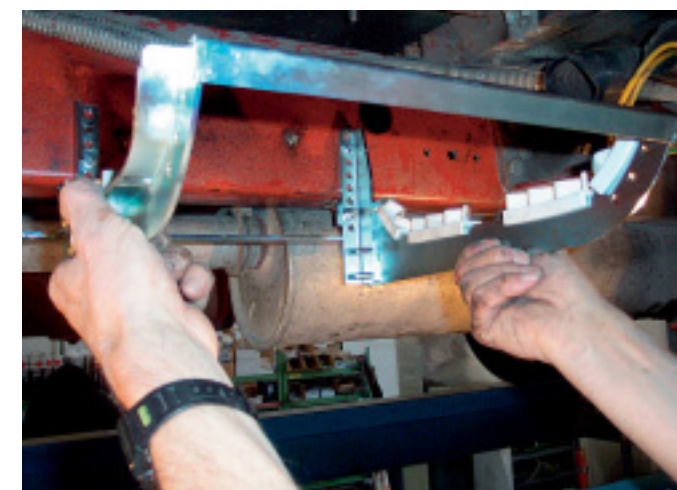
Eine Brennstoffzelle, die aus Methanol elektrischen Strom erzeugt, ist die Lösung, welche die Firma SFC aus Brunnthal verfolgt. Die drei Modelle Efoy 600, 1200 und 1600 leisten modellabhängig 25, 50 oder 65 Watt und geben auf den Tag gerechnet 600, 1.200 oder 1.600 Wattstunden ab. Die Geräte kosten 1.999, 2.999 und 3.499 Euro. Welche der drei Brennstoffzellen sich am

besten fürs Reisemobil eignet, hängt von Anzahl und Art der elektrischen Verbraucher ab. Bei der Versorgung von Stromfressern wie Klimaanlage oder Absorberkühlschränken stoßen diese Brennstoffzellen jedoch an ihre Grenzen. Den Kühlschrank zum Beispiel sollte der Reisemobilist deshalb mit Gas betreiben.

Der Umgang mit der Brennstoffzelle ist unkompliziert und ungefährlich. Ein Schlauch, der an dem Stromerzeuger sitzt, passt genau auf die Ventilöffnung des Methanolkanisters von SFC. Aus diesem Methanol und Sauerstoff der Umgebungsluft produziert das Gerät elektrischen Strom. Die

Abgase bestehen aus Wasser und Kohlendioxid, sind also ungiftig. Daher benötigt das System keinen Abgaskamin. Es genügt, die Brennstoffzelle mit Hilfe der Halterung in einem Staukasten zu fixieren und den Abgasschlauch ins Freie zu leiten.

Durch das geringe Gewicht von rund 7,5 Kilogramm lässt sich die Brennstoffzelle bequem transportieren. Das macht sich bezahlt, wenn sie, wie der ►



Gut versteckt: Der Gasgenerator findet seinen Platz unter dem Fahrzeugboden. Die Halterung schützt das Gerät vor zu großen Erschütterungen während der Fahrt. Den Einbau sollte dringend eine Fachwerkstatt vornehmen.



Hersteller empfiehlt, im Winter im Haus gelagert werden soll. Im Betrieb ist das Gerät tatsächlich nur leise zu vernehmen. Das Geräusch ist vergleichbar mit dem Summen eines Laptops. Zu diesem leisen Brummen kommt ein gelegentliches Gluckern aus dem Methanoltank. Damit stört die Brennstoffzelle aber weder den eigenen Schlaf, noch den der Stellplatznachbarn.



Sichere Sache: Pieter Bots, Vorstand der SFC AG, zeigt, wie ungefährlich der Umgang mit dem hauseigenen Methanol ist. Sogar ohne Verschluss bleibt der Kanister dicht. Neue Pläne bei SFC: Der Hersteller überlegt, Brennstoffzelle und Solaranlage mittels einer intelligenten Schaltung zu kombinieren. Das separate Bedienteil der Brennstoffzelle ist formschön.



Euro. Negativ macht sich allenfalls die noch relativ geringe Händlerdichte bemerkbar. Zurzeit gibt es europaweit 200 Stützpunkte. SFC will das Netz aber deutlich erweitern. Alle drei Geräte benötigen zur Erzeugung von einer Kilowattstunde Strom 1,1 Liter Methanol. Somit gewinnen die Brennstoffzellen aus dem Inhalt einer Zehnliter-Tankpatrone 9,1 Kilowattstunden.

Wie lange die Brennstoffzelle damit die Bordbatterie lädt, hängt von der Nutzung ab. Bei einem Stromverbrauch von 1.600 Wattstunden am Tag reicht das für gut fünf Tage aus. Bei äußerst sparsamer Nutzung ist mit zehn Litern Methanol ein Betrieb von bis zu vier Wochen möglich.

Mathias Piontek

Gerät	Self-EnergyEG20	EFOY600	EFOY 1200	EFOY1600
Hersteller	Gasperini	SFC	SFC	SFC
Anschrift	40050 Villanova di Castenaso (I) Via Cà dell'Orbo, 28	85649 Brunnthal Eugen-Sänger-Ring 4	85649 Brunnthal Eugen-Sänger-Ring 4	85649 Brunnthal Eugen-Sänger-Ring 4
Energiequelle	Propan/Butan	Methanol	Methanol	Methanol
Leistung	240W	25W	50W	65W
Nennspannung	12V	12V	12V	12V
Nennstrom	20,0A	2,1A	4,2A	5,4A
Kilowattstunden pro Tag	5,76	0,6	1,2	1,56
Gewicht Stromerzeuger in kg	19	7,3	7,5	7,6
Abmessungen (L x B x H)	56,5 x 38,0 x 25,0*	43,5 x 20,0 x 27,6	43,5 x 20,0 x 27,6	43,5 x 20,0 x 27,6
empfohlene Batterie lt. Hersteller	100-200Ah	40-200Ah	40-200Ah	40-200Ah
Geräuschpegel, 1m Abstand	74 dB(A)	39 dB(A)	39 dB(A)	39 dB(A)
Bedienteil	ja	ja	ja	ja
Einbauempfehlung	Werkstatt	Selbsteinbau	Selbsteinbau	Selbsteinbau
Preis	2.499 Euro	1.999 Euro	2.999 Euro	3.499 Euro
Betriebskosten für 1 Kwh in Euro	1,12	2,45**	2,45**	2,45**

* Zum Einbau erforderliche Maße (LxBxH): 70,0 x 40,0 x 28,0
** bei Betrieb mit Zehnliter-Tankpatrone, 3,51 Euro bei Betrieb mit Fünfliter-Tankpatrone



Auf dem Prüfstand: Betrieb eines Generators nach dem Einbau eines Umrüst-satzes der Firma Goldschmitt-Methatech.

Umrüstung gängiger Generatoren

Gut für zwei Treibstoffe

Für bereits vorhandene Benzingeneratoren bietet die Firma Goldschmitt-methatech aus Höpfingen auf dem Caravan Salon erstmals zwei Nachrüstsätze an. Sie senken die Abgasemissionen und ermöglichen einen bivalenten Betrieb: Der Kunde wählt, ob sein Generator nach dem Umbau mit Benzin und Erd- oder Flüssiggas arbeiten kann. Die Umrüst-Kits enthalten einen Verdampfer, ein Gaseinblaseventil, ein Bedienteil und alle Armaturenanbauteile. Ein geregelter Katalysator mit Lambdasonde und Steuergerät entgiftet die Abgase. Der Umrüstsatz für Benzin- und Flüssiggasbetrieb kostet 1.099 Euro. Der Generator benötigt damit keinen separaten Gastank, weil er den Brennstoff aus der Gasflasche im Reisemobil nutzt. Dadurch bleibt wertvoller Stauraum erhalten. Die Umrüstung auf Benzin- und Erdgasbetrieb kostet 1.390 Euro. Außerdem ist ein zusätzlicher Gastank erforderlich, Preis auf Anfrage. Zusätzlich zu den genannten Preisen für die Umrüstsätze verlangt Goldschmitt-methatech für den Umbau angelieferter Generatoren 890 Euro. Wer seinen vorhandenen Generator lediglich entgiften möchte, für den hält die Firma aus Höpfingen einen ungeregelten Katalysator bereit. Der Umbau kostet 249 Euro.

Welches Gas ist günstiger?

Darüber, welche der beiden Varianten die sinnvollere ist, entscheiden Verfügbarkeit und Preis von Erd- und Flüssiggas. Ein Kilogramm Flüssiggas kostet etwa 1,00 Euro bis 1,50 Euro. Dessen Effizienz jedoch liegt etwa 20 Prozent unter dem von Benzin. Dennoch ist der Betrieb mit Flüssiggas in der Regel günstiger als mit Benzin. Zudem erübrigt sich ein zusätzlicher Benzinkanister an Bord. Erdgas kostet etwa 75 bis 80 Cent je Kilogramm, wobei ein Kilogramm Erdgas vom Energieinhalt her etwa 1,5 Liter Benzin entspricht. Somit liegt im Betrieb mit Erdgas das höchste Einsparpotenzial. Bei dieser Variante wirkt sich jedoch negativ aus, dass Erdgas noch nicht überall so problemlos erhältlich ist wie Flüssiggas und der zusätzliche Erdgastank wertvollen Stauraum beansprucht.



Kinofilme im Reisemobil anzuschauen ist wegen des kleinen Fernsehers selten ein Vergnügen. Zwei Sehhilfen unterschiedlicher Funktionsweise könnten das ändern.

Eine Brille mit Vergrößerungseffekt hat Eschenbach, renommierter Hersteller von Brillen und Ferngläsern, im Programm. MaxTV lässt alles in

doppelter Größe erscheinen, so dass selbst der kleine Fernseher plötzlich Bilder mit akzeptabler Bildschirmdiagonale liefert. Dabei lässt sich für beide Augen getrennt ein Dioptrienausgleich von -3 bis +3 einstellen. Das geringe Gewicht von 50 Gramm verspricht angenehmes Tragen, eine silber-



farbene Oxydschicht schützt vor Blendung durch Sonnenlicht. Mitsamt einem stoßfesten Nylonetui kostet MaxTV 80 Euro. Tel.: 0911/36000, Internet: www.eschenbach-optik.de.

Um den Betrachter ins Geschehen zu ziehen, geht die elektronische Brille iTheater von Conrad Electronic einen völlig anderen Weg. Sie findet direkt an Videorekorder, Spielekonsolen oder anderen Videoquellen Anschluss und vermittelt über zwei kleine direkt vor den Augen platzierten Displays den Eindruck eines sehr großen Bild-

schirms. Gemeinsam mit zwei in die Bügel integrierten Mini-Ohrhörern verstärkt die LCD-Brille die Konzentration auf das Film- oder Spielgeschehen. Bei Conrad kostet iTheater 200 Euro. Tel.: 0180/5312111, Internet: www.conrad.de.

Bewertung:

- + Filmerlebnis
 - + Tragekomfort
 - Preis
 - über längere Zeit anstrengend
- ★★★★☆

MaxTV ist sehr vielseitig und vergrößert alles, worauf man blickt. Einfach aufsetzen, fokussieren und fertig. Der Tragekomfort ist dank des geringen Gewichts hoch. Dagegen muss iTheater erst an Stromnetz und Videoquelle angeschlossen werden. Doch dann gerät man als Träger in den Bann der bewegten Bilder. Da die Brille nicht dicht am Kopf abschließt, bekommt der Nutzer noch Reize der Umwelt mit. Über längere Zeit die Brille zu tragen ist allerdings anstrengend, so dass gelegentlich Pausen einzulegen sind.

Reifen

Die neue Mischung macht's

Der Reifenhersteller Continental hat einen neuen Reisemobilreifen entwickelt. Vanco-Camper ist ab Sommer 2006 erhältlich und für Reisemobile auf Fiat Ducato oder Ford Transit geeignet. Die Italiener werden den Reifen gar in die Erstausrüstung aufnehmen.

VancoCamper ist in den Größen 215/70 R15, 225/75 R16 oder 215/75 R16 verfügbar und weist eine Tragfähig-

keit bis 1.250 Kilogramm auf. Er besitzt eine verstärkte Karkasse, eine stabile Seitenwand und neue Materialien an der Innenschicht, so dass ein um 15 Prozent höherer Luftdruck zulässig ist. Der VancoCamper verspricht kürzere Bremswege, eine höhere Fahrstabilität sowie eine höhere Haltbarkeit auch auf steinigen Wegstrecken. Tel.: 0511/93801, Internet: www.conti.de.



Elektro-Fahrrad

Flanieren per Drahtesel

Ein elektromotorisches Fahrrad mit besonders leistungsfähigem Antrieb entwickelte Heinz Claus Streit aus Würzburg gemeinsam mit einem namhaften Fahrradhersteller. Der Nabenmotor mit einer Leistung von 240 Watt wird von einem Akku mit 36 Volt und 12 Amperestunden gespeist und macht selbst an Steigungen bis 15 Prozent nicht schlapp. Bei einer Geschwindigkeit von 25 Kilometer pro Stunde stellt der Motor aber jegliche Unterstützung ein, damit das Rad ohne Führerschein, ohne Versicherungskennzeichen und ohne Helm gefahren werden darf. Das Quickfree Camper Elektrorad wiegt ohne Akku 17 Kilogramm, ist damit leichter als vergleichbare Drahtesel und lässt sich noch auf dem Radträger befestigen. Der 13 Kilogramm schwere Akku ermöglicht eine Reichweite von bis zu 60 Kilometern und wird an der 230-Volt-Steckdose in maximal acht Stunden wieder geladen. Ohne Fahrunterstützung gestattet die Dreigang-Nabenschaltung sportliches Vorankommen.

Das Rad erlaubt gemütliches Fahren ohne Anstrengung. In der Automatikstufe fährt es mit konstanter Geschwindigkeit von 15 Kilometern pro Stunde. Alternativ lässt sich das Rad wie ein Motorroller per Dreh am Gashahn beschleunigen. Grundsätzlich treibt der Motor nur an, wenn kontinuierlich

die Pedale getreten werden. Gewöhnungsbedürftig ist das Bremsen, da der Motor stets einen Augenblick weiter beschleunigt, selbst wenn der Radler bereits eine der beiden Handbremsen oder die Rücktrittbremse betätigt.

Der Preis des Elektrorads beträgt 700 Euro. Tel.: 0931/414788, Internet: www.quickfree.de.



Der entnehmbare Akku wiegt 13 Kilogramm und lässt sich am Rad oder zu Hause laden.

Bewertung:

- + gemütlich, entspannend
 - + bis 15 Prozent Steigung
 - + kein Führerschein, Zulassung, Versicherungskennzeichen, Helm erforderlich
 - Preis von 700 Euro
 - max. 25 Kilometer pro Stunde schnell
- ★★★★☆



Continental bringt speziellen Reifen für Reisemobile.



TV-Empfänger

Überall fernsehen ganz leicht

Mit zwei DVB-T-Empfängern im Handtaschenformat steigt Albrecht in das Rennen um die Gunst der reisenden Fernsehzuschauer ein. Das Topmodell digi-TV 200 misst 134 x 87 x 22 Millimeter und ist 150 Gramm leicht. Handlich genug, um in der Hosentasche zu verschwinden, wenngleich die praktische Gürteltasche das

schicke Gehäuse besser schützt. Der TFT-Farbbildschirm besitzt eine Auflösung von 960 mal 240 Bildpunkten bei einer Diagonalen von gut sieben Zentimeter. Trotz der geringen Bildschirmgröße ist das Bild durch die vielen Bildpunkte sehr detailreich und lässt selbst bei Fußballübertragungen den kleinen Ball mühelos verfolgen.

Digi-TV 200 ermöglicht digitalen Fernsehempfang in hoher Qualität auf einem kleinen Bildschirm.

Wie bei allen Bildschirmen gibt es Spiegelungen bei gleißendem Sonnenlicht, doch das Gerät schlägt sich verhältnismäßig wacker.

Ein elektronischer Programmführer – wie er bei Digitalfernsehen Standard ist – fehlt ebenso wenig wie ein Videotextdecoder sowie ein manueller oder automatischer Suchlauf, der auf Reisen häufiger erforderlich sein wird.

Der integrierte Lithium-Polymer-Akku hält den Fernseher bis zu vier Stunden am Leben, wenn weder eine 230-Volt-Steckdose zur Verfügung steht, noch das Kfz-Netzteil angeschlossen werden kann. Zum Betrieb im Fahrzeug liefert Albrecht zudem eine externe Antenne mit, die einen besseren Empfang als die integrierte Teleskopantenne des Geräts garantiert.

Sind die Ohrhörer eingesteckt, schaltet der eingebaute

Bewertung:

- + Funktionalität
 - + Ausstattung
 - = Bildschirmgröße
 - = Preis
- ★★★★☆



Lautsprecher stumm. Der Audio/Video-Ausgang erlaubt, die empfangenen Sendungen auf einem größeren Monitor oder einem Fernseher ohne digitalen Tuner zu betrachten und das System quasi als Set-up-Box zu nutzen. Einziger Kritikpunkt ist die fehlende Möglichkeit, die empfangbaren Sender in einer individuellen Reihenfolge anzuordnen. Inklusive Infrarotfernbedienung kostet Albrecht digi-TV 200 220 Euro. Das etwas größere, in der Ausstattung etwas einfachere und mit weniger Zubehör gelieferte Gerät digi-TV 100 ist bereits ab 190 Euro zu haben. Tel.: 04154/8490, Internet: www.albrecht-online.de.

Duschzelt

Privatvergnügen

Mit Showertube hat der Zubehörsversand Fritz Berger eine mobile Dusch- und Umkleidekabine im Programm, die sich an der geöffneten Heckklappe eines Fahrzeugs oder an einem Baum aufhängen lässt. Zwei Ringe verhindern ein Zusammenfallen der schlauchförmigen Kabine mit einem Durchmesser von einem Meter und einer Höhe von 1,70 Meter. Zwei innen liegende Utensilientaschen für Duschgel und ein außen angebrachter Handtuchhalter sorgen für etwas Komfort bei der Körperhygiene. Über einen Faltmechanismus ist Showertube ruck zuck auf ein Packmaß von 50 x 5 Zentimeter zusammengelegt. Die Dusche besteht aus Polyester, wiegt 900 Gramm, ist über einen Reißverschluss zu öffnen und kostet 80 Euro. Tel.: 01805/330200, Internet: www.fritz-berger.de.

Showertube von Fritz Berger eignet sich als Sichtschutz beim Umkleiden, Duschen oder als stilles Örtchen.



Zubehörkatalog

Dicker Wälzer

Auf 600 Seiten bietet der aktuelle Zubehörkatalog von Pieper Nützliches für den Camperalltag. Unter der Telefonnummer 02043/69922 oder via Internetseite www.pieper-freizeit.de lässt sich das Nachschlagewerk bestellen. Für den Versand berechnet der Gladbecker Händler 2,50 Euro.

Klimaanlagen

Urlaubsatmosphäre

Mit zwei neuen Klimaanlagen der Saphir-Reihe startet Truma aus Putzbrunn in die kommende Saison 2007. Saphir Compact löst das bisherige Modell Frostair 1700 ab und ist mit seiner Kühlleistung von 1.700 Watt für Reisemobile bis 5,50 Meter Länge konzipiert. Im Zubehörhandel soll das 20 Kilogramm schwere Gerät 1.050 Euro kosten.

Spektakulärer ist die Anlage Saphir Vario, die dank zwei völlig getrennter Kühlmittelkreisläufe mit jeweils eigenen Kompressoren unterschiedlicher Größe, verpackt in einem Gehäuse, das System in drei Stufen betreiben lässt. Das kleine System mit 600 Watt Kühlleistung und der große Kreislauf mit 1.500 Watt lassen sich einzeln betreiben und

erreichen zusammen eine maximale Kühlleistung von 2.000 Watt. Saphir Vario wiegt 27 Kilogramm, soll 1.600 Euro kosten und eignet sich dank der Bauhöhe von 20 Zentimeter besonders zur Montage in Zwischenböden von Reisemobilen. Dadurch stellt sie eine Alternative zur Saphir Comfort mit einer Kühlleistung von 2.400 Watt dar. Allen Klimaanlagen der Saphir-Reihe ist das Kunststoff-Gehäuse aus Polyester gemein, welches das Gewicht gering hält.

Damit die neuen Klimaanlagen sich auch während der Fahrt betreiben lassen, bietet Truma in Zukunft einen spezi-



Dank neuer Geräte von Truma steigt der Komfort im sommerlichen Mobil weiter an.

ellen Wechselrichter als Zubehör an. TG 1000 Sinus wandelt die 12 Volt Gleichspannung in eine 230 Wechselspannung mit reinem Sinusverlauf, die auch den zusätzlichen Betrieb empfindlicher Geräte wie LCD-Fernseher erlaubt. Die Leistungsaufnahme der elektrischen Verbraucher darf auf Dauer 1.000, für

wenige Sekunden gar 2.000 Watt betragen. Liegt eine 230-Volt-Spannung von Camping- oder Stellplatz an, schaltet der Wechselrichter automatisch um und schleift den Strom ohne Beschränkung durch. TG 1000 Sinus soll 750 Euro kosten. Tel.: 089/46170, Internet: www.truma.de.



Schatten unter Flügeln

Foto: Paul

Markisen sind das wohl wichtigste Zubehör für Reisemobile. Was ist bei Kauf und Montage zu beachten? **Große Kaufberatung.**

Der Supersommer 2006 ist für Reisemobilisten ohne Markise eine Tortur. Denn ohne Schatten können die unzähligen Sonnenstunden zu einer echten Qual werden. Welch wichtigen Beitrag zu entspanntem Urlaub Markisen leisten können, zeigt die Einschätzung eines Reisemobil-Herstellers aus dem sonnigen Süden, der sogar Markisen links und rechts anbringt.

Doch Schatten ist nicht der einzige Vorteil. Markisen helfen auch bei Regengüssen – der Bereich vor dem Mobil bleibt trocken, der Lebensraum erweitert sich.

Caravaner benützen Vorzelte, die entsprechende Auf-

bauzeiten benötigen. Reisemobilisten hingegen wechseln oft täglich den Standort und sind deshalb in der Regel auf Markisen fixiert. Denn die lassen sich im Handumdrehen aus- und einkurbeln.

Markisen sind deshalb wohl das sinnvollste Zubehör. Aber es gibt Unterschiede, die bei Kauf und Montage beachtet werden sollten.

Schein und Sein

Eine Markise ist mehr als nur ein einfaches Sonnensegel, das mit wenigen Stangen und Abspannleinen aufgestellt wird. Sowohl die aufwändige Mechanik, als auch das Tuch müssen

bestimmten Anforderungen genügen.

Mittlerweile sind viele Markisenmodelle erhältlich, die das gesamte Reisemobilspektrum – vom kleinen Kastenwagen bis zum großen Fahrzeug, aufgebaut auf einem Bus-Chassis – abdecken.

Die maximal mögliche Länge der Markise ist die zunächst einzige Vorgabe durch das eigene Mobil. Die wird durch die Fahrzeuglänge bestimmt. Kürzere Sonnendächer sind jederzeit möglich, im Extremfall Schatten sie nur ein Fenster oder den Eingang ab. Die Länge der Markise lässt sich zwar nicht individuell wählen, es stehen aber nahezu alle Markisentypen in verschiedenen Längen zum Kauf.

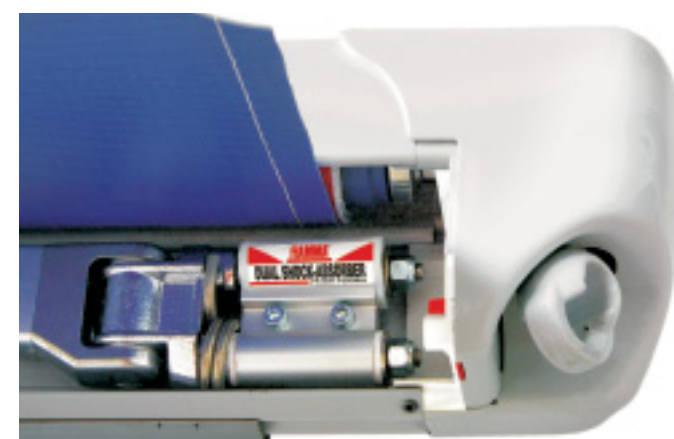
Ein grundlegender Unterschied ist der Montageort der Markise. Es gibt Versionen, die



der Monteur an der Seitenwand verschraubt, sowie Typen, die vom Dach getragen werden. Im erstgenannten Fall verbreitert der Sonnenschutz das Fahrzeug. Eine zulässige Variante, selbst wenn das Reisemobil dadurch die zulässige Gesamtbreite überschreitet. Im zweiten Fall geht das Zubehörteil auf Kosten der Reisemobilhöhe. Die wenigen Zentimeter fallen dann ins Gewicht, wenn noch kein anderes Zubehör montiert ist und allein die Markise die Fahrzeughöhe steigert. Es wäre ärgerlich, wenn nur wegen der Montageart der Markise keine Fähre mehr genutzt werden könnte. Denn Fahrgesellschaften begrenzen oft die Höhe des Verladeguts.

Sind bereits Solarzellen oder Satellitenschüsseln auf dem Dach positioniert, muss der Monteur auf ein reibungsloses Zusammenspiel der Komponenten achten. In beiden Fällen – Seitenwand- wie Dachmontage – ist bei engen oder niedrigen Durchfahrten an die geänderten Fahrzeugabmessungen zu denken.

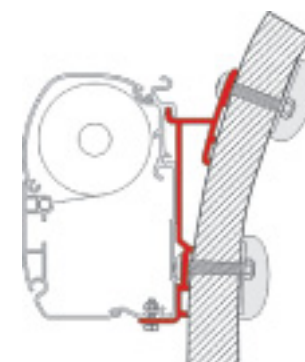
Da Reisemobile am Übergang der Seitenwand zum Dach



Die Gelenkarme der Markise sind an einem Bauteil befestigt, das Stöße und Schläge absorbiert und Schäden am Mobil verhindert.

individuell gestaltet sind, wird zur Montage einer Markise in diesem Bereich stets ein spezifischer Adapter benötigt. Der ahmt einerseits die Wölbung der Fahrzeughaut nach oder lässt sich an bereits vorhandenen Schienen befestigen und weist andererseits eine Aufnahme für das Markisengehäuse auf.

In der Praxis nur eine untergeordnete Rolle spielt der Ort des Markisengetriebes. Trotzdem kann der Kunde meist wählen, ob der Ansatz der Handkurbel rechts oder links am Markisengehäuse sein soll.



Generell gibt es zwei Montageorte für Markisen: auf dem Dach oder an der Seitenwand. Stets stellen Adapter die passende Verbindung her. Ein Dichtgummi an der Oberkante reduziert Verschmutzungen.



Standhaft

Nur wenige Markisen sind so stabil, dass sie ohne Stützen auskommen. Der Fachmann nennt diese Modelle selbsttragend. Meist sind im vorderen Profil Stützen untergebracht, die ausgeklappt einen Großteil der Belastung aufnehmen. Dazu zählen nicht nur das Eigengewicht, sondern auch die Kräfte, die durch eine Meeresbrise auf die Markise wirken. Bei der Fläche des Markisentuches eine nicht zu vernachlässigende Größe. Die Anpassung der Stützenlänge an das Terrain erfolgt per teleskopierbarer Stange mit Spannverschlüssen – bei Omnistor Quick Lock-System genannt – oder durch Feststellschrauben, wie Fiamma sie bei ihrem Secure Lock-System einsetzt.

Falls der Untergrund die Markisenstützen nicht trägt, erlauben als Zubehör erhältliche Halter für die Fahrzeugwand eine Abstützung an ihr.

Die Markisenstützen lassen sich mit Erdnägeln am Boden positionieren. Trotzdem bietet Fiamma über den Zubehörhandel zusätzliche Halteplatten an. Die lassen sich durch Heringe im Erdreich fixieren und halten wiederum die Stützfüße der Markise fest.

Von allen Fachleuten empfohlen, in der Regel aber nicht im Lieferumfang enthalten, sind Abspannsets. Sie sorgen für zusätzlichen Halt, verlängern allerdings die Auf- und



Bei großen Reisemobilen bieten sich zwei kleine Markisen als sinnvolle Alternative zu einer großen an.

Abbauzeiten. Wichtig ist dabei, dass der Gurt nicht auf dem Tuch, sondern zwischen Tuch und Gelenkarm verläuft. Generell sollte der Reisemobilist – unabhängig von der Befestigung – die Markise bei Wind stets einfahren.

Damit Kräfte, die auf die Markise wirken, nicht auf das Fahrzeug übertragen werden, hat Fiamma den Dual Shock Absorber entwickelt. Das Federsystem verbindet das Markisengehäuse mit den Gelenkarmen und absorbiert Stöße und Schläge. Für Extremfälle ist gar eine Sollbruchstelle integriert, die größere Schäden am Reisemobil verhindert. Omnistor verwendet ein vergleichbares System, das horizontale und vertikale Relativbewegungen absorbiert, aber keine spezielle Bezeichnung trägt.

Damit das großflächige Tuch nicht durchhängt, werden die Gelenkarme jeweils von zwei Federn, die über Stahlseile verbunden sind, gespannt. Sie sollten eine Spannkraft von rund 32 Kilogramm, so der Erfahrungswert der Hersteller, auf das Tuch bringen, um dieses stramm zu halten. Zur Unterstützung bei Wind und Wetter

sind zusätzliche Spannstrangen verfügbar, die zwischen Markisengehäuse und Frontblende oder quer zwischen die Gelenkarme gespannt werden. Bei Regen verhindern diese Strangen die Bildung eines großen Wassersacks und reduzieren die Belastung des Stoffs.

Kostbares Tuch

Die Tücher der Markisen sind besonders starken Einflüssen wie Sonnenbestrahlung

ausgesetzt. Das Tuch soll die gefährliche UV-Strahlung aus dem Spektrum filtern, ohne selbst dabei auszubleichen. Zudem muss es wasserdicht sein und nach einem Regen auch mal nass aufgerollt werden können, ohne zu verrotten.

Da Reisemobilisten ihr Gefährt erfahrungsgemäß trotz Markise nach Möglichkeit im Schatten abstellen, muss das Tuch zudem leicht zu reinigen und abwaschbar sein. Die beson-

deren Anforderungen führten sowohl bei Fiamma als auch bei Omnistor inzwischen zu Tüchern aus kratzfestem Polyvinylchlorid (PVC). Sie bestehen meist aus fünf Schichten, von denen die beiden äußeren Schichten jeweils bedruckt sind.

Wenn sich das Tuch durch die ständige Spannung verformt, ist das korrekte Einfahren der Markise nicht länger gewährleistet – zu erkennen an der dem Getriebe gegenüberliegenden Seite, auf der die Blende dann nicht mehr richtig schließt. Fiamma setzt deshalb seit Jahren das System PrestoFix ein. Es vergrößert den Durchmesser der Rolle ein klein wenig, so dass das Tuch an dieser Stelle schneller eingerollt wird und die Frontblende über die gesamte Markisenlänge gleichmäßig schließt. Um zu erfassen, ob die Markise tatsächlich korrekt eingefahren ist, besitzen Modelle von Fiamma an beiden Seiten eine Anzeige in Form von Plastikstiften, Dual Security genannt.

Erweiterungsbau

Allein ein Sonnenschutz nach oben ist vielen Reisemobilisten nicht immer genug. Manchmal wünschen sie sich einen weitergehenden Sicht- oder gar Wetterschutz, wie es die klassischen Vorzelte bieten.



Zusätzliche Spannholme stützen das Tuch und verhindern bei Regen eine großen Wassersack. Sie sind separat lieferbar.



Beim Einfahren verschwinden die Stützen im Frontprofil.



Die Tücher bestehen meist aus fünf Schichten, von denen die beiden äußeren, kratzfesten bedruckt sind.

Fiamma und Omnistor ermöglichen seit einigen Jahren den Ausbau des Sonnendachs zu einem vermeintlich vollwertigen Vorzelt. Dazu finden sich im Sortiment spezielle Vorder- und Seitenwände, welche einzeln oder zusammen den zunächst nur überdachten Platz vor dem Mobil zur Seite abgrenzen oder sogar zu einem kompletten, zusätzlichen Wohnraum schließen. Einfache Vorderwände von Fiamma lassen sich in das Profil der Markisenfrontblende einschieben und mit den Stützen per elastischer Bänder verbinden. Die Bänder der Sei-

tenwände finden Halt sowohl an den originären Stützen als auch an zusätzlichen Stangen, die der Mobilist zwischen Markisengehäuse und Frontblende spannt.

Das höherwertigere Privacy Room besteht aus dickerem Material, einer zweigeteilten Vorderwand aus Fenster- und Türteil sowie besseren Verbindungen. Die Vorderwand wird auch in das Profil der Front-

blende eingeschoben, kontaktiert aber per Reißverschluss mit den beiden Seitenwänden. Zwei Schienen, die fest mit den Seitenwänden gekoppelt sind, klemmen das Markisentuch ein und sollen so eine dichte Verbindung erstellen.

Das Komplettsset Zip enthält bereits eine Markise und drei Wände. Bei diesem Paket verbinden Reißverschlüsse sämtliche Teile. Zip ist ebenfalls

dicht, seine Seitenwände sind aber nicht zu anderen Markisen kompatibel.

Konkurrent Omnistor bietet mit Safari Residence für die Markisen der Ser-Serie und Safari Room für alle Reisemobilmarkisen ebenfalls zwei Typen an.

Die Verbindung zwischen Markise und den Wänden gestalten die Belgier bei den beiden Typen unterschiedlich. Safari Residence verbindet die



Vorder- und Seitenwände ergänzen eine Markise zum Vorzelt, ohne die Stabilität der Klassiker zu erreichen.

Hersteller	Produkt	Montageort	Markisenlänge (cm)	Tuchauszug (cm)	Gewicht (kg)	Preis (Euro)	Besonderheiten
Fiamma	35 Zip	Dach	300 – 360	225	26,1 – 28,8	878 – 1.011	für Minivans
	Eagle	Dach	200 – 450	150 – 250	15,0 – 35,0	530 – 1.126	selbsttragend
	Fiesta	Wand	145 – 335	104	10,0 – 18,0	330 – 487	mit Motor
	F1	Wand	256 – 556	200 – 250	18,0 – 40,0	469 – 1.118	
	F45i	Wand	256 – 406	200 – 250	18,0 – 26,0	436 – 593	
	F45iL	Wand	456 – 556	250	35,0 – 40,0	820 – 1.153	
	F65	Dach	260 – 490	200 – 250	18,5 – 39,3	522 – 1.034	
	Zip	Wand	256 – 456	200 – 250	31,5 – 51,0	1.210 – 1.590	Markisenvorzelt
Omnistor	5002	Wand	140 – 405	100 – 250	9,5 – 29,0	476 – 665	
	5102	Wand	260	200	19,8	620	für Kastenwagen
	5500	Wand	400 – 600	250	35,5 – 52,0	741 – 1.171	eloxiert
	5800	Wand	300 – 500	250 – 275	28,0 – 46,5	747 – 1.112	Klettband
	6002	Dach	262 – 377	200 – 250	22,4 – 31,2	503 – 667	
	6502	Dach	400 – 550	250	36,5 – 49,0	814 – 1.151	
	6802	Dach	350 – 500	250 – 275	32,0 – 45,5	843 – 1.177	
	8000	Wand	400 – 600	275	36,0 – 52,5		Kabelkanäle



Für Dometic ist es nichts Neues, für den europäischen Markt schon. Hat das weltweit operierende Unternehmen bislang nur in Übersee Markisen verkauft und produziert, so gibt es nun auch eine maßgeschneiderte Variante für Europa.

Die Dometic-Lösung hat, wie aus den USA bekannt, Gelenkarme mit Gasdruckfedern. Sie sollen eine hohe und gleichmäßige Spannung des Tuchs gewährleisten.

Dometic bietet die Wahlmöglichkeit

zwischen serienmäßigem Vinyl und einem hochwertigen Acrylmateriale. Für Regen wurde ein Federarmsystem entwickelt, welches eine Aufstellstütze automatisch absenkt, sobald sich Regenwasser angesammelt hat.

Die LA 2000 wird voraussichtlich ab Herbst 2006 in drei verschiedenen Farben im Fachhandel erhältlich sein. Je nach Reisemobil kann man dabei zwischen einer Breite von 2,5 bis über 5 Meter wählen.

Vorderwand mit dem Frontprofil und den Seitenwänden per Keder und Kederleiste. Das Markisentuch wird in ein Profil geklemmt, das wiederum per Keder zu den Seitenwänden Kontakt erhält.

Das universellere Safari Room lässt sich ebenfalls per Keder an der Frontblende festmachen und per Doppelprofile mit den Seitenwänden verbinden. Markisentuch und Seitenwand koppeln aber durch Klammern und Anti-Rutsch-Gewebe.

Als Spezialist für Vorzelte ist Herzog prädestiniert für die Fertigung von Vorder- und Seitenwänden, welche eine

Markise zum Vorzelt erweitern. Der Kirchheimer Hersteller entwickelte nach dem Erfolg der Markisenvorzelte ein eigenes Produkt und tritt damit in Konkurrenz zu den Originalartikeln von Fiamma und Omnistor. Das System von Herzog nutzt ebenfalls ein zusätzliches Profil, das zwischen Markisenbox und Ausfahrprofil gespannt wird, sich aufklappen und das Markisentuch einlegen lässt. Vorder- und Seitenwände stellen über Keder und entsprechende Gegenstücke eine dichte Verbindung her.

Unabhängig vom Hersteller zeigt die Erfahrung, dass die Markisenzelte bei Wind und

Wetter nicht die Stabilität eines klassischen Vorzelts besitzen. Sie sollten bei diesen schlechten Bedingungen abgebaut werden, was ihren Nutzen einschränkt.

Komfortsteigerung

Höhere Maßstäbe will die neue Markise 8000 von Omnistor mit ihrer innovativen Ausstattung setzen. Nicht nur, dass im Frontprofil eine Regenablauftrinne integriert ist und sich der Neigungswinkel verstellen lässt. Kabelkanäle in den Armen und den Profilen gestatten eine 12-Volt-Verkabelung bis zum Frontprofil, um dort Beleuchtung, Lautsprecher

oder Antennen zu betreiben.

Bei bisherigen Modellen lässt sich der Komfort des Sonnenschutzes noch steigern, indem anstatt der Handkurbel ein Motor das Tuch aus- und einfährt. Ein solch elektrischer Antrieb ist am besten ab Werk zu ordern und nur selten nachzurüsten.

Damit die Markise optisch auch an farbigen Fahrzeugen nicht wie ein Fremdkörper wirkt, gibt es die Schattenspende mittlerweile auch in Silber, anstatt in klassischem Weiß. Der optionale Spoiler von Fiamma soll verschönern, den Widerstandsbeiwert verbessern und Sprit sparen helfen. *Klaus Göller*



Der Sonnenschutz durch die Markise lässt sich durch zusätzliche Anbauteile erweitern.

Die Anbieter

Den Markt teilen sich bislang zwei Firmen: Fiamma aus Italien und der belgische Hersteller Omnistor, ein Tochterunternehmen von Thule. Omnistors früherer Besitzer Brutsaert, in erster Linie Markisenhersteller für Häuser, will nochmals bei Freizeitfahrzeugen einsteigen und zeigt auf der Messe in Düsseldorf neue Modelle. Ganz neu auf dem Caravan-Salon: Markisen des Systemherstellers Dometic. VorzeltHersteller Herzog stellt für Besitzer von Markisen Seitenwände her, um den Schattenspende vor dem Vorzelt auszubauen.

Der bayerische Zubehörspezialist Brandrup aus Perlesreut fertigt zwar keine Markisen, bietet aber speziell für Kastenwagenmarkisen Abspannsets und den Sonnenschutz ergänzende Seitenwände an, die sich aufrollen lassen.

Pflegefall

Ebenso wie Fenster sind Markisen oft Ausgangspunkt der gefürchteten schwarzen Streifen. Um die Verschmutzung allgemein zu verringern, dichten optional erhältliche Gummis die Markise nach oben ab. So läuft kein Regenwasser zwischen Markisengehäuse und Adapter oder Fahrzeug die Seitenwand hinab.

Ist doch einmal eine Säuberung vonnöten, stehen im Handel Spezialreiniger parat. Die Fett lösenden Kunststoffreiniger geben vor, extra für Markisen konzipiert zu sein. Um Kratzer am lackierten Gehäuse zu beseitigen, ist Originallack der korrekten Farbe erhältlich. Zur Verbesserung des Tuchs eignen sich Reparatursets, die außer PVC-Kleber noch ein Stück Stoff mit passendem Dessin oder universelle, transparente Klebestreifen enthalten.

Lobenswert

Kleine Detaillösungen beeinflussen wohl kaum die Kaufentscheidung, sollten aber trotzdem Beachtung finden.

So lassen sich die Handkurbeln von Fiamma wie Omnistor zusammenlegen oder zusammenschieben, um Stauraum zu sparen. Zudem werden Wandhalter serienmäßig mitgeliefert, so dass die Kurbeln nicht im Fahrzeug umherfliegen.

Wer anstatt eine große Markise zu montieren zwei kleine Modelle von Fiamma nebeneinander setzt, kann die beiden Gehäuse mit einer speziellen Abdeckung verbinden. So erscheint die Kombination wie aus einem Guss. Die beiden Tücher trennt jedoch ein mehrere Zentimeter breiter Spalt.

Selbst ein Fahrzeug aus dem letzten Jahrhundert wirkt innen wie neu – wenn die Eigentümer das Ehepaar Schneider Hand anlegen lassen.



Die tapferen Schneiderlein

Neue Polster peppen ein altes Freizeitfahrzeug gehörig auf. Die **Umrüstung** geht **beim Fachmann** innerhalb weniger Tage über die Bühne.

Es kann verschiedene Gründe dafür geben, warum das eigene Reisemobil nicht mehr den persönlichen Vorstellungen entspricht. Gebrauchte gekauft, im Laufe der Jahre abgewohnt oder einfach nicht mehr dem Zeitgeist entsprechend stehen die Besitzer vor dem Problem, einen Fachmann zu finden, der das an sich geliebte Reisegefährt wieder auf Vordermann bringt.

Die Firma Collection Michel im Eifel-Städtchen Kelberg, welche bereits seit 1952 – mittlerweile auch über die bundesdeutschen Grenzen hinaus – in der Textilbranche tätig ist, hat die Freizeitfahrzeuge als Objekte der Gestaltung entdeckt und möchte zukünftig verstärkt

in der Caravaningbranche wirken. Durch moderne Polsterstoffe, neue Gardinen und Tagesdecken, aber auch durch Kaschieren von Macken und Übermalen von Textiltapeten bringen die Spezialisten Frische in gebrauchte Reisemobile.

Entscheidend bei diesen Arbeiten sind die Fähigkeiten der Näherinnen. Sind es die Bezüge der Kaltschaumpolster, die Gardinen oder Tagesdecken: Die Maße selbst runder Polster abzunehmen und die Nähte der zukünftigen Überzüge so zu setzen, dass die Hüllen später exakt auf die Polster passen, ist eine Kunst. Mit flinken Fingern erschaffen die routinierten Damen dabei in wenigen Stunden, was Laien



Fotos: Göller

Trotz großer Stoffauswahl ist auch eine telefonische Beratung möglich. Nach Klärung grundlegender Fragen per Telefon schickt Chefin Sabine Schneider gerne per Post Stoffmuster zu.

selbst in Wochen nicht in annähernd guter Qualität zu Stande brächten.

Für geschmacklose Muster können die 19 bei Collection Michel angestellten Näherinnen allerdings nichts. Deshalb hilft die Chefin Sabine Schneider der Kundschaft zuvor bei der richtigen Wahl aus über 200 auf Lager befindlichen Stoffen. Nach erster telefonischer Kontaktaufnahme und gründlicher Beratung schickt sie den Interessenten per Post Stoffmuster zu. So können sich sogar Kunden mit geringer Vorstellungskraft einen realen Eindruck davon machen, wie das Reisemobil nach einer Umrüstung aussehen würde.

Von Angesicht zu Angesicht stehen sich Kunde und Polsterer meist erst am Umrüsttag in Kelberg gegenüber. Auf dem Hof der Firma kann das Reisemobil geparkt werden. Eine Überdachung schützt den kurzen Weg von der mobilen Unterkunft in die Näherei vor Wetterkapriolen.

In der Werkstatt läuft eine Standardprozedur ab: Je nach Auftrag verbleiben die originalen Bezüge auf den Kaltschaumpolstern und unter den neuen Hüllen oder werden durch letztere ersetzt. Die Polster werden vermessen und

der gewählte Stoff anschließend zugeschnitten, durch eine Bördelung vor Ausfransen geschützt und zusammen mit einem Reißverschluss zu einem Überzug vernäht.

Oft sind die Kaltschaumpolster selbst nach Jahren überraschend gut erhalten. Das erleichtert die Arbeiten. Lediglich die Ecken bedürfen dann besonderer Aufmerksamkeit. Mit geschickten Fingern wird von innen Watte an den Ecken der neu bezogenen Polster fixiert, und schon ist die ursprüngliche Form der Polster wieder hergestellt. Die neuen Überzüge lassen sich dank der Reißverschlüsse schnell vom Polster trennen und in der Waschmaschine reinigen.

Insgesamt kalkuliert Collection Michel mit einer Dauer von zwei Arbeitstagen, um die Polster für eine Sitzgruppe sowie eine passende Tagesdecke für das Bett zu fertigen. Daraus können aber schon mal drei Tage werden, wenn die Besitzer harmonisierende Vorhänge und weitere Ausstattungsdetails möchten. Für den hier dargestellten Auftrag zur Auffrischung eines Reisemobils, der neue Polster für eine Rundsitzgruppe, eine Tagesdecke sowie Gardinen und Übervorhänge ein- ►



Bis zu 19 Näherinnen realisieren in der Werkstatt die textilen Wünsche der Kunden. Währenddessen können die Reisemobilisten Sehenswürdigkeiten der Umgebung besuchen.

schließt, verlangt Collection Michel bei Verwendung des qualitativ besten Stoffes 600 Euro. Generell berechnet sich der Preis nach Arbeitsaufwand und Stoffqualität.

Ein besonderer Service, den die Kelberger den Besitzern der Freizeitfahrzeuge für die Zeit der Arbeiten anbieten, hebt Collection Michel von klassischen Textilunternehmen ab: Die im Hof abgestellten Reisemobile können weiterhin bewohnt bleiben. Nur zum



Mit Stoff überzogene Blenden verdeutlichen die Liebe der Kelberger zum Detail.

Ausmessen müssen die Polster kurzzeitig in die Werkstatt. Während in der Näherei fleißig genäht wird, sind der nahe Nürburgring und andere touristische Attraktionen in der Umgebung lohnende Ziele für die Auftraggeber. Für die Zukunft ist zudem geplant, durch bauliche Maßnahmen den Kunden den Zugang zu den Toiletten im Hauptgebäude rund um die Uhr zu ermöglichen.

Alles in allem bietet sich eine Umrüstung in Kelberg in Kombination mit einem Urlaub in der Hohen Eifel oder als kurzer Zwischenstopp auf einer Urlaubsanfahrt oder -rückreise an. Dann hat der Urlaub nicht nur der Familie, sondern auch dem Reisemobil neue Frische verliehen.

Klaus Göller



1.) An den Polstern richtig Maß zu nehmen, ist die Voraussetzung für Bezüge, die später optimal passen sollen.



5.) Die optimal passenden Bezüge lassen sich nur mit Tricks auf die Polster streifen.



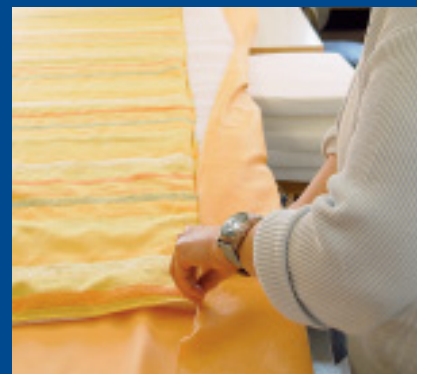
2.) Den vom Kunden gewählten Stoff gilt es, mit möglichst wenig Verschnitt zurechtschneiden.



6.) Gelegentlich müssen beschädigte Kanten der alten Kaltschaumpolster nachgebessert werden.



3.) Ein Reißverschluss wird in die Bezüge mit eingenäht. Er erlaubt später problemloses Abziehen und Waschen.



7.) Aus dem gleichen Stoff ist die Tagesdecke, die mit Polstern und Vorhängen harmonisiert.



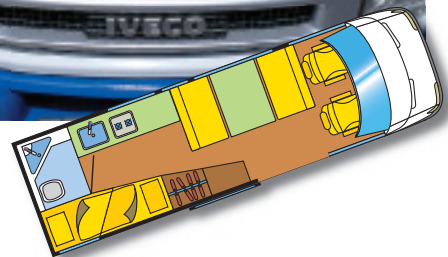
4.) Damit der Stoff im Reisemobil schön zur Geltung kommt, wird er vor dem endgültigen Bezug gebügelt.



8.) Auch alte Textiltapeten bleiben nicht unbehandelt und werden aufgefrischt.



Fotos: Camero



Alles Ikea

Höchst unkonventionell baute **Ehepaar Klein** sein Wunschmobil: mit einer Küche aus dem bekannten schwedischen Möbelhaus.

„Die haben einfach eine riesige Auswahl an schicken Möbelklappen, -fronten und -platten“, schmunzelt Michael Klein. „Da habe ich beschlossen, meinen Ausbau mit Ikea-Küchenmöbeln einzurichten.“ Der 38-jährige ist kaufmännischer Angestellter in Wachen-dorf bei Fürth.

Bevor er zu Werk ging, hatte sich Klein lange in Baumärkten nach geeignetem Material für den Ausbau seines Iveco-Kastenwagens umgesehen. Als die vierköpfige Familie eines Samstags durch das schwedische Möbelhaus bummelte, um nach Accessoires für die eigene Wohnung zu suchen, entdeckte

der Familienvater, wonach er so lang schon gesucht hatte: „Dort war alles zu haben, um sich eine modern anmutende und robuste Einrichtung fürs Traumobil zu zimmern. Da haben wir uns spontan gesagt – das ist es.“

Die Liebe zum Reisemobil entdeckte der Franke bereits mit 13 Jahren. Seine Eltern kauften ein Reisemobil und fuhren fortan gemeinsam mit dem Junior nach Italien, Österreich und ins ehemalige Jugoslawien. Als Teenager schon lernte Michael Klein seine heutige Frau Petra kennen und brachte sie prompt

zur mobilen Freizeitgestaltung.

Im Jahre 1988 kauften sich beide einen gebrauchten leeren VW LT 28 und bauten ihn in sieben Monaten aus. Auf den ausgedehnten Touren durch Griechenland, die Türkei und Ungarn lernte auch die gelernte Zahntechnikerin die Urlaubsform Caravaning kennen und lieben.

Nach sechs Jahren legten sich die Kleins ein ausgewachsenes, sieben Jahre altes Alkovenmobil zu, das sie zehn Jahre lang fuhren. Als dann die beiden Kinder Marius, 8, und

Tamia, 7, auf die Welt kamen und die Kleins eine neue Passion entdeckten – das Tauchen –, wurde ihnen ihr Mobil zu klein.

Außerdem schien ihnen ihr betagtes Gefährt untermotorisiert. An lang anhaltenden Steigungen hielt das damals 17 Jahre alte Alkovenmobil einfach nicht mehr mit. Bei Ebay wurden die Kleins ihr altes Mobil glücklich los und nahmen ein neues Projekt in Angriff.

Diesmal jedoch sollte es etwas Besonderes sein. Ein Traumobil, das exakt auf die Wünsche und Bedürfnisse einer vierköpfigen Familie zugeschnitten ist, die tauchen geht. Außerdem mochte Michael Klein diesmal wieder einen Kastenwagen haben. Die negativen Er-

fahrungen mit Alufraß am Alkovenmobil und der Gedanke an eine sichere, weil robuste und geschlossene Blechkarosserie ermutigten ihn dazu.

Obendrein wollte Klein in Zukunft Pkw-ähnliche Fahreigenschaften und mehr Motor-Power genießen. Beim örtlichen Iveco-Händler erspähte er schließlich sein Objekt der Begierde: einen Daily 35 C 13 mit 92 kW (126 PS), Serienhochdach und langem Radstand. 59.000 Kilometer zeigte der Tacho, gerade mal eineinhalb Jahre alt war das Fahrzeug und zum Preis von 16.200 Euro zu haben.

Nach erwähntem Einkaufserlebnis ließ er sich bei Ikea die einzelnen Möbelemente ►



Große Klappe: Über das Heck lässt sich der Stauraum bequem beladen.

zusägen. In der Scheune eines Bekannten legte das Naturtalent in Sachen Innenausbau 2004 dann los. Motto: Schraubst du noch oder fährst du schon?

Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Große Seit-PU-Rahmenfenster und zwei Dachfenster sorgen für reichlich Tageslicht im Interieur des Klein-Mobils. Die Viererdinette hat der Franke mit zwei multifunktionalen Fasp-Sitzbänken und einem Einhängetisch konzipiert. Darauf folgt auf der Fahrerseite besagte große Ikea-Längsküche mit Zweiflammkocher, Spüle, viel Arbeits- und Ablagefläche sowie Unter- und Oberschränken.

Gegenüber auf der Beifahrerseite sitzen eine große Schrankzeile mit integriertem Kühlschrank sowie zwei längs eingebaute Etagenbetten für die Kinder. Im Heck findet das quer platzierte Bad mit drehbarer Kassettentoilette und Waschtisch aus dem Zu-



Sicher und bequem: Multifunktionssitze von Fasp sorgen bei Kleins für hohen Sitz- und komfortablen Schlafkomfort. Unter den Sitzbänken verbleibt ordentlich Platz für Stauraum, in den Getränke und Vorräte wandern.



Exzellent aufgeteilt: Auf der Beifahrerseite installierte Michael Klein vorne eine große Schrankzeile mit integriertem Kühlschrank, weiter hinten folgen die Etagenbetten für die Kinder (oben). Zusätzlichen Stauraum gibt es über dem Cockpit.



behörhandel seinen Platz. Die Toiletten-Kassette lässt sich mit einem Griff über die geöffneten Hecktüren entsorgen.

Der Stauraum unter den Heckbetten, in dem die Taucherausrüstungen der Eltern lagern, lässt sich ebenfalls über das Heck beladen. Ihr nautisches Hobby haben sich die Kleins übrigens auch auf ihre Fahnen – besser gesagt: auf die Karosserie – geschrieben. Das Dekor des Ikea-Mobils erzählt von Tauchern, Raubfischen und Seefahrer-Romantik. In diesem Sinne: Schiff ahoi.

Juan J. Gamero



Groß geraten: das Bad und die Küche des Kleinschen Traummobils.

TECHNISCHE DATEN*

Fahrwerk: Iveco Daily 35 C 13 mit Vierzylinder-Turbodieselmotor, 92 kW (126 PS), Sechsgang-Getriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zul. Gesamtgewicht: 3.500 kg, Leergewicht in fahrbereitem Zustand: 3.120 kg, Außenmaße (L x B x H) 701 x 199 x 255 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 95 l, Frischwasser: 160 l, Abwasser: 80 l, Gastank: 25 kg.

Wohnkabine: Innenmaße (L x B x H): 456 x 180 x 190 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 6/0, davon mit Dreipunktgurt: 4. Bettenmaße: Mittelsitzgruppe: 194 x 143 cm, Etagenbetten: 180 x 80 cm, 180 x 60.

Ausstattung: Heizung: Truma E4000, Herd: 2-flammig, Kühlschrank: 75 l, Zusatzbatterien: 1 x 110 Ah.

Preis: ca. 26.000 Euro.

* Alle Angaben laut Ausbauer



Hobby 600 – das Kultmobil

Dieses Reisemobil war schon vom ersten Tag an ein Star: Der Hobby 600 verfügt über die Portion Extravaganz, die ein Fahrzeug zum Kultmobil macht.

Harald Striewski ist ein ebenso bescheidener wie genialer Mensch. Der Gründer des Hauses Hobby musste nur einmal in seinem Leben einen Kredit aufnehmen (von einer Tante), seither kann er sich den Luxus leisten, ob seines großen Erfolgs einen großen Bogen um Banken zu machen. Mit scheinbar unendlicher Kreativität und einer Praxisorientierung, die

selbst erbitterten Konkurrenten Respekt abnötigt, stellt die perfekte Mischung aus Daniel Düsentrieb und Dagobert Duck Jahr für Jahr neue Absatzrekorde auf. Mit Wohnwagen ist Harald Striewski mittlerweile Weltmarktführer, und den Reisemobilsektor möchte er ebenfalls erobern.

Ein Modell aus Fockbek hat den Wohnmobil-Olymp bereits erklommen: der Hobby

600. 1984 fiel der Startschuss für ein Reisemobil, das nach wenigen Monaten bereits Kult war. Harald Striewski zeigte auf dem Caravan Salon in Essen sein erstes Wohnmobil. Bauchschmerzen habe man damals gehabt, erinnern sich Hobby-Mitarbeiter noch heute an diesen Moment. Die Unsicherheit war groß, denn es galt als nicht unwahrscheinlich, dass die doch eher konservative Klientel das revolutionäre Design des Hobby 600 ablehnen würde. Schräge Fenster waren schon fast eine Beleidigung der Konkurrenz, das dynamisch geformte Dach mit dem leichten GfK-Käppi über dem Fahrerhaus sowie die gerundete Außenhaut passten nicht in die Welt des Eckigen, Genormten. Überraschend auch die Sicken über Fahrer-, Beifahrertür und Heckfenstern, die dem Fahrzeug eine bislang

unbekannte Dynamik gaben. Innen passte der Hobby 600 mit seinen hellen Farben und den blauen Wandapplikationen ebenfalls überhaupt nicht in die Zeit des omnipräsenten Gelsenkirchener Barocks. Erschwerend kam die Sonderlackierung in Gold, Rot oder Blau statt der gewohnten Weiß- und Creme-Töne hinzu – einfach lächerlich, fanden viele Konkurrenten.

Das Lachen sollte ihnen schnell im Gesicht gefrieren. Der Hobby 600 erlebte einen Traumstart, über 80 Stück des mindestens 40 000 Mark teuren Modells verkaufte Hobby auf der Messe, „ein Vielfaches davon“ (genauer ist Harald Striewski nicht zu entlocken) bis zum Jahresende. Der Hobby 600 reihte sich ein in die Eliteklasse der Solitäre. Bis heute ist der Name Begriff für Reisemobile mit außergewöhnlichem De-

Schwacke-Preise für den Hobby 600

Modell	Preis für Gebrauchte mit Baujahr (in Euro)											
	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993
600 (115 PS)								17.900	15.450	13.700	11.900	
600 FM (84 PS)	31.950	28.650										
600 FM (127 PS)	33.350	29.950	26.800									
620 AK (75 PS)												7.350
625 HI (75 PS)											9.700	8.750
650 (115 PS)									15.050	13.300	11.600	
650 FM (127 PS)	36.350	32.650	29.850									
650 FSC (127 PS)	36.500	32.800	29.850									
690 GES (127 PS)	37.600	33.750										
690 KFL (146 PS)	37.950	34.050										

Die Schwacke-Liste gibt beim Kauf eines Gebrauchten wertvolle Orientierung, allerdings sind die Marktpreise bei Wohnmobilen – anders als bei Pkw – in der Regel etwas höher als bei Schwacke. Wichtig für den finalen Preis ist selbstverständlich die Ausstattung, die sich – etwa bei veralteten Fahrzeugteilen – auch wertmindernd auswirken kann. Weitere Informationen im Internet unter www.schwacke.de.

Auch der Wohnbereich der zweiten Hobby-600-Generation wirkte gediegen und elegant. Das Stauraumangebot überzeugte ebenfalls – ab 2004 dank Doppelboden noch mehr.

Die Küche des Hobby 600 der zweiten Generation – hier zeigte Harald Striewski stets seine hohe Praxisorientierung. Im Profitest in REISEMOBIL INTERNATIONAL 5/99 gab es Bestnoten.



Ganz starker Auftritt: Das Design des Hobby 600 (hier ein Modell der zweiten Generation) fasziniert dank seiner Zeitlosigkeit. Typisch sind die Heckflosse und die hochformatig eingebauten Fenster.



sign, aber auch für einen Menschen, der die üblichen Wege im Reisemobilbau verlassen hat. Wer einen Hobby 600 fährt, der fällt auf. Umso verwunderlicher, dass Hobby im kommenden Jahr zwar sein Erfolgsmodell weiterführen, es aber künftig unter dem Namen Toskana Exklusiv produzieren wird.

Das Rund der Außenhaut war beim Premierenfahrzeug die prägende Form, nicht alles aber lief rund beim ersten Hobby

600. Der Umbau der Rundsitze-Gruppe im Heck geriet schnell zum Puzzlespiel, und auch die schräg laufenden Fenster machten einige Probleme. Trendsetter haben es schwer, das musste auch Harald Striewski erfahren, der die ersten Holzformen für die Fensterlieferanten noch selbst baute.

Auch bei der zweiten Generation des Hobby 600, die Striewski 1995 präsentierte, bildete der Fiat Ducato die Basis.

Hier blieb der Firmenchef sich treu, denn schon beim Erstling sorgte das Fiat-Aggregat als 2,5-Liter-Saugdiesel mit 72 PS oder Benzinern mit 78 PS für Vortrieb.

Eines aber änderte Striewski 1995: Die schräg zulaufenden Fenster wurden durch gerade ersetzt, am ungewöhnlichen Außendesign freilich änderte sich nichts – drei im Hochformat ein-

Dort finden Sie gebrauchte Hobby 600

Das Angebot an gebrauchten Hobby 600 ist nicht groß, besonders die ersten Modelle mit dem Dreiecksfenster gelten als Rarität. Wer nicht beim Fachhändler fündig wird (was wahrscheinlich sein dürfte), sollte das Internet einsetzen. Auf den folgenden Seiten finden Interessierte derzeit Offerten:

www.autoanzeigen.de
www.autoscout24.de
www.ebay.de
www.carweb24.net
www.mega50.de
www.mobile.de
www.motorhomes-world.org
www.quoka.de
www.traumauto-24.de
www.wohnmobilpark.de

Von Lesern für Leser

Das sollte der Hobby 600 unbedingt haben:

Mathias Franzen, Dresden: „Ich fahre meinen zweiten Hobby 600 und kann nur sagen, dass die Modelle ab 2004 mit dem Doppelboden deutlich praktischer geworden sind.“

Klaus Frings, Linden: „Für mich ist die erste Generation des Hobby 600 die schönste. Das dreieckige Seitenfenster hat Standards gesetzt. Ich kann allen 600er-Fans nur raten, ein Modell zu kaufen, das vor 1995 gebaut wurde.“

gesetzte Fenster sorgten für die nächste Designrevolution. Bis heute fährt der Hobby 600 zeitloser elegant umher und macht sich auf dem Gebrauchtmobilmarkt rar. Und wenn er sich doch mal zeigt, dann ist der ewig Junge schnell von Fans umringt und folgerichtig nur gegen gutes Geld zu haben.

Thomas Seidelmann



James Cook – der Sternfahrer

Der **Mercedes James Cook** ist auf dem Weg in die Unsterblichkeit. Mit dem voll-zogenen Modellwechsel wird er auch als Gebrauchtfahrzeug noch interessanter.

„180.000 km. 65 PS. Fahrbereit, optisch gewöhnungsbedürftig. Technische Mängel sicherlich auch, diverse Roststellen – für Bastler wahrscheinlich kein großes Problem. Privatverkauf. Garantie vor 27 Jahren abgelaufen.“ Bei diesen Zeilen handelt es sich nicht um einen Scherz, sondern um eine Annonce im Internetverkaufshaus mobile.de, in der ein Reisemobilist einen Oldtimer anpreist: einen James Cook 207 D, Erstzulassung im März 1978. Preis: immerhin 1700 Euro.

Das in vielen Anzeigen angebotene Fahrzeug mit dem Namen James Cook hat mit dem preisgekrönten Kultmobil (etwa dem Caravaning Design Award 2004 und 2006) allerdings wenig zu tun, denn es handelt sich dabei um einen eher schlichten Kastenwagen und nicht um das Mercedes-Mobil auf Sprinter-Basis, dessen turmhohes Dach zum Markenzeichen wurde. Sir James, wie der mit viel Lorbeer dekorierte Campingbus liebevoll genannt

wird, ist gar nicht mal so alt. Im vergangenen Jahr feierte er seinen zehnten Geburtstag, und im zwölften Lebensjahr wird er durch einen Nachfolger ersetzt, (siehe dazu auch REISEMOBIL INTERNATIONAL 8/2006).

Mit dem James Cook des Modelljahrs 2006 geht eine der

James Cook – der Namensgeber

James Cook wurde am 27.10.1728 in Marton (Yorkshire) als Sohn eines mittellosen Landmanns und einer Schottin geboren. Er begann im 13. Lebensjahr eine Lehre als Krämer, brach diese jedoch ab und arbeitete sieben Jahre auf einem Kohlschiff. Den kargen Verdienst nutzte er zur Finanzierung von Unterrichtsstunden in Mathematik und Nautik. Er machte mehrere bedeutende Seereisen mit und war 1759 bei der Einnahme von Quebec dabei. In den Jahren 1764 bis 67 vermaß und zeichnete er die Küsten von Neuschottland und Neufundland. Mit der Ernennung zum Befehlshaber der „Endeavour“ 1768 begann für Cook die große Zeit der Entdeckungsreisen im Pazifik.

herausragenden Erscheinungen der Reisemobilbranche in den Ruhestand – eine Bereicherung für den Gebrauchtfahrzeugmarkt, auf dem für den alten Seebären noch immer stattliche Preise zu erzielen sind (siehe Kasten Schwacke-Preise).

Von Beginn an pflegte der James Cook übrigens eine ausnehmend enge Beziehung zu seinem Namensgeber. Das eher auf Komfort getrimmte Fahrwerk und die leicht träge Lenkung sorgten in Verbindung mit dem mächtigen Hochdach immer für leichte Seemannsgefühle hinterm Steuer – besonders bei starken Seitenböen, die den wuchtigen Gesellen kräftig durchrütteln. Den Erfolg des Fahrzeugs konnte das nie schmälern, in Spitzenzeiten wechselten pro Jahr 500 Exemplare des Luxusreisemobils den Besitzer.

Einen wichtigen Erfolg daran hat Westfalia, das den James Cook von Anfang an im Innern mit Leben füllte. Die Ausbauprofis aus Rheda-Wiedenbrück

verpassten dem Stern aus Stuttgart einen perfekt in die Bereiche Küche, Bad und Wohnen gegliederten Grundriss und merzten mit jeder Überarbeitung eine Schwäche mehr aus. Denn nicht alles passte von Anfang optimal im James Cook. Wer erinnert sich nicht an die Frotzeleien über die Halbdinette ohne separate Sitzgruppe im Wohnmobil? Oder an die zu dünnen Matratzen, die 1996 nachgebessert wurden? Die fehlende Aufstiegshilfe fürs Dachbett? Die schmalbrüstigen Bremsen, die erst 2002 durch einen größeren Bremskraftverstärker Verbesserung erfuhren? Oder, nochmals ein Manko im Innenraum, das früher wie heute mühsam zu bauende Erdgeschoss-Bett? Der James Cook war nie perfekt, aber er polarisierte stets, fiel auf und markierte in Sachen Qualität stets das Vorderfeld.

Den größten Sprung nach vorne machte der James Cook ab dem Modelljahr 2004, denn damals überarbeiteten Merce-

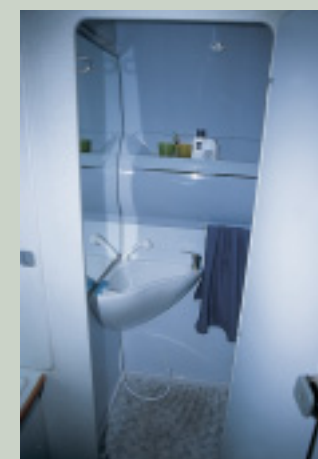
Schwacke-Preise für den Hobby 600

Modell	Preis für Gebrauchte mit Baujahr (in Euro)									
	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995
314 (143 PS)	35.900	31.250	27.100	23.450	20.250	17.350	14.850	12.650	10.850	9300
308 D (79 PS)					18.850	16.500	14.400	12.600	11.100	9750
310 D (102 PS)					19.500	17.000	14.900	13.000		
312 D (122 PS)					19.750	17.250	15.100	13.150	11.650	10.200
308 CDI (82 PS)	36.850	32.300	28.250	24.700	21.550	18.800				
311 CDI (109 PS)	38.150	33.400	29.200	25.500	22.300	19.400				
313 CDI (129 PS)	38.650	33.850	29.650	25.900	22.600	19.700				
316 CDI (156 PS)	39.800	34.850	30.500	26.600	23.300	20.250				

Die Schwacke-Liste gibt beim Kauf eines Gebrauchten wertvolle Orientierung, allerdings sind die Marktpreise bei Wohnmobilen – anders als bei Pkw – in der Regel etwas höher als bei Schwacke. Wichtig für den finalen Preis ist selbstverständlich die Ausstattung, die sich – etwa bei veralteten Fahrzeugteilen – auch wertmindernd auswirken kann. Weitere Informationen im Internet unter www.schwacke.de.



Diese Küche war immer eine Küche – die Ausbauprofis von Westfalia machten auch in diesem Bereich einen guten Job. Nur die kühle Optik störte bei den ersten Modellen.



Für ein Fahrzeug von nur 5,64 Metern Länge war der Sanitärbereich immer überraschend üppig gediehen.



Stets eine knifflige Aufgabe – der Umbau des zweiten Betts im Untergeschoss des James Cook. Unter der Liegestatt befindet sich etwas Stauraum.



Das Dachbett war von Anfang an ohne Makel, auch größere Personen fanden ausreichend Platz – und im zweiten Modelljahr des Seebären auch eine gute Aufstiegsleiter.

des und Westfalia den Wohnraum. Farben, Stoffe, Materialien wurden renoviert, ebenso die Küche. Rollos an Unter- und Oberschrank sowie Aluminiumleisten erinnern an den kleinen Bruder, den Marco Polo, die gelbliche Möbelfassade ist ebenfalls eine Anleihe beim kleineren Mercedes-Camping-

bus. Endlich weckt der James Cook auch mit seinem Inneren Emotionen, denn bislang wirkte er kühl, fast klinisch. Detailverbesserungen finden ebenfalls statt: Ein Unterschrank ergänzt das Waschbecken im Bad; das Dachbett gewinnt durch eine Bedienung mit Schlitten für das Verlängerungsbrett sowie die

perfekt auf individuelle Liegegewohnheiten abstimmbaren Froli-Bettrost-Elemente. Zudem stimmt ab diesem Jahrgang das Sicherheitspaket. So bietet Mercedes ab 2004 im James Cook den Beifahrer-Airbag als Serienausstattung an.

Dieses Mehr an Ausstattung und Schönheit im Innen-

Dort finden Sie gebrauchte James Cook

Das Angebot gebrauchter James-Cook-Modelle bei Mercedes-Benz-Handelspartnern ist nicht groß. Idealer Fundort für das Fahrzeug: das Internet. Auf den folgenden Seiten finden Interessierte diverse Offerten.

www.autoanzeigen.de
www.carweb24.net
www.mega50.de
www.mein-mercedes-benz.de
www.mobile.de
www.motorhomes-world.org
www.traumauto-24.de
www.wohnmobilpark.de

Von Lesern für Leser

Das sollte der James Cook unbedingt haben:

Hans Erler, Eichstätt: „Für mich ist die Motorisierung des James Cook ein wichtiger Aspekt. Ich rate allen Gebrauchtkaufern zu den CDI-Motoren mit mindestens 109 PS. Ich selbst fahre ein Modell mit 129 PS und verfüge damit über ein flottes Fahrzeug.“

Renate Bühler, Hamburg: „Ich konnte mich nie wirklich mit den Rücksiegeln des James Cook anfreunden. Beim Rückwärtsfahren blieb immer ein Gefühl der Unsicherheit zurück. Abhilfe schaffte der Einbau einer Rückfahrkamera. Diese Nachrüstmaßnahme kann ich jedem James-Cook-Fahrer nur empfehlen.“

raum macht sich allerdings bemerkbar, wenn's ans Bezahlen geht: War ein James Cook des Jahrgangs 1995 für umgerechnet knapp 39.000 Euro zu haben, so müssen Kunden zehn Jahre später immerhin 13.000 Euro zusätzlich bezahlen. Mindestens, denn standesgemäß ausgerüstet kratzt ein neuer Sir James locker an der 60.000-Euro-Marke. Adel verpflichtet eben. *Thomas Seidelmann*

In der nächsten Ausgabe von REISE MOBIL

Niesmann & Bischoff: Der Clou VW California



Chronik 20 Jahre Straßenfuchse

Pfingsten 1986: Clubgründung in Berlin.

Oktober 1986: erste Mitglieder-Versammlung in Dorsten.

Oktober 1988: Gründung eines eingetragenen Vereins.

Oktober 1989: erste Mitgliederversammlung in Rotenburg-Braach/Fulda.

September 1990: Partnerschaft mit der Stadt Rotenburg an der Fulda.

November 1991: Treffen in Rotenburg an der Fulda.

April 1993: Ostertreffen in Bad Königshofen.

Juni 1993: Einweihung des Stellplatzes in Rotenburg an der Fulda.

Oktober 1994: Eintritt in die RU.

Mai/Juni 1996: 10 Jahre Straßenfuchse – Treffen bei Berlin.

September 1999: Austritt aus der RU.

Juni 2001: 15 Jahre Straßenfuchse – Jubiläumstreffen in Anröchte.

September 2005: 15 Jahre Partnerschaft Rotenburg an der Fulda.

Juni 2006: Jubiläumstreffen in Hattingen – 20 Jahre Straßenfuchse.

Ausgefuchst von Anfang an

Als einer der **ersten Reisemobil-Clubs** gründeten sich 1986 die Straßenfuchse. Zeit für einen Rückblick.

„Mitte der 80er Jahre begann die Zeit des reisemobilen Aufbruchs“, erinnert sich Peter Depping, erster Vorsitzender des Motorcaravan-Clubs Straßenfuchse. „Menschen, die sich nicht kannten, grüßten sich unterwegs, trafen sich und tauschten Erfahrungen aus.“

Überwiegend Campingbusse und selbst ausgebaute Kastenwagen läuteten das mobile Reisen ein. Die Camper sehnten sich nach Geselligkeit und Erfahrungsaustausch. In dieser Phase gründeten zu Pfingsten 1986 unter anderem Hans-Hermann Busch, Wolfgang Göhler, Hans-Peter Kayser und Hans-Joachim Rhode die Straßenfuchse in Berlin. Alle vier Enthusiasten tummeln sich

noch heute im Club.

„Der Name Straßenfuchse war Programm“, erinnert sich Hans-Jürgen Weichgrebe, Schriftführer des Vereins: „Die Füchse gefielen uns als Emblem, weil sie äußerst schlau sind.“ Die Reisemobilisten schrieben es sich auf die Fahne, mindestens so ausgefuchst zu sein, um die mobile Szene zu bewegen: Stellplätze zu initiieren, gemeinsame Aktionen zu starten, Erfahrungen auszutauschen.

Der Fuchsbau, die Clubzeitschrift, informiert über die Ideen von Leitfuchs Peter Depping, Geldfuchs Erik-Jürgen Schulz und Reisefuchs Wolfgang Käser ebenso wie über Aktivitäten der restlichen Meute.

Um Interessierte in ganz

Deutschland aufnehmen zu können, gründeten die Straßenfuchse außer dem Stammtisch Berlin weitere Club-Treffpunkte in Wilroth im Westerwald und im Ruhrpott. „Die Füchse waren in der Szene präsent, bemühten sich um neue Stellplätze, ergriffen die Initiative für den Stellplatz in Rotenburg an der Fulda und schlossen schließlich eine Partnerschaft mit der reisemobilfreundlichen Vorzeige-Gemeinde“, weiß Leitfuchs Depping.

Damit die Geselligkeit nicht zu kurz kam, engagierten sich die Füchse bei den jährlichen Wagenburgfesten in Rotenburg. Mit Manfred Geseemann, dem früheren Leiter des Verkehrs- und Kulturamts der



Einen Sportplatz füllten die Straßenfuchse beim zehnjährigen 1996 bei Berlin (links), vor der Henrichshütte Hattingen feierten sie 2006 ihr 20-Jähriges (rechts). Weitere Meilensteine: Neue Entsorgungsstation in Bad Königshofen, Partnerschaft mit Manfred Geseemann/Rotenburg an der Fulda (Mitte).

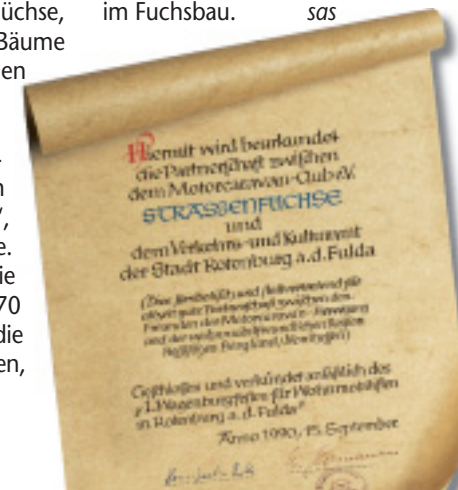
Stadt, verband den mittlerweile bundesweit aktiven Club eine langjährige Freundschaft.

Seit der Verein die Partnerschaft für den Stellplatz übernommen hat, treffen sich die Mitglieder einmal im Jahr zum Arbeitseinsatz auf dem Gelände. Helfer aus anderen Clubs unterstützen die Füchse, schneiden und pflanzen Bäume oder Hecken und füllen den Schottergrund auf.

„Unser Vereinsleben prägen acht Stammtische in verschiedenen Regionen Deutschlands“, erläutert der Vorsitzende. Insgesamt stellen die Straßenfuchse pro Jahr 70 Veranstaltungen auf die Beine: Stammtischtreffen,

Kurzreisen, Stellplatzbesuche und Arbeitseinsätze zum Erhalt von Stellplätzen.

Wer sich den unternehmungslustigen Straßenfuchsen anschließen will, wendet sich am besten an einen der Stammtische. Die Füchse freuen sich jederzeit über Besuch im Fuchsbau. sas



Motorcaravan-Club Straßenfuchse

Erster Vorsitzender: Peter Depping, Tel.: 02225/17422, zweiter Vorsitzender: Jürgen Weichgrebe, Tel.: 06623/9150600. Internet: www.strassenfuechse.de.

Feste jährliche Treffen: Oster- und Pfingsttreffen, Grillfest in Jossa, Sommer-Treffen an der Mosel, Arbeitstreffen in Rotenburg/Fulda.



Peter Depping

Stammtische

Bayern: Stammtisch München, Siegfried Eckardt, Tel.: 089/6121221
Berlin: Evchen Ullrich, Tel.: 030/8027808
Niedersachsen: Stammtisch Teufelsmoor, Ulli Laabs, Tel.: 04791/57493
Nordrhein-Westfalen: Stammtisch Dortmund, Johannes Bomkamp, Tel.: 02545/412
Nordhessen: Evi Kumbischinski, Tel.: 0178/3094503
Südhausen: Klaus Benz, Tel.: 06623/42718
Rheinland-Pfalz: Franz-Walter Ziltz, Tel.: 06531/8336
Rhein-Neckar: Günter Keller, Tel.: 0621/532183



Der Euro Motorhome Club (EMHC) hat Rüdiger Zipper zum neuen Präsidenten gewählt. Der 64-jährige Rechtsanwalt aus Schwetzingen möchte den internationalen Reisemobilclub mit derzeit 500 Mitgliedern unter dem Motto „Zurück in die Zukunft“ neu ausrichten.

Auf diesen Neustart haben viele Mitglieder des laut eigenem Bekunden „Freizeitclubs des mobilen Lifestyles“ (unter ihnen zahlreiche Hersteller, Händler und Touristiker) schon lange gewartet. Im Interview erläutert Zipper, der seit 1971 im Wohnmobil am liebsten die Bretagne und Normandie bereist, seine Visionen für den europaweit aktiven Club.

? Sie möchten deutlich machen, dass der EMHC nicht der Club der Alten und Reichen ist. Welches Selbstverständnis soll der EMHC nach außen tragen?

! Ich möchte den Club von seinem zu Unrecht getragenen Image der Alten und Reichen befreien. Wir wollen uns als Club der Dynamischen, Erfolgreichen, aber auch sozial Denkenden und Handelnden darstellen. Der Vorstand plant Spendenaktionen und Tombolas zugunsten wohltätiger Zwecke.

? Sie wollen die EMHC-Junioren gründen. Möchten Sie keine Mischung von Jung und Alt im bisherigen Club?

! Unter dem Arbeitstitel EMHC-Junioren soll es locker organisierte Treffen der Kinder

Euro Motorhome Club (EMHC)

Zurück in die Zukunft

unserer Mitglieder wie deren Freunde geben, parallel zu Mitgliederversammlungen oder Nikolaustreffen. Die Altersstruktur unseres Clubs ist derzeit sehr von Senioren geprägt. Eine bunte Mischung von Jung und Alt muss behutsam auf den Weg gebracht werden.

? Außer Reisen und Treffen soll die Kultur beim Club wieder mehr im Mittelpunkt stehen. Was planen Sie?

! Die schönen Künste sollen gepflegt werden. Wir wollen Theater, Kunstausstellungen, Museen und Dichterlesungen in zukünftige Programme einbauen.

? Sie legen Wert auf aktive politische Arbeit bei Themen rund ums Reisemobil. Plant der Club weitere Schritte zu Kfz-Steuern und Führerschein?

! Unsere politischen Aktivitäten gelten nicht nur den eigenen Mitgliedern, sie dienen den Interessen aller Reisemobilisten. Der EMHC arbeitet weiterhin daran, eine drohende Kfz-Steuererhöhung abzuwehren.

? Sie möchten den Kontakt zu europäischen Reisemobil-Clubs sowie gegenseitige Besuche ausbauen. Wann gibt es das erste Treffen?

! Ich beginne damit, die Kontakte zu Clubs in Italien, Frankreich, Österreich und der Schweiz auszubauen. Angaben zu einem ersten Treffen sind aber noch nicht möglich.

? Sie wünschen eine verstärkte Kommunikation der Mitglieder untereinander per E-Mail und Internet. Haben alle Mitglieder Möglichkeiten und Kenntnisse am Computer?

! Um den Zusammenhalt der Clubmitglieder enger zu knüpfen, möchte ich das Internet stärker nutzen. Auf unserer Homepage haben wir ein entsprechendes Forum eingerichtet. Für Mitglieder, die mit diesem Medium Probleme haben, gibt es in kleinen Gruppen Kurse zur Perfektionierung.

? Der EMHC soll verstärkt zu Schnupper-Besuchen bei Veranstaltungen einladen. Wie viele neue Mitglieder kann der Club verkraften?

! Der EMHC steht grundsätzlich jedem offen, der an einem gepflegten, kultivierten Umgang interessiert ist. Die Mitgliederzahl zu begrenzen ist nicht vorgesehen.

EMHC-Kontakt

Geschäftsstelle: Tel.: 08442/92530,
E-Mail: geschaeftsstelle@emhc.de,
Internet: www.emhc.com

Der gesellige Teil der EMHC-Treffen findet häufig im Festzelt statt.



Reisemobilstammtisch Nordfriesland

Selbst ist die Frau

Beim Sommertreffen der Nordfriesen in Bredstedt kamen besonders die Frauen ins Schwitzen. Beim Fahrtraining wurden sie anfangs noch bei allgemeinen Erklärungen und Demonstrationen des Fahrlehrers Herbert Cordsen geschont, dann aber hieß es, selbst das Steuer in die Hand zu nehmen. Reisemobilistinnen, die sonst nur ihren Partner vom Beifahrersitz aus

durch die Landschaft lotsen, mussten nun rückwärts einparken, Slalom fahren und Hindernissen ausweichen. Einstimmige Meinung der weiblichen Clubmitglieder nach den Trainingsstunden: Jetzt wollen wir öfter mal ans Steuer.

Wer sich den Nordlichtern anschließen möchte, erhält Infos bei Gunnar Jacobsen, Tel.: 04662/4314



Für die Sinne: Zum Fest der 100 Weine trafen sich die RMF Gehörlose und Freunde in Kallstadt bei der gehörlosen Winzerfamilie Speckert. Bei Flammkuchen probierten sie heimische Weine, kauften Flaschen für ihren Bordvorrat und verstanden sich prächtig beim Klönen in ihrer Gestensprache. Winzer Michael Speckert führte seine Gäste über den Weinberg und zeigte ihnen die Rebarten. Gemeinsam genossen die Gäste den wunderschönen Panoramablick.

kurz & knapp

Wingamm-Treffen

Zum Wingamm-Treffen in Bad Sobernheim auf dem Stellplatz Am Hömig vom 21. bis 24. September 2006 sind alle Wingamm-Fahrer herzlich eingeladen. Anmeldung bei Roswitha Haucke, Tel.: 02104/201705, E-Mail: hauckeps@aol.com.

Die HiTECer

Die Interessengemeinschaft TEC-Reisemobil-Club trifft sich vom 22. bis 24. September 2006 in Biedenkopf, um den Club Die HiTECer zu gründen. Interessierte TEC-Fahrer sind herzlich eingeladen. Brigitte und Karl-Heinz Schmitz, Tel.: 0171/2763424, Internet: www.die-hitecer.eu.

RMC Hochwald

Sein zehnjähriges Bestehen feiert der RMC Hochwald vom 29. September bis zum 1. Oktober 2006 in Wadern/Saarland. Auf dem Programm stehen Schlachtfest, Musik und Tanz, die Teilnahme kostet 33 Euro pro Person. Gäste sind herzlich willkommen. Josef Klasen, Tel.: 06871/5129.

Goldene Hochzeit

Mitten im Wald bei Kell am See trafen sich die MoCaMi in einer Grillhütte, um die Goldene Hochzeit zweier Clubmitglieder zu feiern. Sie nutzten das Fest, um Helmut Heidkamp als ersten Vorsitzenden zu bestätigen, Tel.: 0203/720965.



Knaus Womo-Club Heidelberg 1997

Im Zeichen der Burg

Angenehm überrascht vom persönlichen Engagement des Tourismusreferenten Reinhard Kaiser zeigte sich der Knaus Womo-Club Heidelberg beim Treffen im fränkischen Thierstein. Vier Tage lang kümmerte sich Kaiser um das Wohlergehen der zwölf Familien

auf dem Stellplatz am Fuße der Burg, organisierte einen Empfang beim Bürgermeister und führte die Gäste durch die Porzellanstadt Selb zu den Firmen Thomas, Hutschenreuther und Rosenthal. Mit dem Bus ging es ins benachbarte Tschechien nach Marienbad und Fransenbad. Zum Abschluss

führte Kaiser eine Wanderung über Felder und Wiesen an – immer mit Blick auf die Burg. Und zu der kehren etliche Mitglieder später noch einmal zurück, meint Klaus Federolf, Vorsitzender des Clubs, Tel.: 06224/77298.



Burg Thierstein beherrscht den Ort im Fichtelgebirge. Hier werden Reisemobilisten bestens betreut.

Treffs & Termine

1. bis 3. September Herbstfest des RMC Osnabrück, Jürgen Helgert, Tel.: 0172/7079463.

Der Eriba Club Nederland trifft sich zur Blumencorso-Rallye, van Dijk, E-Mail: jan.bethlem@12move.nl.

5. September Stammtisch des RMC Wien, Rudi Nemeth, Tel.: 0043/676/4304050.

5. bis 15. September Der WMC Oberpfalz fährt ins Saarland, Heiner Horschelt, Tel.: 09621/81548.

7. bis 9. September Jubiläumsrallye des Eriba Clubs Nederland, van Dijk, E-Mail: jan.bethlem@12move.nl.

8. bis 10. September 19. Internationales Wohnmobil-Einzelfahrer-Treffen in Bramsche-Kalkriese, Peter Klapper, Tel.: 05461/706225.

Der WMC Oberpfalz startet zur Wochenendfahrt, Heiner Horschelt, Tel.: 09621/81548.

Die Motorcaravaner Mittelrhein treffen sich beim Nachtwächter-Rundgang in Dorsten, Helmut Heidkamp, Tel.: 0203/720965.

Der RMC Schleswig-Holstein lädt zum Städtetreff ein, Peter Kluge, Tel.: 040/7224629.

9. bis 17. September Sommertour des Eriba-Clubs Neckartal, Dieter König, Tel.: 0721/573946.

14. bis 20. September Der Eura Mobil Club besucht das Oktoberfest München, Rainer Nitschke, Tel.: 08273/91866.

15. bis 17. September Der RMC Schleswig-Holstein fährt zum Städte-Treff in Eutin, Peter Kluge, Tel.: 040/7224629.

15. bis 19. September Die Straßentouren zum German Cup Heißluftballone in Pforzheim, Günter Keller, Tel.: 0621/532183.

21. September Mitgliederversammlung des Eriba-Hymer-Clubs Schleswig-Holstein, Helmuth Reinholdt, Tel.: 0451/27255.

21. bis 24. September Jahrestreffen des Reise mobil Eignerkreises in Thierstein, Karlheinz Haarbach, Tel.: 08373/9879184.

Wingamm-Treffen in Bad Sobernheim, Roswitha Haucke, Tel.: 02104/201705.

22. September Stammtisch des RMC Hochwald mit anschließender Ausfahrt, Peter Längler, Tel.: 06898/41186.

22. bis 24. September Rotenburg an der Fulda lädt zum 3. Knollenfest ein. Verkehrsamt, Tel.: 06623/5555.

Gründungsversammlung der HiTECer, Brigitte Schmitz, Tel.: 05221/761493.

Herbsttreffen des Eriba-Clubs Neckartal in Neunkirchen, Dieter König, Tel.: 0721/573946.

23. September Der Hamburger Eriba-Club trifft sich zum Federweißen mit Zwiebelkuchen, Klaus Guzahn, Tel.: 040/773807.

23. bis 24. September Der RMC Schweiz tourt nach Dornach-Rodersdorf, Hans und Monika Burkart, Tel.: 0041/61/4010276.

23. bis 25. September Der RMC Albatros feiert beim Winzerfest in Rech-Dernau, Peter Koch, Tel.: 02423/2752.

Wohnmobil-Solisten

Hunderennen bei den Solisten

Von wegen solo: Gemeinsam genossen 50 Einzelfahrer ein langes Wochenende in Klingenberg/Röllfeld am Main. Zu den bereits seit langem untereinander bekannten Wohnmobil-Solisten gesellten sich viele neue Einzelfahrer, die sofort Anschluss fanden und schnell dazugehörten. Sie verabschiedeten sich unter dem Motto „Wir kamen als Fremde und gehen als Freunde.“

Das Programm hatten die Solo-Fahrer abwechslungsreich gestaltet: Wandern und Weißwurst-Essen im

Wald, Stadt- und Brauereibesichtigung sowie eine Radtour zum Weingut Wengerter mit Weinprobe in Erlenbach. Weil so viele ihre vierbeinigen Begleiter an Bord hatten, organisierten sie spontan ein Hunderennen – 17 Tiere gingen an den Start und hatten einen Riesenspaß.

Infos über die Einzelfahrer bei Gisela Kappes, Tel.: 0172/7216258 oder im Internet: www.wohnmobil-solisten.de.



Jede Menge Gesprächsstoff gab es beim Treffen in Klingenberg.

23. September bis 8. Oktober Herbstfahrt des CC Bergstraße nach Wien, Rolf Rauch, Tel.: 06158/73526.

28. September bis 8. Oktober Der Eriba-Hymer-Club Württemberg fährt nach Südtirol, Christel Rücker, Tel.: 07141/241531.

29. September bis 1. Oktober Der RMC Hochwald feiert sein zehnjähriges Bestehen beim Oktoberfest in Wadern, Peter Längler, Tel.: 06898/41186.

Jahresfest des Eura Mobil Clubs auf der Loreley, Hans Benecke, Tel.: 06701/203562.

Die Familien-Camper fahren nach Vorarlberg, Claudia Schwung, www.familien-camper.de.

Der Eriba-Hymer-Club Schleswig-Holstein trifft sich zur Oldenburg-Rallye, Helmuth Reinholdt, Tel.: 0451/27255.

Der Reisemobilstammtisch Nordfriesland fährt zum Oktoberfest nach Kristianhab/Dänemark, Gunnar Jacobsen, Tel.: 04662/4314.

29. September bis 3. Oktober Der Knaus-WoMo-Club Heidelberg 1997 weilt auf dem Campingplatz Bankenhof am Titisee, Claus Müller, Tel.: 06226/78228.

Hauptversammlung des Phoenix-RMC in Berlin, Michael Briesse, Tel.: 030/4122597.

Der Eriba-Hymer-Club Limburg fährt ins Elsaß, Heribert Hafermann, Tel.: 06435/1433.

30. September Herbstfest auf dem Wohnmobilpark Neuklostersee, Michael Korte, Tel.: 0170/4694762.

30. September bis 3. Oktober Carthago-Treffen in Bad Dürrenheim, Michael Bertsch, Tel.: 0771/12739.

30. September bis 4. Oktober Der Eriba-Hymer-Club Sachsen fährt nach Saalendorf, Peter Freitag, Tel.: 0171/6515880.



Großer Quatsch

Sterne für Stellplätze,
REISEMOBIL INTERNATIONAL 7/2006

Das mit den Sternen ist doch großer Quatsch. Wenn ich in ein Hotel gehe, kann ich vielleicht bei vier Sternen mehr erwarten als bei drei. Bei einem Wohnmobilstellplatz erwarte ich dagegen nur diese präzisen Informationen: 1. Was kostet er? 2. Gibt's Frischwasser? Kann ich entsorgen? 3. Gibt es einen Stromanschluss (wobei



bei den beiden letzten Punkten Preise keine Rolle spielen)? und 4. Liegt er ruhig? W-Lan wäre auch interessant.
Hartmut Jilg, Sottrum

Natur pur live erleben

Camping am Großteich

Urlaub in Deutschland heißt längst nicht mehr nur Ostsee, Schwarzwald oder Alpen pur. Interessante und neue Domizile gibt es auch an ganz geheimen Ecken. Vom 2. bis 7. Juni verbrachte ich mit meiner Familie einen einzigartigen Campingurlaub auf dem Campingplatz Deutschbaselitz.

Nach dem reibungslosen Check-In in den gemieteten Wohnwagen machten wir uns bereits am ersten Abend auf Entdeckungstour. Neben kilometerlangen Wald- und Wanderwegen sahen wir viele Tiere und Pflanzen. Später ließen wir uns im Bistro „Strandklause“ mit einem „sächsischen Flatschen“ verwöhnen.

Am zweiten Tag unternahmen wir eine Radtour auf dem Krabat-Radweg. Dieser birgt eine interessante Geschichte in sich und führt direkt durch den Campingplatz.

Am Pfingstsonntag feierten wir mit dem gesamten Campingplatz die große Pfingst-Party. Neben einem liebevoll zubereiteten Salatbuffet und Gegrilltem wurden wir mit köstlich fruchtigen

Cocktails verwöhnt. Bis 2 Uhr ging dieser wunderschöne Abend, begleitet von Tanz- und Partymusik.

Pfingstmontag ließen wir es uns auf der riesigen Liegewiese mit angrenzendem Spielplatz direkt am Großteich gut gehen. Am Nachmittag, nachdem die Sonne ein wenig zum Vorschein kam, ließen wir uns den selbst gebackenen Kuchen des Bistros schmecken.

Unser vorletzter Tag war total verregnet. Dies gab uns Gelegenheit, die Ausflugsziele und Sehenswürdigkeiten um den Campingplatz Deutschbaselitz herum zu erkunden. So gingen wir auf den Spuren von Lessing und schauten uns Kamenz vom Aussichtsturm des Hutberges an.

Trotz kühler Temperaturen konnten wir über Pfingsten die atemberaubende Natur und die liebevolle Versorgung des gesamten Campingplatz-Teams genießen.

Fred Birkel, Lauffen am Neckar

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

Welche Gemütsreaktionen?

Leserbrief „Vor Ekel geschüttelt“, REISEMOBIL INTERNATIONAL 6/2006

Wo der Leser H. Mecking die Erfahrung gemacht hat, dass zur Standardbesatzung eines Wohnmobils außer zwei Personen zwei bis drei Hunde gehören, die nass und dreckig auf den Polstern liegen, bleibt unklar.

Leider – oder glücklicherweise – ist die Wahrscheinlichkeit, mit diesem Zeitgenossen auf einem Stellplatz zusammenzutreffen, fast

gleich null. Dann nämlich hätte er eine Wohnmobil-besatzung kennen lernen können, die zwar einen Hund an Bord hat, der aber weder stinkt, noch auf den Polstern liegt.

Nicht alles muss gefallen, was andere tun. Aber tolerant sollte man seinen Mitmenschen gegenüber schon sein. Nur dann ist ein friedliches Miteinander möglich.

Jörn Kramer, Ribbesbüttel

Motorrad-Urlaub gerettet

Danke für prima Service

Vor einigen Wochen ließ ich mir an meinem Wohnmobil einen Motorrad-Heckträger der Marke Sawiko montieren. Eine Lieferung des für eine Befestigung von Zweirädern auf dem Träger notwendigen Zurrband-Sets beim örtlichen Händler konnte aus nicht nachvollziehbaren Gründen

auch nach drei Wochen nicht realisiert werden.

Um den kurz bevorstehenden Urlaub nicht zu gefährden, rief ich bei der Firma Sawiko an und schilderte mein Problem. Innerhalb von zwei Tagen hatte ich das notwendige Material, und der Urlaub war gerettet.

Frank Langisch, Strausberg



Stahl für alle

Editorial REISEMOBIL INTERNATIONAL 7/2006

Dem Leitartikel muss ich vorbehaltlos zustimmen. Leider kam dieser Artikel zwei Monate zu spät: Auf der Rückfahrt aus unserem Urlaub lag ich auf der Standspur der Autobahn und musste den linken vorderen Reifen wechseln, weil das Gummiventil undicht geworden war. Glück im Unglück hatten wir noch, weil dies ein

Sonntag war und der Lkw-Verkehr fehlte.

Ich kann wirklich nur empfehlen, auf Stahlventile umzurüsten. Eigentlich müssten alle Transporter, egal ob gewerbliche oder Freizeitfahrzeuge, vom Werk aus schon mit Stahlventilen ausgerüstet werden.

Wolf Rainer, Roßdorf

Adressen der Hersteller

Praxis-Thema Markisen

Fiamma

Hauptstraße 33
97502 Euerbach
Tel.: 09726/907210
Fax: 09726/907211
Internet: www.fiamma.com

Omnistor Accessories NV

Kortrijkstraat 343
B-8930 Menen
Belgien
Tel.: +32 56528899
Fax: +32 56510205
Internet: www.omnistor.com

Herzog GmbH & Co. KG

Max-Eyth-Straße 8
74366 Kirchheim / Neckar
Tel.: 07143/8944-0
Fax: 07143/92950
Internet: www.herzog-freizeit.de

Brandrup Camper & Van Equipment

Rodlhof
94157 Perlesreut
Tel.: 08555/4071-0
Fax: 08555/4071-70
Internet: www.brandrup.de

Brustor N.V. Sunprotection

Lourdestraat 84
B-8940 Geluwe/ Belgien
Tel.: +32 56/5318-53
Fax: +32 56/5318-20
Internet: www.brustor.com

Polster-Erneuerung

Collection Michel

Sabine Schneider
Schulstraße 14
53539 Kelberg/Eifel
Tel.: 02692/1724, Fax: /1010
Internet: www.collection-michel.de

Fahrzeug-Neuheiten

bimobil – von Liebe GmbH

Aich 15
85667 Oberpfaffmarn
Tel.: 08106/298-88, Fax: -80
Internet: www.bimobil.de

Carthago Reisemobilbau GmbH

Gewerbegebiet 3
88213 Ravensburg-Schmalegg
Tel.: 07 51/79 12 10
Internet: www.carthago.com

Concorde Reisemobile GmbH

SKW Fahrzeugbau
Concorde Straße 2-4
96132 Aschbach
Tel.: 09555/92250
Internet: www.concorde-reisemobile.de

Cristall GmbH

Rauchstr. 2,
88316 Isny
Tel.: 07562/9717-0
Internet: www.cristall.de

CS Reisemobile Oltmanns KG

Krögerskoppel 5
24558 Henstedt-Ulzburg
Tel.: 04193/7623-0, Fax: -23
Internet: www.cs-reisemobile.de

Dopfer Reisemobilbau

Sudetenstraße 7
86476 Neuburg/Kammel
Tel.: 08283/2610, Fax: /2663
Internet: www.dopfer-reisemobile.de

Elnagh S.p.A.

Via Verdi 1
I-20080 Zibido San Giacomo/MI
Italien
Tel.: 0039/02/905901, Internet:
www.elnagh.it

Eura Mobil GmbH

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

Froli Kunststoffwerk Fromme

Liemker Straße 27
33758 Schloss Holte-Stukenbrock
Tel.: 05207/95000
Internet: www.froli.com

Hobby Wohnwagenwerk

Ing. Harald Striewski GmbH
Harald-Striewski-Straße 15
24787 Fockbek
Tel.: 04331/606-0, Fax: -400
Internet: www.hobby-caravan.de

Hymer AG

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

Joint Camping Car

Deutschlandvertretung
Worringsstraße 250
45289 Essen
Tel.: 0201/8576655
Internet: www.jointcampingcar.com

Karmann-Mobil Vertriebs GmbH

Kreuznacher Straße 78
55576 Sprendlingen
Tel.: 06701/203-800, Fax: -810
Internet: www.karmann-mobil.de

Knaus Tabbert Group

Helmut-Knaus-Straße 1
94118 Jandelsbrunn
Tel.: 0 85 83/21-1
Internet: www.knaus.de

Mc Louis S.p.A.

Via S. Antonio, 33A
Loc. Belvedere
I-53034 Colle Val d'Elsa
Tel.: 0039/0577/90581
Internet: www.mclouis.it

Phoenix Reisemobile

Schell Fahrzeugbau KG
Sandweg 1
96132 Aschbach
Tel.: 09555/9229-0, Fax: /9229-29
Internet: www.phoenix-reisemobile.de

Rimor Autocaravans

Via Piemonte 3
I-53036 Poggibonsi
Italien
Tel.: 0039/0577/98851
Internet: www.rimor.it

Robel Vertriebs GmbH

Wankelstraße 1
48488 Emsbüren
Tel.: 05903/9399-33, Fax: -99
Internet: www.robel.de

Silverdream

Karlheinz Wanner
Lindengarten 16-18
73265 Dettingen/Teck
Tel.: 07021/98020-0
www.wanner-gmbh.de

T.E.C. Caravan GmbH

Rudolf-Diesel-Straße 4
48336 Sassenberg
Tel.: 02583/9306-100, Fax: -299
Internet: www.tec-caravan.com

Weinsberg

Sandweg 1
36391 Sinntal-Mottgers
Tel.: 06664/890, Fax: /6198
Internet: www.weinsberg.com

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

**REISE
MOBIL**
INTERNATIONAL

stellplätze

50 neue Stellplätze
in dieser Ausgabe



Europaweit

Jetzt nahezu doppelt so viele Ergänzungsseiten zum BORDATLAS



Mehr Infos

Ab sofort doppelt so viele Stellplätze, Aktionen, Trends...



Gewinne

In jeder Ausgabe verlost REISE MOBIL INTERNATIONAL Stellplatz-Aufenthalte



Prüfsiegel

kennzeichnen ab sofort neu entdeckte und geprüfte Stellplätze

92280 Kastl, Oberpfalz Klein, aber fein

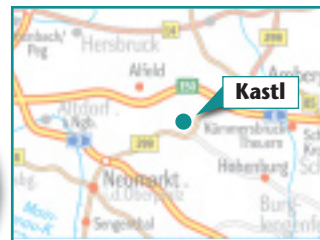
Auf einem Wanderparkplatz direkt an der B 299 hat die Gemeinde fünf kostenlose Stellflächen für Reisemobile ausgeschildert. Am Platz können die Gäste kostenlos Frischwasser zapfen und über Kanalisation entsorgen. Der Marktflecken Kastl bei Amberg ist Ausgangspunkt für Wanderungen in das enge Juratal der Lauterach mit steilen Seitentälern und ausgedehnten Wäldern. Über dem eng an den Fels geschmiegen Ort thront seit 900 Jahren die Kastler Klosterburg. Sehenswert darin die romanische Klosterkirche mit zahlreichen Kunstschatzen. Wen bauerliches und handwerkliches Kulturgut vergangener Zeiten mehr interessiert, der besucht das Heimatmuseum im Ort.



Foto: Heiner Horschelt

Kompakt

Wanderparkplatz Hauptstraße/an der B 299, 5 Stellflächen, kostenloses WC, Frischwasser, Entsorgung über Kanalisation, kein Strom, Tel.: 09625/92040.



Kommentar von Heiner Horschelt

Der Platz ist etwas laut, da er direkt an der Bundesstraße liegt. Doch gibt es jede Menge Freizeitmöglichkeiten: entlang der Lauterach radeln, im beheizten Freibad baden oder das interessante Heimatmuseum besuchen. Auch kann man sich in unmittelbarer Umgebung sehr gut versorgen: einen Kaffee auf der Terrasse im benachbarten Cappuccino-Stüberl schlürfen oder im Netto-Supermarkt Nachschub für die Reise holen.



23992 Neukloster, Mecklenburg Langzeit-Pauschalen

Für Reisemobilisten, die einen längeren Aufenthalt an der nordwestlichen Mecklenburger Seenplatte planen, lohnen sich die neuen Langzeit-Pauschalen des Wohnmobilparks Neuklostersee. Bei einem Aufenthalt ab 21 Tagen in der Alten Gärtnerei 3 kostet jede Übernachtung in der Hauptsaison acht Euro, ab 31 Tagen sind sieben Euro fällig. In der Nebensaison verbilligt sich der Aufenthalt jeweils um einen Euro. Regulärer Preis pro Tag: 9,50 Euro. Tel.: 038422/58492, Internet: www.wohnmobilpark-neuklostersee.de.



Stellplatz-Aufenthalt zu gewinnen:

Michael Korte, Betreiber des Wohnmobilparks Neuklostersee, stellt für Leser von REISEMOBIL INTERNATIONAL einen Gutschein für drei Tage Aufenthalt inklusive Strom und Brötchenservice im Wert von 37,50 Euro zur Verfügung. Es gilt, folgende Frage zu beantworten:

In welcher Region liegt der Wohnmobilpark Neuklostersee?

Unter allen richtigen Einsendungen entscheidet das Los. Bitte senden Sie Ihre Antwort bis zum 30. September 2006 per E-Mail an: raetsel@reisemobil-international.de oder an: Reisemobil International, Stellplatz-Rätsel, Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart.



Ab diesem Herbst versehen unsere Stellplatz-Korrespondenten die von ihnen geprüften Stellplätze mit einem Prüfsiegel. Als Garantie dafür, dass Sie, liebe Leser, weder eine Mangelpackung vorfinden noch die Angaben im BORDATLAS geschönt sind, sondern alle Infos den tatsächlichen Bedingungen entsprechen. Sollte ein Stellplatz unwahre Angaben gemacht haben und die Infos im aktuellen BORDATLAS zu sehr von der Realität abweichen, erhält der Platz kein Prüfsiegel.



61276 Weilrod-Hasselbach, Taunus Handzahme Paradiesvögel

Selbst auf dem Stellplatz hört man noch das Geschrei der großen Vögel – dezent im Hintergrund, das dem Aufenthalt einen Hauch von Dschungel-Feeling verleiht. 700 Großpapageien leben auf der Vogelburg in Weilrod, mitten im Naturpark Hochtaunus. Die handzahmen

Paradiesvögel freuen sich, wenn Besucher sie mit speziellen Körnern füttern. Oder mit ihnen sprechen und sie streicheln. Schließlich braucht ein Papagei, der 50 bis 80 Jahre alt werden kann, täglich bis zu acht Stunden Zuwendung. Sie sitzen auf der Schulter oder auf der Hand und schwätzen mit den Gästen – wenn auch nicht jeder sie versteht. Lehrpfade erläutern die Lebenswelt der Papageien, im Café-Garten relaxen die Ausflügler.

Besucher des Parks können kostenlos auf den Stellflächen für sechs Reisemobile übernachten – vorausgesetzt, sie haben den Parkeintritt von fünf Euro bezahlt. Kinder zahlen drei Euro. Der Platz ist nicht für einen längeren Aufenthalt geeignet, jedoch sehr ruhig mitten im Wald gelegen.



Kommentar Bertold Jeblick

Für Vogel-Narren ist der Papageien-Park einfach wunderbar, das Restaurant darin empfehlenswert, der Stellplatz gut zum Übernachten. Weil er allerdings mitten in der Landschaft fernab von Städten liegt, eignet er sich nur für Park-Besucher.



Kompakt

Vogelburg Weilrod-Hasselbach, 6 Stellflächen ohne Versorgung, Entsorgung in 35789 Weilmünster, Womoplatz in der Au, Tel.: 06083/1040, www.vogelburg.de



Fotos: Vogelburg



kurz & knapp

74354 Besigheim

Die Stadt hat den Stellplatz Riedweg wegen zahlreicher Probleme mit Fahrendem Volk geschlossen. Das Gelände soll bebaut werden, ein neuer Standort für einen Stellplatz schnellstmöglich gefunden werden. Infos bei der Stadt, Tel.: 07143/8078-0.

91438 Bad Windsheim

Der Phoenix-Reisemobilhafen ist seit dem 1. Juni 2006 nicht mehr der Frankentherme angegliedert. Hermann und Andreas Hönig haben die neue Leitung übernommen und zudem einen Wohnmobil-Stammtisch gegründet, der sich jeweils am ersten Samstag im Monat trifft. Internet: www.phoenix-reisemobilhafen.de.

45964 Gladbeck

Der RMC Gladbeck veranstaltet zum Appeltatenfest vom 2. bis 3. September ein Reisemobiltreffen auf dem Stellplatz an der Bohmertstraße beim Wasserschloss Wittringen. Infos bei Hans Fölz, Tel.: 0209/68980 oder bei Hans Strothenke, Tel.: 0209/68980.

55566 Meddesheim

Die Winzergenossenschaft Rheingrafenberg, Naheweinstrasse 63, lädt Reisemobilisten vom 29. September bis 8. Oktober zum Herbsttreffen ein. Geplant sind Kellerführung und Weinprobe, auf Wunsch Frühstücksbuffet. Zum Vesper gibt es Zwiebelkuchen mit Federweißen, die Übernachtung auf dem Stellplatz ist kostenlos. Wer den Gutschein im Prospekt der WZG Meddesheim, der diesem Heft beiliegt, einlöst, erhält 15 Prozent Rabatt beim Weinkauf sowie einen Krug Federweißen. Infos bei Lars Waller, Tel.: 06751/2667, Internet: www.rheingrafenberg.de.

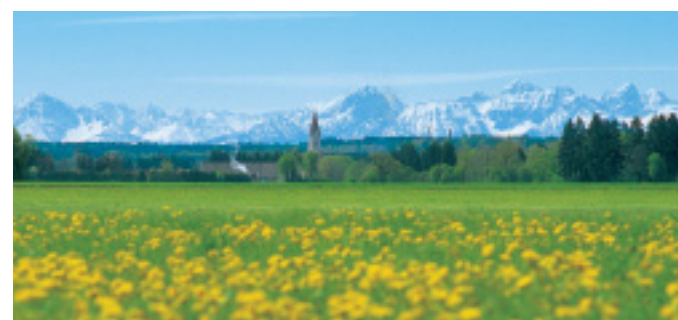
87600 Kaufbeuren/Allgäu

Zeugen des Mittelalters



Fotos: Verkehrsverein Kaufbeuren

Schon von ferne weist das Wahrzeichen Kaufbeurens, der Fünfkopfturm aus dem Jahr 1420, Reisenden den Weg in den Wallfahrtsort. Jetzt lohnt auch für Reisemobilisten ein Ausflug in die Stadt: Auf dem kostenlosen Stellplatz am südlichen Rand der Innenstadt gibt es Platz für sechs Reisemobile. Das Gelände verfügt über Stromanschlüsse sowie eine Ver- und Entsorgungsstation. Die Gäste schlendern nur 300 Meter weit zur Fußgängerzone und den Sehenswürdigkeiten des Wallfahrtsortes. Sie steigen auf begehbare Teile der Stadtmauer aus dem 12. Jahrhundert und besichtigen den Schrein der Heiligen Crecentia im gleichnamigen Kloster. Im direkten Umfeld können die Besucher unter mehreren Restaurants wählen, im 500 Meter entfernten Supermarkt ihre Bordvorräte auffüllen oder sich 600 Meter vom Platz entfernt im Frei- oder Hallenbad erfrischen.



Bilderbuch-Alpenpanoramen eröffnen sich den Gästen bei Spaziergängen rund um Kaufbeuren.



Kompakt

Wohnmobilplatz Äußere Buchleuthenstraße, 6 kostenlose Stellflächen, V/E: ST-SAN kostenlos, Strom: 1 Euro/12 h, Tel.: 08341/40405, www.kaufbeuren-tourismus.de.

02899 Ostritz, Oberlausitz

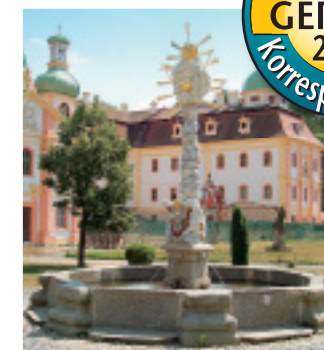
Zu Besuch bei den Zisterzienserinnen

Die Abtei St. Marienthal, das älteste Kloster Deutschlands, in dem noch heute Zisterzienserinnen aktiv sind, hat auf dem neuen Besucherparkplatz sechs Stellflächen für Reisemobile ausgewiesen. Die Übernachtung ist kostenlos, jedoch bittet das im Kloster untergebrachte Internationale Begegnungszentrum St. Marienthal um eine Spende, die die Besucher am Gästempfang entrichten können.

Der Parkplatz liegt 300 Meter von der Klosteranlage entfernt. Täglich um 15 Uhr starten Führungen, der Besuch der Dauerausstellung Ora et labora ist jederzeit möglich. Die Klosterschänke hat bis 21.30

Uhr geöffnet, beim Klosterladen können Reisemobilisten Brötchenservice für den nächsten Tag bestellen. Nahe am Kloster liegt der östlichste Weinberg Deutschlands. Im Brauhaus Ostritz

vergnügen sich die Gäste auf Kegel- und Bowlingbahnen. Ausflüge lohnen zu den 18 Kilometer entfernten Altstädten von Görlitz und Zittau, Wanderer durchstreifen das Zittauer Gebirge.

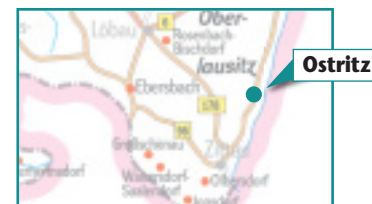


Hof der Abtei St. Marienthal.



Kompakt

Parkplatz an der B99, Zittauer Straße, 6 kostenlose Stellflächen (Spende), V/E (18 km: See-Camping Olbersdorf), Strom: ohne, Tel.: 035823/770, www.ibz-marienthal.de.



Kommentar von Hans Fölz

Zwar liegt der kostenlose Platz direkt an der Straße, doch ist dort so wenig Verkehr, dass es trotzdem herrlich ruhig ist. Die Kloster-Bediensteten sind sehr zuvorkommend, selbst die interessante Klosterführung ist kostenlos. Deshalb bitten wir alle Reisemobilisten, auch wirklich eine Spende dazulassen. Die Betreiber haben es verdient.





kurz & knapp

09439 Amtsberg

Die Gebühr auf dem Stellplatz des Waldcampings Erzgebirge kostet jetzt zwölf Euro – inklusive Nutzung der Einrichtungen des Campingplatzes. Im Preis enthalten sind die Nutzung der Sanitärgebäude sowie der Küchen- und Aufenthaltsräume des Campingplatzes. Der Stellplatz ist jeweils vom 24. März bis zum 31. Oktober geöffnet. Tel.: 0371/7750833, Internet: www.waldcamping-erzgebirge.de.

78224 Singen

Die Hegau-Touristik gibt ein kostenloses Faltblatt „Mit Ihrem Wohnmobil in der Hohentwielstadt“ heraus. Ein Lageplan erleichtert das Auffinden der beiden Stellplätze, die Kurz-Vorstellung von benachbarten Sehenswürdigkeiten soll Lust auf Ausflüge ins Umland wecken. Anzufordern per Tel.: 07731/85-260.

Entsorgung

Sani-Station

04849 Bad Dübén

Parkplatz an der Obermühle, Tel.: 034243/32712.

24392 Süderbrarup

Tankstelle in Handewitt, Tel.: 04641/77629.

24235 Laboe

Parkplatz Ehrenmal, Steiner Weg, Tel.: 04343/427-37.

25746 Heide

Stellplatz am Hallenbad, Tel.: 0481/906-1-26.

58636 Iserlohn

Parkplatz am Seilerblick, Tel.: 02371/217-2758.

72172 Sulz am Neckar

Parkplatz am Wöhrd, Tel.: 07454/965029.

ST-SAN

45721 Haltern

Parkplatz Seestadthalle, Hollener Straße und Reisemobilstellplatz am Silbersee, Tel.: 02364/933363. Beide Plätze zusätzlich mit ST-UNI-Elektrosäule.

EST-94601 Orissare, Estland

Die Baltische See fest im Blick

An einem kleinen Lokal im idyllischen Hafen des Ortes Orissare auf der Insel Saaremaa in der Baltischen See gibt es Platz für drei Wohnmobile. Allerdings ist das Gasthaus nur im Sommer durchgehend geöffnet und der Stellplatz deshalb nur von Anfang Mai bis Ende September zu nutzen. Ganz in der Nähe

können die Urlauber Fahrräder leihen, um damit die flache Insel zu erkunden. Allerdings sollte man den 60 Kilometer entfernten Hauptort der Insel lieber mit einem Bus besuchen – oder für einen Tag mit dem Reisemobil auf den Durchgangstellplatz von Kuressaare (siehe unten) wechseln.

Kommentar von Joachim Bismarck

Der Stellplatz am **Hafen von Orissaare** auf der Insel Saaremaa ist einer der schönsten Plätze, die ich kenne. Umgeben von unverbaute Natur, mit Menschen, die äußerst freundlich und hilfsbereit sind. Da kann man bestens die Seele baumeln lassen.

Der Stellplatz in **Kuressaare** ist zwar lieblos eingerichtet und sehr eng, doch eignet er sich gut als Ausgangsbasis für Besuche der schönen Altstadt von Kuressaare. Auch die Sanitäreinrichtungen der Hafenanlage können Reisemobilisten nutzen.



Fotos: Joachim Bismarck



Hier kann man die Seele baumeln lassen: **Hafen von Orissaare.**



Kompakt

Orissaare Jashisadam, Sadam, 3 Stellflächen, 7 Euro, keine V/E, Wasser kostenlos, Strom 1 Euro, Tel.: 0037/245/45698, E-Mail: andre.kuntzel@hotmail.ee.

EST-938113 Kuressaare, Estland

Übernachtungsplatz ohne Charme



Der eingezäunte Platz an der Marina in Kuressaare auf der Insel Saaremaa ist meist eng mit Reisemobilen zugestellt, Müllcontainer verbauen den Blick aufs Meer. Doch weil er einer der ganz wenigen offiziellen Übernachtungsplätze außerhalb von Campingplätzen

in Estland ist, wird er rege besucht, zumal Reisemobilisten auch das WC und die Duschen der Marina für zusätzlich zwei Euro nutzen dürfen.

Die Altstadt von Kuressaare mit der Bischofsburg ist dagegen äußerst sehenswert. Da die Insel sehr dünn besiedelt ist, fährt man kilometerweit durch unverbaute Natur. Eine Fähre verbindet die Insel mit dem Festland.



Kompakt

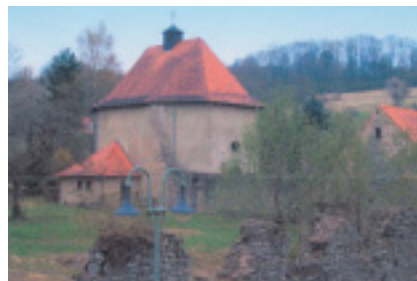
City Harbour, Tor 4, 9,70 Euro plus 1,80 Euro pro Person. Dusche: 2 Euro, 20 Stellflächen, V/E: nein, Stromanschlüsse

RM stellplätze

Karte D9 (Seite 90), C5

66399 Mandelbachtal-Gräfinthal

Reisemobilplatz Gräfinthal
Gemeinde Mandelbachtal, Tel.: 06893/809126,
E-Mail: guenter.maier@mandelbachtal.de
Internet: www.mandelbachtal.de



Areal: gekennzeichnete Stellplätze auf dem Parkplatz Gräfinthal. = 2 auf Pflaster, kostenlos.
An den Stellplätzen:
Anfahrt: von Mandelbach L238, Gräfinthaler Straße Richtung Bliemengen-Bolchen nach Gräfinthal abbiegen.
Aktivitäten: Besuch der Naturbühne Gräfinthal (Spielzeit Juni-August).
Gastronomie: Klosterschenke und Gräfinthaler Hof in unmittelbarer Nähe.
Sport & Freizeitangebote: 12 km, 12 km, 14 km.
Entfernungen: 2 km, 1 km.
Sehenswürdigkeiten: Kloster Gräfinthal 0,3 km, Haus der Dorfgeschichte 1 km, Europäischer Kulturpark 8 km.

Karte D9 (Seite 90), C5

66399 Mandelbachtal-Ommersheim

Reisemobilplatz Ommersheimer Weiher
Gemeinde Mandelbachtal, Tel.: 06893/809126,
E-Mail: guenter.maier@mandelbachtal.de
Internet: www.mandelbachtal.de



Areal: gekennzeichnete Stellplätze auf dem Parkplatz an der Naherholungsanlage Ommersheimer Weiher. = 3 auf Pflaster, z. Zt. noch kostenlos.
An den Stellplätzen:
Anfahrt: an der L107 zwischen Blieskastel-Aßweiler und Mandelbachtal.
Aktivitäten: Wandern, Rad fahren.
Gastronomie: Zum Gangelbrunnen 100 m.
Sport & Freizeitangebote: 10 km, 10 km, 10 km. Sonstiges: Minigolf 0,1 km.
Entfernungen: 1 km, 0,5 km.
Sehenswürdigkeiten: Kloster Gräfinthal 6 km, Europäischer Kulturpark 15 km.

Karte D5 (Seite 86), C4

59394 Nordkirchen

Hotel-Restaurant Plettenberger Hof
Schloßstraße 28, Familie Lücke,
Tel.: 02596/9270, Fax: 02596/92770
Internet: www.plettenberger-hof.de

Areal: Übernachtungsplätze auf dem Hotel-Parkplatz nahe am Eingang zum Schlosspark. = 2 auf Asphalt, für Restaurantgäste kostenlos.



An den Stellplätzen:
Anfahrt: Beschilderung zum Schloss folgen.
Aktivitäten: Schlossführung, Wandern, Rad fahren.
Gastronomie: Warme Küche:

11.30-15.00 Uhr, 18.00-22.00 Uhr
Hauptgerichte: 5-15 EUR.
Sonstiges: Frühstücksservice. Montag Ruhetag.
Sport & Freizeitangebote: 0,2 km, 8 km.
Entfernungen: 0,2 km, 0 km.
Sehenswürdigkeiten: Wasserschloss Nordkirchen „Westfälisches Versailles“ 0,3 km.

Karte D5 (Seite 86), C4

59394 Nordkirchen

Minigolf-Anlage am Schlosspark
Am Schlosspark, Herr Voss,
Tel.: 02596/917137, Mobiltelefon: 0170/4073213,
Fax: 02596/917139



Areal: Parkplatz an der Minigolfanlage beim Schloss. = 2 auf Schotter, auf Anfrage.
An den Stellplätzen:
Anfahrt: in der Nähe vom Sportplatz.
Aktivitäten: Schlossführung, Wandern, Rad fahren.
Gastronomie: mehrere Restaurants ab 100 m.
Sport & Freizeitangebote: 0,1 km, 8 km.
Entfernungen: 0,2 km, 0 km.
Sehenswürdigkeiten: Wasserschloss Nordkirchen „Westfälisches Versailles“ 0,1 km.

Karte D8 (Seite 89), C2

14467 Potsdam-Bornstedt

Parkplatz Bornstedter Feld
Esplanade, Stadt Potsdam,
Tel.: 0331/275580, Internet: www.potsdam.de

Areal: öffentlicher Parkplatz am ehemaligen Bundesgartenschau Gelände im Stadtteil Bornstedter Feld, in zentraler Lage nördlich vom Stadtzentrum. = 10 auf Schotter, Asphalt, 4 EUR pro Reisemobil, Ticket am Automat.
An den Stellplätzen:
Anfahrt: B2 Nedlitzer Straße, nördlich vom Stadtzentrum Potsdam Richtung Berlin-Spandau. Hinter dem Waldpark links auf die Straße Esplanade abbiegen (Beschilderung Biosphärenhalle). Weitere Plätze auf dem Parkplatz an der Georg-Hermann-Straße, rechts um die Ecke.

Aktivitäten: Stadtbesuch.

Gastronomie: Restaurant in der Biosphäre, 100 m.
Sport & Freizeitangebote: Filmstudios Babelsberg 3 km.
Entfernungen: 0,5 km, 0 km.
Sehenswürdigkeiten: Schloss Sanssouci 0,5 km, Holländisches Viertel 0,5 km, Schloss Cecilienhof 0,6 km.

Karte D10 (Seite 91), H4

97236 Randersacker

Winzerhof
Würzburger Straße 22, Anton Schmachtenberger,
Tel.: 0931/700502, Fax: 0931/700148
E-Mail: info@winzerhof-und-gaestezimmer.de
Internet: www.winzerhof-und-gaestezimmer.de

Areal: Stellplätze auf dem Parkplatz gegenüber vom Winzerhof. = 6 auf Schotter, 5 EUR pro Reisemobil, Strom nach Verbrauch. Sonstiges: ganzjährig geöffnet. Ankunft bis 20.00 Uhr erwünscht, sonst telefonische Voranmeldung.

An den Stellplätzen:
Anfahrt: BAB3 Ausfahrt 71-Würzburg/Randersacker, B13 Richtung Würzburg, zweite Abfahrt nach Randersacker. Nach 250 m auf der rechten Seite, beschildert mit „Weingut Dr. Heugel“.

Aktivitäten: Führung und Fahrt durch den Weinberg, Mitarbeit bei der Weinlese.
Gastronomie: mehrere Restaurants ab 150 m. Frühstück am Weingut nach Voranmeldung.
Sport & Freizeitangebote: 4 km, 4 km, 4 km.
Entfernungen: 0,3 km, 0 km.
Sehenswürdigkeiten: Unesco-Weltkulturerbe Residenz Würzburg 6 km, Festung Marienberg/Käppele 6 km.

Karte D5 (Seite 86), C2

48499 Salzbergen

Reisemobil-Parkplatz Salzbergen
Emsstraße/Dr. Josef-Stockmann-Straße, Gemeinde Salzbergen,
Tel.: 05976/94790, Fax: 05976/947920
E-Mail: info@salzbergen.de, Internet: www.salzbergen.de

Areal: einfacher Übernachtungsplatz im Ortszentrum an der Bahnlinie. = 2 auf Pflaster, kostenlos.
An den Stellplätzen:
Sonstiges: Entsorgung an der Kläranlage, Wieselweg.
Anfahrt: BAB30 Ausfahrt 7-Rheine-Nord nach Rheine, dann rechts nach Salzbergen. Im Ort an der Gabelung Richtung Lingen, an der Kreuzung der Emsstraße links abbiegen.
Aktivitäten: Natur entdecken auf dem Walderlebnispfad Stoverner Wald, Rad fahren, Kanu, Floßfahrten und Schifffahrt auf der Ems, Angeln an der Ems.
Gastronomie: Imbiss und Bistro-Restaurant am Platz.
Sport & Freizeitangebote: 2 km, 1 km.
Sonstiges: Spielwelt Jelly Beans 4 km.
Entfernungen: 1 km, 0 km.
Sehenswürdigkeiten: Feuerwehrmuseum und Denkmal-Lokomotive 2 km.

Karte D12 (Seite 93), G1

02689 Sohland-Wehrsdorf

Waldbad Wehrsdorf
Waldbadstraße 16, Waldbad-Verein,
Tel.: 035936/30029,
Internet: www.waldbad-wehrsdorf.de.vu
GPS: 14°22'24"E/51°3'3"N



Areal: gekennzeichnete einfache Stellplätze beim Waldbad am Dorf- und Waldrand. = 4 auf Rasengittersteine, 10 EUR pro Reisemobil inklusive Eintritt ins Bad, Strom 1,50 EUR. Sonstiges: geöffnet von Mai bis August.

An den Stellplätzen:
Anfahrt: B89 Bischofswerda-Ebersbach.
Aktivitäten: Besuch im Freibad 14.00-19.00 Uhr, in den Ferien und am Wochenende 12.00-19.00 Uhr, Wandern, Rad fahren.
Gastronomie: Imbiss am Platz, geöffnet 12.00-19.00 Uhr. 2 Restaurants ab 500 m.
Sport & Freizeitangebote: 0 km, 7 km.
Entfernungen: 1 km, 0 km.
Sehenswürdigkeiten: Heimatstube Umgebindehaus 3 km.

Karte D11 (Seite 92), C3

95236 Stambach

Reisemobilplatz am Sportzentrum
Am Graben, Markt Stambach,
Tel.: 09256/960090, Fax: 09256/9600930
E-Mail: rathaus@stambach.de
Internet: www.stambach.de



Areal: Stellplätze auf einem öffentlichen Parkplatz am Sport- und Gemeindezentrum in Stambach. = 25 auf Asphalt, kostenlos. Sonstiges: Aufenthalt maximal 3 Tage.
An den Stellplätzen:
Sonstiges: VE an der Kläranlage, Blumenau 500 m.
Anfahrt: BAB9 Ausfahrt 36-Münchberg-Süd, Richtung Stambach, im Ort der Beschilderung Sportzentrum rechts folgen.
Aktivitäten: Wandern und Rad fahren auf dem ausgewiesenen Weg „Rund um Stambach“, Nordic Walking, Ballsport am Sportzentrum.
Gastronomie: Am Sportzentrum Warme Küche: Sa + So 11.00-13.00 Uhr, ab 17.00 Uhr nur kalte Küche. Sonstiges: Montag Ruhetag. Weitere Restaurants ab 100 m.
Sport & Freizeitangebote: 8 km, 8 km, 0,1 km.
Sonstiges: Aussichtsturm Weißenstein 2 km.
Entfernungen: 0,1 km, 0 km.
Sehenswürdigkeiten: Bundesgolddorf Weickenreuth 3 km, Bauernhofmuseum Zell-Kleinlosnitz 8 km, Schmetterlingsparadies Neuenmarkt 9 km, Deutsches Dampflokomotiv Museum Neuenmarkt 11 km.

Karte D13 (Seite 94), C4

79822 Titisee-Neustadt - Schwarzenbach

Camping auf dem Haberjockelshof
Schwarzenbach 24, Familie Heizmann,
Tel.: 07657/8353, Fax: 07657/8353
E-Mail: m.heizmann@t-online.de
Internet: www.bauernhof-titisee.de

Areal: Stellplätze an einem Ferienbauernhof im Hochschwarzwald mit Blick zum Titisee und Feldberg. = 2 auf Schotter, 5 EUR pro Reisemobil inklusive Wasser, 5 EUR pro Person inklusive Dusche/WC, 1,20 EUR Kurtaxe/Person ab dem 2. Tag, Strom 3 EUR. Sonstiges: sonntags von 13.00-17.00 Uhr keine Ankunftszeit.
An den Stellplätzen:
Anfahrt: von Donaueschingen kommend auf der B31 bis Titisee-Neustadt-Mitte, 6 km Richtung Eisenbach, links Passstraße nach Schwarzenbach, geradeaus bis zum Hof.

Aktivitäten: geführte Quadtouren durch den Schwarzwald, Fackelwanderung, Fahrt mit dem Feld- und Wiesenwägle, Mitarbeit am Hof, Traktor fahren, Snowtubing mit Bergauf-Transfer, Langlauf und Rodeln.
Gastronomie: mehrere Gasthäuser ab 400 m. Sonstiges: Brötchen- und Getränkevertrieb am Hof, Hofladen.
Sport & Freizeitangebote: 5 km, 20 km, 0 km.
Sonstiges: Freizeitraum mit Tischtennis, Dart und Tischfußball 0 km, Quad- und Traktorvermietung 0 km, Spielscheune 0,3 km, Titisee 10 km, Wildpark Löffingen 14 km, Wutachschlucht 15 km.
Entfernungen: 5 km, 5 km.
Sehenswürdigkeiten: Uhrenmuseum Furtwangen 20 km.

Karte D6 (Seite 87), F1

27333 Warpe-Nordholz

Landhaus Hünecke
Nordholz 2, Dietrich Hünecke,
Tel.: 05022/621, Fax: 05022/1726
E-Mail: info@landhaus-huenecke.de
Internet: www.landhaus-huenecke.de



Areal: Parkplatz am Sporthotel. = 20 auf Schotter, 10 EUR pro Reisemobil inklusive Ver- und Entsorgung, Strom 3 EUR. Sonstiges: Aufenthalt unbegrenzt.
An den Stellplätzen:
Anfahrt: Landstraße Hoya-Wietzen, in Warpe nach Nordholz abbiegen.
Aktivitäten: Tennis spielen, Wandern, Rad fahren.
Gastronomie: Warme Küche: 12.00-22.00 Uhr Hauptgerichte: 6-20 EUR. Sonstiges: Frühstücksservice.
Sport & Freizeitangebote: 5 km, 0 km, 0 km.
Entfernungen: 0,1 km, 0 km.
Sehenswürdigkeiten: Stiftskirche Bücken 5 km, Altstadt Nienburg 15 km, Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen 15 km.

Karte D3 (Seite 76), B3

23966 Wismar

Wohnmobilpark Westhafen Wismar
Schiffbauerdamm 12, St. Franze / Ch. Riedel GbR,
Tel.: 03841/706070, Mobiltelefon: 0172/3884003,
Fax: 03841/762002

Areal: großzügig angelegter Reisemobilplatz nahe der Altstadt und dem Alten Hafen. = 50 auf Wiese, Schotter, 8 EUR pro Reisemobil für 24 Stunden, 6 EUR für 12 Stunden inklusive Entsorgung. Strom 1 EUR/8 Stunden, Wasser 1 EUR. Sonstiges: ganzjährig geöffnet, Ticket am Automat, Platzverwalter ist täglich vor Ort.
An den Stellplätzen:
Anfahrt: BAB20 Ausfahrt 8-Wismar-Mitte, B105 zum Stadtzentrum, Beschilderung zum Westhafen beachten.
Aktivitäten: Stadtbesuch und Stadtführung, Hafenrundfahrt, Charterangeln.
Gastronomie: Hansehotel nebenan.
Sport & Freizeitangebote: 1,5 km, 1 km.
Entfernungen: 0,1 km, 0 km.
Sehenswürdigkeiten: Alter Hafen und historisches Stadtzentrum 0,3 km.

Karte D6 (Seite 87), F5

34289 Zierenberg-Oelshausen

Landgasthaus Schwalbennest
Wenigenhasungen Weg 1, Alexander Bloch,
Tel.: 05606/59930,
Areal: Stellplätze neben dem Restaurant. = 5 auf Pflaster, für Gäste im Gasthaus kostenlos.

An den Stellplätzen:
Anfahrt: BAB44 Ausfahrt 67-Zierenberg, 1,5 km Richtung Wolhagen.
Gastronomie: Warme Küche: 11.00-21.00 Uhr Hauptgerichte: 7-16 EUR. Sonstiges: Montag Ruhetag.
Sport & Freizeitangebote: 3 km.
Entfernungen: 0,1 km, 0 km.

BELGIEN



Karte Benelux4 (Seite 485), E2

B-3550 Heusden-Zolder - Bolderberg

Domein Bovy
Galgenende 22,
Tel.: 0032-11/537371, Fax: 0032-11/538378
Internet: www.domeinbovy.be
Region Limburg



Areal: gekennzeichnete Stellplätze auf dem Parkplatz des Hofguts aus dem 18. Jahrhundert, heute ein Freizeit- und Erholungspark auf 34 ha Land. = 4 auf Pflaster, kostenlos. Sonstiges: Aufenthalt maximal 48 Stunden.
An den Stellplätzen:

Anfahrt: A2 Ausfahrt 27-Zolder/Terlamen, 3 km südlich Richtung Hasselt bis Bolderberg.
Aktivitäten: Wandern auf dem Moorweg, Rad fahren, Planwagenfahrt, Besuch beim Ziegenhof und bei den Kleintieren, Heinzelmännchenpfad.
Gastronomie: mehrere Gastronomiebetriebe im Park Warme Küche: 10.00-20.00 Uhr.
Sport & Freizeitangebote: 2 km, 10 km, 0,5 km. Sonstiges: Schlösser-Fahrradroute 0 km, Rennstrecke Zolder 2 km.
Entfernungen: 0,5 km, 0 km.
Sehenswürdigkeiten: Museum Woutershof 6 km, ehemalige Bergwerksstadt „Der Schacht“ 8 km.

Karte Benelux4 (Seite 485), E1

B-3910 Neerpelt

Parking am Hafen
Jaak Tassetstraat, Gemeinde Neerpelt,
Tel.: 0032-11/809746, Fax: 0032-11/663652
E-Mail: cultuur.toerisme@neerpelt.be
Internet: www.neerpelt.be
Region Limburg

Areal: Stellplätze auf dem Parkgelände des Passantenhafens Welvaart am Kempisch Kanaal. = 10 auf Pflaster, kostenlos. Sonstiges: Aufenthalt maximal 2 Nächte.



An den Stellplätzen:

Anfahrt: von Mönchengladbach BAB52 bis Autobahnende, über Roermond und Weert (NL) am Zuid Willems Kanal entlang bis zur N76 bei Lozen, über Hamont nach Neerpelt. Beschilderung „Welvaart“ beachten.
Aktivitäten: Rad fahren, Stadtbesuch.
Gastronomie: mehrere Restaurants im Zentrum, 1 km.
Sport & Freizeitangebote: 2,5 km, 2,5 km.
Sonstiges: Freizeitzentrum Bosuil und Scouts rallye 2 km.
Entfernungen: 1 km, 0 km.
Sehenswürdigkeiten: Lilse Meulen Windmühle 2 km, Leopoldsburg 24 km.

DÄNEMARK



Karte DK3 (Seite 500), B3

DK-6670 Holsted

Holsted Golfbanen
 Bengårdsvej 4, Søren Larsen,
 Tel.: 0045/75392933, Fax: 0045/40294933
 Internet: www.holstedgolfklub.dk
 Region Ribe

Areal: Reisemobilplatz am Golfplatz von Holsted. 25 auf Schotterterrassen, 10 EUR pro Reisemobil inklusive Wasser, Strom 2 EUR.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: E20 Vejlen-Esbjerg Ausfahrt 70-Holsted, 425 Richtung Grinsted, nach 500 m rechts Mariégårdsvej, dann Bengårdsvej.
Aktivitäten: Golfen, Wandern, Rad fahren.
Gastronomie: mehrere Restaurants ab 2 km.
Sport & Freizeitangebote: 7 km, 15 km.
Sonstiges: Legoland 30 km.
Entfernungen: 3 km, 5 km.

Karte DK3 (Seite 500), C3

DK-5500 Middelfart

Lystbådehavn Middelfart
 Østre Houvej 124, Hafenmeister Preben Lindvig
 Hansen, Tel.: 0045/88885300, Fax: 0045/88885301
 E-Mail: havnen@middelfart.dk, Internet: www.middelfart.dk
 Region Fünen
 GPS: 9°43'42"E/55°29'30"N

Areal: angelegter kommunaler Reisemobilplatz am Jachthafen, in der Nähe von Badestrand und Golfplatz. 6 auf Wiese, Asphalt, 100 DKK (15 EUR) pro Reisemobil, Wasser 5 DKK (70 Cent), Strom 2,50 DKK (30 Cent) /kW. Sonstiges: ganzjährig 24 Stunden zugänglich, auch für große Mobile geeignet.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: E20 Ausfahrt 59-Fredericia/Snoghøj, S161 über die Lillebeltbrücke Richtung Middelfart-Zentrum. Im Zentrum rechts auf den Østre Houvej zum „Lystbådehavn“ abbiegen.
Aktivitäten: Golfen, Wassersport, Wandern.
Gastronomie: Restaurant am Hafen.
Sport & Freizeitangebote: 10 km. Sonstiges: Mini-golf 0 km, 18-Loch-Golfplatz 0,2 km, Badestrand 0,2 km.
Entfernungen: 1,5 km, 2 km.
Sehenswürdigkeiten: Keramikmuseum 2 km.

Karte DK1 (Seite 498), D2

DK-9830 Taars

Vendelbo Vans
 Damhusvej 23, Torben Vensen, Tel.: 0045/98962188,
 Fax: 0045/98961239, E-Mail: info@vendelbo-vans.dk,
 Internet: www.vendelbo-vans.dk
 Region Nordjylland
 GPS: 10°6'56"E/57°23'23"N



Areal: angelegte Stellplätze auf dem Gelände eines Reise-mobil-Handelsbetriebes. 8 auf Rasengittersteinen, kostenlos.
An den Stellplätzen:
Anfahrt: E39 Aalborg-Hjørring Ausfahrt 5, weiter auf der Straße Nr. 593 nach Taars, nach der Ampelkreuzung 2. Straße links.

Gastronomie: Taars-Hotel 400 m.
Sport & Freizeitangebote: 0,6 km.
Entfernungen: 0,3 km, 0 km.
Sehenswürdigkeiten: Nordsee-Museum 30 km, Museum des 2. Weltkriegs 30 km.

Karte DK1 (Seite 498), A3

DK-7770 Vestervig

Krik Vig Camping
 Krikvej 112, Jytte Christensen,
 Tel.: 0045-97/941496, Fax: 0045-97/941496
 E-Mail: info@krikvigcamping.dk
 Internet: www.krikvigcamping.dk
 Region Viborg



Areal: Reisemobilplatz beim Campingplatz gegenüber dem Agger-Hafen direkt am Fluss Kastet, eingebettet zwischen Nordsee, Limfjord und Flade-See. 20 auf Wiese,

95 DKK (ca. 13 EUR) pro Reisemobil inklusive 4 Personen. Strom 25 DKK (ca. 3,40 EUR). Sonstiges: Einfahrt über Schrankenautomat jederzeit möglich.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: von der S11 Holstebro-Thisted auf der Halbinsel Thy in Ydby links nach Vesterby abbiegen.
Aktivitäten: Wassersport, Bootsfahrt und Kanutour, Angeln im Meer und Fluss, Rad fahren.
Gastronomie: mehrere Restaurants ab 1 km.
Sport & Freizeitangebote: 1,5 km, 0 km.
Sonstiges: Limfjord und Ostsee 0,3 km, Reiten 7 km.
Entfernungen: 1,2 km, 0,5 km.
Sehenswürdigkeiten: Bunkeranlage Agger-Strand 1 km, Hünengräber Vestervig 3 km.

FRANKREICH



Karte F5 (Seite 515), H5

F-13500 Martigues-Carro

Parking Port de Carro
 Mairie de Martigues,
 Tel.: 0033-442423110, Fax: 0033-442423111
 Internet: www.mairie-martigues.fr
 Département Bouches-du-Rhône (13)



Areal: separater Reisemobilplatz auf einer Landzunge am Hafen von Carro am Cap Couronne. 100 auf Schotter, 4,60 EUR pro Reisemobil inklusive Ver- und Entsorgung. 15,30 EUR für ein 5-Tages-Ticket von Mo-Fr, an einer nahe gelegenen Bar erhältlich. Sonstiges: Tagesticket am Schrankenautomat, Aufenthalt unbegrenzt.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: von Marseille westlich auf der A55 nach Martigues, D5 und D9 nach Carro zum Hafen. Platz liegt am Ende der Straße.
Aktivitäten: Wassersport, Wandern, Rad fahren.
Gastronomie: Restaurant 300 m.
Sport & Freizeitangebote: Strand 0,5 km.
Entfernungen: 0,3 km, 0 km.
Sehenswürdigkeiten: Sausset-les-Pins – historischer Ort des Tunfischfangs 10 km, Marseille 35 km.

Karte F3 (Seite 512), C5

F-68250 Westhalten

Domaine du Bollenberg - Clos Sainte Apoline
 Bollenberg, Pierre Meyer,
 Tel.: 0033-389496710, Fax: 0033-389496716
 E-Mail: info@bollenberg.com
 Internet: www.bollenberg.com
 Département Haut-Rhin (68)

Areal: Stellplätze an einem Weingut inmitten der Reb-feldern, in Einzellage auf dem Bollenberg. 5 auf Wiese, für Gäste im Restaurant oder bei Weinkauf kostenlos.

An den Stellplätzen:

Anfahrt: N83 Colmar Richtung Belfort, 2 km nach Rouffach D18 rechts Richtung Westhalten und gleich links zum Bollenberg abbiegen. 8 km weiter bis zum Weingut.
Aktivitäten: Weinkellerbesichtigung, Ausflüge auf der Weinstraße des Elsass.
Gastronomie: Domaine du Bollenberg – Auberge Au Vieux Pressoir, 300 m. Warme Küche: bis 21.00 Uhr. Hauptgerichte: ab 25 EUR.
Sport & Freizeitangebote: 10 km.
Entfernungen: 10 km, 8 km.
Sehenswürdigkeiten: Florival Museum in Gueb-willer 10 km, Eco-Museum in Ungersheim 18 km, Unterlinden Museum in Colmar 25 km.





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:

REISEMOBIL INTERNATIONAL 09/2006

- ☐ 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
- ☐ Sonstiges: _____
- ☐ scharfe Kurve
- ☐ tief hängende Äste

4. Anzahl der Stellplätze:

= _____

Die Stellplätze sind als solche aus-
gewiesen ☐ ja ☐ nein

5. Untergrund der Stellplätze:

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

6. Eine Übernachtung kostet:

€ _____

Personen €: _____

Nebenkosten €: _____

Im Preis enthalten:



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 Liegewiese: ☐ ja ☐ nein



einen Spielplatz: ☐ ja ☐ nein



ein Freibad: ☐ ja ☐ nein



ein Hallenbad: ☐ ja ☐ nein



einen Fahrradverleih: ☐ 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

BEIM FLUGTAG SIND ZWEI MERKWÜRDIGE FLUGGERÄTE GELANDET

Findet Ihr sie? Dann schreibt bis zum 30. September 2006 an Rudi und Maxi, sie verlosen zweimal „Das große Papierfliegerbuch“ aus dem Christophorus-Verlag. Viel Spaß.



HALLO KIDS,

REISEMOBIL INTERNATIONAL
Rudi und Maxi
Postwiesenstraße 5A
70327 Stuttgart
raetsel@reisemobil-
international.de



auch wenn wir gerne im Reisemobil unterwegs sind, so fasziniert uns doch immer wieder das Fliegen – selbst wenn wir nur zuschauen oder Papierflieger basteln.

Was macht Euch am meisten Spaß? Schreibt mal, wir freuen uns über Post von Euch. **Rudi** und **Maxi**

TIPPS FÜR EUCH

Super Gewinne: Papierflieger-Buch

FLUGZEUGE FALTEN

Vom Jet bis zum Segelflieger: Jede Menge falt-Spaß mit Flug-Garantie verspricht der Christophorus-Verlag mit seinen neuen Bastel-Anleitungen im großen Papierfliegerbuch. 21 schnittige Flugzeuge, gefaltet aus je einem Blatt Papier, sollen pfeilschnell durch die Luft sausen. Die dazugehörige CD liefert farbige Faltblätter zum Ausdrucken. Das Buch kostet 12,90 Euro. Wenn Ihr das Suchbild von Rudi und Maxi löst, könnt Ihr zwei Papierfliegerbücher gewinnen. Viel Glück.

Seiffner Bimmelbahn

IM ZUCKELTEMPO DURCH SEIFFEN

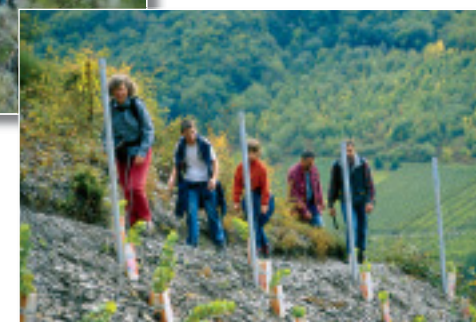
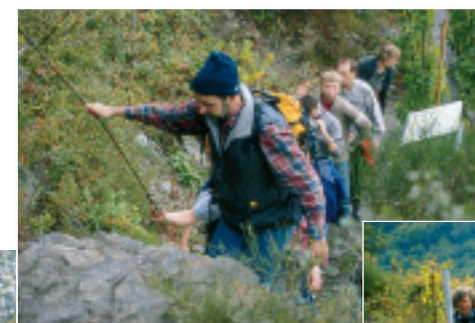
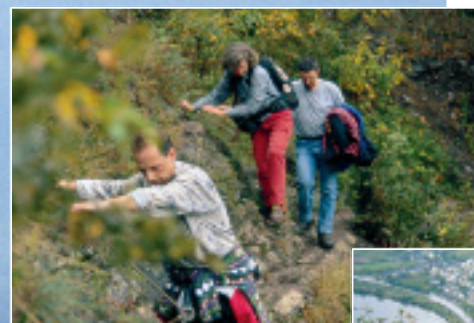
Die Spielzeugstadt Seiffen im Erzgebirge könnt Ihr bei einer Rundfahrt mit der Seiffner Bimmelbahn gemütlich durchzuckeln. Der Bummelzug startet ab 11.15 Uhr alle 45 Minuten

am Spielzeugmuseum. Am Freilichtmuseum unterbrecht Ihr die Fahrt, um in den bis zu 200 Jahre alten Wohnhäusern zu erfahren, wie die Bergmänner einst lebten. Anschließend könnt Ihr die

nahe gelegene, knapp 800 Meter lange Sommerrodelbahn hinuntersausen. Die Fahrt kostet 1,50 Euro für Kinder, für Erwachsene drei Euro. Tel.: 037362/8687, Internet: www.seiffen.de.



Wandern, wo der Wein wächst



Hoch hinaus: Wer den Calmont-Klettersteig auf Schusters Rappen begeht, sollte Muskelkraft und Ausdauer im Gepäck haben. Unterwegs lohnen die schöne Aussicht auf die Mosel und ein Vesper zwischendurch.



Reisemobilisten lieben die **Mosel**. Hier begeben sie sich auf die Spuren jener Wahrheit, die einzig der Wein zu vermitteln vermag. Und das gleich beim Winzer vor der Tür.

„Wollt ihr in den Herbstferien mit an die Mosel? Wir haben ein Wohnmobil gekauft und wollen das ausprobieren.“

Wenn man so nett gefragt wird, wer kann da schon Nein sagen?

„Ach ja, wir haben Stellplätze beim Winzer reservieren lassen, und wir sind mit Ewald zum Wandern verabredet.“ „Ewald?“ frage ich leise. „Ist das der, mit dem ihr die Höhlenexkursion gemacht habt, bei der sich das Seil gelöst hat?“ – „Genau der.“ – „Ah ja.“

Am ersten Abend kommen zwei große Pilzpfannen auf den Tisch. Die

Pilze dazu hat Ewald mal eben in zwei Stunden gesammelt und in der Küche von Jochen zubereitet, das ist der Winzer mit den Stellplätzen. Wir sitzen in der zur Straußwirtschaft umfunktionierten ehemaligen Remise und lassen es uns schmecken. Zwischendrin fällt mir wieder die Sache mit dem Seil ein. Hoffentlich versteht Ewald von Pilzen mehr als von Kletterseilen.

Nach den Pilzen wird es gemütlich. Wir trinken uns kreuz und quer durch das, was der Keller an Weinen hergibt und sind erst um zwei Uhr morgens im Bett. Da

sitzen Ewald und Jochen immer noch zusammen und klönen.

Wann die beiden schlafen gegangen sind, wissen wir nicht. Jedenfalls taucht Ewald erst wieder um die Mittagszeit auf, während Winzer Jochen schon um zehn Uhr voll im Einsatz ist. Er hängt außen auf der Leiter eines Vollernters, der direkt hinter den Wohnmobil-Stellplätzen die Weinbergzeilen rauf und runter fährt.

Das spinnenbeinige Gerät sieht aus wie eine Konstruktion von einem anderen Stern, widmet sich jedoch ganz irdischen Dingen. Auf beiden Seiten der Weinberg-

zeile versetzen Fiberglasstäbe die Rebstöcke in Vibrationen. Daraufhin fallen die reifen Weinbeeren von den Trauben ab und landen auf einem Förderband. Auf dem Band laufen sie nach oben und werden in zwei Behältern gesammelt.

Der große Weinberg ist in einer halben Stunde gelesen. Vier Euro pro Minute kostet der Einsatz des Vollernters. Trotz dieses saftigen Tarifes lohnt sich die Sache. Mit Erntehelfern hätte das einen ganzen Tag gedauert und ein Vielfaches gekostet, rechnet der Winzer vor.

Wir lassen es langsam angehen und brechen erst mittags zu einer Wanderung auf. Der steilste Weinberg Europas steht auf dem Programm. Über Details dieser Tour hat sich Ewald nicht weiter ausgelassen.

Nur soviel: Wir sollten festes Schuhwerk anziehen und nicht zu viel Gepäck mitnehmen.

Startort ist Ediger-Eller. „Klettersteig Calmont“, steht auf einem großen Schild. Verbunden mit der Warnung, dass es sich um eine durchaus Ernst zu nehmende und alpine Angelegenheit handele und ausgeprägte Flachlandtiroler von einer Begehung besser Abstand nehmen sollten. Ich drehe mich zu Ewald um, der sich hinter uns postiert hat. Er hat ein wahrhaft diabolisches Grinsen aufgesetzt.

Der Aufstieg verlangt einiges an Muskelkraft und Konzentration. Der Weg führt über Metallleitern, Tritteisen und an steilen Felshängen entlang, bei deren Querung ein Drahtseil zusätzlichen Halt bietet.

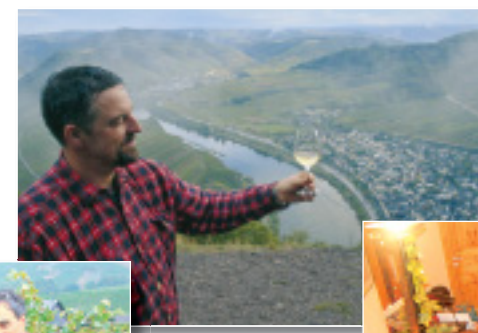
Vom Gipfel trennen uns eigentlich nur 300 Höhenmeter. Da der Pfad durch die Weinberge allerdings immer wieder bergab geht, kommt auf den Gegenanstiegen noch einiges dazu.

Als Belohnung gibt es atemberaubende Tiefblicke am laufenden Meter und am Calmont-Gipfel eine Blockhütte, die neben Wasser und Limo auch Moselwein im Angebot hat. Da haben wir gleich eine Flasche geordert.

Der Calmont-Klettersteig ist übrigens kein traditioneller Winzerpfad. Er wurde 2001, so ist im Internet nachzulesen, unter tatkräftiger Mithilfe engagierter Bürger und Winzer angelegt. Besonders die letzteren dürften ein ausgeprägtes Interesse an der Marterstrecke haben, plagt einen nach



Herrlicher Blick: In weiten Schleifen zieht die Mosel ihre Bahn durch das enge Tal.



Rund um den Wein: Die Reben erntet eine voll-automatische Maschine. Der edle Tropfen schmeckt unterwegs ebenso wie in trauter Runde.



Hand anlegen: Wer bei der Weinlese anpacken will, sollte sich vorher mit einem Winzer in Verbindung setzen.



dem Anstieg doch noch lange ein gewaltiger Durst, den die Calmont-Bezwinger dann abends in den umgebenden Weinorten mit Rebsaft löschen.

Die Weinbergsanlagen am Calmont sind für den modernen, weitgehend mechanisierten Weinbau völlig ungeeignet: Es gibt hier keine Wege, die Traktoren befahren können. Ewald erzählt, dass die Winzer mit Förderprogrammen überredet wurden, die extrem steilen Weinberge nicht brach liegen zu lassen.

Und da selbst für Geld niemand, wirklich niemand bereit ist, eine komplette Traubenernte über einen Klettersteig ins Tal zu tragen, gibt es zwischen den Weinbergen verzinkte Metallschienen, die sich in eleganten Bögen durch die Reben ranken.

Sie dienen kleinen Einspur-Zahnradbahnen als Gleis, mit deren Hilfe Menschen und Material in die Weinberge hinein- und im Oktober die Trauben wieder heraus gebracht werden.

In einigen frisch bepflanzten Weinbergen umkleiden die jungen Reben in Bodennähe vergilbte Tetrapacks, die oben und unten aufgeschlitzt eine Röhre um das zarte Gehölz bilden. Der Sinn dieser Verzierung verschließt sich dem Laien. Ob die Entsorger vom Grünen Punkt hier eine neue Möglichkeit entdeckt haben, um die eingesammelten Saft- und Milchtüten nutzbringend weiter zu verwenden?

Vor den Wildschweinen, die nachts in großer Zahl zwischen den Reben herumstören, dürften die Safttüten jedenfalls nicht

schützen: Die Wildwechsel sind unübersehbar. Anscheinend werden die Borstentiere in den Weinbergen nicht bejagt. Jeder, der schon einmal versucht hat, im Dunkeln mit einem Rucksack und einem Jagdgewehr auf dem Rücken einen Klettersteig zu begehen, dürfte die Jäger verstehen.

Abends treffen wir uns alle zur Weinprobe. Ich hatte das Schlimmste befürchtet: eine schummrige Kaschemme, in der man mehr ahnt als sieht, was man gerade trinkt und dazu Schunkelmusik, in der sich Wein ständig auf Mädelein reimt.

Stattdessen sitzen wir in lockerer Runde in der schon bekannten Remise, durch Deckenfluter angenehm beleuchtet. Vor allem, weil die Decke nicht mit langweiligen Nut- und Federbrettern, sondern mit hel-

len Fassdauben verkleidet wurde. Und statt lautstarkem Musikantenstadl untermalt ein leiser Musikteppich das Ereignis. Ich muss zweimal hinhören, bis ich erkenne, was da läuft. Pink Floyd: The Dark Side Of The Moon. Herz, was willst du mehr?

Der Abend schreitet fort, die Zahl der verkosteten Weine wächst, so dass wir den einen oder anderen noch einmal probieren möchten. Kein Problem. Alle entkorkten Flaschen bleiben auf dem Tisch.

Allerdings entdecken wir dazwischen auch eine Flasche mit einem schnöden Kronkorken. Jochen gibt mir den Korken in die Hand. Er ist schwer und wirkt gediegen. „Edelstahl“, sagt er. „Das ist zehnmal besser als Kork. Der Wein hält damit viel länger. Bei der großen weltweiten Nachfra-

ge bekommen wir in Deutschland sowieso keine ordentlichen Natur-Korken mehr.“

„Sag mal Jochen, wieso hast du deine ganzen Fässer zerlegt und unter die Decke gehängt?“, frage ich den Winzer, und wir erfahren, dass Weinfässer nicht für die Ewigkeit gemacht sind. Sinn der Fasslagerung ist, dass der Wein aus dem Holz zusätzliche Geschmacks- und Farbstoffe zieht. Nach einigen Jahren ist das Holz ausgelaugt und muss ersetzt werden. Ein teures Vergnügen.

Außerdem, bemerkt Winzer Jochen, mache die Fasslagerung den Wein nicht unbedingt besser. „Traditionalisten schwören zwar darauf, aber ich habe den Holzfässern längst abgeschworen. Kommt mal mit in den Keller.“

Und dort stehen Edelstahltanks mit Pfauenaugenmuster. „Der Wein, den ich hier drin ausbaue, schmeckt einfach klarer, ist reiner“, schwärmt Jochen. „Schließlich gibt Edelstahl weder Geschmack noch Farbe ab.“

Besonders groß ist der Weinkeller nicht. „Hiervon könnt ihr leben?“ frage ich neugierig, und zeige auf die zehn mannshohen Tanks. „Nee, nee“, winkt er ab. „Das hier ergibt ungefähr 16.000 Flaschen im Jahr. Ich wäre froh, wenn wir die alle direkt absetzen könnten.“

Und dann erzählt er, dass er einen großen Teil seiner Ernte an einen Weinkommissionär in der Nachbarschaft verkauft. Mit dem haben die Winzer Verträge und werden, je nachdem, welchen Preis der



Romantisch: Im Abendlicht räkelt sich die Mosel in ihrem Bett.

Fotos: Maria Durek, Bernd Debus

Kommissionär erzielt, anteilig entlohnt. „Wenn ihr wollt, können wir uns die Kelterstation morgen mal ansehen.“

Ich erwarte ein Gebäude aus dem vorletzten Jahrhundert, weinberankte Backsteinmauern, modrige Kellergewölbe und Kellermeister wie von einem alten Weinetikett. Stattdessen werden wir zu einer Art Lagerhalle mit unverputzten Wänden geführt. Der Fußboden ist gefliest, und bei der Einrichtung dominiert Edelstahl mit dem Pfauenaugenmuster.

Es gibt auch keinen Kellermeister, der im Schweiß seines Angesichts Trauben schaufelt und sich anschließend am Hebel einer Weinkelter abmüht. In der modernen Weinbauwirklichkeit werden die Trauben mit Schneckengetrieben und

Saugpumpen aus den Traktoranhängern befördert und dann direkt in einem Gerät gekeltert, das an einen industriellen Rohrofen erinnert. Über den Boden kringeln sich zuckende Schläuche, an den Wänden recken sich deckenhohe Tanks. Vor der Halle stehen Traktorgespänne Schlange, und die Winzer warten geduldig, bis sie dran sind.

Jochen erklärt, dass viele Winzer ihre gesamte Ernte beim Kommissionär abliefern, weil sie zu Hause keine Kelter und haben längst beschlossen, dass wir zurückkommen. Vielleicht schon Ende Oktober, wenn das Laub überall bunt und die Luft klar ist. Und natürlich im Reisemobil: Das hat sich als Zuhause am Rande des Weinbergs bestens bewährt.

kommt das Geld in drei bis vier Raten übers Jahr verteilt.“

Zum Schluss haben wir mit Ewald noch einen Aussiedlerhof auf den Moselhöhen besucht. Er leiht uns eine Landkarte und beschreibt einige besonders schöne Aussichtspunkte hoch über dem Moseltal. Und dort haben wir sie dann doch noch gefunden, die romantische Mosel. Der Fluss mäandert in weiten Schleifen und zeigt sich im Abendlicht von seiner schönsten Seite. Wir fahren mit Wehmut nach Hause und haben längst beschlossen, dass wir zurückkommen. Vielleicht schon Ende Oktober, wenn das Laub überall bunt und die Luft klar ist. Und natürlich im Reisemobil: Das hat sich als Zuhause am Rande des Weinbergs bestens bewährt.

Bernd Debus



Viel zu erfahren: Kommissionär und Winzer erklären, wie sie den Wein keltern. Beweis ist stets eine Kostprobe. Viele Weingüter bieten eigene Stellplätze an.

Mobil an der Mosel

Fast alle Moselgemeinden empfangen Gäste mit dem Reisemobil freundlich. Kaum ein Ort, in dem nicht irgendwo ein Stellplatz ausgewiesen ist. Viele dieser Stellplätze liegen sogar direkt am Moselufer. Dazu kommen noch ungezählte Campingplätze in Flussnähe.

Wem der Trubel auf den Stell- und Campingplätzen zu groß ist, der sollte auf einen Stellplatz beim Winzer ausweichen. Die entsprechenden Hinweisschilder finden sich in den Ufergemeinden wie im Hinterland überall entlang von Hauptstraßen und Ortsdurchfahrten.

Der Stellplatz bei Winzermeister Jochen Clemens in Wintrich (Adresse siehe unten) beispielsweise ist vorbildlich mit einem Frischwasser-, Grauwasser- und Stromanschluss an jedem der zehn Stellplätze ausgestattet. Und wenn der Winzer Zeit hat, dürfen seine Gäste auch einen Blick in den Keller werfen.

Winzer mit Stellplätzen

Bernkastel Kues-Wehlen, Weingut Studert-Prüm im Maxim-Hof, Tel.: 06531/2487, Internet: www.studert-pruem.com, Bordatlas 2006 von Reisemobil International S. 140.

Bremm, Weingut Oster & Franzen, Tel.: 02675/1018, Internet: www.stellplaetze-mosel.de, Bordatlas S. 156.

Burgen, Weingut Bohn-Leimbrock, Tel.: 06534/383 und 486, Bordatlas S. 162.

Ellenz-Poltersdorf, Weingut Loosen, Tel.: 02673/962340, Bordatlas S. 184.

Ernst, Winzergenossenschaft des Kreises Cochem-Zell, Tel.: 02671/980310, Internet: www.mosella-schinkenstube.de, Bordatlas S. 190.

Köwerich, Weingut Straußwirtschaft Klären-Maringer, Tel.: 06507/3787, Bordatlas S. 294.

Leiwien, Ferienweingut Spieles, Tel.: 06507/2787, Internet: www.weingut-heinz-spieles.de, Bordatlas S. 307.

Longuich, Weinkulturgut Longen-Schlöder, Tel.: 06502/8345, Internet: www.longen-schloeder.de, Bordatlas S. 313.

Longuich, Weingut Feiten-Wagner, Tel.: 06502/8444, Bordatlas S. 313.

Maring-Noviant, Weingut Schmitt, Tel.: 06535/563, Internet: www.ferienweingut-schmitt.de, Bordatlas S. 319.

Maring-Noviant, Weinhaus Bölinger-Patzer, Tel.: 06535/532, Internet: www.weinhaus-boelinger.de, Bordatlas S. 320.

Maring-Noviant, Reisemobilplatz bei Klippels, Tel.: 06535/7474, Bordatlas S. 320.

Mehring, Weingut Zellerhof, Tel.: 06502/2263, Bordatlas S. 323.

Mülheim, Weingut Mauch-Michels, Tel.: 06534/1266, Internet: www.weingut-mauch-michels.de, Bordatlas S. 333.

Neumagen-Dhron, Stellplatz Kettern, Tel.: 06507/2020, Bordatlas S. 343.

Osann-Monzel, Kelterhaus, Tel.: 06535/433, Internet: www.kelterhaus-broesch.de, Bordatlas S. 363.

Osann-Monzel, Weingut-Straußwirtschaft Pauly, Tel.: 06535/556, Internet: www.ferienweingut-pauly.de, Bordatlas S. 363.

Thörnich, Weingut Schmitt-Hof, Tel.: 06507/3206, Bordatlas S. 431.

Trier, Weingut GF von Nell, Tel.: 0651/32397, Internet: www.vonnell.de, Bordatlas S. 434.

Ürzig, Urzecha Hof, Tel.: 06532/2458, Bordatlas S. 436.

Wintrich, Weingut Clemens, Tel.: 06534/692, Bordatlas S. 467.

Mosellandtouristik GmbH, Kordelweg 1, 54470 Bernkastel-Kues, Tel.: 065 31/9733-0, Internet: www.mosellandtouristik.de.

Förderverein Calmont-Region e.V., Calmontstraße 89, 56814 Bremm, Internet: www.calmont-region.de.

Wichtige Internet-Adressen

www.calmont-mosel.de
www.calmont.info
www.ediger-mosel.de
www.via-ferrata.de
www.bremm.info





Besuch bei guten Nachbarn

*Mit dem Reisemobil nach **Polen** – da steht sicherer und interessanter Urlaub auf dem Programm. Und eine Art Zeitreise.*

Ein gelangweilt dreinschauender polnischer Zöllner winkt uns einfach nur durch. Noch nicht einmal unsere Ausweise will er sehen. Polen ist in der EU angekommen und wir in unserem Nachbarland.

Meine Frau Martina tauscht noch schnell ein paar Euro in Sloty um, das

Abenteuer kann beginnen. Dabei haben wir auf den ersten Kilometern auf polnischen Schnellstraßen wirklich den Eindruck, wir haben uns auf ein Abenteuer eingelassen: Lkw-Verkehr in Wildwest-Manier auf der Route Berlin – Warschau. Der relativ neue Asphalt ist mit Schlaglöchern und vor allem mit heftigen Spurrillen übersät. Unsere kleines Reisemobil, vollgepackt mit vier Fahrrädern und einem fünf Meter langen Kanu auf dem Dach, hüpft wie ein wild gewordener Bulle.

Genervt von der Fahrerei verlassen wir die Haupttrouten und suchen unserer Glück gen Ostpolen auf kleinen Straßen. Auf den schmalen Alleen müssen wir aufpassen, bei

Gegenverkehr die sehr nahe stehenden Bäume nicht zu streifen. Insgesamt jedoch lässt es sich entspannt fahren.

Etwa 70 Kilometer nordwestlich von Poznan (Posen) finden wir am Abend einen schönen, ruhigen Stellplatz für die Nacht an einem in Restauration befindlichen alten Kloster bei Modliszewko nahe bei einem kleinen Weiher. Bald schon laden uns Bauarbeiter, die diese riesige Klosteranlage instandsetzen, zu einer kleinen Besichtigungstour ein. Mit ein paar Brocken Deutsch, die ein Arbeiter spricht, zeigen sie uns stolz die einmaligen Wandmalereien im Seitenschiff der Kirche. Uralte Tradition und die eigenen Wurzeln sind wieder modern.



Viel zu erleben: In dem weiten, fast menschenleeren Land werden ausgedehnte Fahrradtouren oder Kanufahrten auf den naturbelassenen Flüssen den Urlaub deutlich auf. Immer wieder sind unterwegs imposante Gebäude zu sehen.

Am nächsten Morgen decken wir uns im Dorfladen mit frischen Brötchen und Aufschnitt ein, frühstücken und geben Gas. Schließlich wollen wir am Abend unser Ziel noch erreichen, die Masurische Seenplatte. In der Nähe von Mikolajki im Zentrum dieser herrlichen Gegend finden wir einen wunderbaren, fast neu eingerichteten Campingplatz. Die Anlage bietet sich als gute Basis für Ausflüge in die Umgebung an.

Unsere zwei Mädchen Alina und Mascha wollen natürlich direkt auf Kanutour gehen. Auf dem Fluss Krutynia lässt sich das hervorragend verwirklichen. Kleidung und Proviant verpackt in wasserdichte Säcke, rudern wir durch eine fast menschen-

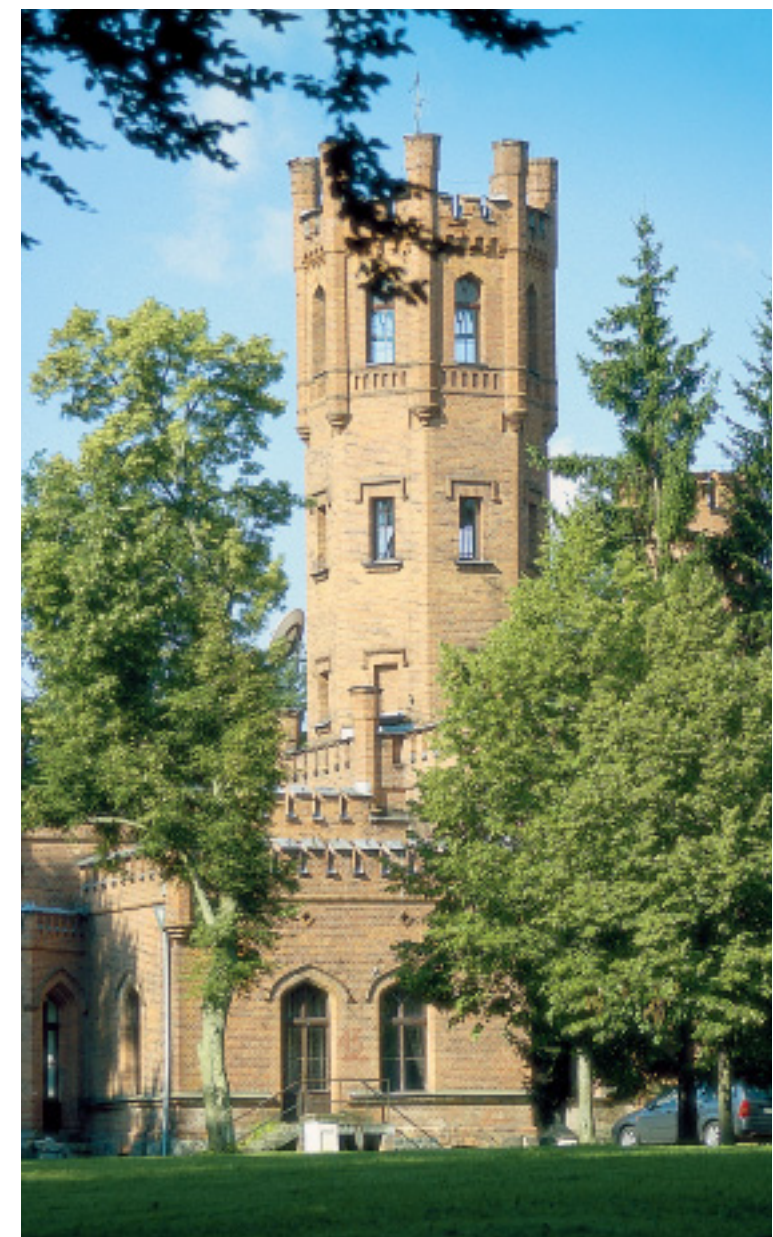
leere Idylle. Trotz der Einsamkeit gibt es immer wieder Plätze zum Biwakieren und kleine Proviantshops oder Restaurants mit einfachen Gerichten. Alina und Mascha sind begeistert von der Halbinsel Popielno, auf der es noch Wildpferde gibt.

Nach zwei Tagen Kanu und einigen Blasen an den Fingern erreichen wir unser Reisemobil wieder. Von unseren kleinen Blessuren erholt, verbringen wir die nächsten Tage hauptsächlich beim Baden oder mit unseren Rädern auf Erkundungstour rund um den Spirding-See und seinen vielen kleinen Nebengewässern. Bei einer dieser traumhaften Fahrradtouren machen wir Bekanntschaft mit einem Förster, der

uns in perfektem Deutsch eine Kutschfahrt durch sein Revier anbietet.

Erst zögernd, später dann aber mit größter Begeisterung nehmen wir das Angebot an und bekommen so Biberburgen, Wildschweine und Wasservögel zu Gesicht. Dazu liefert uns unser Gastgeber Erklärungen zu allen Tieren und Pflanzen. Natürlich dürfen die Kinder vorn auf dem Kutschbock sitzen und das Gespann lenken. Welch Stolz in ihren Augen.

Am nächsten Tag packen wir unser Reisemobil und lenken es über Gizycko (Lötzen) ganz nah an die russische Grenze heran. Kleine Alleen, gepflastert mit Kopfsteinen, führen uns langsam an den ►



Fotos: Frank Siepmann



Abenteuer für die ganze Familie: Bei Fahrten mit dem Kanu auf Seen oder Flüssen entspannt sich jeder gestresste Urlauber. Kinder sind begeistert von der vielfältigen Tierwelt Polens.



Mamry-See, ganz im Norden der Masuren. In den Dörfern, die wir durchfahren, scheint die Zeit stehen geblieben zu sein. Pferdegespanne beherrschen noch das Straßenbild, ganze Storkenkolonien nisten auf den Kaminen der alten Häuser.

Bei der Ortschaft Harsz entdecken wir einen tollen Naturcampingplatz, an dem wir uns ein paar Tage einrichten. Alina und Mascha finden bald gleichaltrige Kinder zum Spielen, während wir uns ein bisschen in Beachvolleyball üben. Abends streune ich mit den Kindern noch in den nahe liegenden Wald und sammle Holz für ein kleines Lagerfeuer. Das erfüllt gleich zwei Zwecke: Es grillt leckeres Fleisch und

vertreibt Mücken, die hier sonst in der Dämmerung massenhaft über uns herfallen würden.

Auch eine Kanutour liegt wieder an. Diesmal führt sie uns über den Fluss Sapi-na. Der wiederum fließt durch viele kleine, mit Seerosen überzogene Seen hindurch und leitet uns schließlich via Krukanki in die Ortschaft Ogonki.

Ein paar Tage später entscheiden wir uns, einen Abstecher zur Ostsee zu machen. Ohne Eile schauen wir uns auf dem Weg dorthin einige touristische Sehenswürdigkeiten an. Bei Reszel und Ketrzyn besichtigen wir Burgen des Deutsch-Ordens und in Swieta Lipka die dortige ba-



rocke Wallfahrtskirche. Die durch Säulen, Pilaster und Skulpturen reich gegliederte Fassade wird durch die Darstellung der Muttergottes beherrscht.

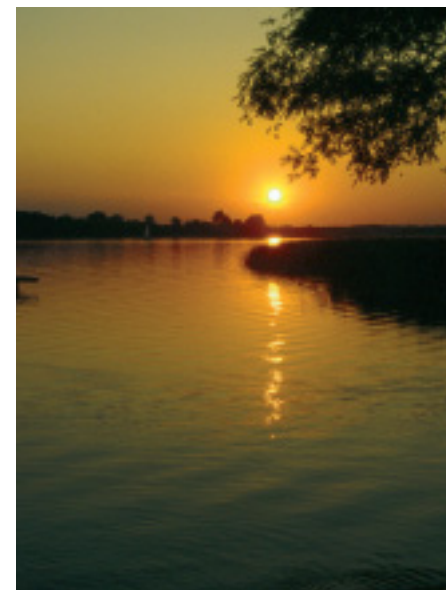
Einen Standplatz für die Nacht zu finden, ist auch diesmal nicht schwer. An einem ehemaligen Gutshof, der sehr



Schöne Momente: Die Polen sind sehr offen und gastfreundlich. In Wald und Flur erlebt der Urlauber immer wieder idyllische Momente, welche die Reise noch schöner machen.

verfallen wirkt, fragen wir nach, ob wir eine Nacht stehen bleiben dürfen. Wie selbstverständlich willigt eine ältere Frau ein und bringt uns sogar noch etwas Obst ans Reisemobil.

Sie erzählt uns mit gebrochenen Deutsch, wie in sozialistischer Zeit aus einem stolzen Gutsherrenhof eine Kolchose wurde, die seit dem Ende des Kommunismus nun ganz verrottet: „Die jungen Leute sind schon lange weg, in die Städte, auf der Suche nach Arbeit und einer Zukunft.“ Trotzdem strahlt die Frau eine innere Zufriedenheit aus. „Früher gab es im Winter kaum Heizmaterial, das scheint nun vorbei zu sein.“



Ein anderes Polen erreichen wir in Leba an der Ostsee. Hier lockt einer der schönsten Ostseestrände und der Slawinski-Nationalpark mit den vielleicht höchsten Sanddünen Europas. Wir kühlen uns in der Brandung der Ostsee und genießen abends den guten Fisch. Unsere Kinder lassen ihre Drachen steigen, und auf der Stupia ist sogar noch einmal eine Kanutour drin.

Vollkommen zufrieden packen wir nach drei Wochen das Reisemobil und reisen über Stettin zurück nach Deutschland. Wir bringen das Wissen mit, in Polen eine prima Alternative zu den Ländern Südeuropas gefunden zu haben. *Frank Siepmann*



--- vorgestellte Route



Polen mit dem Mobil

i Polnisches Fremdenverkehrsamt, Kurfürstendamm 71, 10709 Berlin, Tel.: 030/210092-0, Internet: www.polen-info.de.

R Die Zahl der Stellplätze für Reisemobile wächst in Polen kontinuierlich. Allein der Bordatlas 2006 von REISEMOBIL INTERNATIONAL weist auf den Seiten 621 bis 626 genau 41 Adressen aus. Tendenz: steigend.

In freier Wildnis zu stehen ist in Polen offiziell nicht erlaubt. Ist auch gar nicht nötig: Die Polen sind sehr gastfreundlich. Wer also zum Beispiel an einem Bauernhof oder einem Restaurant fragt, ob er die Nacht auf dem dazugehörigen Parkplatz verbringen dürfe, wird nur selten eine Absage erfahren.

In Städten, selbst in kleineren, gibt es bewachte Parkplätze, auf denen Urlauber auch im Reisemobil übernachten dürfen. Das ist schon aus Sicherheitsgründen von Vorteil, da in den Großstädten noch viel geklaut wird. Allerdings ist die Polizei sehr darauf bedacht, dieses Problem in den Griff zu bekommen und zeigt viel Präsenz in den Touristengegenden.

A Campingplätze bietet Polen im ganzen Land. Dabei ist die Qualität der Anlagen recht unterschiedlich. Plätze mit westlichem Stand sind in den Campingführern des ADAC oder DCC aufgeführt.

S Polen gehört seit 1. Mai 2004 zur EU. Reisemobile dürfen bis 3,5 Tonnen innerorts 50 km/h schnell fahren, auf Landstraßen je nach Beschilderung 90 bis 110 km/h und auf Autobahnen 130 km/h. Über 3,5 Tonnen sind auf Landstraßen 70 bis 80 km/h erlaubt, auf Autobahnen 80 km/h. Tagfahrlicht gilt vom 1. Oktober bis 28. Februar.

(Änderungen vorbehalten)

Reiseführer

Moll, Michael: Polen, Rau-Verlag, Stuttgart, 1. Auflage 2005/2006, 256 Seiten, ISBN 3-926145-28-5, 18,90 Euro.

Breidenbach, H. und A.: Mit dem Wohnmobil nach Polen, Teil 1: Der Norden, 1. Auflage 2006, Womo-Verlag, Mittelsdorf/Rhön, 240 Seiten, ISBN 3-928840-75-4, 14,90 Euro.



Welch atemberaubender Moment: Eine Herde Zebras kreuzt die Straße, die Fahrzeuge müssen ausharren. Am Wasserloch lassen die Elefanten auf sich warten. Hier, in der Wildnis Südafrikas, sind die Tiere die Gastgeber und die Urlauber im Reisemobil die Gäste.

Entdecken Sie, lieber Leser, mit REISEMOBIL INTERNATIONAL das wilde Südafrika. Reisen Sie mit dem Mietmobil in der Gruppe oder auf eigene Faust von Johannesburg durch das Hochland von Transvaal und die Berge von Mpumalanga. Besuchen Sie den weltberühmten Krüger-Nationalpark und die grünen Hügel in Swaziland. Lassen Sie sich von der Pirsch im Hluhluwe Umfolozi Park begeistern, bevor Sie die Stammestänze der Zulu bewundern. Als Kontrastprogramm wartet die Stadt Durban am Indischen Ozean auf Sie, dann fahren Sie in die 3.000 Meter hohen Drakensberge, den Royal Natal und den Golden Gate Highlands Nationalpark. Schwarzafrika aus dem Bilderbuch erleben Sie im Königreich Lesotho, bevor Sie über die Gardenroute an die Strände von Plettenberg Bay und Mossel Bay gelangen. Zum guten Schluss verzaubert Sie Kapstadt, eine der schönsten Metropolen der Welt.

Kurz: Die Leserreise von REISEMOBIL INTERNATIONAL vermittelt Ihnen vom 27. Januar bis 25. Februar 2007 Südafrika so intensiv, weil Sie das Land mit Reisemobilen auf Mercedes-Benz Sprinter erobern. Südafrikas Fernstraßen befinden sich in gutem bis sehr gutem Zustand. Die Tagesetappen von durchschnittlich 200 Kilometern sind leicht zu bewältigen. Große Städte wie Johannesburg, Durban und Kapstadt besuchen Sie mit Tourbussen.

Die Campingplätze sind hervorragend ausgestattet. Die Stellplätze sind großzügig bemessen, verfügen über Stromanschluss und häufig eine eigene Feuerstelle. Dazu gibt es saubere Sanitäranlagen. Die privaten Camps verwöhnen ihre Gäste in der Regel mit einem Swimmingpool.

Das abendliche Braai (Barbecue) gehört in Südafrika zum Camping dazu und vermittelt uns Europäern das Gefühl grenzenloser Freiheit. In geselliger Runde sitzen Sie beisammen und lassen die Erlebnisse des Tages Revue passieren. Ihr Frühstück genießen Sie unter freiem Himmel inmitten exotischer Landschaft Afrikas.

Dank exakter Routenplanung wird die Reise nicht zur Hetze. Es bleibt Ihnen genug Zeit für eigene Entdeckungen.



Zu Gast bei wilden Tieren

Erleben Sie Afrika auf einer geführten Wohnmobiltour mit deutschsprachiger Reiseleitung. REISEMOBIL INTERNATIONAL lässt Ihren Traum vom Schwarzen Kontinent wahr werden.



Der Reisepreis enthält:

- Deutscher Reiseleiter, der die Gruppe mit seinem Fahrzeug begleitet.
- Zusätzliches Begleitfahrzeug mit Mechaniker.
- Linienflug von Deutschland nach Johannesburg, inkl. Flughafengebühren.
- Linienflug von Kapstadt nach Deutschland, inkl. Flughafengebühren.
- Zubringerflüge von deutschen Großflughäfen nach Zürich.
- 23 Tage Wohnmobil auf Basis Mercedes-Benz Sprinter Turbodiesel, inkl. Basisversicherungen und unbegrenzten Freikilometern.
- 6 Hotelübernachtungen, inkl. Frühstück.
- 22 Übernachtungen auf Campgrounds.
- Diverse Bustransfers und Rundfahrten in Johannesburg, Pretoria, Durban, Kapstadt, zum Kap der Guten Hoffnung und durch die Weinbaugebiete (Weinprobe).
- Morgensafari im Krüger Nationalpark.
- Bootstour in St. Lucia zur Tierbeobachtung.
- Besuch einer Straußenfarm mit Lunch.
- Stammestänze der Zulu mit Essen.
- Besuch eines Zulu-Kral mit Handwerk, Stammestänzen, Essen und Übernachtung in Rondavels der Protea-Anlage in Shakaland.
- 12 gemeinsame Mahlzeiten: 6 x Frühstücksbuffet sowie diverse Lunch und Dinner.
- Reisebuch Südafrika.
- Road-Book mit Tagesetappen und ausführlichen Wegbeschreibungen.
- Tägliche Tourplanungen mit dem Reiseleiter.
- Straßenatlas der Republik Südafrika.
- Versicherungsschein (Insolvenz-Versicherung).

Der Reisepreis enthält nicht:

- An- und Abreise zum Flughafen in Deutschland.
- Kerosinzuschläge der Fluggesellschaft.
- Eintrittsgelder in die Nationalparks (rund 60 Euro pro Person).
- Straßennutzungsgebühren (rund 20 Euro pro Fahrzeug).
- Kraftstoff (rund 300 Euro pro Fahrzeug).
- Verpflegung.
- Reiserücktritt-, Reiseabbruch- und Reisekranken-Versicherung.
- Mietmobil-Zusatzversicherung zur Reduzierung der Selbstbeteiligung.

Änderungen vorbehalten, Stand: Juli 2006

Und so melden Sie sich an:

Diese Leserreise von REISEMOBIL INTERNATIONAL gilt als geführte Tour, weil täglich die Route besprochen wird. Dennoch kann jeder auch auf eigene Faust fahren. Abends treffen sich alle Teilnehmer am vereinbarten und vorgebuchten Ziel.

Die Teilnahme kostet 4.280 Euro pro Person bei zwei Personen pro Fahrzeug, Einzelfahrer auf Anfrage. Wer sich dafür – auch unverbindlich – interessiert, erhält ein ausführliches Tourbuch beim Reiseveranstalter:

SeaBridge, Detlef Heinemann, Wilhelm-Heinrich-Weg 13, 40231 Düsseldorf, Tel.: 0211/2108083, Internet: www.sea-bridge.de.

Almabtrieb im Brixental, Tirol

Kuhglocken und Schuhplattler

Foto: Wilder Kaiser-Brixental Tourismus

Kontakt: Bergwelt Wilder Kaiser-Brixental, Tel.: 0043/5358/505, Internet: www.wilderkaiser.info.

 Panoramacamping Westendorf, Tel.: 0043/5334/6166

Seit Jahrhunderten wiederholt sich dieses farbenprächtige Schauspiel. Immer im Herbst, wenn sich Blätter und Wiesen färben, treiben die Senner ihre Rinder von den Hochweiden zur Winterstallung. Dann geht es talwärts durch die Bergwelt Wilder Kaiser-Brixental mit den Orten Westendorf und Söll.

Als Dank dafür, dass Menschen und Tiere den Sommer in den Bergen wohlbehalten überstanden haben, schmücken die Bauern ihr Almvieh mit Glocken und Gebinden, kränzen Sprüche und Heiligenbilder auf. Wenn die Herden im Tal eintreffen, feiern die Söllner vom 21. bis 23. September 2006 bei zünftiger Blasmusik. Schuhplattler und Volkstänzer sorgen für Hochstimmung. Tiroler Landwirte kredenzen Bauernbrot mit Speck, Süßes, Käse und Krapfen an den Ständen des Bauernmarktes.

Barcolana-Regatta in Triest, Norditalien

Hart am Wind

Tausende Segelboote gleiten vor Triest über die blaue Adria. Faszinierend anzuschauen ist das Schauspiel von unzähligen Standorten in der Stadt aus. Vom 30. September bis 8. Oktober 2006 feiert die Hauptstadt der Provinz Friaul-Julisch-Venetiens die Barcolana – Europas größte Segelregatta.

An der Copa d'Autunno sollen sich mehr als 20.000 Segler auf 2.000 Booten spannende Rennen liefern. Der Segeltörn startet im Dorf Barcola nördlich von Triest und nimmt Kurs auf Koper in Slowenien, vorbei am Schloss Miramare und zurück nach Barcola. Segelyachten aus aller Welt und historische Segelboote treffen sich an den Kais am Hafen von Triest zu Füßen der Stadt. Weitere Regatten, Konzerte und die Barcolana Sailing Show bieten eine Woche lang Kurzweil. Alle Geschäfte und Museen sind auch am Wochenende geöffnet. Dem grenzenlosen Shoppen steht nichts im Wege.



Fotos: Turismo Friuli Venezia Giulia



Die bewaldeten Hänge rund um Triest ermöglichen faszinierende Ausblicke auf die Regatta.

Kontakt: Turismo Friaul-Julisch Venetien, Tel.: 0039/0432/734100, Internet: www.Turismo.fvg.it (auch deutsch)

 Camping Imperial in I-Aurisina, Tel.: 0039/040/200459.

Camping Adria in SV-Ankaran, Tel.: 00386/5/6637350.

kurz & knapp

Rumänien-Tour

Re-El-Touren plant für den Sommer 2007 zwei Fahrten durch Rumänien: „Die etwas andere Rumänienfahrt“ mit viel Natur und Wandern sowie „Das klassische Rumänien“ mit Schwerpunkt Kultur. Preis pro Person: 1.000 Euro. Tel.: 07161/51445, Internet: www.re-el-touren.de.

S.A.f.a.R.I.-Treffen

Der Reiseveranstalter für geführte Reisemobil-Touren lädt zum Info-Treffen vom 30. September bis 3. Oktober 2006 nach Ostbayern ein. Die Teilnahmegebühr von 98 Euro enthält Gebühren für Stellplatz, Busfahrt nach Passau mit Stadtbesichtigung, Werksrundgang beim Reisemobil-Hersteller Knaus sowie drei Abendessen. Internet: www.safari-reisen-international.de, Tel.: 02555/984222.

Bildatlas Kärnten

Der HB Verlag präsentiert im neuen Bildatlas Kärnten Interessantes über Kultur, Geschichte und Natur des österreichischen Bundeslandes. Straßenkartenausschnitte ermöglichen eine gute Orientierung. Der 113 Seiten starke Band ist durchgehend farbig bebildert und kostet 8,50 Euro. ISBN: 3-616-06360-4.

Wolferl special

Die Wasserwelt Amadé in Wagrain/ Salzkammergut bietet Gästen, die mit Vornamen Wolfgang heißen, 50 Prozent Rabatt. Jeder Amadeus erhält kostenlosen Zutritt. Das „Wolfgang Spezial“ gilt vom 1. bis 30. September 2006. Der reguläre Eintritt in das Erlebnissbad kostet 9,80 Euro inklusive Sauna. www.wagrain-info.at.

Oldtimer-Traktortreffen am Achensee, Tirol

Besuch der Ackerschнауferl

Steyr, Fendt und Porsche, Ursus, Deutz und Ford, natürlich auch John Deere: Sie alle tuckern über die Alpen nach Tirol. Vom 30. September bis 2. Oktober 2006 treffen sich die Ackerschнауferl beim größten Oldtimer-Traktortreffen im Alpenraum am Achensee.


Faszinierend, wie gleichmäßig die kräftigen Motoren wummern, die vor mehr als 50 Jahren die Arbeitspferde vom Feld verdrängten. Die Schätzchen bieten einen Augen- und Ohrenschaum für alle, die heiß auf Zugmaschinen, Trecker, Mulis und Unimogs sind. Technik-Interessierte kommen

ebenso wie Automobil-Romantiker auf ihre Kosten.

Der österreichische Traktoren-Club Maurach organisiert Vorführungen alten Handwerks, eine Standmotoren-Ausstellung und einen Flohmarkt mit Ersatzteilen alter Landmaschinen. Tiroler Musikgruppen sorgen ebenso für Kurzweil wie ein Frühschoppen mit Blasmusik. Den Höhepunkt bildet der große Oldtimer-Umzug am 1. Oktober.



Kontakt: Achensee Tourismus, Tel.: 0043/5246/5300, Internet: www.achensee.com.

 Parkplatz am Gasthof Rieder in A-6200 Jenbach, Fischl 3a, Tel.: 0043/5244/62446.

 Karwendel-Camping in A-6215 Maurach, Tel.: 0043/5246/6239.



50 Jahre Donau-Kraftwerk Jochenstein, Ostbayern

Kraftpaket Natur

Gewaltige Wassermassen strömen durch das Donaukraftwerk im ostbayerischen Jochenstein und treiben fünf riesige Turbinen an. Jährlich liefert das größte Flusskraftwerk Deutschlands 850 Millionen

Kilowattstunden ans Netz. Das imposante Bauwerk feiert vom 8. bis 9. September 2006 sein 50-jähriges Bestehen.

Beim Tag der Offenen Tür bekommen Besucher die seltene Gelegenheit, das Bauwerk bei

kostenlosen Führungen von innen anzuschauen. Ein Film über dieses Meisterwerk der Technik gibt seltene Einblicke in den Ablauf der Stromgewinnung.

Beim Kinderprogramm experimentieren die Jüngsten mit Wasser oder vergnügen sich in der Hüpfburg. Eine Knappenkapelle und Big Band sorgen für gute Stimmung. Wer es ruhiger mag, entdeckt die Umgebung bei Wanderungen in die Bachschluchten der Donauhänge.

Kontakt: Tourist-Information Untergriesbach, Tel.: 08593/1066, Grenzkraftwerk GmbH, Tel.: 08591/9160.

 Landgasthof zum Lang in Untergriesbach-Gottsdorf, Alte Dorfstraße 29, Tel.: 08593/93300.

 Donau-Camping-Kohlbachmühle in Untergriesbach, Kohlbachmühle 1, Tel.: 08591/320.



Schon vor 50 Jahren war das Donaukraftwerk ein Meisterwerk der Technik.

Foto: Tourist-Information Untergriesbach

Hier geht's rund

Wer mit dem Reisemobil Texel besucht, erlebt **Ferien zwischen Schafen, Dünen und Wäldern.** Am besten mit der ganzen Familie.

Darf nicht fehlen:
Nach wie vor ist
die Windmühle
das Wahrzeichen
Hollands.
Auch auf der
westlichsten der
Westfriesischen
Inseln markiert
sie den Horizont.





Hart am Wind: Den Strand bei De Koog bevölkern Segler und Surfer. Vor der Kirche von De Cocksdorp glotzen Esel-Standbilder.

Nicht immer am Boden: Wer will, wagt einen Fallschirmsprung auf Texel. Beschaulicher geht's da im Straßencafé von Den Burg zu.



Die Häuser unter mir werden immer winziger. Das kleine Propellerflugzeug schraubt sich immer weiter in die Höhe. In 3.000 Meter Höhe wird die Tür aufgerissen, und ich stürze mich in die Tiefe.

Keine Angst, hier handelt es sich nicht um einen Survival-Urlaub, sondern um einen Kurs im Fallschirmspringen auf der holländischen Insel Texel. Wer lieber auf dem Boden der Tatsachen bleiben möchte, für den gibt es jede Menge anderer Urlaubsfreuden, die deutlich weniger Nerven aufreibend sind. 135 Kilometer Radwege laden zum Fahrradfahren ein. 30 Kilometer Strand für Sonnenhungrige gibt es, Ka-

nufahren, Segeln und Golf sowie Wandern stehen auch hoch im Kurs.

Da wollten wir hin. Im Hafen von Den Helder, wo das Fährschiff nach Texel ablegt, reichten wir uns ein in die Schlange wartender Autos. Wer an einem Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag anreist, der spart 30 Prozent des Fahrpreises.

Nach zwanzig Minuten öffnet sich die Bugklappe wieder, und als erstes steuern wir De Koog an. Was uns sofort auffällt, sind Schafe, Schafe und nochmals Schafe. Kein Wunder, gibt's doch auf Texel doppelt so viel von diesen Vierbeinern als Bewohner.

De Koog hat sich seit dem Jahr 1945 immer mehr zu einem lebhaften Ferienzentrum mit Fußgängerzone, Souvenirläden und Bars entwickelt. Seine Ursprünglichkeit hat das Dorf trotz des Trubels zum Glück nicht verloren. Besucher bummeln hier nach Herzenslust, kaufen ein oder gehen essen. Frischer Fisch gefällig? Kein Problem in einem der Fischrestaurants. Als Spezialitäten gelten Seezunge, gebackener Aal und Knurrhahn. Fangfrisch, versteht sich.

Gerade mal zwei Dünen trennen den Ortskern vom blendend weißen Sandstrand. Und der zieht sich entlang der gesamten Westküste. Vor bunten Ba-



Schillernde Vielfalt: Urlauber lieben es, mit der Pferdekutsche die Dünen zu durchstreifen – oder den Hafen von Oudeschild zu besuchen.

Hoch hinaus: Der Leuchtturm von De Cocksdorp warnt noch heute Schiffe auf dem Meer. Am Strand aalen sich tagsüber die Gäste.



Fotos: Roland E. Jung

dehäuschen bauen nimmermüde Hände Sandburgen. Andere Urlauber nutzen die steife Brise, um mit ihren Lenkdrachen wahre Himmelsakrobatik vorzuführen. Kurzum, hier wird einfach nur gebadet und gefaulenzt. Mal abgesehen von den



ganz Aktiven: Bei Seglern und Windsurfern gilt die Westküste Texels als recht anspruchsvolles Revier, und da haut es den einen oder anderen schon mal ins Wasser.

Mitten in den Dünen liegt der Campingplatz Kogerstrand. Zum Glück sind wir in der Nebensaison angereist, da Reisemobile in der Hauptreisezeit hier nicht einparken dürfen. Aber es gibt ja schließlich noch einige andere, traumhaft schön gelegene Plätze auf der Insel.

Wir haben sie auf unserer Fahrt gesucht – im Sattel: Texel bietet jede Menge tolle Radwege, die durch teilweise unberührte Natur führen. Also

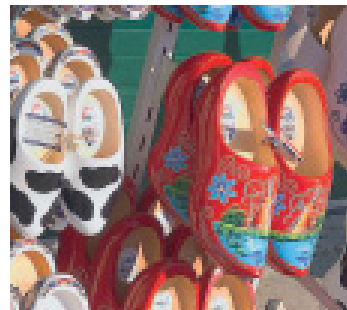
bleibt das Mobil stehen, und wir schnappen unsere Fahrräder.

Die Luft ist gesund und salzig, die Fahrradwege in tadellosem Zustand. Kleine Wäldchen spenden Schatten, und überall laden Bänke zu Verschnaufpausen ein. Wir steuern Den Burg an, das größte Dorf der Insel. Schnuckelige Häuser und gepflegte Vorgärten bestimmen das Bild. Wir radeln durch enge, kopfsteingepflasterte Gassen und versorgen uns im Fremdenverkehrsbüro (VVV) mit allen nötigen Informationen.

Wir haben Glück: Am heutigen Montag, dem ersten im September, findet ein besonderer Viehmarkt statt. Hier werden ►



Beliebte Ziele: Urlauber wandern durch die Dünen oder besuchen die Kirche von Den Hoorn mit ihrem Friedhof. Holzschuhe sind bei den Holländern beliebt. Genauso farbenfroh ist der Hafen von Oudeschild.



die besten texelschen Zuchtschafe zur Schau gestellt. Der strenge Geruch und die Atmosphäre lassen längst vergangene Zeiten aufleben. Schließlich kamen früher die Bauern mit Wagen voller Lämmer nach Den Burg, um sie dort zu verkaufen.

Weiter geht's, vorbei an bunten Blumenwiesen und nicht enden wollenen Schafweiden nach Oudeschild, dem Stützpunkt der texelschen Fischfangflotte. Wenn die Fischkutter von ihren Fangfahrten zurückkehren, erwacht der Hafen zum Leben. Zwischen den auf dem Kai ausgelegten Reusen und Netzen tummeln sich Menschen. Lautstark verhandeln Fischer und Kunden über die Preise von Kabeljau, Seezunge und Muscheln, während sich die Möwen über die Reste des Fanges hermachen. Die frische Meeresbrise vermischt den Geruch von Fisch und Diesel.

Nur fünf Minuten vom Hafen entfernt liegt das Maritiem-Jutters-Museum. Besu-

cher erfahren hier alles über die Strandräuber. Die liegt dem Texeler wohl im Blut: Hunderte von Ausstellungsstücken wurden zusammengetragen, und ein musealer Strandräuber erzählt seine spannenden und selbst erlebten Abenteuer. Wer sich noch andere Museen auf der Insel anschauen möchte, sollte den Museums-Pass für zwölf Euro kaufen, der zum Eintritt aller Museen berechtigt.

Auf Texel gibt es sage und schreibe 32 Naturschutzgebiete, einige davon an der Ostküste. Leider haben wir Gegenwind, als wir auf den endlos scheinenden Deichen nach Norden radeln. Ein interessantes Gebiet für Vogelfreunde, die hier auf ungedüngtem Weideland seltene Vögel beobachten. Außerdem finden wir sogar Orchideen und Kuckucksblumen.

Wir biegen ab nach Oosterend, dem ursprünglichsten Dorf auf Texel. Die histo-

rischen Häuser rund um die älteste Kirche der Insel wurden sorgfältig restauriert. Für Reisemobile eignen sich die engen Gassen aber kaum. Obwohl Oosterend keinen eigenen Hafen besitzt, lebten hier gegen Ende des vorigen Jahrhunderts mehr Fischer als in Oudeschild.

Das Wein- und Spirituosen-geschäft von Alfons und Krista Hurkmans ist fast schon ein Museum. Das 350 Jahre alte Gebäude mit dem großen Weinkeller, archäologischen Funden und antiken Stücken ist der per-



Mobil: Stell- und Campingplätze

Information

VVV Texel, Postbus 3, 1790 AA Den Burg, Büro: Emmalan 66, 1791, AV Den Burg, Tel.: 0031/222/314741, Internet: www.texel.net.

Stellplätze und Mini-Camping

Auf Texel gibt es auch laut dem Bordatlas 2006 von REISEMOBIL INTERNATIONAL keine Stellplätze. Dennoch finden Reisemobilisten immer ein Plätzchen für die Nacht – auch außerhalb von Campingplätzen. Hierzu bieten sich die so genannten Mini-Campings an: kleine Areale auf privatem Grund von Bauernhöfen. Wer also sein Wohnmobil gern auf einem Bauernhof einstellen möchte, der findet dazu 32 Möglichkeiten. Hier eine kleine Auswahl:

The Eagles Ranch, Westerbpersweg 8. NL-1793 ER de Waal, Tel.: 0031/222/317303, Internet: www.eaglesranch.com. Für Pferde- liebhaber und Familien mit Kindern geradezu ideal. Spielplatz, Streichelzoo, Hüpfburg und die Möglichkeit, zu reiten bieten viel Abwechslung.

„De Vrije Vogel“, Laagwaalderweg 21, NL-1792 CE Oudeschild, Tel.: 0031/222/314509,



Gemütliches Treiben: Einige Campingplätze machen sich in den Dünen breit.

Internet: www.vrijevogeltexel.nl. Zwischen Wiesen und Weiden liegt dieser ideale Ort für Camper, die Ruhe und Natur bevorzugen. Der Fahrradweg Bauernroute führt direkt am Hof vorbei.

Astrid, Ruigendik, NL-1796 MP De Koog, Tel.: 0031/222/317626. Gerade mal ein

Kilometer trennt diesen schönen Platz vom Nordseestrand. Sport- und Spielplatz finden sich auf dem Gelände.

Kamperen bij de Boerin, Redoute 12, NL-1797 SX Den Hoorn, Tel.: 0031/222/319406, Internet: www.kamperenbijdeboerin.nl. Hier spielen die Kinder im Sand,

1

Aktiv: Infos und Sehenswertes

Anreise

Wer von Deutschland oder aus Richtung Utrecht kommt, nimmt bei Amsterdam die Abfahrt Richtung Zaanstad (durch den Zeeburgertunnel) und folgt der A 7 Richtung Hoorn und Leeuwarden. Danach den Schildern Richtung Den Helder folgen. Dort ist der kürzeste Weg zur Fähre nach Texel ausgeschildert.

Reisezeit

Das Klima wird vor allem vom Meer bestimmt. Die Sommer sind nicht zu heiß, die Winter verhältnismäßig mild. Die Insel kann man von Mai bis Oktober besuchen, wobei es im Frühjahr und Herbst besonders ruhig ist. Die Wassertemperaturen liegen bei durchschnittlich 17 bis 20 Grad Celsius.

Essen und Trinken

Das Urteil über die holländische Küche schwankt sehr. Natürlich wird auf Texel viel frischer Fisch angeboten, von Krabben über

Muscheln bis hin zu Austern und natürlich dem jungen Matjes. Letzteren gibt es nur im Mai und Juni. Ein Renner ist Lammfleisch, das verschiedenartig zubereitet wird. Besonders beliebt ist auch die chinesisch-indonesische Küche, und hier steht die exotische Reistafel an erster Stelle. Die Zeiten des schalen Biers sind in Holland vorbei. Bevorzugt werden belgische und deutsche Biere. Gute, importierte Weine sind in jedem besseren Restaurant zu bekommen.

Aktivitäten

Auf Texel sind der Fantasie keine Grenzen gesetzt. Auf immerhin 135 Kilometer Radwegen gelangt man zu den schönsten Flecken der Insel. Fahrradverleih findet sich in allen Ortschaften.

Wer sich für Fallschirmspringen interessiert, einen Tandemsprung absolvieren möchte, oder Gefallen an einem Rundflug über die Insel findet, der ist im Paracentrum Texel richtig aufgehoben, Vliegvelde Texel, Postweg

128, De Cocksdorp, Tel.: 0031/222/311464. In De Koog und Den Burg haben Sie die Gelegenheit zum Kartfahren. Der Golfplatz De Texelse (9 Loch) ist ein ganz besonderer Golfplatz mit Dünen, Wasserhindernissen und großen Greens. Einzigartig ist der PAR-3-Platz, auf dem auch ein Anfänger gut zurechtkommt.



3

fahren Kettcar oder veranstalten Ballspiele. Fahrradweg und Strand sind nur wenige hundert Meter entfernt.
Infos über alle Plätze unter www.texel.net
– Texelinfo – Unterkunft – Campingplätze
– Bei dem Bauer.

Camping

Camping de Krim, Roggeslootweg 6, NL-1795 LS, Tel.: 0031/222/316214, E-Mail: sluftervallei@landal.nl. Weitläufiges Dünen-
gelände, Stellplätze auf ebenen Flächen, in
Mulden sowie in einem kleinen Waldstück.
Bungalowsiedlung angrenzend. Am Westrand
von De Cocksdorp gelegen, ausgeschildert.

Duinkampeerterein Kogerstrand, Badweg
33, NL-1796 AA De Koog, Tel.: 0031/222/
317208, E-Mail: kogerstrand@rsttexel.nl.
Durch einen öffentlichen Fußweg zum Strand
zweigeteiltes, naturbelassenes Dünen-
gelände. Zahlreiche, durch Heckenrosen und
Sträucher windgeschützte Nischenplätze,
dazwischen viel Freiraum. In der Hauptsaison
keine Aufnahme von Wohnmobilen. In De
Koog beschilddert.

Vakantiecentrum Loodsmansduin, Rom-
melpot 19, NL-1797 RN Den Hoorn,
Tel.: 0031/222/319203, E-Mail: loodsmansduin@rsttexel.nl.



Naturbelassenes Gelände. Zahlreiche kleine
und große Mulden in den zum Teil sehr hohen
Dünen sowie Freiflächen inmitten kleiner Kie-
fernwäldchen. Schilder weisen in Den Hoorn
den Weg.

Camping de Shelter, Boodtlaan 43, NL-1796
BD De Koog, Tel.: 0031/222/317475, E-Mail: info@rsttexel.nl. Ebenes
Wiesengelände, durch Baum- und Buschreihen unterteilt. Am
Ortsrand von De Koog.

Camping Om de Noord, Boodtlaan 80, NL-
1796 BG De Koog, Tel.: 0031/222/317208,
E-Mail: omdenoord@rsttexel.nl. Ebenes Wie-
sengelände, durch Baum- und Buschreihen in
mehrere lang gestreckte Stellplatzfelder unter-
teilt. Ein neuerer Platzteil ohne Bewuchs.
Am Ortsrand von De Koog.

Internet: Unter www.rsttexel.nl können die
meisten Plätze eingesehen werden.

Die etwas einfachere Va-
riante findet man auf den
sechs verschiedenen Mini-
golfplätzen auf der Insel.
Kanu fahren praktiziert
und lernt man am besten
im Zeekanocentrum Texel
Abbewaal 7, Den Burg, Tel.:
0031/222/316699.

Im Ruitercentrum dreht
sich alles ums Pferd. Hier
kann man Pferde mieten,
Reitunterricht nehmen oder
an einem geführten Ausritt
teilnehmen. Roggeslootweg
4, De Cocksdorp, Tel.: 0031/222/316603 oder
316509.

Kinder zwischen drei und 16 Jahren haben ihre
helle Freude auf dem Piratenschiff im Jachtha-
fen von Oudeschild. Es bietet viele Klettermög-
lichkeiten und Spielvergnügen pur.
Besonders schön sind geführte Wattexkursi-
onen, bei denen es jede Menge Informationen
über die Tier- und Pflanzenwelt der Insel
gibt. Auskünfte bei Ecomare, Tel.: 0031/
222/317741.



Museen

Agrarisch en Wagenmuseum (Landwirt-
schaftsmuseum), Hogereind 6, De Waal, Tel.:
0031/222/312951.

**Ecomare Zentrum für Wattenmeer und
Nordsee**, Ruyslaan 92, De Koog, Tel.: 0031/
222/317741.

Luchtvaart- & Oorlogsmuseum Texel, Vlieg-
veld Texel, Postweg 126, De Cocksdorp, Tel.:
0031/222/311689.



**Freizeit allerorten: Fallschirmspringen ist
beliebt, noch mehr wahrscheinlich das Reiten.**

Maritiem en Juttersmuseum, (Museum für
Seewesen und Strandräuberei), Barentszstra-
at 21, Oudeschild, Tel.: 022-314956.

Oudheidkamer (Heimatismuseum) Koger-
straat 1, Den Burg, Tel.: 0031/222/ 313135/
314956.

Schipbreuk en Juttersmuseum Flora, (Schiff-
bruch und Strandräuber Museum Flora)
Pontweg 141, nahe Seitenweg 13, De Koog,
Tel.: 0031/222/ 321230 oder 312565.



**Stimmungsvolles
Ambiente: Die unterge-
hende Sonne taucht den
Strand bei Den Hoorn
in goldenes Licht. Rad-
fahrer finden Kürbisse
zu kaufen oder sehen
sich unterwegs schöne
Häuser an.**



fekte Ort, um aus den vielen Kräuterbittern
seine persönliche Wahl zu treffen. Gern
erzählt Alfons, wie er seine eigenen Liköre
und das Kräutergetränk Strenger Stropertje
herstellt. Und probieren dürfen Kunden sie
selbstverständlich auch.

De Cocksdorp, das nördlichste Dorf
der Insel, ist gleichzeitig das jüngste. Es
entstand 1835 dort, wo der Roggesloot
in das Seegat von Eierland einmündete
und sich ein kleiner Hafen befand. Durch
einen grünen Tunnel, eine herrliche Allee,
ist das Inseldorf zumindest von einer Seite
zu erreichen. Eine Handvoll Geschäfte,
niedliche Häuschen und wenige Touristen
bestimmen das Bild.

Nur zwei Kilometer
außerhalb steht der
knallrote Leuchtturm,
der in sturmgepeitschten
Nächten den Schiffen den
Weg signalisiert und jene
Stelle markiert, wo der endlose
Sandstrand beginnt.

Da Fahrradfahren bekannt-
lich hungrig macht, gönnen
wir uns an diesem Abend zwei
zarte Texeler Lammkoteletts im

Restaurant Het Binnenhof in De Koog. Wer
sich sein Essen selbst zubereiten möchte,
könnte seine Produkte beim Fleischer
Goenga in Den Hoorn kaufen. Er ist der
Lammfleischspezialist der Insel und bietet
außer Lammkoteletts und Lammkeulen
auch Lammschinken, Lammwurst und
Lampastete an.

De Muy und De Slufter sind zwei
wasserreiche Naturschutzgebiete im Nord-
westen, die wir am nächsten Tag besuchen
– ideal für ein ausgiebiges Picknick. Der
Slufter ist etwas Besonderes, da hier das
Nordseewasser in die Dünen eindringt.
Enten, Pfuhlschnepfen und Kiebitzregen-
pfeifer rasten hier häufig in großer Zahl.
Dazu singen Lerchen, und es duftet nach
Strand-Beifuß. Wir laufen quer durch die
Dünen, wir sind konzentriert, wollen alles
aufnehmen. Was für ein Gebiet, wo sich
Flora und Fauna in ihrer schönsten Form
bewundern lassen.

Dass auf Texel richtige Wälder
wachsen, hätten wir nicht vermu-
tet. Nun sind wir mittendrin
auf unserer Radtour
nach Den Hoorn.
Als erstes sticht uns

die charakteristische Kirche ins Auge, die
das Dorf zielt. Und dann wäre da noch das
Restaurant Klif 23, wo es sage und schreibe
125 Sorten Pfannkuchen gibt: lauter kuli-
narische Köstlichkeiten.

Ohne Zweifel, wir haben eine ganze
Menge unternommen auf dieser Insel im
Wattenmeer. Besonders für Familien mit
Kindern und sportlich Ambitionierte ist
das Ferienangebot schier unerschöpflich.
Strände, Dünen, Wald und Wiesen – die
Ursprünglichkeit der Insel ist für den Urlau-
ber bewahrt worden. Und wer sein eigenes
rollendes Zuhause mitbringt, ist bei den
gastfreundlichen Insulanern herzlich will-
kommen.

Ach ja, und wer nun tatsächlich mal ab-
heben will, der macht eben einfach mit bei
dem Fallschirmkurs. Irgendwann bin auch
ich wieder auf dem Boden der Tatsachen,
sprich, mit meinem Fallschirm sicher auf der
Wiese des Paracentrums gelandet. Es war
atemberaubend, spannend und schon ein
wenig mit Herzklopfen verbunden. Und ich
bin mir sicher, dass dies nicht mein letzter
Sprung aus großer Höhe gewesen ist. Eben-
sowenig wie mein Urlaub auf Texel. Beides
hat mich gepackt.

Roland E. Jung



Die Welt zeigt Flagge!



Erfinder der Plattform: Gerhard Dolde

Mitte August startete mit **www.mobil-reisen.net** ein Forum, das zur wichtigsten Anlaufstelle und Informationstauschbörse für Reisemobilfahrer im Internet werden könnte.

Am 10. August fiel der Startschuss für eines der wichtigsten Projekte, mit dem DoldeMedien, Verlag von REISEMOBIL INTERNATIONAL, eine neue Ära der Kommunikation zwischen Reisemobilisten einläuten möchte: mobil-reisen.net. Dabei handelt es sich um eine Gemeinschaft im besten Sinne, denn sie lebt vom Miteinander, vom Austausch. In das datenbankgestützte System kann jeder seine Favoriten eingeben und mit Kommentaren versehen. Wenn also ein Wohnmobilst ein lauschigen Badesee, einen bislang noch unbekannten Stellplatz oder den Kiosk entdeckt hat, an dem auch nachts um 23 Uhr noch die drin-

gend benötigte Dose Thunfisch erhältlich ist – dann sollte diese Information schnell auf www.mobil-reisen.net erscheinen. Auch touristische Ziele in der näheren oder weiteren Umgebung dürfen auf dieser Seite nicht fehlen, etwa der urige Biergarten in Bayern, den Sie auf Ihrer Wochenendtour aufgespürt haben, oder der wunderbare Tempel auf dem Peloponnes, der Sie auch ein Jahr nach Ihrer Entdeckung noch immer in den Bann zieht. Denn: mobil-reisen.net kennt keine Grenzen! Ob Sie die Oase in der Wüste eintragen möchten, an der Globetrotter eine Nacht stehen und die Wassertanks füllen sollten, oder nur den Top-Reisemobilhändler, das Freibad, Museum oder die Kneipe um die Ecke – einfach alles, was den Urlaub im Reisemobil schöner macht, sollte seinen Niederschlag künftig in der wichtigsten Fachinformationstauschbörse der Zukunft finden können.

Warum diese Plattform? Ganz einfach: Andere Reisemobilfahrer können Ihren Tipp aufrufen. Sie erfahren dann nicht nur mittels GPS-genauer Daten etwas über die Lage, sondern können auch auf einer Weltkarte so lange zoomen, bis die Straße zu finden

ist. Jetzt noch ein echtes Bild der Gegend gefällig? Kein Problem, auch das leistet www.mobil-reisen.net. Sie begutachten die Örtlichkeiten aus der Vogelperspektive und können per Satellitenbild sogar einzelne Gebäude in Augenschein nehmen. So sehen Sie ganz genau, ob beispielsweise der Stellplatz direkt an der Straße liegt oder aber schön ruhig hinter einer Scheune. Was es sonst noch an Wissenswertem gibt, finden Sie in den ganz persönlichen Beurteilungen der Tippgeber. Eine weitere Besonderheit: www.mobil-reisen.net stellt Informationen ständig auf den Prüfstand. Sie haben die Möglichkeit, einen Tipp zu bewerten oder zu kommentieren. So findet eine permanente Verbesserung der Reiseinformationen statt, quasi in Echtzeit. Diese Aktualität leistet kein anderes Medium.

Mehr über die Funktionsweise von mobil-reisen.net erfahren Sie im 48-seitigen Extraheft der Redaktion, das dieser Ausgabe von REISEMOBIL INTERNATIONAL beiliegt. Natürlich sollten Sie unbedingt mal vorbeisurfen bei www.mobil-reisen.net. Seit dem 10. August ist das Angebot online. Es wartet darauf, dass Sie Flagge zeigen.

Text: Axel Lockau, Thomas Seidelmann

Auslese

Rückblick auf den Caravan Salon: Mit welchen Glanzlichtern lässt die weltgrößte Messe der mobilen Freizeit schon jetzt die kommende Saison erstrahlen?



Italienischer Schwung

Besonders Familien spricht Laika mit seinem Modell X 700 an. Was das Alkovenmobil auf Ford Transit zu bieten hat, klärt der Profitest.

Schönheit des Südens

Portugal lockt mit entlegenen Ecken Europas. Wer das Land auf der Iberischen Halbinsel unter die Räder seines Reisemobils nimmt, erlebt Urlaub wie in einer anderen Welt. Dazu wie zu vielen anderen Reisezielen näher vor der eigenen Haustür liefert REISEMOBIL INTERNATIONAL wieder jede Menge Stellplatztipps.

Lassen Sie sich die nächsten **3 Ausgaben für nur 6,45 Euro** frei Haus liefern.
Einfach anrufen:
01805 / 264426 (12 cent/min.)
Geben Sie bitte die Kennziffer 234 191 an.



Des Müllers Lust

Wandern steht bei Reisemobilisten hoch im Kurs: Schöne Strecken und tolle Tipps zum Zubehör liefert ein großes Schwerpunkt-Thema.



REISE MOBIL
INTERNATIONAL

Die nächste Ausgabe erscheint am 20. September 2006

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: Thomas Seidelmann (ts)

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), Mathias Piontek (mp), Rainer Schneekloth (ras), Sabine Scholz (sas), Volker Stallmann (vst)

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

H. O. v. Buschmann, Bernd Debus,

Roland Jung, Hardy Mutschler,

Frank Siepmann, Aurel Voigt

Produktion:

DoldeMedien Werbeagentur GmbH

Gestaltung: Gunild Carle, Frank Harm,

Dirk Ihle, Petra Katarincic, Sabina Schulz,

Peter Sporer

Reproduktion: Holger Koch

Anzeigenverwaltung:

DoldeMedien Verlag GmbH,

Postwiesenstraße 5A, 70327 Stuttgart,

Telefon 0711/13466-90,

Telefax 0711/13466-96.

E-Mail anzeigen@dolde.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 16.

Erfüllungsort und Gerichtsstand

ist Stuttgart.

Anzeigenleitung: Sylke Wohlschies

Anzeigenverkauf: Patricia Jung,

Petra Steinbrener

Anzeigendisposition: Mirjam Bubeck

Druck: Oberndorfer Druckerei GmbH,

A-5110 Oberndorf bei Salzburg

Vertrieb: PARTNER Medienservices GmbH,

Stuttgart

Abo-Service: Zenit Pressevertrieb GmbH,

Postfach 810640, 70523 Stuttgart,

Telefon 0711/7252-198,

Telefax 0711/7252-333,

E-Mail kundenservice@zenit-presse.de

Preis des Einzelhefts: 3,30 €

Jahresabonnement:

35,40 €, Ausland 39,60 €

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 Bildvorla-

gen keine Haftung. Zuschriften können auch

ohne ausdrückliche Zustimmung im Wortlaut

oder auszugsweise veröffentlicht werden. Alle

technischen Angaben ohne Gewähr.

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.



Im DoldeMedien Verlag erscheint außerdem jeden Monat CAMPING, CARS & CARAVANS. Die Zeitschriften sind erhältlich beim Zeitschriften- und Bahnhofsbuchhandel und beim Presse-Fachhandel mit diesem Zeichen.



Dieser Ausgabe liegen Prospekte der TRUWA-Geräte- und der Regenbogen AG in Kiel bei. Einer Teilaufgabe liegen Prospekte der Winzergenossenschaft Rheingrafenberg e.G. in Meddersheim/Nähe und der Wohnwägel Caravan und der Wohnwägel Caravan in Remscheid bei.